

*Initiatives ministérielles*

chiffres cités par le député indiquent jusqu'à quel point ce programme a été rentable.

Par exemple, les chiffres produits par l'Ontario Corn Producers montrent que, en 1986, la valeur de ce programme pour les producteurs de maïs s'élevait à 2 044 826 \$, alors qu'il n'en a coûté que 1 175 976 \$ au Trésor. La situation était même beaucoup plus saisissante en 1987-1988, lorsque l'Ontario Corn Producers a réalisé un profit net de 16 000 796 \$, comparativement à un coût de 1 121 000 \$ pour le Trésor. C'est 15 fois plus. Chaque dollar investi par le gouvernement a rapporté aux agriculteurs un profit net de 15 \$. Voilà sûrement l'une des meilleures dépenses que le gouvernement ait jamais faite. Du moins, je n'en ai jamais vu de meilleure.

Ma dernière observation au sujet du déficit, c'est que le ministre semble se contredire quand il affirme qu'il faut absolument recouvrer ces 27 millions de dollars, ajoutant du même souffle que le gouvernement a dépensé 6 milliards de dollars dans le secteur agricole au cours des quelques dernières années. Cette somme n'est sûrement pas un si fort pourcentage des 6 milliards qu'il faille à tout prix la récupérer, surtout dans le contexte actuel.

Le point central de toute cette affaire, c'est que, d'après le ministre, le fait que les agriculteurs devront payer des intérêts sur les paiements anticipés va leur permettre de prendre des décisions fondées sur les principes commerciaux. C'est une interprétation très limitée et très étroite de ce que sont les principes commerciaux. Elle dénote un manque total de compréhension du fonctionnement de tout le système de transport et de mise en marché des céréales au Canada. Il y a sûrement d'importants principes commerciaux qui régissent des activités comme la mise en marché ordonnée.

Il y a sûrement des principes commerciaux applicables à l'emmagasiner des céréales et à leur mise en marché pour contrebalancer les cycles des prix de façon que l'agriculteur puisse vendre son grain ou ses produits quand les prix sont élevés plutôt que quand les prix sont bas. Il y a sûrement des frais à payer si, du jour au lendemain, on détruit un système érigé au cours des cinquante dernières années et qu'on n'a rien pour le remplacer.

Laissez-moi vous donner plus de détails sur la façon dont tout cela fonctionne. Le résultat du programme de paiements anticipés, c'est que l'agriculteur peut vendre son grain dès qu'il l'a récolté. Une fois la récolte dans la grange, il pouvait obtenir une avance sans intérêt, comme

s'il l'avait vendue. C'est très important parce que notre système de manutention des grains, du moins dans l'ouest du Canada, ne peut absorber que 40 p. 100 de la production des Prairies en même temps.

Le système dans l'ouest du Canada n'absorbe à la fois que 40 p. 100 de la récolte. Cela signifie que le système doit compléter entièrement 2,5 cycles par an pour acheminer tout le grain, et cela vaut, sauf erreur, pour d'autres régions du Canada. Dans ces conditions, contrairement à ce que le ministre a pu dire, les agriculteurs ne peuvent pas prendre de décisions en tenant compte uniquement du prix, car la capacité de transport est insuffisante.

Avec les années, nous avons mis en oeuvre un système très efficace qui fait l'envie des agriculteurs de tous les pays du monde. Je veux parler du système des contingents qui permet par exemple à la Commission canadienne du blé ou à la Commission du blé de l'Ontario de procéder à l'avance à des ventes et à connaître le volume des approvisionnements pour les faire entrer dans le système au moment où elles peuvent les expédier.

Il n'y a aucun avantage, financier ou autre, à ce que tous les grains produits dans une année entrent dans le système en même temps, car il faut alors en répartir le chargement à bord des trains, des élévateurs, et des navires. Quant à moi, je trouve qu'il est beaucoup plus avantageux commercialement d'obtenir les grains au moment où il est possible de les acheminer très rapidement en empruntant les élévateurs locaux, le réseau ferroviaire, les élévateurs terminaux et les navires.

Nous avons tenu à la Chambre maints débats—quand je dis nous, j'entends les autres députés, étant moi-même tout nouveau à la Chambre—sur la nécessité de mettre en oeuvre un système moderne efficace pour accroître notre capacité de transport très rapide les grains pour répondre à la demande. Ce projet de loi va effectivement réduire cette capacité.

Peut-être la situation serait-elle différente si nous prenions des mesures pour accroître notre capacité de transport du grain, ce qui n'est pas le cas. Depuis quinze ans, nous mettons l'accent sur la rapidité de l'acheminement à partir d'installations d'entreposage réduites. À l'époque où le gouvernement a présenté ce projet de loi pour la première fois, l'ensemble des élévateurs était en mesure de recevoir entre 50 et 55 p. 100 de tous les grains, mais ils ne peuvent plus maintenant en recevoir que 40 p. 100. Et encore ces 40 p. 100 diminuent-ils très rapidement par suite de la rationalisation des élévateurs et