

Les transports

Troisièmement, l'agriculteur ne paiera pas plein tarif. En d'autres termes, le transport dans l'ouest du Canada sera toujours à un prix spécial et les céréales constitueront toujours une denrée spéciale. Les sociétés ferroviaires n'auront jamais à payer le tarif commercial pour le transport des céréales. De toute évidence, le taux compensatoire n'est que peu de chose par rapport au taux que les sociétés ferroviaires souhaiteraient.

Le gouvernement fédéral va investir beaucoup d'argent pour aider les agriculteurs à absorber l'augmentation des frais de transport des céréales. J'ai déjà expliqué comment cela se passerait. Le gouvernement fédéral va verser au titre du tarif actuel du Corbeau environ 600 millions de dollars par année. Dans la déclaration que j'ai faite à Winnipeg, j'ai aussi calculé de combien d'argent on pourrait disposer dans la structure budgétaire actuelle, pour éponger l'augmentation des coûts après 1981-1982. J'ai déjà dit que le programme de remise en état des voies auxiliaires et l'acquisition de wagons-trémies se poursuivraient.

Mais ce dont je veux surtout vous convaincre, c'est que les agriculteurs de l'Ouest ont tout intérêt à avoir un maudit bon système de transport—je m'excuse de ce juron, monsieur l'Orateur. A la fin des années 60, à titre de ministre chargé de la Commission canadienne du blé, j'ai constaté l'incertitude qui régnait chez les agriculteurs au sujet de la capacité du système de transport. Le gouvernement entend mettre un terme à cette incertitude. Nous voulons supprimer toute incertitude au sujet de marchandises de la quantité que peuvent et que pourront transporter les chemins de fer. Je ne crains pas tellement la réaction des agriculteurs de l'Ouest quand ils apprendront qu'ils pourront vendre davantage de céréales. Ce qu'il veut d'abord et avant tout, c'est qu'on transporte ses céréales.

Il y aura aussi pour les agriculteurs des économies d'entreposage et d'achat de wagons-trémies.

Ce matin, un journal rapportait que la Commission canadienne du blé se plaignait de perdre des ventes à l'étranger du fait que le système n'était pas en mesure de permettre l'expédition de céréales en plus grandes quantités.

Une autre chose change dans l'Ouest; le céréalier—en Saskatchewan comme ailleurs—se rend compte qu'en fait le transport le concerne non seulement en tant que producteur mais aussi en tant que transformateur de céréales. L'agriculteur membre d'un syndicat du blé veut le maintien du meilleur taux possible, mais à titre de transformateur—par exemple, le Syndicat du blé de la Saskatchewan s'occupe de 35 p. 100 de toute la graine de colza broyée au Canada—il veut aussi que son produit transformé soit transporté au meilleur prix possible.

Ce sont là autant de facteurs qui permettront aux céréaliers d'accepter plus volontiers une hausse du taux de base. Ce taux pourra être lié au programme de stabilisation du prix des grains et au coût des céréales au Canada et à l'étranger. C'est ce dont nous discutons, et nous arriverons certainement à trouver un compromis acceptable.

La troisième question que l'on se pose dans l'ouest du Canada porte sur les taux variables; on se demande s'ils sont tolérables. Monsieur l'Orateur, certains le sont et d'autres pas. Le gouvernement de la Saskatchewan a crié sur tous les toits que notre politique contribuerait à la détérioration de la vie rurale dans l'Ouest. Il invente toutes sortes de prétextes pour le prouver. Quiconque connaît la vérité sait que depuis un certain nombre d'années, on a tendance à améliorer la vie rurale dans l'Ouest, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau étant le tarif de base pour le transport du grain. Cette évolution est due au système des élévateurs primaires. Lorsque les vieux élévateurs doivent être remplacés, on installe d'autres élévateurs d'une capacité nettement supérieure. Dans bien des cas, les changements ont été provoqués également par des activités qui relèvent des gouvernements provinciaux, comme la construction de routes, la concentration des écoles et des hôpitaux et ainsi de suite.

Si quelqu'un a contribué à la détérioration de la vie rurale en Saskatchewan, c'est probablement le gouvernement de la province. Je ne le critique pas, parce que ces changements sont la conséquence de décisions prises par certaines personnes.

Mes amis d'en face, qui aiment tant le juge Hall, feraient bien de lire son rapport à ce propos; je voudrais de toute façon faire consigner un jour au compte rendu quelques passages de ce rapport. La vérité, c'est qu'il n'y a pas eu de décision sur les taux variables. Ce point, je le répète, fait l'objet de nos pourparlers avec le groupe Gilson.

• (1430)

Je voudrais dire un mot sur le thème du changement. On sait qu'en principe, tout le monde aime le changement tant que ce sont les autres qui sont touchés. Nous avons publié une importante déclaration qui, selon moi, ne fait que reconnaître les changements déjà effectués. Comme il n'est pas facile de s'adapter au changement, le gouvernement a présenté une politique parfaitement démocratique sur le transport dans l'Ouest, car nous avons constamment tenu compte de l'opinion des parties intéressées, comme je l'ai démontré. Par ailleurs, je ne suis pas seul à penser que le gouvernement s'est montré très généreux quant aux sommes qu'il propose afin d'absorber le choc des ajustements que les agriculteurs auront à apporter. Enfin, et c'est un point fondamental, dans le but d'offrir aux agriculteurs une protection encore plus grande que par le passé, nous déposerons, le moment venu, un projet de loi devant consacrer les garanties dont j'ai déjà parlé.

L'hon. Alvin Hamilton (Qu'Appelle-Moose Mountain): Monsieur l'Orateur, il est très rarement donné à un Canadien de l'Ouest d'entendre le ministre des Transports (M. Pepin) dire qu'il comprend les problèmes que nous avons dans l'Ouest. Ayant écouté son discours, je sais maintenant pourquoi les agriculteurs sont un peu perplexes. Le ministre devrait réfléchir calmement et essayer d'imaginer comment les Canadiens vivent, car cela lui éviterait de faire le genre de déclarations confuses que nous venons d'entendre.