

C'est ce qui arrive quand on se fonde sur un rapport aussi visiblement trompeur que le rapport Snavely dans lequel on a même inclus dans les coûts de production du grain les actifs fournis par le gouvernement. Les agriculteurs ayant cédé aux sociétés ferroviaires le matériel roulant, les auteurs qui l'ont alors amorti et imputé aux coûts. Ce n'est guère mieux que ce qu'on a toujours fait. Pendant 20 ans, on a fait figurer dans les coûts de production des montants reportés au titre de l'entretien que les agriculteurs n'avaient jamais dépensés. Je crois que le député d'Assiniboia (M. Gustafson) en a parlé.

Je ne fais simplement que rappeler au ministre que les pseudo-experts ont déteint sur lui, car il considère qu'il n'y plus de place nulle part au Canada pour les agriculteurs et qu'il ne faut que conserver les effectifs nécessaires pour approvisionner la population locale.

J'ai déjà eu l'occasion d'en parler au prédécesseur du ministre, l'honorable Otto Lang, qui a décidé de poursuivre dans cette voie. Il a présenté quatre propositions. L'une d'elles était intitulée, je crois, «Moins de stocks à l'avenir». Il a forcé la Commission canadienne du blé à passer outre à la loi et il a dit à peu près ceci aux céréaliers: «Si vous ne suivez pas cette proposition en arrêtant sur-le-champ de produire du grain et du blé, vous perdrez votre permis de vendre.» Lorsque le président de la Commission du blé n'a pas pu accepter son avis—et comme la loi ne lui accordait aucun pouvoir—le gouvernement s'en est débarrassé en le nommant au Sénat.

Voilà une triste histoire. Otto Lang, un homme compétent s'il en fût jamais à siéger à la Chambre, a payé très cher d'avoir suivi l'avis des experts. Je n'en dirai pas davantage. Je trouve que nous sommes tous à blâmer quand je repense à la façon dont les sociétés ferroviaires ont accepté cet avis et n'ont rien dépensé pour l'entretien ni pour l'achat de nouveau matériel roulant qui leur aurait permis de tirer parti de toutes ces merveilleuses occasions qui se présentaient, et quand je repense à la façon dont les grandes sociétés céréalières ont retardé leur modernisation. Mais à quoi bon ressasser de l'histoire ancienne? Nous sommes ici pour nous prononcer sur la modification du tarif du Nid-de-Corbeau et il n'y a que le Parlement qui puisse le faire.

Le député de Végréville a très bien expliqué pourquoi le projet de loi nous paraît inacceptable. Il a énuméré 14 raisons. La plupart d'entre elles avaient un aspect constructif. Au fond, l'ennui avec ce consensus établi par Gilson, c'est que le ministre se trouve aux prises avec deux problèmes distincts. Il en est un dont il devrait s'occuper: celui des transports. C'est déjà assez difficile, mais essayez d'établir un consensus en répondant aux besoins des éleveurs de bétail du Québec et de l'Ouest et de concilier tous ces intérêts. Les éleveurs de bétail sont victimes de discrimination. Fondamentalement ce qui a empêché ce consensus de s'établir, c'est le fait qu'on ait essayé de mêler les besoins d'autres industries de valeur ajoutée de l'Ouest.

Voici mon opinion, en peu de mots: il nous faut plus de temps à la Chambre. On ne peut pas approfondir un problème comme celui-là en trois ou quatre jours. Une motion propose le renvoi à six mois. C'est à peine suffisant, mais au moins le gouvernement aurait le temps de présenter des programmes sur des questions étrangères aux fonctions du ministre et d'être juste envers les éleveurs. Nous avons les moyens nécessaires à notre disposition. Avec un peu de patience et de travail, nous pourrions les adapter pour faire bénéficier les éleveurs de

Transport du grain de l'Ouest—Loi

bétail des tarifs du Nid-de-Corbeau, comme on les appelle dans l'Ouest, sans aucune ingérence dans les transports. Ces moyens existent. Gardons ce problème à part parce qu'il y a un manque de justice et d'équité. Attaquons-nous à cette question. Nous pouvons faire la même chose dans des associations de producteurs. Il y a bien des façons de leur donner à peu près les mêmes avantages que sur le marché des exportations dont les activités produisent une valeur ajoutée.

De nos jours, la vie du céréalier a bien changé. Le député de Lambton-Middlesex (M. Ferguson) avait raison à ce sujet. Il y a 25 ans, le revenu moyen d'un agriculteur dans ma région se situait à \$2,000 par année. Il est beaucoup plus élevé aujourd'hui, comme nous le savons. Les coûts de production des agriculteurs ont augmenté et leurs revenus ont diminué. Ils s'inquiètent, mais ils ne paniquent pas. Cette décision, qui a été recommandée au départ par la commission Gilson, puis par M. Pepin, et qui recueillerait l'assentiment de tous les intéressés, a cependant effrayé les agriculteurs qui croient maintenant devoir lutter pour leur survie. Selon moi, pour leur redonner un peu d'espoir, il faut se rappeler certains principes économiques dont on n'a pas trop parlé au cours de ce débat.

Les chemins de fer continuent d'être un secteur où les coûts sont fixes et ne varient donc pas. Ce sont les coûts variables qui changent. Permettez-moi de l'exprimer en termes simples. Supposons que vous obteniez \$100 pour le transport de certains produits et que vos coûts fixes, soient de \$50 et vos coûts variables de \$50, vous rentrerez alors juste dans votre argent. Vous ne réaliserez aucun profit. Supposons maintenant que vous transportiez pour \$200 de marchandises. Vos coûts fixes seront encore de \$50 et vos coûts variables de \$100. Ces derniers doubleraient donc. On obtient ainsi un profit de \$50 en doublant les volumes transportés.

Cette explication très simple est la réponse au problème qui afflige les chemins de fer, et ils le savent très bien. Cela s'est déjà produit. Ils ont essayé de prouver qu'ils perdraient de l'argent à cause du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, la dernière fois en 1962-1963, et c'est alors que le rapport de la commission Hall a été présenté. Au cours de cette période, où les chemins de fer communiquaient avec le Parlement, le montant des exportations de blé a doublé, passant de 300 millions à 600 millions de dollars. Ils ont alors reconnu qu'ils réalisaient des profits malgré le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Même si les chiffres semblent petits, un demi-cent la tonne-mille, si vous pouvez réaliser ce profit sur un tonnage important, vous pouvez gagner beaucoup d'argent.

Appliquons le même principe à d'autres produits comme le charbon, la potasse, le gravier et le bois de construction. Pourquoi le bois de la Colombie-Britannique est-il transporté jusqu'en Ontario par le Great Northern? Tous les habitants du sud du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta achètent le bois de construction transporté par cette compagnie ferroviaire à un tarif qui lui rapporte certains bénéfices, mais ce n'est pas le tarif élevé des autres chemins de fer.

Le temps file et m'oblige à conclure très rapidement. J'ai quelques suggestions à faire. Le député de Végréville en avait quatorze, mais je n'en ai que sept. A cause du facteur temps, que le gouvernement s'inspire des principes que mon collègue de Végréville a énoncés et qu'il établisse un comité statutaire