

*Compression des dépenses de l'État***ORDRES INSCRITS AU NOM DU
GOUVERNEMENT**

[Traduction]

**LA LOI SUR LA COMPRESSION DES DÉPENSES DU
GOUVERNEMENT**MESURE MODIFICATIVE PRÉVOYANT LA SUPPRESSION DE
CERTAINES RESTRICTIONS APPLICABLES AUX TAUX DES
ALLOCACTIONS DE FORMATION

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Andras: Que le bill C-19, tendant à modifier ou abroger certaines lois pour faciliter la compression des dépenses du gouvernement, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des prévisions budgétaires en général.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Avant d'accorder la parole au député, j'aimerais signaler à la Chambre que, même si le député de Central Nova (M. MacKay) a commencé son discours hier soir et a parlé pendant une minute, il était entendu, lorsqu'il a demandé et obtenu, cet après-midi, le consentement de la Chambre pour céder la parole au très honorable député de Prince Albert (M. Diefenbaker), qu'il reprendrait la parole pour faire son discours. Je suis prêt à la lui accorder, sauf si les députés ne sont pas d'accord.

Des voix: D'accord.

M. Elmer M. MacKay (Central Nova): Monsieur l'Orateur, j'aimerais vous remercier, vous et mes collègues, de me permettre de dire quelques mots au sujet du bill C-19. J'aimerais parler de certains aspects du bill et de certaines inquiétudes à l'égard du transport que connaissent les Canadiens de l'Est.

Surtout, j'aimerais, comme l'ont fait déjà de nombreux députés au cours de ce débat, dire quelques mots de l'article 15 qui vise à supprimer la disposition maintenant au niveau de 1960 le tarif du transport du grain et au niveau de 1966, le tarif du transport de la farine destinée à l'exportation vers un port de l'Est et à supprimer la subvention versée aux compagnies de chemin de fer pour leur permettre de transporter le grain ou la farine à ces tarifs. Cet article nous ramène en fait au moment de la Confédération où l'on a promis à l'Est de ce qui est maintenant le Canada de terminer le chemin de fer intercolonial en échange de son entrée dans la Confédération. Évidemment, la suppression ou l'abrogation de cette disposition n'est pas sans cause énormément d'inquiétudes à bien des gens de ma région.

La suppression de cette disposition statutaire menace l'avenir des exportations effectuées à partir des ports de la côte est, et si l'on suit la progression naturelle de la théorie du gouvernement, comme il nous l'a montré récemment, il y a peut-être lieu de craindre, comme certains députés de l'Ouest l'ont signalé, qu'une telle mesure ne se répercute ultérieurement sur les tarifs du Pas du Nid-de-corbeau. J'espère que ce ne sera pas le cas, mais c'est une supposition que l'on est tout à fait en droit de faire à l'heure actuelle. En ôtant de la loi la garantie dont je parle et en décidant de procéder par voie de décrets, cela revient à légiférer par décrets ou à agir au gré de nos caprices au lieu de prévoir dans la loi une garantie concrète et plus permanente.

En matière de transports, il est plutôt difficile d'établir une distinction entre les problèmes qui touchent les exportations et les problèmes qui touchent l'élevage dans les Maritimes et les besoins agricoles du pays. Je pense qu'il conviendrait de

[M. l'Orateur adjoint.]

décrire très brièvement certaines préoccupations que suscite cette partie du bill. Par exemple, en mai 1976, le tarif de transport des grains secondaires de Thunder Bay vers les provinces de l'Atlantique a augmenté de 12c. le quintal. En décembre 1976, le tarif s'appliquant au blé de l'Ontario a augmenté de 12c. vers les Maritimes et de 15c. vers la vallée de l'Annapolis en particulier. La conséquence directe de ces mesures a été une augmentation d'environ \$900,000 par an des frais de transport vers cette région.

Le programme d'égalisation du tarif-marchandises, qui prévoit des subventions au transport du grain, n'a pas été ajusté en vue de tenir compte de cette augmentation des frais. C'est l'industrie de l'élevage dans les provinces de l'Atlantique qui devra éponger cette hausse. Cela effratera gravement la position concurrentielle des producteurs vis-à-vis du Centre du Canada et d'autres parties de l'Amérique du Nord.

Les producteurs du secteur primaire s'inquiètent également au sujet du rapport de la Commission Darling. Ces préoccupations ont été à maintes reprises exprimées à la Chambre. Je tiens simplement aujourd'hui à rappeler au ministre que nous ne devons pas mettre ces recommandations en vigueur sans nous assurer qu'elles ne nuiront pas de façon injuste à la position des producteurs du secteur primaire. Les tarifs de transport du grain par chemin de fer, de Thunder Bay vers les provinces de l'Atlantique, s'appuient sur des tarifs compétitifs pour le transport par voie d'eau. Les importateurs ont compté sur les navires étrangers pour transporter le grain jusqu'à Halifax, par exemple. S'ils doivent s'en remettre à des navires canadiens, il est difficile d'en trouver pour le moment et il en coûtera naturellement plus cher pour faire transporter le grain. Ottawa n'a donné aucune assurance que les subventions au transport des grains de provende suivront ces augmentations et pourtant des assurances dans ce sens seraient fort bienvenues.

● (2010)

Comme je l'ai dit très brièvement hier soir, au début de mon discours, c'est une étrange coïncidence que nous discutons de ce bill au moment même où l'on dépose le rapport de l'Auditeur général qui, par sa nature même et par sa portée, semble devoir susciter un vif intérêt dans tout le pays. L'Auditeur général a déclaré, il y a un an, que la gestion financière et les mécanismes de contrôle financier des ministères et des différents organismes gouvernementaux du Canada étaient loin d'un niveau acceptable de qualité et d'efficacité. Peu de temps après cela, il est allé plus loin, disant que, pour la plupart des sociétés de la Couronne étudiées par le bureau de la vérification, la gestion et le contrôle financiers étaient faibles et inefficaces et que, de plus, les organismes centraux du gouvernement s'occupant de gestion et de contrôle financiers ne jouaient pratiquement aucun rôle de coordination et d'orientation dans la marche de ces sociétés. C'est en s'appuyant d'abord sur ces deux faits qu'il en arrive à la conclusion que, d'après l'examen des comptes des ministères, des organismes gouvernementaux et des sociétés de la Couronne auquel il s'est livré, la gestion et le contrôle financiers du gouvernement du Canada sont gravement inefficaces. En outre, a-t-il déclaré, cela restera probablement ainsi tant que le gouvernement n'adoptera pas des mesures énergiques appropriées et efficaces pour remédier à cette situation très grave.