

*Initiatives ministérielles*

Selon les réformistes, le meilleur moyen d'avoir un système efficace et de faire en sorte que notre industrie agricole fonctionne d'une façon autorisée par le GATT est d'entreprendre une réforme complète et de consolider l'appui du gouvernement aux agriculteurs. Nous avons dit qu'il faudrait inclure les dépenses liées à la LTGO dans un nouveau programme de rajustement face à la distorsion des échanges qui serait mis à la disposition des agriculteurs qui sont pris dans la guerre commerciale entre les États-Unis et l'Europe. Notre programme de rajustement de la distorsion des échanges pourrait être harmonisé avec la diminution graduelle des subventions à l'exportation de nos concurrents commerciaux, surtout les États-Unis, avec leur programme d'encouragement aux exportations et, par conséquent, nous pourrions nous adresser aux producteurs qui sont pris dans la guerre commerciale.

Ce programme de rajustement de la distorsion des échanges semble respecter toutes les conditions du GATT en ce qui a trait aux pratiques commerciales loyales. Il est public et ne vise pas un produit en particulier. Il ne fournit pas aux producteurs un soutien artificiel des prix. Une réforme de ce genre non seulement respecterait tous les règlements du GATT et de l'OMC, mais aussi fournirait à l'industrie canadienne un système plus efficace. Un système de soutien consolidé fournirait aux agriculteurs un plan agricole plus rentable et mieux adapté à un milieu en pleine évolution.

Il faudrait que la réforme en profondeur du système du transport du grain corrige les nombreux problèmes que pose actuellement la LTGO. Le système actuel favorise des pratiques non efficaces comme le retour à charge de wagons complets de grains à partir de Thunder Bay, dont j'ai parlé tout à l'heure. Bien souvent, le même grain est expédié de Winnipeg à la tête des Grands Lacs pour revenir ensuite. Il s'agit là non seulement d'un gaspillage éhonté, mais aussi d'un gaspillage qui est fait, en partie, avec l'argent des contribuables. Malheureusement, le ministre de l'Agriculture tarde à prendre les mesures qu'il avait promis de prendre pour corriger cette pratique absurde que nous impose la LTGO.

• (1150)

Le Canada a probablement le système de répartition de wagons-trémies le plus inefficace du monde. L'URSS en avait un qui était pire encore, mais elle a en quelque sorte fait faillite. Il y a beaucoup trop d'intervenants au niveau du transport. Toutes les parties intéressées de l'industrie, les producteurs, les sociétés céréalières, la Commission canadienne du blé, l'Office du transport du grain et les chemins de fer envoient des wagons partout et personne n'exerce un contrôle global sur la répartition et la coordination des wagons à grain.

On pourrait peut-être régler ce problème en privatisant le matériel roulant. Les incitatifs économiques ne sont pas à négliger. Il est peu probable que quelqu'un dont la subsistance dépend de l'efficacité du mouvement des wagons-trémies s'en tiendrait à la pratique actuelle qui consiste à entasser les wagons à un bout de la ligne, tandis que le grain s'accumule à l'autre, pas plus d'ailleurs qu'il ne laisserait des wagons, pleins ou vides, sur des voies de garage pendant des semaines.

Dans la petite localité de Kyle, qui se trouve dans ma circonscription, il arrive très souvent que la compagnie ferroviaire y envoie des wagons, mais, si on leur consacrait 15 minutes de

plus, on pourrait repérer tous ces wagons, les charger et les renvoyer sur le marché de l'exportation. Notre système de réglementation actuel fait en sorte que ces wagons ne peuvent être repérés que s'ils sont immobilisés pendant huit heures. Ce n'est pas toujours le cas, mais cela se produit très souvent. L'équipage quitte donc la localité de Kyle en y laissant des wagons vides. Ces wagons auraient pu être chargés pendant ce délai de huit heures, mais, pour ce faire, il faudrait modifier certaines règles.

L'autre jour, à Beechy, petite localité dans ma circonscription, le train est arrivé et, à cause d'une confusion dans les commandes, il est reparti avec plusieurs wagons vides. On n'a pas prévu de mécanisme grâce auquel on aurait pu confier ces wagons à une autre société qui avait la portée qui convenait et aurait pu exécuter les commandes.

J'aimerais signaler un autre incident. Un de mes amis, qui fait souvent la navette entre Calgary et ma circonscription, a constaté que, depuis un certain temps, il croisait les mêmes wagons immobilisés sur une voie de garage à Hanna, en Alberta. Par simple curiosité, il a consigné les numéros de série du premier wagon et du dernier se trouvant sur cette voie pour savoir s'il s'agissait toujours d'un même groupe de wagons-trémies. Plusieurs mois plus tard, en passant à cet endroit, il a constaté que les mêmes wagons-trémies étaient encore sur la même voie de garage, qu'ils ne roulaient pas, qu'ils ne remplissaient pas la fonction pour laquelle on les avait achetés avec l'argent des contribuables. Ce système doit changer.

Le système actuel ne comporte aucun incitatif à un transport efficace du grain et, pire encore, il n'impose aucune sanction en cas d'inefficacité. Les intervenants n'ont pas d'incitation à participer au bon fonctionnement du système, au-delà de leur petite contribution personnelle au processus global.

Le système actuel est rigide et correspond davantage à la production agricole d'antan. Notre système de transport devrait servir l'économie agricole moderne et être orienté vers l'avenir. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest, rigide comme elle est actuellement et peu importante les petits changements que propose ce projet de loi, empêche toute évolution de ce genre.

Les agriculteurs d'aujourd'hui ont diversifié leur production. Ils produisent maintenant du colza, des lentilles, des pois, de la moutarde et des graines à canaris, pour ne nommer que quelques-uns des nouveaux produits. À l'heure actuelle, notre système de transport n'est pas adapté à cette diversité et ne répond donc pas aux besoins des agriculteurs canadiens.

En outre, le système actuel entrave toute résolution innovatrice des problèmes de transport. Par exemple, de nombreux opérateurs privés ont offert de prendre en charge certains embranchements que le CN et le CP ne peuvent plus exploiter. En général, ils se sont butés, à chaque étape de leurs démarches, à une opposition de la part du gouvernement, des sociétés d'État et d'autres organismes quasi gouvernementaux. Je ne peux imaginer pourquoi le gouvernement s'opposerait à une proposition qui fournirait aux agriculteurs canadiens un service qu'il ne peut plus fournir lui-même.

Bref, l'industrie canadienne du transport du grain doit être entièrement restructurée pour s'adapter aux années 90 et se préparer à l'arrivée du XXI<sup>e</sup> siècle. Le projet de loi apporte des corrections qui s'imposent depuis longtemps, mais je répète