

Les transports

Par exemple, c'est faux de dire qu'un marché a déjà été conclu avec les trois syndicats du blé des Prairies, mais c'est pourtant une des choses qu'on a prétendues. Bien entendu, j'ai eu des entretiens avec les représentants de ces syndicats à diverses reprises, mais nous n'avons pas conclu de marché. Je le répète, la position du gouvernement est expliquée clairement dans la déclaration de politique.

Une autre fausse rumeur qui a été répandue dans l'Ouest veut que nous demandions aux céréaliculteurs de payer cinq ou dix fois le tarif-marchandises actuel pour le transport des céréales. Monsieur l'Orateur, un certain dirigeant politique a jadis déclaré que si quelqu'un doit mentir, il vaut mieux qu'il dise vraiment une énormité parce que les gens le croieront. Il a commencé une guerre mondiale. Pour provoquer la colère des gens, il suffit d'être aussi faux-jeton que possible!

Je suis dans la politique depuis 36 ans, monsieur l'Orateur. Ma principale qualité est l'honnêteté. Les députés de l'opposition me couvrent de sarcasmes parce que je porte un chapeau vert par exemple, ou à propos d'autres vétilles qui n'ont rien à voir avec les décisions que je prends. On croirait que c'est un crime de porter un chapeau vert. L'opposition tente de dénigrer le gouvernement par toutes sortes de moyens, mais ce n'est pas honnête.

A l'heure actuelle, les producteurs paient 15 cents le boisseau. On évalue à environ 75 cents le boisseau le coût total du transport d'un boisseau de céréales aux points de départ. Cela signifie qu'ils paient uniquement 20 p. 100 des coûts réels de transport. Un grand nombre d'entre eux m'ont dit: «Écoutez monsieur le ministre—écoutez Gene ou écoutez Whelan—nous sommes disposés à payer davantage. Occupez-vous seulement de faire circuler ces trains! Nous produirons, nous expédierons et nous vendrons davantage de céréales». Le représentant de Végreville (M. Mazankowski) qui était ministre des Transports dans le gouvernement Clark, avait coutume de dire «Gardez ces trains en marche.» C'est tout ce qu'il faut faire, monsieur l'Orateur.

Si nous produisions des céréales à la mode de 1879, monsieur l'Orateur, nous ne serions pas l'un des principaux exportateurs mondiaux. Aucun pays du monde n'exporte un pourcentage aussi élevé de sa production de céréales. Aucun pays n'est obligé de l'acheminer aussi loin. Certaines années, nous exportons plus de 70 p. 100 du blé que nous produisons. Les États-Unis exportent plus que le Canada en termes de tonnes, mais ils n'ont pas à transporter leurs produits aussi loin. En fait, je pense que les Américains exportent environ 50 p. 100 de leur production de blé.

Les défis que nous devons relever dans un pays qui s'étend sur 4,000 milles d'un océan à l'autre sont bien différents. Parce que le terrain est accidenté et que nos hivers sont particulièrement durs, les trains perdent un tiers de leur force de traction en traversant les Prairies et les montagnes Rocheuses. Cette année, nous allons acheminer la plus grande quantité de céréales que nous ayons jamais dû transporter, 26 millions de tonnes, ce qui représente 2 millions de tonnes de plus que dans les meilleures années. Et avec cela, les gens disent que nos installations sont insuffisantes. J'ai reçu des tas de lettres et pétitions d'exploitantes agricoles et j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec différentes personnes. Tous, sauf les représentants du Syndicat national des cultivateurs, m'ont dit: «Maintenez le tarif du Corbeau». Ils ont refusé d'examiner notre solution. Ils ont tous dit: «Whelan, pourquoi faites-vous cela?» Ce à quoi

j'ai répondu: «Je garde une partie du taux du Pas du Nid-de-Corbeau, à savoir celle qui donnera des ailes à notre réseau de transport». Je veux parler évidemment des dispositions qui assureront l'acheminement du grain. Le ministre des Transports a dit qu'il conserverait également cette partie du tarif et qu'il ne ferait pas payer aux céréaliers la totalité des frais de transport. Nous sommes engagés à faire en sorte que nos producteurs de céréales commerciales ne soient pas désavantagés par rapport à leurs homologues dans n'importe quelle autre partie du monde. Je sais que nous y parviendrons si nous disposons d'un réseau de transport amélioré.

• (1650)

Il faut se souvenir que le gouvernement offre de payer, dans les années à venir, la différence par rapport au tarif actuel. Il est donc ridicule de dire que l'augmentation qu'on imposera aux céréaliers quintuplera ou décuplera d'emblée leurs frais. Je sais que ce que je vais dire à ces gens, qui qu'ils soient, est grave, mais j'estime qu'ils ont tort et qu'ils font preuve de mauvaise foi.

Certains prétendent qu'on ne devrait pas modifier le tarif du Corbeau, parce qu'il faisait partie du pacte fédératif original et qu'il représente un engagement permanent à l'égard de l'Ouest. Le tarif ne saurait être un enjeu de la Confédération ni être considéré comme une sorte de grande charte. J'ai entendu des gens dire que c'était la grande charte de l'Ouest. Dieu nous garde d'avoir une grande charte semblable au tarif du Corbeau. Il ne s'agit pas d'une grande charte des droits inaliénables de l'Ouest. L'entente originale du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a été ratifiée en 1897 et ne concernait que les céréales et la farine expédiées à destination de l'Ouest à partir de 289 centres d'acheminement céréaliers. Ce n'est qu'en 1925 que ce tarif a été étendu à d'autres centres d'acheminement. Qui plus est, il a fallu attendre 1927 pour que les exportations de céréales et de farine à destination de l'Ouest bénéficient des conditions de ce tarif, et ce n'est qu'à partir de 1931 que les expéditions par le port de Churchill purent en profiter. Soyons honnêtes, ce tarif n'est pas plus sacro-saint que n'importe quoi d'autre. Certains disent: «Corbleu» en parlant du tarif Pas du Nid-de-Corbeau contrairement aux membres du Syndicat national des cultivateurs qui y voient quelque chose de sacré. Je suis d'accord avec eux sur certains points, mais je ne les ai jamais approuvés sur celui-ci. Devrions-nous refuser le changement? Non, nous serions le pays le plus rétrograde du monde si nous refusions d'évoluer pour le mieux. Et je prétends que cette nouvelle formule est meilleure pour tous les secteurs d'activités, pas seulement pour l'agriculture bien que ce soit celle qui, avec son grand potentiel, en sera le principal bénéficiaire.

Il y a, par ailleurs, un mythe voulant que le tarif du Corbeau soit lié aux concessions foncières qui ont été accordées au Canadien Pacifique lors de la construction de la première ligne ferroviaire transcontinentale. Certains estiment qu'on devrait forcer le CP à se servir des bénéfices qu'il réalise en exploitant d'autres lignes pour maintenir le tarif du Corbeau à son niveau actuel, car cette société s'est vu accorder des millions d'acres de terre ainsi que 25 millions de dollars lors de la construction du chemin de fer dans l'Ouest il y a un siècle. Rien dans l'entente de 1880 n'indique que ces concessions ou ce qu'elles rapportent devraient servir à renflouer les lignes ferroviaires