

Les transports

Le député de Végréville dit que le mandat n'est pas assez clair. Dans la déclaration que nous avons faite le 8 février à Winnipeg, nous avons exposé le mandat de M. Gilson. Au cours des jours à venir, j'ai l'intention d'être encore plus précis et de définir davantage son rôle. Je déposerai ce document à la Chambre en temps voulu.

En troisième lieu, le député nous reproche de n'avoir pas pris les dispositions voulues pour consulter les producteurs. Je le répète, je ne suis pas d'accord. Tout le monde réclame des mesures immédiates. Tout le monde voudrait être là, bien sûr, mais les intéressés qui sont regroupés au sein de la Conférence agricole de l'Ouest et de la Prairie Commodity Coalition choisiront les représentants qu'ils voudront envoyer à la table de négociations avec M. Gilson.

M. Hovdebo: Y aura-t-il un représentant du syndicat des cultivateurs?

M. Pepin: Quiconque veut négocier le pourra. Sauf erreur, le Syndicat national des cultivateurs n'est pas trop empressé à négocier. Il adopte la même attitude que le Nouveau parti démocratique. Il s'oppose au changement. Il est réactionnaire. Peu importe ce qui peut arriver, il demeurera inflexible. Quiconque veut négocier sera autorisé à se faire représenter aux délibérations et M. Gilson présentera en temps voulu un rapport sur les opinions qu'il aura recueillies en général. Par conséquent, tout le monde sera en mesure de comparer cela avec les déclarations antérieures des divers organismes agricoles et de comparer cela avec la position de principe que le gouvernement adoptera sur la question.

Mon ami, le député de Végréville regrette également que l'affaire ne soit pas renvoyée au Parlement. J'ignore ce qu'il a à l'esprit. Estime-t-il que les négociations auraient dû être confiées à un comité parlementaire? Je ne le crois pas. Estime-t-il que le comité permanent des transports devrait se réunir une ou plusieurs fois pour examiner les documents?

M. Mazankowski: Tout comme la politique aérienne.

M. Pepin: En effet, nous pourrions agir ainsi; en principe, je ne m'y oppose nullement. Je veux seulement rappeler aux députés que la mesure législative sera présentée à la Chambre en temps et lieu et qu'ils auront alors amplement l'occasion d'en débattre.

● (1420)

M. Mazankowski: Tout comme la politique en matière de transport aérien.

M. Pepin: J'aimerais soulever trois questions connexes dans les dix minutes qui me restent, monsieur l'Orateur. La première concerne les garanties que les chemins de fer seront tenus de fournir. On a posé un certain nombre de questions ce matin. D'aucuns craignent que le gouvernement ne protège pas l'agriculteur contre «l'ogrerie»—si ce mot existe en français—des chemins de fer. Je me permets de souligner le fait que le

tarif premier du Pas du Nid-de-Corbeau n'était pas un subside; c'était un système de protection. Nous tenons à maintenir cela.

Ce que nous aurons à l'avenir, ce sera un cadre réglementaire plutôt qu'un tarif réglementaire. Celui-ci était très pratique, mais mes amis néo-démocrates n'ignorent pas que les chemins de fer, tenus de transporter des céréales au prix coûtant, ne le faisaient pas avec beaucoup d'enthousiasme jusqu'à ce que le gouvernement fédéral établisse des programmes de réadaptation du réseau principal et commence à acheter des wagons-trémies. Autrement dit, les chemins de fer ne sont pas tenus à l'impossible. En fait, selon certaines décisions de la Cour suprême du Canada, elles ne seraient tenues qu'à un effort raisonnable. Certains Canadiens estiment que le tarif applicable au Pas du Nid-de-Corbeau est mort de sa belle mort le jour où le gouvernement fédéral a commencé à acheter des wagons-trémies, et j'incline à penser qu'ils n'ont pas tout à fait tort.

Je tiens à insister sur le fait que nous allons avoir un cadre réglementaire pour l'acheminement du grain dans l'Ouest du Canada. Cela comprendra tout d'abord un mécanisme, une méthode ou une formule permettant de déterminer le tarif compensatoire. Cela figurera vraisemblablement dans le bill.

Ensuite, il y aura un ensemble de garanties en ce qui concerne le rendement des sociétés ferroviaires, leurs investissements, ainsi que les taux de développement des produits, et le reste. Enfin, il y aura un droit d'accès aux données. Un organisme de surveillance sera créé pour récompenser ou punir les sociétés ferroviaires en fonction de leur rendement et de leurs investissements, qui font partie des garanties.

Je tiens à rappeler que le régime auquel tout cet effort aboutira sera réglementaire. Ce régime vaudra mieux que le tarif statutaire fixe dont les agriculteurs de l'Ouest bénéficient à l'heure actuelle. La plupart d'entre eux reconnaissent que ce tarif n'est plus réaliste. Voilà ce que je tenais à dire à propos des garanties ferroviaires, monsieur l'Orateur.

Je voudrais maintenant aborder la question de savoir si l'agriculteur peut se permettre de payer davantage que ce que prévoit le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, et je tiens à faire consigner cinq considérations à cet égard au compte rendu.

Tout d'abord, il ne fait aucun doute que certains agriculteurs de l'Ouest seront touchés—je le reconnais. Aussi le gouvernement se montre-t-il très généreux en l'occurrence en affectant 1.35 milliard de dollars à cette fin dans le budget. Deuxièmement, l'agriculteur a dans le passé payé davantage pour le transport des céréales qu'il ne paye maintenant, toutes proportions gardées. Il fut un temps, en 1958, où le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau représentait 75 p. 100 du coût véritable du transport. Il fut également un temps, en 1960, où le coût du transport des céréales à Thunder Bay représentait 8 p. 100 des revenus de l'agriculteur. Cette proportion est maintenant tombée à seulement 2.2 p. 100. On peut donc affirmer qu'il fut une époque où le transport constituait un élément plus coûteux dans la production des céréales de l'Ouest.