

Stabilisation concernant le grain de l'Ouest—Loi

● (2020)

Je crains que cela n'amène un contingent d'inspecteurs, ainsi qu'un contingent d'inspecteurs politiques. Si le ministre veut créer une autre machine à la Gardiner, je veux savoir pourquoi nous en aurions besoin. Les agriculteurs n'en ont pas besoin. Le ministre peut-être, mais si nous devons imposer une contribution de 2 p. 100 pour mettre en place sa machine politique, nous n'en voulons pas. Voilà le genre de choses au sujet desquelles les agriculteurs posent des questions.

Je voudrais que le ministre nous dise quel sera l'apport total du Trésor fédéral. Dans son discours, il s'est borné à mentionner quelques chiffres. Si l'on tient compte des contributions des agriculteurs au cours de ces années, des années au cours desquelles ceux-ci ne touchent aucun paiement en vertu de ce programme, si l'on tient compte des années au cours desquelles les paiements seront lucratifs pour une certaine région même si cette région a une excellente récolte, si l'on déduit l'impôt sur le revenu à l'égard de ces régions, on constatera qu'une bonne partie de cet argent reviendra au Trésor.

Nous voulons savoir quel sera le rôle véritable du gouvernement fédéral. A quoi le gouvernement vise-t-il ici? S'agit-il d'un programme qui assurera un meilleur revenu aux agriculteurs ou bien veut-il dire que la répartition totale des fonds disponibles sera réellement équitable? Il s'agit peut-être tout simplement d'un chiffre imaginé par le ministre pour pouvoir faire accepter cette idée de stabilisation. Allons-nous être stabilisés au-dessus du niveau du minimum vital? Il semble que non, car l'escalade des revenus que nous établissons ne correspond pas au taux de l'inflation.

Nous voulons savoir s'il y aurait moyen de donner à ce bill un libellé moins compliqué. Des avocats ont pris la parole ici et l'un d'entre eux a cité certains articles du bill à l'étude. Tous ceux qui lisent ce projet de loi se demandent de quel genre de formule il s'agit. Si le ministre de la Justice ne peut arriver à rédiger un bill plus simple que celui-ci avec tous les spécialistes que compte son ministère, je me demande comment un agriculteur pourra arriver à savoir si on l'a payé en trop. Un article du bill stipule que l'agriculteur qui a reçu un montant auquel il n'a pas droit doit le rembourser. Comment, juste ciel, peut-il savoir si on lui a versé trop d'argent? A en juger par la formule indiquée ici, ce serait bien difficile. Si le ministère ne peut mettre au point quelque chose de plus simple, les agriculteurs feront l'objet de poursuites judiciaires. Les avocats auront beau jeu à défendre les gens et c'est là à peu près le seul avantage de ce bill.

Le ministre pourra également nous expliquer en quoi ce bill touchera, par exemple, le port de Churchill. Si le gouvernement peut influencer sur le prix du grain selon les statistiques dont il dispose, comment cela peut-il toucher cette région? Si nous trouvons certaines possibilités d'économiser, essaierons-nous d'intensifier ces mises en valeur dans l'ouest du Canada? Nous faut-il compter sur les régions du sud, telles qu'Assiniboia, Rosetown, Biggar et peut-être d'autres grandes régions céréalières pour recevoir des indemnités? Il nous faudra sans doute attendre qu'elles fassent de mauvaises récoltes pour recevoir des indemnités? Où sont les avantages? Si les agriculteurs changent leur façon de voir, qu'est-ce que cela va donner pour le développement de l'Ouest? Quels seront les avantages d'un tel programme pour les petites localités qui se sont fait avoir par le passé?

[M. Korchinski.]

J'ai déjà dit, par exemple, qu'on expédiait du grain d'Assiniboia sur le port de Churchill au lieu de prendre le grain de ma région qui est juste à côté de Port Churchill. Ce genre de procédé prendrait-il fin? Pourquoi devrions-nous permettre que cela se poursuive avec ce genre de bill? Ne pouvons-nous pas remédier à ce qui ne va pas dans le domaine des transports? Cela va-t-il, par exemple, influencer sur la décision de conserver ou non certaines lignes de chemin de fer? Si le ministre ne peut calculer le coût de production pour établir le montant d'argent que cela représente, quels arguments pourrions-nous invoquer pour conserver des lignes de chemins de fer?

Le ministre admet qu'à l'heure actuelle il doit jouer serré. Certaines de ces enquêtes sont menées par la Commission canadienne des transports. La Commission pourra-t-elle nous donner certaines des réponses que nous n'avons pas encore obtenues jusqu'à maintenant? Quelles seront les conséquences d'un réseau de camionnage sur les coûts de production? Il y a eu des études à cet égard. A Saskatoon on a livré du grain en prévision de la création d'un «unitrain». Si le ministre n'a pas ces renseignements et s'il a besoin d'un an de plus pour les obtenir, pourquoi ne pas se montrer patient et attendre la réponse avant d'aller plus loin.

Les agriculteurs se posent bien des questions, mais ils obtiennent peu d'explications. Ils craignent que le ministre ne soit en train de leur imposer une mesure et d'une façon qui n'aidra pas les petites localités qui luttent et disparaissent rapidement. Le ministre pourrait les aider s'il le voulait. Mais il nous faut d'abord des réponses. Si on peut nous répondre, nous devrions le savoir avant de commencer à corriger ou à modifier les articles du bill. A mon avis, il nous faut plus de renseignements. Si le ministre ne les a pas obtenus, le comité est prêt à se déplacer pour obtenir certaines réponses. Après les avoir reçues ou avoir au moins fait un effort dans ce sens, nous serons alors prêts à étudier le bill article par article pour voir quels avantages il offre à l'Ouest.

M. Cliff McIsaac (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, l'industrie du grain a fait l'objet de plus d'un débat au cours de la présente session en cours. Le comité permanent de l'agriculture a aussi consacré beaucoup de temps à étudier la question du grain et les questions connexes, mais le bill à l'étude est de loin la plus importante mesure législative intéressant les céréaliculteurs et l'industrie du grain de l'Ouest à être présentée depuis longtemps.

Il y a une volumineuse législation traitant de divers aspects de l'industrie du grain. Je puis mentionner le système de deux prix pour le blé que nous avons déjà étudié. Le comité y a consacré beaucoup de temps, et je crois que la Chambre n'en a pas encore terminé l'étude. Les avances en espèces et le rapport des tickets de livraison sont des exemples de mesures législatives portant sur les grains. Nous avons vu l'établissement d'un certain nombre d'autres politiques ces dernières années, qui n'ont pas toutes nécessité des mesures législatives. Je pense à l'instauration du système d'expédition en bloc et à l'extension des possibilités de crédit à la Commission canadienne du blé pour l'aider à accroître nos ventes à l'étranger, ce qu'elle a fait.

● (2030)

Songez aux achats de wagons-trémies par le gouvernement, à la création du Conseil des grains du Canada, à la constitution du groupe d'administration des grains et peut-être au tout dernier pas dans cette direction, à l'élec-