

Le budget—M. Flis

En 1897, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau représentait 20 p. 100 du prix du blé. En 1982, il n'était plus que de 3 p. 100. En 1983-1984, si le prix du blé ne change pas—et il faut espérer qu'il augmente—le nouveau tarif sera inférieur à 4 p. 100 et s'élèvera à 6 p. 100 pour l'année 1985-1986. Bien qu'une augmentation de frais ne soit jamais la bienvenue, cette hausse des taux de transport des marchandises est modérée.

Les chemins de fer vont dépenser jusqu'à 16.5 milliards de dollars au cours des dix prochaines années pour améliorer le réseau ferroviaire. Le gouvernement surveillera ce programme d'investissements.

Les producteurs voudraient aussi avoir la garantie que les chemins de fer respecteront leurs engagements.

M. Blaikie: Il n'y en a aucune.

M. Flis: Les chemins de fer doivent présenter un plan annuel avant chaque année récolte.

M. Blaikie: Ils ne le feront jamais.

M. Flis: Il y aura également des pénalités s'ils ne respectent pas les objectifs fixés avant chaque campagne agricole.

M. Blaikie: Vous n'aurez pas le courage de les appliquer.

M. Flis: Le gouvernement continuera le programme de remise en état des embranchements estimé à 1 milliard jusqu'en 1988-1989. En 1977, 700 millions avaient été engagés. Le gouvernement dépensera 290 millions pour acheter plus de wagons-trémies. Cela portera les achats totaux du gouvernement fédéral depuis 1972 à environ 15,000 wagons, représentant une valeur d'à peu près 630 millions de dollars.

L'Agence de transport des grains, autrefois le Coordonnateur du transport des grains, verra son autorité accrue puisqu'elle aura le pouvoir de coordonner le mouvement des wagons, d'améliorer l'efficacité et de surveiller les garanties de rendement données par les chemins de fer.

Il est difficile de savoir ce que l'avenir nous réserve en matière de volume et de prix des céréales et d'inflation. C'est pour cette raison que le gouvernement s'engagera, par la mesure législative même, à revoir la situation en 1985. Cela nous permettra de quantifier l'effet du changement du tarif du Nid-de-Corbeau et de faire les rajustements nécessaires, afin que les changements soient à l'avantage des producteurs, de tous les producteurs.

Pour terminer, je voudrais rappeler que le problème que nous avons aujourd'hui au sujet des initiatives en faveur des transports dans l'Ouest, ce n'est pas de savoir comment nous allons transporter les céréales en 1983, mais comment nous allons garantir que les céréales continuent d'être acheminées vers les marchés dans quatre ou cinq ans d'ici. C'est pourquoi nous devons commencer à accroître la capacité de transport immédiatement. Par exemple, il faudra cinq ans pour construire le tunnel Beaver et nous n'avons pas encore commencé. Si la mesure législative est adoptée d'ici à juin, ce que nous visons et espérons, les producteurs subiront des augmentations du prix du transport qui le doubleront à peine d'ici à 1985, mais les chemins de fer auront commencé à augmenter leur capacité de transport pour garantir que la Commission canadienne du blé n'ait jamais plus à retarder ou à refuser des ventes de céréales de la Saskatchewan en raison de problèmes de transport.

Je viens de donner deux exemples de ce que contenait le budget en matière de création d'emplois. Le premier projet

entraînera la création d'emplois équivalant à 20,000 années-personnes; pour le second, ce sera 375,000 années-personnes au cours de la prochaine décennie. Vous admettez, monsieur le Président, que ce budget mérite l'appui de l'opposition officielle et du Nouveau parti démocratique.

M. Benjamin: Monsieur le Président, je voudrais poser une question au député. Je pense qu'il a dit qu'il y aurait une faible augmentation des frais de transport pour les producteurs de céréales. Est-ce qu'il qualifie de faible une augmentation des frais de transport de 21 millions de dollars pour la prochaine année agricole, 1983-1984? S'il préfère que nous considérions une autre année, il mentionnait 1985-1986, pense-t-il que 155 millions de dollars soit une faible augmentation? Il a aussi mentionné 1991 et 1992, années où l'augmentation sera de 1,110 millions de dollars. Est-ce bien là une petite augmentation des frais de transport pour les producteurs de céréales?

M. Flis: Oui, monsieur le Président, c'est avec plaisir que je vais répondre à ces questions. En effet, les chiffres paraissent énormes quand on donne les sommes totales pour une province tout entière ou pour les trois provinces des Prairies. Mais examinons l'augmentation pour un seul boisseau. Actuellement, il en coûte 13c. au producteur pour expédier un boisseau de céréales. Au cours de la prochaine campagne agricole, il paiera 15c., ce qui représente une hausse de 2c. le boisseau. En 1985-1986, le tarif grimpera à 25c. le boisseau, mais il est à espérer que le prix des céréales aura augmenté lui aussi. L'affaire serait dans le sac si nous pouvions fixer les prix nous-mêmes, mais ce n'est pas le cas. Les chiffres donnés par le critique officiel des transports du Nouveau parti démocratique paraissent énormes, en effet, pour dans dix ans d'ici. Toutefois, même au cours de la campagne agricole de 1990-1991, le producteur ne paiera que 60 p. 100 des frais de transport de ses céréales jusqu'au marché. Le gouvernement fédéral, autrement dit les contribuables canadiens, continueront de subventionner l'acheteur à raison de 40 p. 100.

• (1650)

Le député devrait aussi tenir compte de la protection ainsi assurée contre les hausses inflationnistes. Comme je l'ai dit, au cours des années 1983, 1984 et 1985, le gouvernement fera les frais des hausses de plus de 3 p. 100 et, par la suite, de celles de plus de 6 p. 100. Si l'inflation atteint 15 p. 100 d'ici à trois ans, que Dieu nous en garde, une tranche de 12 p. 100 de cette augmentation sera payée par le gouvernement, c'est-à-dire par les contribuables canadiens. J'ai été ravi de l'invitation que m'ont faite deux députés néo-démocrates de m'adresser aux agriculteurs de la Saskatchewan. J'y suis allé en fin de semaine et, lorsqu'ils ont entendu mes explications, ils étaient plus enclins à accepter notre initiative à l'égard du transport dans l'Ouest.

M. Benjamin: Le député a parlé de l'argent que les chemins de fer recevront du gouvernement et des céréaliculteurs en vertu de la formule Gilson-Snavely. Manifestement, le gouvernement et le député pensent que c'est une bonne formule. Le gouvernement et le député pensent-ils que c'est une formule équitable pour les autres secteurs de l'économie?

Pour la gouverne du député, je veux dire que si on tenait compte de cette formule pour déterminer le prix du grain, le blé rouge du printemps n° 1 coûterait \$12.90 le boisseau au lieu de \$4.50. Il est fort probable dans ce cas que la plupart des