

Les transports

● (1230)

Nous répétons depuis un certain temps déjà que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, consacré dans la loi, doit demeurer ainsi. Nous avons également dit, comme l'affirme d'ailleurs le député dans sa motion, que les chemins de fer devaient être adéquatement dédommagés pour le transport du grain.

Sur quoi le ministre des Transports (M. Pepin) a lancé l'interjection suivante:

M. Pepin: Très juste.

En d'autres termes, il était d'accord avec ce que je disais.

Je le répète, il n'y a aucun désaccord là-dessus. Ce sur quoi porte le débat, la controverse et le désaccord, c'est la façon dont le gouvernement fédéral comblera la différence. Je répète ce que j'ai dit le 2 mai 1980:

Nous répétons depuis un certain temps déjà que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, consacré dans la loi, doit demeurer ainsi.

Le ministre l'a reconnu à ce moment-là. Le ministre déclare aujourd'hui qu'on s'occupe maintenant de mettre en œuvre un nouveau tarif statutaire de transport qui accroîtra les frais des producteurs et qui comportera une clause d'indexation graduelle dont les agriculteurs devront faire les frais, une fois terminées les négociations avec les sociétés ferroviaires. Voilà qui est tout à fait différent. Dans ses réponses aux journalistes, le sous-ministre des Transports a laissé entendre que les agriculteurs paieront vraisemblablement des frais de transport deux à trois fois plus élevés que ce qu'ils payaient en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Si le coût triple, les producteurs devront déboursier de 275 à 300 millions de dollars de plus.

Coincé par les journalistes, le sous-ministre a déclaré ne pas pouvoir donner de réponse détaillée parce que le nouveau tarif comportait trop de permutations et de combinaisons. C'est loin d'être là la politique libérale qui a été proposée au cours de la campagne électorale de 1980 et lors d'un congrès politique tenu à Winnipeg la même année.

Je le répète, les agriculteurs n'ont tout simplement pas les moyens d'assumer ce coût additionnel. Les coûts élevés du crédit, de l'énergie, des engrais, des machines aratoires et des produits chimiques sont en train de les égorger. Le gouvernement actuel demeure le grand responsable à cet égard. Les agriculteurs voient baisser le prix de leurs produits. Tout cela ne fait que contribuer à accélérer la ruine de nombreux agriculteurs progressistes de l'Ouest. La hausse des frais de transport ne fera qu'aggraver les choses.

Notre parti a déclaré que le statu quo, c'est-à-dire la situation actuelle, ne donne pas satisfaction. Nous croyons en effet que c'est là ce qui explique la situation chaotique, l'interruption et l'effondrement occasionnels du transport des céréales. Nous avons en outre déclaré que les chemins de fer devraient toucher une juste compensation pour le transport des céréales. Nous avons dit que les tarifs statutaires actuels de transport devraient être maintenus. Nous avons dit que la différence devrait être acquittée par le Trésor fédéral et que des garanties suffisantes de capacité et de rendement devraient être fournies. A cet égard nous ne songeons pas seulement à des mesures législatives, mais aussi à l'imposition d'amendes ou à l'octroi de récompenses en cas de rendement particulièrement louable.

Je le répète, nous félicitons le ministre d'être venu dire à la Chambre et au pays ce que le gouvernement est disposé à faire pour combler cette différence. Nous avons dit que cela devait

être fait si nous voulions aller de l'avant. Nous avons également dit que les tarifs pour le transport des produits transformés et des produits non transformés devraient être les mêmes. Cela ne devrait faire aucun doute. Nous avons aussi dit que cela pouvait être fait et ne devait être fait qu'après une véritable consultation des producteurs canadiens. En outre, nous croyons que les chemins de fer ne devraient pas être entièrement relevés de leurs obligations statutaires. Nous croyons qu'ils ont une obligation permanente et qu'ils devraient continuer de l'assumer.

Nous croyons également que le gouvernement fédéral a une responsabilité permanente, outre celle de combler le déficit de 1981-1982, car il y a un certain nombre d'avantages artificiels et naturels dont jouissent des pays concurrents lorsqu'il s'agit d'obtenir une part équitable des marchés d'exportation possibles. Étant donné que l'exportation des céréales est un élément de richesse pour le pays, il faut aider les agriculteurs sur le plan financier, commercial et même moral, afin que nous ayons une production abondante à écouler sur le marché d'exportation des céréales.

En outre, je crois qu'il y a de bonnes raisons pour suspendre tout paiement aux sociétés ferroviaires jusqu'à ce qu'elles aient démontré, à la satisfaction des producteurs canadiens, qu'elles ont acquis la capacité nécessaire, qu'elles peuvent assurer un rendement satisfaisant et garantir aux producteurs qu'elles achemineront leurs céréales ponctuellement, régulièrement et efficacement. Je le souligne, il faut qu'elles satisfassent aux critères des producteurs.

D'aucuns croient que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a toujours été une mauvaise affaire pour les sociétés ferroviaires. Je tiens à dire à la Chambre que cela n'a pas été une mauvaise affaire pendant 85 ans. Jusqu'en 1967 environ, le tarif du Corbeau était compensatoire. Les chemins de fer étaient gagnants. Ils ont bâti de vastes empires pendant cette période. Ils se sont diversifiés dans de nombreux domaines.

J'ai une suggestion très sérieuse à faire à la Chambre. Il me semble que, si les sociétés ferroviaires ont pu livrer des céréales au Canada moyennant ½c. la tonne-mille pendant 85 ans, il est facile d'en conclure qu'elles peuvent certainement livrer des céréales moyennant ½c. la tonne-mille, plus 612 millions de dollars, pendant encore au moins 20 ans. C'est un raisonnement auquel le ministre devrait peut-être réfléchir. Cela nous amènerait à l'an 2000. Je demande au ministre de songer sérieusement à cette suggestion. Les sociétés ferroviaires auraient ainsi l'occasion de démontrer ce qu'elles peuvent faire avec 612 millions de dollars par année et de prouver qu'elles entendent vraiment améliorer leurs réseaux de transport et leurs services.

J'ai déjà dit—et certaines personnes vont me le rappeler—que c'est une somme considérable et que nous attendons trop du Trésor fédéral. A cela je réponds encore que le gouvernement siphonnera d'énormes recettes de l'ouest du Canada sous forme de taxes énergétiques, quelque chose comme 51 ou 52 milliards de dollars d'ici cinq ans. Chaque fois qu'un agriculteur fait le plein de son tracteur ou de sa moissonneuse-batteuse, le trésor fédéral s'enrichit de 55c. à 60c. pour chaque gallon de carburant que l'agriculteur pompe dans ses réservoirs. Cela équivaut presque à de la confiscation dirigée contre nos producteurs alimentaires.