

*Humphrey Gilbert, Narwhal et Simon Fraser.* Tous ces navires fournissent des aides à la navigation et servent de brise-glace. Nous voulons ainsi améliorer ces navires pour leur permettre de poursuivre leur mission avec beaucoup de compétence durant encore dix à 15 ans.

Le coût global de ces navires est d'environ 780 millions de dollars. Aux termes du programme accéléré annoncé plus tôt aujourd'hui, une somme de 185 millions est ajoutée aux plans actuels de dépenses pour qu'on puisse entreprendre les travaux de construction beaucoup plus tôt.

Comme le ministre le signalait dans son communiqué ce matin:

Grâce à ces nouveaux navires, la capacité générale de notre garde côtière sera sensiblement améliorée quand elle devra fournir des aides à la navigation ou briser les glaces. Les nouveaux navires joueront aussi un important rôle secondaire dans les activités de recherche et de sauvetage.

Il a ajouté qu'il s'agissait d'un des programmes les plus importants de l'histoire de la garde côtière. J'en conviens.

Je voudrais en second lieu aborder l'initiative, annoncée par le ministre des Finances (M. Lalonde) dans le budget d'avril 1983, en faveur des transports dans l'Ouest pour la relance nationale. Ce programme prévoit des crédits fédéraux de 3.7 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années. Les subventions au titre du Pas du Nid-de-Corbeau, ainsi que d'autres dépenses, soit des wagons-trémies et la remise en service d'embranchements, la légère augmentation de la contribution des producteurs pour le transport de leurs céréales et l'investissement de 16.5 milliards des chemins de fer au cours de la prochaine décennie fourniront 400,000 années-personnes de travail au cours des dix prochaines années. Voilà le fruit de la collaboration de tous les secteurs et des gouvernements.

Je saisis l'occasion pour préciser davantage ce que nous entendons par cette initiative en faveur des transports dans l'Ouest qui créera 375,000 emplois. En février dernier, le gouvernement du Canada annonçait une politique qui aura pour effet de supprimer le tarif statutaire fixe pour le transport des céréales par chemin de fer et de le remplacer par une nouvelle mesure législative, le projet de loi sur le transport des céréales dans l'Ouest, qui fixera de nouveaux tarifs et garantira un transport ferroviaire efficace.

Le gouvernement accordera chaque année une subvention de 651.6 millions. Cette somme, la subvention au titre du Pas du Nid-de-Corbeau, représente la différence entre le coût réel en 1981-1982 du transport de 31.1 millions de tonnes de céréales et ce que le producteur paie actuellement, soit seulement 152 millions. À l'avenir, les producteurs et le gouvernement assumeront tous les deux l'augmentation des frais de transport. Du pourcentage annuel de l'augmentation des coûts, le producteur paiera, de 1983 à 1985, les trois premiers points et le gouvernement le reste. À partir de 1985, le producteur devra assumer les six premiers points du pourcentage de l'augmentation et le gouvernement le reste. Cette protection contre les taux élevés d'inflation n'est offerte à aucun autre secteur de notre économie. Aucun autre n'est ainsi protégé contre l'inflation.

Étant donné que les exportations de céréales augmentent, le producteur devra assumer intégralement le coût du transport des céréales en sus de la quantité record de 31.1 millions de tonnes expédiées en 1982. À partir de ce plein tarif et du tarif subventionné applicable aux 31.1 millions de tonnes, on calculera un tarif pondéré unique qui s'appliquera à toutes les livraisons d'une campagne agricole. C'est pourquoi cette mesure ne

### *Le budget—M. Flis*

dissuadera pas les céréaliculteurs d'accroître leur production, comme le prétendent le Syndicat du blé de la Saskatchewan, le Syndicat national des cultivateurs ou d'autres groupes intéressés. D'ici à 1986, l'avantage du Pas du Nid-de-Corbeau et la part fédérale de la hausse des frais de transport seront versés directement, à parts égales, aux chemins de fer et aux producteurs, au moyen de paiements selon la superficie cultivée. C'est ce point qui est le plus sujet à controverse, parce que près de la moitié des producteurs de l'Ouest souhaitent que nous leur versions ces paiements directement, et les autres souhaitent que nous les fassions directement aux chemins de fer. C'est donc là le point en litige. Mon ministre propose, très judicieusement à mon avis, un compromis. Les paiements commenceront par être effectués aux chemins de fer et peu à peu aux producteurs, de sorte que d'ici à la fin de 1985, près de 50 p. 100 des paiements iront aux producteurs et le reste aux chemins de fer. À la fin de cette période, ce système fera l'objet d'une révision en vertu de la loi à venir. Les méthodes de paiements seront donc révisées à ce moment-là. À ce moment-là, ce sera au Parlement de décider s'il faut augmenter les paiements aux producteurs, ou aux chemins de fer, ou continuer selon le principe que propose actuellement le ministre, soit en répartissant les paiements à parts égales entre eux.

● (1640)

Le nouveau tarif de transport des céréales pour les producteurs, qui doit entrer en vigueur au cours de la campagne agricole 1983, correspondra au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau plus la part de la hausse des frais qui revient au producteur, auxquels s'ajouteront les frais de transport du volume supplémentaire, le cas échéant. Comme toujours, les tarifs seront en général fonction de la distance à parcourir.

La somme que représente l'avantage du Pas du Nid-de-Corbeau, la part gouvernementale de la hausse des frais, ainsi que les autres mesures d'aide directe, s'élèveront à 3.7 milliards de dollars pour les quatre prochaines années-récoltes, soit jusqu'en 1985-1986. Ce montant représentera 80 p. 100 de l'ensemble des frais de transport des céréales subis au cours de cette période. D'ici à 1990, les dépenses courantes du gouvernement s'élèveront à environ 820 millions de dollars par an.

Grâce à l'initiative du gouvernement en faveur des transports dans l'Ouest, les chemins de fer seront indemnisés comme il se doit pour le transport des céréales. Autrement dit, si la loi est adoptée, les chemins de fer n'auront rien à déboursier à l'égard de l'acheminement de cette marchandise et ils pourront alors mettre en œuvre leur programme d'investissements de 16.5 milliards de dollars, qui revêt une importance vitale. Cela ne veut pas dire que les producteurs céréaliers de l'Ouest paieront le transport d'un plus gros volume de charbon. Le gouvernement provincial de la Saskatchewan les a mal informés à cet égard. En fait, les céréaliculteurs de l'Ouest ne paieront pas le transport d'une tonne d'une marchandise quelconque autre que le grain. En effet, ils n'auront même pas à payer la totalité des frais de transport des céréales.

Que devra donc payer le producteur? Suite à cette mesure, au cours de la campagne agricole 1983-1984, le producteur paiera en moyenne 15c. le boisseau pour expédier son blé, contre environ 13c. à l'heure actuelle, soit une augmentation de 2c. le boisseau. Ce taux augmentera jusqu'à concurrence de 25c. le boisseau en 1985-1986.