

Ajournement

Le Canada devrait contester l'interprétation de l'accord du GATT en ce qui a trait à la subvention du Nid-de-Corbeau et nous devrions nous empêcher de faire des changements unilatéraux jusqu'à ce que tous les partenaires aient pris des mesures visant à assurer un marché équitable pour tous.

Pour nous qui nous intéressons au commerce du grain, il est évident que, sans la subvention du Nid-de-Corbeau et sans des changements précis au programme américain de subventions aux exportations, les agriculteurs canadiens se trouvent dans une position désavantageuse sur le marché international. À mon avis, c'est un marché artificiel.

Le gouvernement fédéral devrait cesser de se servir de l'accord du GATT comme excuse pour supprimer la subvention du Nid-de-Corbeau. Comme l'a dit mon ami Art Macklin, président du Syndicat national des cultivateurs: «Il est évident que le gouvernement fédéral cherche à réduire le déficit et qu'il voit la subvention du Nid-de-Corbeau comme un important poste budgétaire.»

M. Macklin a également dit ceci: «Si le gouvernement fédéral voulait vraiment être honnête avec les habitants des Prairies, il reconnaîtrait qu'il existe, dans le cadre de l'accord du GATT, des moyens de garder la subvention du Nid-de-Corbeau en tant que subvention au transport.»

En conclusion, à la fin de la semaine dernière, j'ai demandé au ministre de l'Agriculture s'il ne comprenait pas l'importance de la subvention du Nid-de-Corbeau pour la viabilité économique des Prairies ou s'il avait simplement décidé de faire la sourde oreille au point de vue exprimé par des milliers d'agriculteurs à divers moments au cours des dix dernières années. Je pose encore la même question.

M. Lyle Vanclief (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement étudie actuellement les modifications qui pourraient être apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour que le Canada respecte ses obligations internationales tout en étant les plus avantageux possible pour les agriculteurs et l'économie des Prairies.

Deux raisons majeures nous forcent à parler de modifications. Tout d'abord, l'accord commercial mondial adopté en vertu du GATT exige des pays qu'ils réduisent leurs subventions à l'exportation, autant en donnant moins d'argent aux agriculteurs qu'en réduisant le volume de leurs exportations. La subvention pour le transport du grain de l'Ouest vers les ports de la côte ouest et le port de Churchill entre dans la catégorie des subventions visées par l'accord.

Nous avons déposé récemment à la Chambre un projet de loi qui permettra au Canada de mettre en oeuvre les dispositions de

l'accord du GATT. Si nous ne réformions pas la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour la rendre conforme à l'accord

instituant la nouvelle Organisation mondiale du commerce, le climat d'incertitude qui en résulterait dans l'industrie du grain serait insoutenable. Il faut réformer cette loi avant qu'on ne risque de dépasser les limites de volume relatives aux subventions à l'exportation.

La deuxième raison irrésistible en faveur d'une modification de la loi réside précisément dans la préoccupation que le député a exprimée dans sa question. On soutient depuis longtemps que la méthode actuelle de paiement décourage la production et la transformation de produits à forte valeur ajoutée dans l'ouest du Canada. Le monde est en train de changer. Le nouvel accord commercial mondial a ouvert des débouchés pour les produits canadiens et spécialement pour les produits à forte valeur ajoutée destinés à la consommation. Nous devons nous assurer que notre industrie est équipée pour soutenir la concurrence et se tailler une place sur ces marchés mondiaux en rapide expansion.

Alors que le gouvernement étudie le meilleur moyen de réformer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, on ne peut faire fi de la situation financière du gouvernement. À l'instar des autres ministères, celui de l'Agriculture devra faire sa juste part pour que le gouvernement puisse mettre de l'ordre dans les finances publiques.

Au moment où nous envisageons une réforme, on tient compte du point de vue des agriculteurs de tout le pays. En fait, loin de se ficher de leur position sur la question, nous leur posons des questions très précises sur la façon d'élaborer une nouvelle méthode de paiement au titre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire rencontre des représentants des principales organisations agricoles et de groupements importants de producteurs spécialisés de l'est et de l'ouest du pays. On veut connaître leur opinion sur deux solutions précises qui ont récemment été soumises par le Comité d'examen des paiements aux producteurs, ainsi que les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta. Pendant ce temps, le ministre des Transports a entrepris des consultations sur des questions d'efficience.

Cela conduira, en fin de compte, à une réforme du système de transport du grain qui tiendra compte de nos responsabilités financières et de nos obligations commerciales sur le plan international. Nous voulons également nous assurer que nos agriculteurs canadiens sortent gagnants de tout ce processus.

Le vice-président: Conformément au paragraphe 38(5) du Règlement, la motion d'ajournement est adoptée d'office. La Chambre s'ajourne donc à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 38.)