

Je songe à ce qui se passera dans l'avenir, par exemple, la campagne agricole 1986-1987 lorsque l'on demandera aux producteurs d'assumer une partie de l'augmentation des coûts basée sur le montant investi au début, qui sera d'environ 651 millions de dollars, cette contribution s'élèvera à 165.61 millions de dollars si l'on se fonde sur des coûts constants. C'est le chiffre que nous a fourni le ministre des Transports. Si le tarif du Nid-de-Corbeau n'augmentait pas, la part du producteur s'élèverait à peu près au même montant, soit à 168.2 millions de dollars.

Cela représente beaucoup d'argent pour les producteurs. Je parle seulement de la part que les chemins de fer obtiendront grâce à ce projet de loi et qui représente leur contribution par rapport aux coûts constants. Le montant sera à peu près égal à ce que les producteurs paieraient en 1986-1987 s'il n'y avait pas d'augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau. C'est en fait le tarif lui-même. Il s'agit d'une somme importante.

Lorsqu'on demandera au producteur, au gouvernement et au contribuable de faire chacun sa part, il faudra prévoir autant de règlements que possible dans ce projet de loi pour s'assurer que les chemins de fer respecteront leurs engagements, car si les compagnies ferroviaires ne répondent pas à nos attentes, que le système est inefficace et que les coûts sont trop élevés parce qu'il n'existe pas de règlements convenables, tout le monde y perdra. Les producteurs, parce qu'ils financeront un système inefficace, et le gouvernement, parce qu'il devra assumer en 1985-1986 toute augmentation des coûts supérieure à 6 p. 100 due à l'inflation. Ce seront donc les contribuables qui paieront. Même si je n'aime pas les règlements et que je préfère qu'on verse cet argent aux producteurs au risque de perturber un peu le marché, nous estimons qu'ils sont nécessaires compte tenu de la position qu'a prise le gouvernement et de l'importance des fonds qui seront versés aux chemins de fer.

J'estime que c'est tout à fait raisonnable, monsieur le Président. Je ne vois pas où est le problème. Si le gouvernement décide de verser tout l'argent aux chemins de fer, pourquoi le gouvernement ne s'assurerait-il pas que le projet de loi contient certaines dispositions précises en vue d'obliger les compagnies ferroviaires à s'acquitter de leurs engagements? Nous pensons que cette tâche devrait être confiée à la CCT.

● (0415)

À notre avis, c'est le seul organisme impartial du pays. Certes, il relève du gouvernement, mais il ne s'est pas toujours conformé à ses souhaits. Le gouvernement n'est pas toujours d'accord avec la Commission et a même, à certains moments, passé outre à ses décisions. Il s'agit donc d'un organisme indépendant. La division de l'Ouest, dont les bureaux se trouvent à Saskatoon, compte des personnes très compétentes. Soit dit en passant, nous avons obtenu que le projet de loi définisse ce qu'on entend par la division de l'Ouest qui se trouve à Saskatoon. Nous ne voulons pas que les chemins de fer ou le gouvernement administrent cela. Nous voulons qu'un organisme indépendant bien respecté administre l'amendement proposé aux termes de la motion n° 58. Cela me semble sensé.

Je vois que le ministre des Transports (M. Axworthy) m'écoute. Je lui en sais gré. Tout l'argent va aux chemins de fer. Rien n'est prévu dans le projet de loi pour favoriser l'efficacité du marché parce qu'une certaine partie de cet argent

devrait aller aux producteurs. Je crois que le ministre devrait d'être d'accord avec moi sur ce point. Du moins c'est ce qu'il m'a laissé entendre. Il nous a dit qu'un processus de révision sera mis en œuvre immédiatement après l'adoption du projet de loi pour étudier la méthode de paiement. Pour ces raisons et parce que les producteurs seront obligés, avec le temps, d'assumer une part des coûts accrus, nous croyons que pour protéger autant que possible les producteurs et les contribuables nous devons muscler le projet de loi pour contraindre les compagnies ferroviaires à s'exécuter. Voilà bien simplement ce que vise l'amendement.

L'honorable député de Végréville (M. Mazankowski) a parlé des dispositions plus rigoureuses que contiennent certains alinéas de la motion, comme l'a fait d'ailleurs l'honorable député qui l'a présentée. J'ai tenté d'énumérer les initiatives qui, à notre avis, doivent découler de cet amendement et d'expliquer comment elles pourraient être avantageuses pour les producteurs, pour le gouvernement et, par conséquent, pour les contribuables canadiens. À mon avis, il s'agit d'un amendement parfaitement raisonnable que le gouvernement, je l'espère accueillera favorablement et appuiera.

L'hon. Lloyd Axworthy (ministre des Transports): Monsieur le Président, au cours du débat sur cet amendement en particulier, les honorables députés de l'autre côté m'ont à plusieurs reprises invité à répondre et à commenter la motion n° 58. Je prends la parole à une heure tardive, nous le savons tous. Je pourrais dire que j'ai pris bonne note des suggestions nocturnes. Toutefois, une ou deux des requêtes sont assez délicates étant donné les propositions contenues dans ladite motion.

Un des derniers points soulevés par l'honorable député de Portage-Marquette (M. Mayer) concernait l'aptitude à payer et le fait que le gouvernement a le choix. Je signale à l'honorable député que cela n'est pas tout à fait exact. S'il n'a pas oublié les diverses propositions mises de l'avant pendant les audiences du Comité, il se souviendra aussi qu'aucun consensus ne s'est dégagé parce que les principaux groupes de producteurs des Prairies, les grands syndicats en particulier, étaient les premiers à vouloir les paiements aux compagnies ferroviaires. Si les honorables députés de l'opposition nous demandent d'écouter les producteurs, voilà un cas très clair où nous avons répondu à environ 60 p. 100 d'entre eux dans la région des Prairies et au sein des syndicats, deux groupes très catégoriques.

L'honorable député a soulevé un point corollaire très important, à savoir qu'étant donné l'élimination des paiements aux producteurs en vertu du système de répartition égale, il a fallu prévoir une forme de discipline quelque peu différente pour s'assurer de la performance voulue parce que le système de marché ne fonctionnerait pas avec autant de force qu'il ne l'aurait fait autrement. Nous avons jugé que l'exigence du recours à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer reconnaissait suffisamment à ce besoin. Nous estimons qu'une obligation claire découlant de cet article garantirait la performance dont s'inquiétaient un grand nombre des témoins qui ont comparu devant le Comité. Bien sûr, la question de cette obligation a été soulevée ce soir. Toutefois, j'ai pris bonne note des arguments très probants présentés par les honorables députés des partis de l'opposition.