

Pour ce qui est de la déduction pour amortissement, on accorde 20.5 p. 100 aux compagnies de chemins de fer au chapitre de la déduction pour amortissement. Faisons une petite comparaison. Par exemple, supposons un agriculteur qui a investi \$500,000; de nos jours, ce chiffre ne représente pas une exploitation agricole très importante, compte tenu du coût de la terre, des machines agricoles et ainsi de suite. Si l'on permet à cet agriculteur d'amortir chaque année une partie de son investissement, cela signifie qu'il pourrait déduire de son revenu, par exemple \$100,000, toute une série de dépenses d'exploitation, ce qui lui permettrait d'avoir un revenu net extrêmement intéressant. Actuellement, il est probablement très chanceux s'il peut tirer de sa ferme un revenu net de \$10,000.

Il semble y avoir deux séries de règles, une qui s'applique aux producteurs et l'autre aux chemins de fer. Par conséquent, je suis fort inquiet quand j'entends le ministre dire, je crois que ce sont les termes qu'il a employés hier, qu'il a « beaucoup de sympathie pour les compagnies de chemins de fer qui ont subi de lourdes pertes ». Année après année, les contribuables ont payé les pertes subies par les compagnies de chemins de fer, et, en toute sincérité, je ne crois pas que ce soit très mauvais. Ma position, et je crois que c'est également la position énoncée par le député de Végréville, c'est que le tarif statutaire devrait rester en vigueur et le gouvernement devrait assumer les pertes subies par les compagnies de chemins de fer et confier à ces dernières la responsabilité de reconstruire et de mettre en place un réseau de transport qui réponde mieux aux besoins du Canada. Et j'ajoute aux besoins des agriculteurs, car si l'on frappe trop durement les agriculteurs, on ne rend pas service au Canada. Je crois que c'est Sir Leonard Tilley qui a dit « Si l'on ruine les agriculteurs, l'herbe poussera dans les rues de toutes les villes du pays ».

Je crois qu'il est important que le débat en cours permette aux agriculteurs canadiens, aux députés à la Chambre et à tous les Canadiens de se faire une idée juste et précise du bill que l'on a présenté pour le plus grand bien du Canada tout entier.

Je voudrais m'attarder davantage sur certaines mesures positives que le projet de loi devrait prévoir pour le plus grand bien non seulement du Canada et des agriculteurs, mais aussi du monde entier. Je vais faire un rapprochement avec la politique énergétique nationale. Le ministre voudrait-il nous expliquer l'utilité de cette politique, en vertu du Programme énergétique national, puisqu'elle a mis fin à l'exploitation des champs pétrolifères dont la fermeture a créé du chômage et obligé le gouvernement à acheter du pétrole au Mexique et dans divers autres pays? Ce ne sont pas seulement les travailleurs des champs pétrolifères de l'Alberta et de la Saskatchewan qui ont souffert de ce programme, mais l'ensemble des Canadiens.

Un parallèle est facile à établir avec le projet de loi C-155. Quels avantages allons-nous en tirer si les agriculteurs doivent déclarer faillite, comme on l'a demandé tout à l'heure? Y aura-t-il des avantages pour Toronto, Montréal et le centre du Canada? Cela signifie que les céréaliers n'auront pas d'argent pour acheter les moissonneuses-batteuses, les tracteurs, le caoutchouc et l'acier ainsi que tous les produits que leur procurent les centres manufacturiers du Canada. C'est pourquoi j'incite le ministre à étudier bien attentivement la mesure, à revoir toute la structure de l'agriculture, des transports et à évaluer les conséquences.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Les agriculteurs doivent faire face aujourd'hui à des frais extrêmement élevés. J'ai parlé tout à l'heure de la politique énergétique nationale. Parmi les frais les plus élevés dont le ministre doit tenir compte, il y a le prix du carburant. Il a augmenté de 90 p. 100 au cours de ces deux dernières années, et cela, en grande partie à cause de la politique énergétique nationale. A l'heure actuelle, les agriculteurs payent 66c. le gallon de carburant diesel et agricole. La plupart des tracteurs ont un réservoir de 150 gallons de carburant diesel, si bien que chaque plein vous coûte \$300. Que font les agriculteurs? Ils se demandent s'ils pourront souvent travailler leur champs. Je peux vous dire qu'ils réduisent l'étendue de leurs cultures. Les agriculteurs de ma circonscription laissent tomber leurs jachères d'été, simplement parce que cela coûte trop cher. Quel sera le résultat de tout cela? Cela va réduire la production de blé.

Je voudrais en profiter, M. le Président, pour signaler que, grâce à la production pour l'exportation, notre balance commerciale accuse un excédent de 6 à 8 milliards de dollars, dont tous les Canadiens profitent. C'est important non seulement pour l'agriculteur, mais pour l'ensemble de notre économie. Pour conclure mes remarques sur cette question très importante, je dirai au ministre des Transports que si l'orientation qu'il prend dans le projet de loi C-155 entrave la production du blé et d'autres denrées, les effets s'en feront sentir pendant longtemps et pas seulement dans le secteur agricole, chez les agriculteurs, dans les villes et les villages, mais dans l'ensemble du pays. Je lui demande de réfléchir sérieusement à nouveau à cette mesure.

• (1530)

M. Mazankowski: Monsieur le Président, le député a parlé du fardeau que représentent les coûts sur le carburant, qui sont dues en grande partie aux taxes fédérales imposées aux termes du Programme énergétique national. Pour nous donner une idée de ce que représente l'ensemble des coûts d'une exploitation agricole moyenne, le député peut-il nous dire à combien se monte, à peu près, une facture de carburant pour une exploitation agricole de deux sections? Par la même occasion, peut-il nous préciser quelle part de ce montant correspond à la taxe sur le carburant?

M. Gustafson: Monsieur le Président, je serais heureux de répondre à cette question, mais je ne peux pas être extrêmement précis. Toutefois, j'ai fait des calculs pour une ferme moyenne, une acre de terrain productif, et j'ai constaté que le seul impôt fédéral sur le carburant agricole, qui se monte aujourd'hui à 66c. le gallon, ce qui est exorbitant, équivaut dans la plupart des cas, aux frais d'expédition des céréales produites avec le carburant utilisé. La question soulevée par le député de Végréville, c'est-à-dire la charge fiscale que l'agriculteur peut supporter, est donc très importante.

Nous avons parlé de subventions. Je n'aime pas le mot et je pense que nous devrions les éviter autant que possible. L'agriculteur reçoit une subvention, je pense que c'est 17 p. 100, mais il paie également des impôts très élevés dans d'autres domaines. Il importe que le ministre prenne tout cela en considération pour déterminer ce qui arrivera à l'agriculture au Canada.

M. Pepin: Monsieur le Président, le député ne semble pas, en théorie du moins, opposé à ce que l'agriculteur paye une