

Le ministre a affirmé que les chemins de fer ne subissent pas une hausse de coûts tellement élevée. Nous sommes d'accord là-dessus. En fait, cela veut dire que la hausse des tarifs de transport n'était que peu ou pas imputable aux coûts que les chemins de fer s'attendent à subir cette année par rapport à l'année dernière.

Le volume ne devrait pas intervenir, parce qu'il est en baisse. Lorsque la campagne a démarré le 1^{er} août, la prévision pour cette année était de 32.8 millions de tonnes métriques. Il semble que les chemins de fer vont transporter 34.55 millions de tonnes cette année, mais la prévision pour l'année à venir, à laquelle s'applique ce tarif et dont je m'inquiète, va être inférieure à la prévision de la campagne. Les deux éléments que j'ai mentionnés, l'augmentation de coûts annoncée par les chemins de fer et l'augmentation de volume, ne devraient pas intervenir dans l'augmentation de tarif que le gouvernement vient d'annoncer.

Les hausses sont importantes. Elles sont de 33 p. 100. Le tarif moyen de transport du boisseau de grain entre les provinces de l'Ouest et le point d'exportation est dans les \$7.70 la tonne. C'est \$1.94 de plus que l'année précédente, ce qui fait une augmentation de près de 33 p. 100. J'en déduis que la hausse du tarif est attribuable presque exclusivement au rajustement provisoire. Ce rajustement provisoire doit être effectué à cause du mécanisme de fixation du tarif et de la formule dont on se sert pour l'établir.

Je m'explique: au début de la campagne agricole, c'est-à-dire le 1^{er} août, on calcule approximativement la quantité de céréales qui seront expédiées. Si les quantités sont supérieures aux prévisions, les producteurs doivent payer plus pour le transport ferroviaire. Si elles sont inférieures à ce qui est prévu, alors les sociétés de chemin de fer remboursent aux producteurs la différence. Le rajustement dont il est question cette année est presque exclusivement dû au fait qu'on avait sous-estimé le volume des produits transportés. C'est aussi simple que cela.

Cependant, cette année-ci est spéciale, car le projet de loi est entré en vigueur seulement le 1^{er} janvier. Le gouvernement devra donc assumer la hausse du tarif pendant les cinq premiers mois, soit du 1^{er} août au 31 décembre. Pour les sept mois qui suivent—soit du 1^{er} janvier au 31 juillet—c'est le producteur qui l'assumera. Cela veut dire que pour les cinq premiers mois—soit les cinq douzièmes de l'année civile—le gouvernement aurait dû prendre en charge la hausse des frais que les sociétés ferroviaires ont fait payer aux producteurs.

L'indemnité qu'il conviendrait de verser aux sociétés ferroviaires pour les quantités supplémentaires qu'elles ont transportées est de 60 millions de dollars.

Je voudrais bien savoir pourquoi le gouvernement n'assume pas sa part de cette augmentation—si l'on calcule cinq douzièmes de 60 millions, on arrive à la somme de 25 millions. Je n'ai pas le moindre doute que le gouvernement fait payer en trop aux producteurs la jolie somme de 25 millions de dollars.

● (1805)

Nous lui avons posé la question au comité quand ce dernier s'est penché sur le projet de loi. Je voudrais citer un passage d'une conversation que j'ai eue avec M. Kruger en comité. J'ai déclaré:

L'ajournement

Les sociétés ferroviaires ne se laisseront pas avoir; elles réussiront à obtenir l'augmentation qu'elles réclament, sauf que cette fois, c'est le gouvernement qui paiera jusqu'au 1^{er} janvier.

C'est-à-dire le 1^{er} janvier 1984. M. Kruger m'a répondu:

Oui, effectivement, mais non pas en vertu de ce projet de loi. Lors des prochaines prévisions budgétaires supplémentaires, le gouvernement demandera l'autorisation au Parlement de faire un nouveau versement...

J'ai voulu pousser un peu plus loin pour m'assurer qu'il avait bien compris la question. Je lui ai demandé si l'on devait s'attendre à ce que les producteurs paient plus cher. Il m'a répondu:

Non. La question de savoir si les sociétés ferroviaires seront indemnisées ou non pour les pertes subies au cours des cinq premiers mois de cette campagne agricole ne concerne que le gouvernement et ces sociétés.

De toute évidence, ce que M. Kruger a dit c'est que le gouvernement va examiner avec les chemins de fer la question de savoir s'il les dédommagera de leurs pertes éventuelles, étant donné les hausses de volume, et que les producteurs n'auront pas à s'en occuper. En annonçant le nouveau tarif, la semaine dernière, le gouvernement a prouvé, à mon avis, qu'il majorait indûment de 25 millions de dollars la facture des producteurs.

J'espère, monsieur le Président, que le secrétaire parlementaire nous confirmera ce soir que le ministre a compris ma question et qu'il est sur le point d'annoncer que la part des céréaliers dans cette augmentation de tarif sera rabaisée de 25 millions de dollars.

[Français]

Mme Éva Côté (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, selon la Loi sur le transport des céréales dans l'Ouest, les producteurs doivent payer toute augmentation tarifaire résultant des mouvements de trafic au-dessus d'un volume prédéterminé. A cause d'une sous-évaluation de près de 3 millions de tonnes pour la récolte de 1983-1984, cette augmentation est très importante. Cette sous-évaluation est compensée par le biais d'un ajustement intérimaire dans la structure tarifaire. En conséquence, le gouvernement a payé en trop et les fermiers n'ont pas payé suffisamment. Au lieu de répartir les bénéfices du Pas du Nid-de-Corbeau sur les 34.7 millions de tonnes, le gouvernement les a répartis sur la base de 31.9 millions de tonnes. Cependant, ces bénéfices ont été versés sur la base des mouvements totaux de grains pour l'année, constituant ainsi un paiement en trop.

Quand les participants au projet Gilson travaillaient à découvrir une formule de contribution des producteurs et du gouvernement au sujet des futurs taux du fret, ils devaient décider comment allouer au mieux le bénéfice du Pas du Nid-de-Corbeau. Ils ont décidé que la meilleure protection pour les producteurs était de rendre le gouvernement responsable du plus haut pourcentage possible d'augmentation des coûts reliés à l'inflation. L'on retrouve ceci dans la loi où, pour les trois premières années, le gouvernement paie toutes les augmentations de coûts au-dessus de 3 p. 100 quant à l'inflation et pour toute autre chose au-dessus de 6 p. 100 durant les prochaines années. En échange de cette protection contre l'inflation, ils proposèrent que les producteurs soient responsables des augmentations futures dans le volume des expéditions. Ceci constitue un choix judicieux, car l'augmentation du volume est reliée à la capacité de production de la terre et aussi parce que l'augmentation du volume signifie une augmentation des revenus pour les producteurs de céréales. Cette année, heureusement,