

Les transports

Ce qui importe, c'est de savoir à qui nous allons vendre cet excédent de viande. A l'heure actuelle, nous importons de la viande des États-Unis et des pays de la Communauté économique européenne. Nous n'en vendons que très peu au Japon et aux pays du bloc de l'Est. Ces pays préfèrent importer des céréales d'engraissement et embaucher leur propre main-d'œuvre pour nourrir les animaux.

Comment allons-nous réussir à augmenter 65 p. 100 la vente des produits de la viande, comme le laissent espérer avec tant d'optimisme les ministres des Transports (M. Pepin) et de l'Agriculture (M. Whelan)? Sur quel marché? Il n'y a aucun débouché. Il n'y a pas non plus de stimulants pour les éleveurs puisqu'ils perdent entre 18 et 20 cents la livre. Ils perdent entre \$200 et \$300 sur chaque animal. On peut trouver mieux comme stimulant.

Si nous suivons la méthode comptable adoptée par Snavely, le boisseau de blé coûtera \$12.50 à produire. Que rapportera-t-il alors à l'agriculteur? Si cette méthode de comptabilité est acceptable pour les chemins de fer, pourquoi ne le serait-elle pas pour les agriculteurs? Pourquoi ne s'appliquerait-elle pas à l'agriculture? Il est tout à fait injuste d'étudier la chose seulement du point de vue des chemins de fer et de ses engagements. Si nous tenons vraiment à rouvrir cette question, sachons aller jusqu'au bout. Voyons ce qu'ils touchaient autrefois comme dédommagement, et voyons ce que cela donne en dollars d'aujourd'hui. Soyons justes envers les deux parties.

En ce moment, on demande aux agriculteurs de renoncer à l'accord. Les chemins de fer s'en tirent indemnes. C'est une injustice flagrante. Pour notre part, nous disons: gardons le taux du Pas du Nid-de-Corbeau, et améliorons le service. De s'en défaire bouleverserait le Canada tout entier.

[Français]

M. l'Orateur adjoint: Comme il est 1 heure, je quitte le fauteuil pour le reprendre à 2 heures.

(La séance est suspendue à 1 heure.)

[Traduction]

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 2 heures.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, j'ai passé dernièrement quelques jours dans l'Ouest, à Delisle et à Lethbridge entre autres. J'ai rencontré un certain nombre de personnes et je dois dire qu'elles étaient nombreuses à se demander quel genre de ministre des Transports mon collègue de Végréville (M. Mazankowski) aurait fait s'il avait eu la chance de conserver son portefeuille plus longtemps.

On peut se faire une idée de lui en partie d'après la question qu'il m'a posée ce matin. Il a mentionné six ou sept conditions auxquelles ma politique des transports dans l'Ouest devrait répondre.

Premièrement, il a dit que j'aurais dû effectuer une enquête quelconque, car celles qui ont été faites jusqu'ici ne lui donnent pas satisfaction et je présume que celle-ci aurait nécessité un certain temps. Je dois dire que son opinion est loin d'être partagée par tous les habitants de l'Ouest avec qui je me suis entretenu. Néanmoins, il m'aurait demandé de tenir une enquête.

Deuxièmement, il dit qu'on aurait dû confier au Parlement le soin de procéder à une étude. Je suppose que ce qu'il voulait c'est qu'un comité de la Chambre analyse cette affaire en profondeur. Cela aussi aurait demandé un certain temps.

Par ailleurs, il a mentionné, le sourire aux lèvres, que j'aurais dû changer la résolution du parti libéral à propos du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Cela aurait certainement pris quelques jours voire des mois...

M. Lewis: Sinon des années.

M. Pepin: Et cela suppose qu'elle ne me satisfasse pas, ce qui n'est pas le cas.

A côté de cela, il a mentionné qu'il faudrait que j'aie un mandat national, et j'imagine qu'il voulait parler d'élection. Pour cela, il nous faut attendre encore quelques années.

Il a également dit qu'il faudrait qu'il y ait des députés libéraux dans l'Ouest. Cela pourrait se faire plus rapidement mais cela pourrait aussi prendre du temps.

M. Lewis: Il se pourrait aussi que cela s'avère difficile.

M. Pepin: Il a également dit qu'il faudrait que je prouve que les chemins de fer pouvaient transporter les céréales de la manière la plus économique et que c'est ce qu'il ferait. Dans l'état actuel des choses, les chemins de fer me satisfont, mais il aurait peut-être fallu à d'autres davantage de temps pour adopter la même position. Enfin, il m'a conseillé d'attendre que la situation économique soit plus favorable.

A mon humble avis, je crois sincèrement qu'il aurait préféré que j'attende et ne prenne aucune initiative. Il laisse entendre par là que c'est ce qu'il aurait fait. S'il avait mis en pratique ce qu'il me prêche aujourd'hui, il aurait beaucoup perdu de sa popularité dans l'Ouest.

Les habitants de l'Ouest croient que nous avons fait quelque chose au sujet du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, mais si le député avait agi pour son compte comme il nous conseille de faire aujourd'hui, nous en serions encore à ergoter sur la question durant de nombreuses années à venir.

Je ne crois pas que l'Ouest puisse attendre si longtemps. Monsieur l'Orateur, il est des plus urgent de consolider la principale ligne de chemin de fer dans l'Ouest. S'il y a une question qu'il faut régler de toute urgence, c'est bien celle-là.

Comme j'ai déjà consacré beaucoup de temps à voyager pour expliquer notre déclaration du 8 février à Winnipeg, je ne m'y attarderai donc pas longuement. Toutefois, il faut absolument que les gens en comprennent bien le fond.

Trois éléments essentiels s'y retrouvent. La première partie énonce certains principes bien définis qui inspirent le gouvernement. Ce sont des principes fermes qui seront repris dans la réglementation faisant suite à cette initiative. Le cadre législatif lui-même est très précis. Le principe de l'indemnisation des chemins de fer est ferme, bien qu'il n'ait pas été encore défini dans ses moindres détails. Il le sera sous peu. La garantie des responsabilités des sociétés ferroviaires est également ferme. Les contributions du gouvernement fédéral et l'obligation des producteurs d'assumer une plus grande part des frais représentent également des notions fermes, tout comme la nécessité d'augmenter l'efficacité des sociétés ferroviaires.