

Les transports

Dans une lettre qu'il a adressée à l'honorable Allan Blakeney le 23 février, le ministre a écrit que la subvention au tarif du Corbeau, c'est-à-dire la différence entre ce que paient les producteurs en vertu du tarif statutaire actuel et le coût réel d'acheminement des céréales, que l'on évalue à 600 millions de dollars par année, sera maintenue et garantie par la loi. On ne pourra guère s'y attaquer, monsieur l'Orateur, parce qu'elle sera inscrite dans la loi.

D'aucuns disent aux agriculteurs de l'Ouest qu'ils devront payer cinq fois plus cher qu'à l'heure actuelle pour acheminer leurs céréales. C'est absolument faux. Nous n'envisageons absolument pas de pareilles hausses. Les agriculteurs paieront le taux de base et le gouvernement assumera la différence. Nous parlons de négocier et de nous entretenir directement avec les gens concernant la part qui devrait être absorbée par les chemins de fer et par les agriculteurs ou producteurs. Ils ont dit en outre que les chemins de fer toucheront plus d'argent. Au contraire, la troisième condition contenue dans la proposition gouvernementale est que les chemins de fer seront tenus d'agir sur plusieurs fronts. Ils devront fournir un rendement et une garantie de service en matière de transport des céréales. Ils devront s'engager à mettre en œuvre des programmes additionnels d'investissement, par exemple, doubler la voie jusqu'à la côte ouest. Ils devront modifier d'autres tarifs afin de promouvoir la diversification agricole et le traitement des denrées dans l'ouest du Canada. Ils devront présenter des données au sujet de leurs revenus, de leurs coûts et de leurs programmes d'investissement. Voilà les garanties que nous escomptons recevoir des chemins de fer avant de nous pencher sur la mesure législative à la Chambre et au comité, mesure législative qui sera éventuellement adoptée.

● (1540)

Le gouvernement s'est toujours empressé de venir en aide aux producteurs. Si nous examinons les faits depuis que je fais partie du gouvernement, nous avons eu le programme d'assistance sécheresse, l'assurance-récolte, l'assurance contre la grêle, les indemnités pour l'embargo, la remise en état des embranchements, les subventions, les programmes de wagons trémies, et ainsi de suite. J'ai sous les yeux un état des dépenses de l'État depuis 1970 pour les wagons trémies, les wagons couverts, les subventions aux embranchements, la remise en état des embranchements, le port de Churchill, le port de Prince-Rupert, l'aide à la graine de colza, la subvention aux exportations de farine et de céréales et les frais d'arrêts en transit. Il s'agit d'une somme de \$1,798,800,000. Nous avons l'intention de garantir l'octroi de subventions tant que les lois n'auront pas été modifiées par un gouvernement subséquent dans un avenir très éloigné.

Le ministre a eu la perspicacité de s'attaquer aux problèmes de capacité dans l'Ouest. Je voudrais établir deux analogies. Je suis originaire du Manitoba où j'étais à un moment donné conseiller municipal. En 1982, la ville de Winnipeg est desservie par un aqueduc du lac Shoal construit au début des années 1900. Cet aqueduc était censé ne suffire aux besoins de la ville que 30 ans, mais même encore aujourd'hui, il suffit amplement à une population de plus de 600,000 âmes dans l'agglomération métropolitaine de Winnipeg. Maintenant les gens disent: «Vraiment, nos pères ont fait preuve de beaucoup de prévoyance lorsqu'ils ont conçu cet aqueduc!» D'autres diraient qu'ils ont fait preuve de stupidité en construisant si grand.

Mais avec le recul du temps, on peut dire qu'ils ont fait de l'excellent travail.

En 1950, la ville de Winnipeg était aux prises avec des inondations. A l'époque, tout le monde se moquait du sénateur Duff Roblin qui dans ce temps-là était premier ministre du Manitoba. Ils disaient qu'il voulait se creuser un fossé bien à lui et que c'était de l'argent gaspillé. Eh bien, il l'a construit son fossé, au coût de 80 millions de dollars, et je ne sais plus combien de fois les citoyens de Winnipeg n'ont pas eu à subir des millions de dollars de dégâts depuis que le fossé qui entoure leur ville les protège contre les inondations. Et cela, c'est à Duff Roblin et à sa prévoyance qu'ils le doivent. Maintenant, ils veulent ériger une plaque en son honneur. Aujourd'hui, nous devrions nous rendre compte que le ministre des Transports fait preuve de prévoyance en établissant des normes de transport qui correspondent à la capacité de production de l'Ouest. Peut-être devrions-nous adopter le point de vue de l'opposition. Peut-être, comme des autruches, devrions-nous nous cacher la tête dans le sable en nous disant que si nous restons bien tranquilles, les problèmes vont se régler d'eux-mêmes. Peut-être surviendra-t-il quelqu'un d'autre qui paiera la note. Nous sommes aux prises avec la réalité.

Entre 1940 et 1970, le prix de vente des céréales a varié de \$28 à \$67 la tonne. Les producteurs payaient \$4.78 pour expédier leurs céréales au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, soit environ 7 p. 100 de la valeur de leur produit. En 1980, lorsque le prix de vente du blé était de \$219 la tonne, les producteurs payaient toujours \$4.78 pour le transport, soit 2.2 p. 100 de la valeur de leur produit. Il est parfaitement normal que l'on tienne des consultations, et ces dernières se déroulent sous la direction de M. Gilson. On devrait féliciter le ministre des Transports pour ses initiatives.

J'aimerais signaler certaines déclarations parues dans les journaux. Voici ce que disait Ted Turner, président du Syndicat du blé de la Saskatchewan, comme le rapporte le journal *The Western Producer* dans son numéro du 18 février 1982:

... Le Syndicat entamera des discussions avec Gilson.

Voici ce que disait Wallace Fraser, président du Syndicat du blé du Manitoba, toujours dans le même numéro:

Nous nous réjouissons qu'on ait maintenant établi un processus visant à opérer une réforme, car le problème de la capacité de transport des chemins de fer devient de plus en plus d'actualité.

Allan MacPherson, président du Syndicat du blé de l'Alberta, déclarait d'après le même journal:

... Le Syndicat du blé de l'Alberta va participer de façon positive aux prochaines négociations. Nous sommes heureux que le gouvernement se soit engagé à régler la soudure annuelle.

Dans le même numéro du 18 février du *Western Producer*, le ministre albertain du Développement économique, M. Hugh Planche, et le ministre albertain de l'Agriculture, M. Dallas Schmidt, déclaraient:

... la proposition fédérale répond à «une des grandes préoccupations du gouvernement albertain et des organismes agricoles de la province en supprimant les distorsions économiques créées par le tarif statutaire actuel».

L'article déclarait également:

Les ministres albertains ont déclaré que le projet fédéral marque une étape importante dans la résolution des distorsions économiques engendrées par les différences de tarifs applicables aux produits bruts et ouvrés.

Il amorce également la recherche d'une augmentation de la capacité ferroviaire, indispensable pour préparer l'expansion économique de l'Ouest.

Le ministre des Transports cherche à donner au réseau ferré canadien les moyens de s'occuper des autres produits agricoles