

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Je suis sûr qu'ils le sauraient. L'auteur de la lettre fait remarquer:

L'honorable Jean-Luc Pepin répète toujours que 17 p. 100 environ du revenu agricole passent en frais de transport. Se rappelle-t-il que nous recevions 7c. pour l'avoine, de 8 à 9c. pour l'orge et 14c. pour le blé dans les années 30? Aujourd'hui, un tracteur coûte \$120,000 en moyenne, et une moissonneuse-batteuse \$125,000... Le prix des céréales n'a pas déjà augmenté assez pour couvrir les dépenses courantes, sans hausser par dessus le marché les frais de transport.

Ni le ministre des Transports (M. Pepin), ni le ministre de l'Agriculture (M. Whelan), ni aucun député ministériel n'ont expliqué comment un agriculteur pouvait faire face à pareille situation. On n'a proposé aux agriculteurs aucun moyen d'absorber toutes ces diverses hausses. C'est là quelque chose que le ministre aurait dû expliquer à la Chambre et aux agriculteurs avant d'imposer la clôture.

L'agriculteur ajoute:

Nous avons déjà beaucoup de dépenses inutiles à faire. Prenez, par exemple, le prix de l'essence. Nos voisins, les Américains, paient 86c. le gallon, alors que nous payons \$2 les quatre litres. Des milliards de dollars sont engloutis dans la conversion au système métrique et dans le bilinguisme.

Évidemment, l'une des promesses que les libéraux ont faites aux Canadiens aux dernières élections fédérales, c'est que l'essence serait bon marché. L'essence n'est pas bon marché. Au contraire, elle est maintenant très coûteuse dans le cadre du Programme énergétique national.

J'ai aussi reçu une lettre d'un autre agriculteur de la région de Headingley, qui me fait remarquer:

En tant que producteur céréalier de l'Ouest, je ne peux m'empêcher de vous écrire au sujet des changements proposés que votre gouvernement semble décidé à nous imposer en matière de transport du grain.

S'ils étaient adoptés, certains de ces changements auraient des effets désastreux pour des générations de producteurs céréaliers, sans parler de leur impact négatif sur les consommateurs et sur l'économie en général.

Je me permets de résumer ici quelques-unes des raisons qui justifient mes inquiétudes.

(1) Les agriculteurs ne peuvent pas faire face aux hausses de tarif-marchandises qu'entraîneront vos propositions. Pourquoi leur offre-t-on des «subventions» alors qu'en réalité, la différence de prix pourrait être versée directement aux chemins de fer?

(2) Deuxièmement, s'il doit y avoir des subventions, pourquoi, grands dieux, les calculer en fonction de la superficie au lieu du volume acheminé? Cette méthode de paiement sera tout à fait injuste.

(3) En tant que producteur de cultures spéciales ainsi que de cultures prévues dans la loi, je m'oppose aux méthodes injustes proposées, qui établissent des distinctions injustes entre les différents producteurs.

(4) Enfin, je conviens que l'amélioration de notre système de transport se faisait attendre depuis longtemps et peut-être bien que si votre «honorable» ministre des Transports avait un peu plus «consulté» et un peu moins provoqué d'«affrontements», nous ne serions pas dans ce pétrin à l'heure actuelle.

Pour terminer, je vous implore de renoncer à la proposition actuelle et de suivre les conseils d'associations comme le syndicat du blé du Manitoba qui, j'en suis certain, comprend beaucoup mieux les problèmes des agriculteurs que vos bureaucrates.

Cette lettre était adressée au premier ministre (M. Trudeau) et au ministre des Transports.

J'ai parlé de certaines solutions de rechange proposées par le caucus agricole des conservateurs. Voici ce que nous avons signalé:

Pour aider les jeunes agriculteurs et ceux qui sont en difficulté financière, tout en établissant le moyen de communication nécessaire entre les agriculteurs, les gouvernements et les organismes financiers, il faudra créer des conseils de révision des prêts agricoles, qui serviront d'arbitres en matière financière et de négociateurs à l'égard des reports et des prolongations de délai pour les remboursements de prêts.

