

Chacun sait que pour la vente des céréales, il faut être compétitif si l'on veut réussir. Le cours du blé se situe aujourd'hui au niveau de 1973. Il vient encore d'être rabaissé cette année. Le prix initial est fixé à \$160 la tonne alors qu'il s'établissait à \$222 il y a trois ans. Le boisseau se vend actuellement \$4.35.

On pense que la baisse du prix initial va provoquer un manque à gagner de 250 millions de dollars pour l'agriculture de l'Ouest. Je répète que la baisse des prix, conjuguée à l'augmentation des dépenses dans le domaine des intérêts, des engrais et du carburant dont le prix a doublé en quatre ans, devrait suffire à convaincre le gouvernement qu'il doit venir en aide aux producteurs agricoles du Canada. C'est pourquoi nous avons recommandé, du moins à titre de mesure minimum, de diminuer la taxe de vente de 9 p. 100 sur le carburant agricole. Cela permettra aux agriculteurs de retrouver quelque espoir et optimisme. Cela leur montrera que quelqu'un s'occupe de leur avenir et défend leurs intérêts supérieurs. Dans le *Financial Post* du 28 avril 1984, un article a paru sous le titre «Le grand bradage de terres agricoles souligne la situation désespérée des agriculteurs de l'Ouest». Même certaines personnes, dans le monde financier, admettent qu'il y a un problème. Permettez-moi de citer un passage de l'article paru dans le *Financial Post*, que voici:

• (1500)

Les pages des petites annonces des journaux agricoles canadiens témoignent d'un sentiment de désespoir croissant dans les Prairies, ce printemps.

Puis l'auteur cite un exemple:

Après 25 ans en agriculture, Freeman a accumulé des dettes de \$400,000. L'an dernier, 40 p. 100 de son revenu de \$200,000 a été consacré au paiement des intérêts, selon lui.

«Si mes créanciers sont prêts à accepter d'être remboursés à raison de 50c. par dollar, je pourrais rester en activité,» a déclaré cet homme de 47 ans, père de quatre enfants. Autrement, je rejoindrai les rangs de ceux qui ont été obligés de quitter l'agriculture—un groupe qui, selon les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture, ne se limite plus désormais aux mauvais gestionnaires.

Cela dit tout. Ajoutez à cela l'incertitude due aux conséquences supplémentaires du nouveau tarif-marchandises. Cela ne fait aucun doute, à mon avis. Soit dit en toute déférence envers l'ancien ministre des Transports, ce projet de loi sur le transport du grain de l'Ouest a extorqué aux agriculteurs jusqu'à leur dernier sou. Les agriculteurs se sont fait avoir. Le tarif-marchandises augmente beaucoup plus rapidement que prévu. Il devait augmenter de 58 p. 100 au début de la présente campagne agricole, ce qui est beaucoup plus qu'on ne l'avait prévu au départ. Le tarif moyen est actuellement de \$7.70 la tonne. Or, le nouveau tarif atteindra \$11, \$12 et \$13 la tonne, ce qui a une incidence énorme. Nous savons que la marge de sécurité n'aura guère d'effet. Nous savons que la limite de volume fait réellement du tort aux agriculteurs, étant donné l'accroissement du volume des ventes. L'agriculteur doit payer le plein tarif pour toute quantité au-delà de 31.5 millions de tonnes, ce qui fait augmenter le prix.

Mon bon ami et collègue de Red Deer l'a dit, lorsqu'il a cité les propos du critique de notre parti en matière d'agriculture, le gouvernement a une responsabilité. Or, il demande aux agriculteurs de payer le plein tarif pour toute l'année, alors qu'ils ne devraient payer que les sept douzièmes de la somme totale étant donné que le nouveau régime n'est entré en vigueur qu'en

Paievements anticipés

janvier. Par surcroît, les chemins de fer ne respectent pas leur engagement en ce qui a trait à leurs investissements qui ont été réduits de 16.5 milliards à 12.5 milliards. Trois cent soixante-quinze mille emplois devaient être créés, mais leur nombre n'atteindra vraisemblablement que 155,000. Qu'avons-nous maintenant? Je viens de recevoir le *Co-operator* du Manitoba. La CCT tient une nouvelle audience où les deux sociétés ferroviaires nationales cherchent à faire réviser la formule du coût en capital. Si les chemins de fer obtiennent ce qu'ils demandent, le coût du transport augmentera de 100 millions de dollars.

Je me rappelle, lorsque nous avons étudié ce projet de loi, qu'on prévoyait un taux de rentabilité de 20.5 p. 100. Il est maintenant à 18 p. 100. Il semble que les chemins de fer ne sont toujours pas satisfaits, car ils ont demandé à être entendus par la CCT. Ils veulent plus d'argent et, si elles ont gain de cause, comme cet article le signale, le tarif-marchandises va augmenter de \$3 la tonne et l'agriculteur devra déboursier \$700 de plus. En plus de tous les problèmes que nous avons, cette augmentation est une nouvelle cause d'appréhension et de vive inquiétude pour les producteurs. Ils ne se fient pas aux ministériels, monsieur le Président, car les sociétés ferroviaires influencent énormément la politique et les décisions du parti libéral.

M. Turner mène dans la course à la direction du parti, mais n'empêche qu'il siège encore au conseil d'administration du CP. Il travaille en étroite collaboration avec le ministre des Transports (M. Axworthy), à tel point que le ministre est son conseiller en matière de politique et le représente dans l'Ouest. D'après ce document, M. Argue est un loyal partisan de M. Turner. Je constate que l'ex-ministre est un loyal partisan de M. Turner, comme Jack Horner, d'ailleurs. Ils forment une véritable clique. Je m'en voudrais d'oublier M. Ian Sinclair, ex-président du CP, qui a été nommé au Sénat comme libéral. Quant à M. Horner, ex-président du CN, il administre et dirige l'Office du transport du grain. Pas étonnant que les producteurs aient perdu confiance, monsieur le Président! Voilà pourquoi ils sont tellement pessimistes pour ce qui est de l'avenir. Toute cette histoire favorise beaucoup trop les sociétés ferroviaires. Il faudra que cela change.

Les producteurs canadiens ont de graves ennuis. Lorsque dans d'autres pays les gouvernements appuient de plus en plus les agriculteurs, alors que nous faisons l'inverse, nous pouvons dire que nous avons des ennuis.

Je viens de parcourir le *Citizen*. On peut y lire que le nouveau gouvernement de l'Argentine a décidé de ne rien ménager et de réduire l'impôt sur les engrais et les herbicides, de même que les frais de transport afin de relancer l'agriculture.

M. Pepin: Aimerez-vous avoir leur taux d'inflation?

M. Mazankowski: Alors que d'autres pays appuient davan-tage leurs producteurs, le Canada revient sur ses engagements et réduit son appui. Nous le regretterons un jour. Je prie le ministre et le gouvernement de retirer ce projet de loi et de présenter le projet de loi de stabilisation et d'autres mesures qui seront de nature à alléger les problèmes actuels des agriculteurs.