

● (1410)

C'est la première partie. La deuxième regroupe un certain nombre des points sujets à discussion qui—et ce sera la troisième partie—ont été confiés à un représentant fédéral, M. Gilson, à qui on a donné la tâche de consulter les parties en cause et de susciter le plus large consensus possible, de le dégager, de le définir et de le rendre plus précis que maintenant.

C'est là la deuxième partie. Seront abordées des questions comme la valeur de l'indemnisation à accorder aux chemins de fer et le mode de paiement des subventions du gouvernement fédéral; l'argent sera-il remis aux agriculteurs ou aux chemins de fer? On discutera également des garanties de rendement, ce qu'elles devraient être et comment elles devraient être fournies et respectées. Il y aura aussi une résolution du débat sur les taux variables. Y en a-t-il qui sont acceptables? Ou sont-ils tous inacceptables? On étudiera également la meilleure façon d'appuyer la diversification de l'activité économique et la transformation dans l'Ouest du Canada. Enfin, quelle devrait être la teneur de la loi que la Chambre sera appelée à voter le moment venu.

C'est la deuxième partie de la déclaration du 8 février. Je répète qu'elle comprend un certain nombre de questions au sujet desquelles le gouvernement voudrait obtenir de la façon la plus démocratique, le point de vue des parties intéressées. Je tiens à souligner cet aspect du processus, car la plupart de ceux qui ont critiqué ce que nous avons fait ont mal compris, volontairement ou non, la déclaration elle-même.

L'article que j'ai sous les yeux s'intitule «La Saskatchewan conteste le plan Pepin». Il n'y a qu'une ébauche et le gouvernement a voulu, de la façon la plus démocratique, demander aux parties intéressées de compléter le plan Pepin, si c'est ainsi que vous voulez l'appeler.

M. Hovdebo: Vous venez de nous dire qu'il y a trois points qui ne sont pas négociables.

M. Pepin: Je répondrai volontiers à toutes les questions tout à l'heure. Mais il y a eu des malentendus puisque, à la page 2, l'article dit ceci:

Ce qu'on ne retrouve pas dans le plan Pepin, c'est le maintien des deux principes fondamentaux du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. On ne prévoit pas de taux fixe pour le producteur.

Et il n'y en aura pas, mais je suis très heureux, car le premier ministre, M. Blakeney, lui-même déclarait il y a quelques jours: «Une révision de l'accord est peut-être nécessaire». Tout le mérite ne revient pas au Nouveau parti démocratique dans cette affaire. Ils sont parfois parcimonieux lorsqu'ils commentent à raisonner avec leur tête plutôt qu'avec leurs pieds. Il est on ne peut plus réactionnaire. Mais là n'est pas l'important.

Il n'y a pas de tarif égal pour une distance égale.

Il s'agit là des taux variables. C'est la même question que le gouvernement a posée à M. Gilson pour nous éclairer sur la question, de concert avec les parties en cause. Il était déplacé,

Les transports

antidémocratique et injuste de la part du gouvernement de la Saskatchewan de nous accuser de ne pas avoir soumis un principe aux intéressés pour qu'ils en discutent au préalable.

Voilà pour la déclaration du 8 février. Venons en maintenant à la motion à l'étude aujourd'hui. Analysons-la un peu plus en profondeur. On nous dit que l'auteur de cette motion:

... approuve en principe le paiement annuel par le gouvernement d'un montant équivalant au manque à gagner des chemins de fer pour 1981-1982...

Merci beaucoup. Voilà un bon début. Si nous considérons que ce manque à gagner correspond essentiellement aux pertes subies par les chemins de fer, soit 376 millions de dollars l'an dernier, plus les subventions versées par le gouvernement, c'est-à-dire 236 millions de dollars, cela nous donne environ 600 millions de dollars par an de participation fédérale au transport des céréales dans l'Ouest.

Nous sommes tous prêts à faire encore davantage, et les députés constateront que la loi confirmera l'existence du programme de remise en état des embranchements et l'achat de 1,280 autres wagons-trémies, outre les 10,000 que le gouvernement a déjà payés. Le montant annuel de la subvention sera supérieur comme le gouvernement l'admet aujourd'hui—il sera de l'ordre de 800 millions de dollars—aux 600 millions que le député de Végréville est prêt à accepter.

Là où nous ne nous entendons plus, c'est quand il refuse que la participation de l'agriculteur au transport de ses céréales augmente de quelque façon que ce soit. Je n'en suis pas tout à fait sûr, mais d'après ce qu'il a dit aujourd'hui, je crois qu'il ne veut rien modifier dans ce domaine.

En ce qui concerne le déficit que le gouvernement fédéral ne serait pas disposé à éponger entièrement, si le député de Végréville obtenait satisfaction, l'écart persisterait. Les chemins de fer ne seraient toujours pas payés suffisamment pour le transport du grain. En fait, il a seulement recommandé de remettre à plus tard le règlement du problème. Cela n'arrangerait rien et ne dissiperait pas l'inquiétude des citoyens de l'Ouest à l'égard de leur système de transport. Le gouvernement veut remédier à cette situation. A notre avis, il est temps de doter l'Ouest d'un bon réseau de transport. Non seulement il en est temps, mais il en est grand temps.

La motion contient également un certain nombre d'autres choses qu'il vaut la peine de souligner. Son auteur déplore qu'on ait établi une commission d'enquête sans mandat clairement défini. Permettez-moi de dire à mon bon ami, le député de Végréville, qu'il ne s'agit pas d'une enquête. Il s'agit seulement de négociation. Tous ceux que j'ai rencontrés dans l'Ouest y compris son frère, sa sœur et sa mère m'ont dit: «Pepin, nous ne voulons plus de commissions royales d'enquête. Il nous faut des négociations». L'absence d'enquête va beaucoup satisfaire les gens de l'Ouest. Il est temps de négocier. Il est temps de s'entendre. Voilà ce que veulent les parties intéressées, et c'est ce que nous allons leur donner.