

Initiatives ministérielles

Mes collègues se demandent peut-être ce qu'est exactement la mise en commun, comment elle fonctionne et pourquoi on la modifie? À ce stade, un bref historique pourrait être instructif.

Actuellement, les producteurs qui vendent par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé reçoivent des paiements dont on a déduit les frais de transport jusqu'au point d'exportation. Traditionnellement, c'était soit Thunder Bay soit Vancouver selon la destination qui coûtait le moins cher en transport. Par exemple, en vertu du système actuel de mise en commun, les producteurs de ma région, celle de Brandon, qui sont plus près de Thunder Bay, se verront déduire 20,34 \$ la tonne en frais de transport sur son acompte à la livraison au 1^{er} août 1995. Un autre producteur de grain dans la région de Calgary, qui serait bien sûr plus près du port de Vancouver, se verrait déduire 22,19 \$ en frais de transport. Pour les grains expédiés à Thunder Bay, il faut ajouter 20 \$ la tonne pour le transport par la voie maritime du Saint-Laurent jusqu'au point d'exportation final.

Ces frais additionnels sont actuellement partagés équitablement entre tous les producteurs par l'intermédiaire du compte de mise en commun de la Commission canadienne du blé. Pour le blé, on paie environ 7 \$ la tonne au nom de tous les producteurs, à partir de ce compte, afin de couvrir ces frais supplémentaires.

Le système actuel de mise en commun signifie que des revenus de la partie ouest des Prairies sont transférés à la partie est. Même si le producteur expédie tout son blé à Vancouver, il paie, par l'intermédiaire du compte de mise en commun, pour que le grain qui est transporté à Thunder Bay soit ensuite acheminé par la voie maritime jusqu'aux ports qui se chargent de l'exportation.

Les agriculteurs de l'ouest des Prairies subventionnent donc une partie des frais de transport des agriculteurs de l'est des Prairies. De toute évidence, cette situation exige un changement et il y a longtemps que l'ensemble de l'industrie a reconnu la nécessité de ce changement. Comme l'ont indiqué certains des députés qui m'ont précédé, de nombreux producteurs craignaient de s'embarquer sur une voie qui permettrait ce changement. En fait, l'initiative du changement revient à l'industrie et aux groupes agricoles eux-mêmes. Le Parlement ne fait que répondre aux souhaits très chers de ceux qui travaillent dans l'industrie céréalière de l'Ouest et qui en vivent. En outre, les quatre gouvernements provinciaux de l'Ouest appuient ces changements nécessaires.

D'aucuns se demandent sans doute pourquoi le gouvernement entreprend maintenant cette réforme en profondeur du système canadien de transport du grain et, plus particulièrement, pourquoi il modifie le système de mise en commun des frais de transport.

Il existe au moins quatre raisons expliquant pourquoi il est logique de prendre les mesures nécessaires pour réformer le système de transport du grain. Premièrement, le nouveau GATT renferme un certain nombre de règles interdisant les subventions

à l'exportation qui faussent les échanges, dont la LTGO, reconnue par toutes les parties comme ayant un effet de distorsion. Si nous n'apportons pas des modifications fondamentales à notre système de transport du grain, le Canada pourrait se voir exclu de marchés à l'étranger vitaux pour son économie.

• (1310)

Deuxièmement, il est tout à notre avantage de mettre en place un système de transport du grain plus efficace, plus rapide et moins onéreux à gérer. Les économies qu'un tel système engendrera devront être réparties de façon équitable et égale entre tous les participants, plus particulièrement les agriculteurs.

Troisièmement, depuis des décennies, l'économie des Prairies est étouffée par un barème de tarifs qui encourage l'exportation de produits primaires et décourage activement la diversification et la transformation, source de valeur ajoutée. Tant que nous n'aurons pas mis fin à cette discrimination, l'Ouest ne pourra pas atteindre son plein potentiel.

Enfin, le gouvernement et les Canadiens ne peuvent plus s'offrir le luxe de subventionner le transport ferroviaire à raison de plus d'un demi milliard de dollars par an, surtout lorsque le gouvernement est aux prises avec une dette de plus de 500 milliards de dollars et des intérêts de 120 millions de dollars par jour, chaque jour de l'année.

Depuis des années, les agriculteurs de l'ouest des Prairies se plaignent que maintenir Thunder Bay comme point de mise en commun pour l'Est n'était tout simplement pas réaliste et que cela accroît injustement les frais des producteurs de l'ouest des Prairies. Quant à eux, les producteurs de l'est des Prairies ont reconnu que cela était anormal, mais ont exprimé leur inquiétude concernant les frais de transport plus élevés qu'ils devraient payer si le point de mise en commun pour l'Est était déplacé de Thunder Bay au Bas-Saint-Laurent.

Selon moi, ce projet de loi parvient à équilibrer les intérêts des producteurs de l'est des Prairies et ceux des producteurs de l'ouest des Prairies. C'est le fruit d'un long débat, qui remonte à 1985, et plus récemment, d'une analyse intense et de consultations étroites entre les associations d'agriculteurs des Prairies, l'industrie, les provinces et les coopératives céréalières. Ces consultations ont abouti aux modifications qui nous sont proposées et que nous débattons aujourd'hui en cette enceinte.

Les producteurs céréaliers de l'Ouest se sont prononcés. Ils nous ont dit, d'une voix forte et unie, qu'il y avait un problème concernant le système actuel de mise en commun du grain, que le problème devait être réglé et qu'il devait l'être maintenant.

Il faut passer à l'action. Le système de mise en commun pour le transport n'a jamais été subventionné par le gouvernement. Il consiste en une forme de subvention croisée selon laquelle un groupe d'agriculteurs en subventionne un autre. Ces mêmes agriculteurs nous disent maintenant qu'ils veulent qu'on mette fin à ce système. Le peuple a parlé. Les choses vont changer.