Nous avons également formulé la proposition suivante:

La diminution de la taxe d'accise actuelle sur les carburants agricoles n'est qu'une initiative bureaucratique insuffisante. Le prix des carburants est un facteur important de la production de denrées alimentaires, notamment les cultures en serre et la fabrication des engrais. Le prix de l'essence et du carburant diesel utilisé à des fins agricoles devrait diminuer d'environ 20c. le gallon.

Cette mesure aidera sans nul doute énormément les agriculteurs. Nous avons ensuite déclaré ceci:

Ce sera possible en supprimant totalement la taxe de vente fédérale de 9 p. 100. De même, le prix du gaz naturel utilisé dans les cultures en serre et la fabrication d'engrais devra diminuer.

Je tiens à rappeler à la Chambre que le gouvernement conservateur de la Saskatchewan a diminué une bonne partie des taxes de cette province, ce qui a fortement aidé les agriculteurs et les entreprises. C'est une chose que le gouvernement devrait envisager, après la promesse qu'il a faite lors des dernières élections fédérales, où il s'est engagé à donner aux Canadiens du carburant à bon marché.

Nous avons également fait la proposition suivante:

Les prix de base des grains pour 1983-1984 devront rester les mêmes que pour l'année-récolte 1982-1983.

Et encore ceci:

Il faut adopter immédiatement une loi visant à doubler le montant maximum des avances accordées aux agriculteurs, lesquelles devront passer de \$15,000 à \$30,000

**Le président suppléant (M. Corbin):** A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais le temps qui lui était imparti est écoulé.

**M. Nelson A. Riis (Kamloops-Shuswap):** Monsieur le Président, je profite les quelques minutes pour faire quelques commentaires concernant le projet de loi visant à modifier le tarif du Nid-de-Corbeau. Depuis que mon grand-père a immigré au Canada et s'est installé dans la région de Scotsguard, en Saskatchewan, au début du siècle, l'une des choses qui a permis à sa ferme familiale de réussir, c'est le tarif du Nid-de-Corbeau qui a été un atout pour concurrencer les autres agriculteurs du monde. Nous voyons maintenant la situation changer. Les membres de ma famille qui vivent dans le sud de la Saskatchewan m'ont dit qu'au cours des cinq dernières années, leurs frais avaient augmenté de plus de 100 p. 100. Pourtant, depuis 1980, le prix du boisseau de blé est tombé de \$6 à \$4.65. Voilà l'élément critique de ce projet de loi. Ce sera un pas de plus dans la direction de l'élimination de la ferme familiale dans l'ouest du Canada.

J'ai reçu des lettres d'habitants de la région de la Rivière de la Paix, en Colombie-Britannique, qui s'inquiètent de la perte de leur ferme en raison de l'augmentation des frais de transport qu'ils devront supporter au cours des prochaines années, ainsi que la mort de certaines petites localités caractéristiques de la vie rurale au Canada. Ils s'inquiètent également de l'impossibilité, pour les jeunes agriculteurs, d'acquiescer une exploitation et de tous ces jeunes qui cherchent du travail dans l'industrie de transformation et dans ces industries qui fournissent aux agriculteurs leur matériel et les divers produits dont ils ont besoin. Ces emplois disparaîtront en raison de la mesure législative que nous étudions aujourd'hui.

Je veux également mentionner, puisque je viens du centre de la Colombie-Britannique, où les gens s'intéressent à la finition du bœuf dans des parcs d'embouche que, en un sens, cette activité cessera d'être rentable. Il sera maintenant impossible d'alimenter le bœuf de Colombie-Britannique avec des céréales des Prairies ou de la région de la Rivière de la Paix, en raison de l'augmentation des frais de transport. Un certain nombre de