

*Questions orales***QUESTIONS ORALES**

[Traduction]

LES CHEMINS DE FER**LE TARIF DU PAS DU NID-DE-CORBEAU—L'ANNONCE DE CHANGEMENTS**

L'hon. Don Mazankowski (Végréville): Madame le Président, ma question s'adresse au ministre d'État au Développement économique qui, si j'ai bien compris, est chargé de répondre aux questions concernant les modifications apportées au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau que vient d'annoncer le ministre des Transports. On peut dire que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est mort de sa belle mort. La formule proposée par le gouvernement libéral, en plus d'être complexe, va être coûteuse, controversée et semer l'incertitude et la crainte dans les milieux agricoles.

Aux termes de la nouvelle formule, les frais de transport que vont devoir payer les producteurs vont doubler d'ici 1985 et quintupler d'ici 1990 pour atteindre \$1 par boisseau. Quand on sait à quel vitesse les charges des agriculteurs augmentent au moment même où les cours sont en baisse, comment le ministre peut-il leur demander de supporter cette charge supplémentaire? Peut-être a-t-il en tête une formule qui permettrait aux prix des céréales d'augmenter dans les mêmes proportions que les coûts de transport.

L'hon. Donald J. Johnston (ministre d'État chargé du Développement économique et ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie): Madame le Président, je n'ai pas l'intention de saisir la perche que le député de Végréville m'a tendue dans son entrée en matière. Je tiens toutefois à préciser, au nom du ministre des Transports et des autres membres du gouvernement et de fait, au nom de tous les députés de la majorité qui ont joué un rôle dans cette décision, . . .

M. Hnatyshyn: On veut des noms!

M. Johnston: . . . que le député se trompe du tout au tout. L'introduction de la nouvelle formule constitue un événement historique. Elle est équitable pour les producteurs et va avoir d'énormes répercussions pour le secteur agricole. De plus, elle est juste pour l'ensemble des Canadiens.

Pour ce qui est des conséquences pour les producteurs, le député n'est pas sans savoir que la mise en place de la nouvelle formule est progressive et que par la suite, les frais de transport ne devraient guère représenter plus de 14 p. 100 des recettes provenant de la vente des céréales, alors que dans le cas du charbon par exemple, les coûts de transport atteignent 20 p. 100, et nous parlons de la situation actuelle. On peut donc dire que les producteurs vont continuer à bénéficier de conditions très avantageuses.

De plus, le député n'est pas sans savoir que l'ouest du pays va pouvoir en profiter pour diversifier ses industries et son agriculture. Je suis plutôt déçu de la réaction du député. Je

pensais qu'il aurait mieux accueilli les mesures novatrices que le gouvernement, et plus particulièrement le ministre des Transports, a prises au sujet de cette importante question.

M. Mazankowski: Madame le Président, en fait d'événement historique, je dirai que cela constitue une sombre date pour les producteurs céréaliers de l'Ouest. La nouvelle formule va nuire à leurs intérêts et accroître leurs difficultés d'autant. Les coûts de transport vont doubler d'ici 1985 alors que les cours des céréales équivalent en termes réels aux prix de 1972-1973.

ON DEMANDE DE RETARDER LA HAUSSE DE TARIF

L'hon. Don Mazankowski (Végréville): Madame le Président, le gouvernement n'est-il pas conscient du fardeau supplémentaire que cela imposera aux producteurs? Comment vont-ils faire face à ces frais supplémentaires? Cela acculera d'autres agriculteurs de l'Ouest à la faillite. Dans ces conditions, le ministre ne songe-t-il pas à recommander à son collègue le ministre des Transports d'attendre que les coûts de production se stabilisent et que le prix du grain augmente pour imposer ces hausses de tarif?

L'hon. Donald J. Johnston (ministre d'État chargé du Développement économique et ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie): Madame le Président, le député veut sûrement plaisanter. Il est parfaitement au courant des écarts attribuables au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et de la nécessité de les faire disparaître. Il n'ignore certainement pas, par exemple, qu'à l'heure actuelle, le transport des céréales représente 20 p. 100 du trafic et 3.5 p. 100 des recettes des chemins de fer. Le député de Végréville ne l'ignore certainement pas.

Comme je l'ai dit en réponse à sa première question, si nous supposons que les expéditions passent de 31.1 millions de tonnes à 41 millions de tonnes d'ici 1991-1992, compte tenu de la subvention gouvernementale, les céréaliculteurs de l'Ouest paieront \$27.21 la tonne. Ce tarif ne représenterait que 14 p. 100 du prix actuel du blé. Il s'agit bien de son prix actuel. Le député reconnaîtra, j'espère, que le prix du blé ne risque guère d'augmenter beaucoup d'ici la fin de la décennie.

● (1420)

Je trouve que le député s'appuie sur des bases peu solides. Ce régime semble extrêmement favorable pour les producteurs, à long terme et surtout, extrêmement favorable . . .

Mme le Président: A l'ordre.

M. Hnatyshyn: Madame le Président, je tiens à protester, car le ministre des Transports n'a pas fait sa déclaration à la Chambre des communes, aux représentants du peuple, comme il est censé le faire.

Des voix: Bravo!