

Les transports

Évidemment, s'il y en a seulement six qui peuvent bénéficier de ce tarif-là, on n'étendra pas l'agriculture à d'autres, ce n'est pas rentable. Alors qu'est-ce que c'est le résultat final? C'est simple, ça saute aux yeux. Il faut peut-être être de l'Est, puis Canadien français pour s'en apercevoir, c'est fausser l'économie de l'Ouest canadien, c'est décourager ce qui aurait été une tendance plus saine à accroître la diversification. Si le développement de l'Est, si le développement du Québec est intimement lié à ses nombreux ports, le développement de l'Ouest est lié à son réseau de transport ferroviaire. L'Ouest, déjà le centre de croissance au Canada aujourd'hui, grandira selon l'efficacité de son réseau de transport et il est évident que, sans une augmentation immédiate des lignes de chemins de fer dans l'Ouest, cette croissance est mise en doute. Elle est gelée. Et il faut régler une fois pour toutes le problème qui est un problème classique, c'est de savoir qui est-ce qui va régler la note. Les chemins de fer devront assumer une plus grande partie, oui, mais les producteurs de blé aussi. C'est cela la solution. Elle n'est pas compliquée. L'économie de l'Ouest évolue et elle ne devrait pas être empêchée de croître et de se diversifier. L'Ouest devrait exploiter à fond ses possibilités pour son propre bien et pour celui du reste du Canada. Selon les prévisions actuelles, la capacité ferroviaire existante ne suffira pas à répondre à la demande d'ici le milieu des années 1980 si d'autres engagements à investir dans des projets d'expansion ne sont pas faits cette année. Politiquement, nous n'avons que deux députés dans l'Ouest, et je m'adresse aux députés de l'opposition pour leur rappeler ce qui serait peut-être le passage le plus important de notre discours du trône du 14 avril 1980, et je cite:

Comme à tous vos collègues de la Chambre des communes, il vous incombe, à vous qui avez reçu la confiance de la population de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de représenter vos commettants devant l'ensemble du pays. Mais la situation actuelle vous confère de façon encore plus marquée la responsabilité de représenter le pays auprès de vos commettants. C'est là une tâche que nulle autre ne peut accomplir à votre place et mon gouvernement est pleinement disposé à vous épauler dans vos efforts.

Monsieur le président, il fallait agir. Nous agissons. Si nous manquons notre coup et que rien ne se passe, l'histoire ne blâmera pas le gouvernement, elle blâmera plutôt les élus des provinces de l'Ouest qui auront manqué de vision, car l'Ouest croît plus rapidement que son réseau ferroviaire et si, par exemple, 10 p. 100 du vrac que l'on prévoyait exporter en direction de l'Ouest en 1985 ne sont pas transportés, à ce moment-là, c'est une perte à l'exportation de près d'un milliard de dollars. Alors quelle est la position des parties, monsieur le président? En résumé, le gouvernement est prêt à contribuer près de 3.2 milliards au transport de grains et cela au cours des quatre prochaines années. D'abord, une somme de 1.85 milliard de dollars que le gouvernement est tenu de dépenser en vertu des programmes actuels. Évidemment, on les connaît, ce sont les subventions aux embranchements, c'est la remise en état des programmes actuels, c'est l'acquisition de wagons. Une deuxième somme cette fois-ci de 1.35 milliard de dollars, savoir le montant alloué dans le budget de novembre dernier, le montant total que le gouvernement dans l'exercice financier qui nous importe a engagé pour le réseau ferroviaire de l'ouest. Voilà donc notre position.

Les chemins de fer eux? Eux, ils sont évidemment victimes de ces tarifs artificiellement bas. Je pense que je suis d'accord avec le député de Qu'Appelle-Moose Mountain lorsqu'il disait qu'il y avait un temps où les chemins de fer ont fait de l'argent.

Cela est incontestable. Mais en 1981-1982 cela est très contestable. Qu'on se rappelle qu'en 1958 le producteur, par exemple, assumait 75 p. 100 de la part approximative du coût, et qu'en 1981 ce pourcentage a fléchi de 75 p. 100 à 24 p. 100, que les chemins de fer ont perdu 244.4 millions de dollars malgré un surcroît direct de 170.2 millions de dollars. Il est raisonnable de prévoir que dans les années 1980 ils perdront un milliard de dollars, et cela malgré la croissance à l'expédition d'autres grains, d'autres produits tels le charbon, le soufre, la potasse qui depuis les années 1970 menacent de ralentir et, on le sait tous, congestionnent énormément le système ferroviaire de l'Ouest. Personne ne peut mettre en doute la nécessité, ceux qui ont vécu justement dans l'Ouest, qui connaissent les Rocheuses, savent à quel point les wagons de chemin de fer sont alignés l'un après l'autre et que ça bloque là comme dans un entonnoir. Si on ne fait pas quelque chose, ça va rester un entonnoir.

Quelle est la position des céréaliculteurs? Parce que ce sont eux en fait les producteurs, ce sont eux à la fin qui devront payer justement? On est chanceux de les avoir, monsieur le président, parce que ces gens-là ont permis au Canada des exportations de blé, de grain de l'ordre de 4.6 milliards de dollars, soit la quatrième contribution en importance à la balance des paiements du Canada. J'en ai rencontré, monsieur le président, des céréaliculteurs depuis que je suis à Ottawa, et même avant quand j'étais au cabinet du ministre des Transports. Je pense qu'il est important, parce que le député de Qu'Appelle-Moose Mountain a cité quelques coupures de journaux qui faisaient évidemment son affaire, que vous me permettiez, à moi aussi, d'en citer quelques-unes qui évidemment penchent davantage vers ma position que vers celle évidemment du député de Qu'Appelle-Moose Mountain. Permettez-moi tout d'abord de citer deux noms: la *Western Agricultural Conference* et la *Prairie Farm Commodity Coalition*, deux organismes qui parlent au nom en tout cas de la plupart des grands groupements agricoles de l'Ouest. Eux-mêmes acceptent que les chemins de fer soient convenablement dédommages de leurs frais de transport de grains et que tout arrangement devra être légal. Ils sont disposés à négocier des questions telles que l'identité de ceux qui auront à faire face à l'inflation future et l'importance de la contribution de ces derniers. Les dirigeants d'organismes des Prairies s'ajoutent donc depuis le mois de février à la décision du ministre des Transports (M. Pepin). Je vais en citer quelques-uns. M. Ivan MacMillan, président de la *Prairie Farm Commodity Coalition*, dans un reportage du *Winnipeg Free Press* du 9 février 1982, dit et je cite:

Il n'y a vraiment pas d'alternative, quelqu'un doit agir.

M. Howard Falkenberg, président de la *Western Agricultural Conference*, dans un article de la *Presse Canadienne* du 8 février 1982, dit et je cite:

Il est urgent que nous mettions quelque chose en marche le plus tôt possible.

Dans le *Globe and Mail* du 9 février 1982, je cite:

Il y a beaucoup à faire pour aider l'agriculture de l'Ouest à se développer pleinement.

D'autres grands expéditeurs de l'Ouest ont bien accueilli l'approche globale du gouvernement. Par exemple, M. Garnet Page, président de la *Coal Association of Canada*, déclarait à la *Presse Canadienne* le 8 février 1982 qu'il estimait, et je cite: