

*Initiatives ministérielles*

vent compliqués encore davantage par la façon dont la subvention est payée.

Comme elle est versée directement à la société ferroviaire, on croirait que cette dernière transporte tout le grain et que le coût global du transport se trouve réduit du montant de la subvention. Ce n'est pas le cas. Beaucoup d'élévateurs sont remplis à craquer, et cela depuis pas mal de temps. Certains de ces élévateurs n'ont pas vu de wagons depuis plus de deux mois.

Il existe une autre complication qui est due aux restrictions de poids pour le transport au printemps, lesquelles compliquent davantage la tâche aux agriculteurs qui doivent transporter leur grain aux silos lorsque ceux-ci ont de la place. Les céréaliculteurs ne sont payés qu'à la vente et à l'expédition de leur récolte. Pendant ce temps, non seulement ils ne touchent rien pour leur travail et leurs dépenses, mais ils engagent d'autres dépenses qui font souvent la différence entre l'obtention d'un rendement suffisant et être sans le sou.

Parmi ces dépenses, mentionnons le coût d'entreposage du grain, les frais d'intérêt sur les emprunts qui auraient été réduits ou remboursés à l'aide du produit de la vente du grain, les ventes perdues à cause de la non-expédition du grain à temps et les frais de surestaries prélevés par les navires immobilisés dans le port de Vancouver dans l'attente de la cargaison de grain devant arriver par train. Ces frais de surestaries s'élèvent jusqu'à 20 000 \$ par jour, et certains navires sont partis du port à vide après avoir perçu quelque 350 000 \$ en frais de surestaries.

La subvention au transport du grain s'élevait à 36 millions de dollars environ l'an dernier. Les céréaliculteurs de l'Ouest ont perdu près de 200 millions de dollars à cause de ventes annulées et des frais de surestaries depuis le début du conflit dans le port de Vancouver que le gouvernement a tant hésité à arrêter.

Depuis les années 70, les gouvernements fédéraux et provinciaux ainsi que la Commission canadienne du blé ont fourni des milliers de wagons-trémies à la compagnie de chemin de fer. Aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, une subvention est versée directement à la compagnie de chemin de fer pour le transport du grain. Cela nuit à la responsabilisation, mais on peut remédier très facilement à ce problème.

Il suffit de verser la subvention directement aux céréaliculteurs au prorata. Les agriculteurs auront ainsi davantage de contrôle sur le mode d'expédition. De plus, cela incitera les compagnies de chemin de fer à transporter le grain avec plus d'efficacité et d'efficience. Ce qui me préoccupe, ce n'est pas le principe d'une réduction de la subvention qui est versée. Je sais qu'il faut comprimer les coûts et qu'il y a des possibilités de ce côté-là. Toutefois, ces coupes ne doivent pas se faire strictement aux dépens des céréaliculteurs, dont la situation financière est déjà très précaire.

Normalement, en affaires, on se préoccupe du taux de rendement sur l'investissement. Un taux de 10 p. 100 n'est pas considéré comme particulièrement élevé, surtout s'il y a un élément de risque.

De plus, on s'attend normalement à être payé pour son travail. Beaucoup de céréaliculteurs reçoivent en ce moment moins du quart du rendement normal sur leur investissement. Si on examine le revenu total à la lumière de ce faible taux de rendement sur l'investissement, on constate que leur travail n'est aucunement rémunéré.

Ces agriculteurs ne produisent pas des téléviseurs couleur ou des meubles recherchés, mais des denrées dont nous avons besoin pour assurer notre autarcie alimentaire et qui sont aussi une exportation extrêmement importante pour que notre pays survive sur le marché mondial.

• (1605)

Nous ne pouvons pas refuser de tenir compte des besoins des agriculteurs. Nous devons trouver le moyen de réduire des dépenses comme les subventions au transport du grain sans aggraver les difficultés économiques de producteurs qui sont essentiels pour notre alimentation et pour notre bien-être économique.

La première étape consiste à verser la subvention directement au producteur. Mais il faut faire plus, si nous voulons réduire les pertes inutiles de revenu causées par les problèmes de transport actuels.

Les réductions que le budget libéral de 1994 prévoit dans les subventions se traduiront par des économies d'environ 5 millions de dollars.

Si le gouvernement était prêt à prendre des mesures pour mettre fin à la perte inutile de revenu attribuable aux problèmes de transport actuels, non seulement la réduction de la subvention n'entraînerait pas d'autres difficultés, mais elle offrirait la possibilité de procéder à d'autres réductions sans problèmes.

Bref, cette petite partie d'un projet de loi global offre la possibilité d'économiser sur les subventions au transport du grain, mais, pour cela, le gouvernement doit d'abord étudier la question. Ce qu'il n'a pas fait dans ce projet de loi.

J'espère que le gouvernement tiendra compte de ces remarques et modifiera toute cette partie du projet de loi avant de le présenter de nouveau à la Chambre.

Passons maintenant aux subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique, qui se compose du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Labrador et de la partie est du Québec. Ces subventions ont pour but de promouvoir et d'encourager le transport de marchandises dans la région de l'Atlantique.

En vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, il existe trois subventions. Premièrement, une subvention pour le transport de presque tous les produits expédiés à l'extérieur de la région.

En 1992, cela a représenté un total de 38,4 millions, dont 9,6 millions pour le transport ferroviaire et 28,8 millions pour le transport par camion et une subvention sélective distincte de 20 p. 100 pour le transport de certaines marchandises à destination de l'Ouest, qui sont en fait manufacturées dans la région au lieu de simplement transiter par elle.