

Faut-il s'étonner du climat de doute, d'inquiétude et de méfiance qui règne de plus en plus dans l'ouest du pays? On le doit à deux facteurs, monsieur l'Orateur. D'une part, la plupart des gens de l'Ouest se méfient des gouvernements libéraux et, d'autre part, ils se méfient des chemins de fer.

Le problème est double. Le ministre ne s'attend tout de même pas à ce que les députés restent là à rien faire et se contentent d'apposer leur tampon? Il ne s'attend certainement pas à ce que les agriculteurs canadiens achètent—chat en poche—expression utilisée par un ancien député qui a trouvé le réconfort et le repos dans les rangs du parti libéral. C'est exactement ce que le ministre demande aux agriculteurs de faire.

Il faut rejeter la proposition du ministre et ce, pour deux raisons. Tout d'abord, parce qu'il a décidé de passer outre au processus parlementaire, empêchant de ce fait les représentants élus, qui devraient avoir leur mot à dire à ce sujet, de jouer le rôle qui leur incombe. Le gouvernement fait deux poids deux mesures dans ce cas-là, et il se contredit. Le ministre a eu la bonté de soumettre à l'examen du comité des transports un document concernant une nouvelle politique sur les transports aériens nationaux. Je crois savoir que deux audiences ont déjà eu lieu, auxquelles ont comparu des représentants de l'industrie aéronautique d'autres parties concernées et des députés, ce qui contribuera vraisemblablement à résoudre le problème. En l'occurrence, toutefois, le ministre a décidé de ne pas choisir cette solution, refusant ainsi aux députés, aux groupes intéressés et aux producteurs concernés la possibilité de débattre officiellement la question.

Deuxièmement, nous croyons qu'il faut rejeter la proposition du ministre parce qu'elle lèse les producteurs canadiens de leur droit le plus strict d'être entendus. Je n'insisterai jamais assez en disant que si cette politique entre en vigueur, elle aura des répercussions très graves sur les producteurs canadiens. Ils l'envisagent avec crainte, anxiété et appréhension, car elle risque de modifier fondamentalement le mode de vie social et économique de bien des gens dans l'Ouest. La façon dont cette politique a vu le jour et dont la mesure législative sera rédigée me préoccupe. Je sais que le ministre est un homme sensé, mais je tiens à vous dire, monsieur l'Orateur, ainsi qu'à la Chambre, qu'il a fait preuve de mépris, ni plus ni moins, dans ce cas là. Je le préviens que ses actes ne feront qu'aggraver les doutes et le manque de confiance qui règnent dans l'Ouest.

Il ne faut pas oublier que cette idée émane d'un gouvernement qui n'a aucun représentant dans les régions rurales de l'Ouest.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Et il en sera toujours ainsi.

**M. Mazankowski:** Je voudrais dire quelques mots des principaux objectifs de la proposition du ministre. Tout d'abord, elle propose de supprimer le tarif-marchandises existant; le gouvernement s'engage à verser un montant équivalent au manque à gagner des chemins de fer pour 1981-1982 et engage les producteurs à assumer toute nouvelle augmentation de coût supérieure au manque à gagner pour 1981-1982, à l'occasion de négociations avec les chemins de fer. Il y a lieu de réfléchir là-dessus, monsieur l'Orateur. Les producteurs auront-ils vraiment la possibilité de négocier le tarif-marchandises avec les sociétés ferroviaires? Ce serait en fait extrêmement difficile; les grandes entreprises ont essayé en vain d'en obtenir un tarif-

marchandises équitable. Voilà une lacune très grave dans cette proposition.

Même si nous reconnaissons l'importance de l'engagement du gouvernement en ce qui concerne le manque à gagner, mon parti ne saurait accepter le principe de l'échelle mobile pour le tarif-marchandises qui ferait augmenter les frais pour les producteurs. Nous ne pouvons en aucune façon l'accepter, monsieur l'Orateur. Nous ne saurions non plus consentir à la suppression de l'assurance du tarif-marchandises. Cette mesure allégerait les obligations des chemins de fer qui retomberaient naturellement sur les producteurs.

La proposition vise également à fixer une limite à toute nouvelle contribution fédérale. Ainsi, le gouvernement n'aurait pas à payer de somme supérieure au manque à gagner de 1981-1982, tandis que les producteurs seraient à la merci de l'inflation ou de toute augmentation de coût que subirait le transport des céréales.

Le ministre a été très clair là-dessus, mais d'autres ministres ont exprimé des points de vue différents. Il y a apparemment une querelle entre le ministre et son collègue de l'autre endroit qui est chargé de la Commission canadienne du blé. Ce n'est pas la première fois que les deux ministres ne s'entendent pas, mais les producteurs et tous ceux qui s'intéressent au débat se trouvent dans une situation d'autant plus instable.

● (1220)

Le ministre à l'autre endroit prétend qu'on n'imposera pas de changement, mais le ministre d'en face affirme le contraire, qu'il y ait entente ou non. Il faudrait que les ministres s'entendent et que nous sachions quelle interprétation est la bonne.

Si l'on conçoit des méthodes qui permettront d'examiner périodiquement la situation afin d'indemniser convenablement les sociétés ferroviaires, ces méthodes en réalité suppriment la protection statutaire. Leur libelle est tellement subtil que bien des gens ont de la difficulté à le comprendre. Nous devons nous demander quelles seront les conséquences pour les producteurs ou sur quelle base on se fondera pour calculer le déficit des sociétés ferroviaires. Nous avons aussi entendu dire qu'à l'avenir toute hausse des tarifs pour les producteurs pourrait fort bien aller de pair avec les hausses du prix des céréales.

Qu'est-ce que cela veut dire? Dans son dernier rapport, M. Snavely indique que si le manque à gagner brut continue à augmenter au même rythme, il dépassera 1 milliard de dollars en 1986. Puisqu'il est actuellement de 600 millions de dollars et pourrait atteindre un milliard de dollars dans cinq ans, il me semble que les frais de transport des producteurs pourraient fort bien augmenter d'ici là d'environ 400 millions de dollars.

J'affirme bien simplement que les agriculteurs n'ont pas les moyens de faire face à une telle augmentation, surtout à cette époque-ci. On prévoit que le revenu agricole baissera de 15 p. 100 l'année prochaine. Les chiffres indiquent que le prix du combustible augmentera de 25 p. 100 en 1982, sans compter qu'il a déjà augmenté de 63 p. 100 depuis deux ans. Cela représente une augmentation de 89 p. 100 sur une période de trois ans. Le gouvernement fédéral empoche entre 55 et 60c. de cette augmentation. C'est une escroquerie généralisée perpétrée contre les producteurs. Si l'on songe à toutes les recettes que le gouvernement fédéral obtiendra grâce à son accord sur l'énergie ou son accord sur la fixation du prix du pétrole avec