

en se mêlant aux petites déclarations glorieuses qui sont uniquement le fait de la Commission canadienne du blé. Je trouve son attitude choquante.

● (1600)

Le ministre qui a pris la parole aujourd'hui a traité en long et en large des mesures touchant la petite entreprise. Je l'admets, l'obligation pour l'expansion de la petite entreprise était une très bonne idée. Mais l'incertitude, l'ignorance de ce que l'avenir nous réserve à long terme ont eu une influence très négative sur beaucoup d'entreprises désireuses de se prévaloir de ce stimulant. S'il avait vraiment l'intention d'assurer une certaine stabilité et d'aider la petite entreprise, le gouvernement actuel aurait dû annoncer dès son entrée en fonctions son intention d'appliquer ce programme pendant un an. Mais il a attendu jusqu'à la fin de l'année, et naturellement, ceux qui devaient planifier leur programme de construction ignoraient si le programme serait prorogé. On n'a donc pas pleinement profité de ce très bon programme.

Je le répète, ce bill s'inspire essentiellement de quelques grands principes économiques du gouvernement actuel, mais il s'agit surtout de modifications de détail; il n'y a rien là de marquant ou d'unique. En présentant son bill, il y a quelques jours, le ministre a dit que depuis la présentation de son budget, il a noté de nombreux signes encourageants. Je me demande où il a vu ces signes encourageants. Certainement pas dans le secteur pétrolier. Le journal *Alberta Business* du 16 janvier 1981 écrivait en manchette: «Après l'exode du matériel, l'industrie elle-même fuit vers le Sud». Les développements dans l'industrie de l'automobile ne sont certainement pas encourageants. Il n'y a pas de signes encourageants en agriculture ni dans le secteur de la construction. Nous sommes dans ce beau pétrin parce qu'il n'y a pas de direction ni de politique économique bien définie.

Parlons de la double voie. J'ai dit que la proposition était insensée. C'était vrai alors et ce l'est toujours. Ce qui se passe, monsieur l'Orateur, c'est que les sociétés ferroviaires menacent d'affecter moins de wagons couverts et de wagons-trémies au transport des céréales. Le ministre des Transports (M. Pepin) profère les mêmes idioties. Bonté divine, ce n'est pas ainsi que nous allons mériter et raffermir notre réputation de fournisseur sûr de céréales auprès de nos clients étrangers. Le ministre devrait s'élever contre cette déclaration. Il ne devrait y souscrire d'aucune façon. S'il le fait, je suis certain que nos clients au Japon ou en Chine ne considéreront plus le Canada comme le plus important fournisseur éventuel du produit. Se disant que nous avons des grèves, de la neige, un mauvais réseau de transports, que nous allons restreindre le nombre de wagons couverts et de wagons-trémies, ils ne voudront plus faire affaire avec nous qu'en dernier ressort. Je dis que nos possibilités de conquérir et de conserver des marchés à l'étranger en seront fortement compromises. J'espère qu'on règlera cette question.

J'espère que le ministre changera d'attitude et qu'il dira aux sociétés ferroviaires: «Je sais que les tarifs-marchandises statutaires sont à l'origine du problème. Trouvons-y une solution.» On est sur le point de s'entendre. Il y a encore beaucoup de travail à faire, mais il ne faut pas perdre notre élan. C'est bien beau de demander aux agriculteurs de produire toutes les

céréales que nous voulons vendre à l'étranger, mais encore faut-il leur inspirer confiance et leur démontrer que nous sommes capables de transporter leurs récoltes. Ils en ont assez de construire des greniers et des entrepôts.

Notre système de transport peut fonctionner, je le sais. Cela exige de la coopération et du leadership, mais il fonctionnera. Évidemment, il y aura toujours des problèmes, mais il faut que quelqu'un prenne la direction. Je demande au ministre des Transports de prendre la direction. Je sais que son collègue sénateur ne s'y intéresse pas vraiment. A la décharge du ministre des Transports, je dois admettre qu'il est disposé à s'asseoir, à écouter et à parler avec les gens de l'ouest du Canada. Il sait qu'il n'a pas toutes les réponses. Son collègue au Sénat pense que lui il a réponse à tout et c'est pourquoi il tourne en rond. Je vous dis, monsieur l'Orateur, ainsi qu'à mes bons amis de l'autre côté qui connaissent l'Ouest un peu pour avoir examiné avec nous les problèmes de transport dans l'Est et dans l'Ouest, qu'ils savent que les gens de l'Ouest ne mâchent pas leurs mots. Ils acceptent sûrement de discuter avec le ministre des Transports. Je doute cependant que ce soit rendre service à l'opposition ou au pays que de confier cette mission à cet autre guignol.

Nous avons parlé de relance économique. Les taux d'intérêt sont les plus élevés de notre histoire et pourtant, le ministre de l'Industrie et du Commerce est toujours à son poste. Notre dollar n'a jamais été aussi faible depuis 47 ans. L'Institut C. D. Howe prévoit une inflation de 11.7 p. 100, soit le taux le plus élevé depuis 33 ans. Les perspectives d'emploi sont peu réjouissantes. Les perspectives de croissance sont de 1 p. 100. Encore une fois, cette évaluation n'est pas de moi. Elle a été faite par des experts. De 1980 à 1984, nous aurons accumulé un déficit budgétaire d'environ 52 milliards de dollars. Aussi cette relance économique se fait-elle toujours attendre.

Au chapitre de l'énergie, on avait promis que l'augmentation du prix de l'essence serait inférieure à 14c.—c'est le premier ministre lui-même qui l'avait dit. Je ne sais pas ce qu'il en est dans d'autres régions du pays, mais je puis vous dire que dans la mienne, le prix du détail de l'essence a augmenté de 32 à 34c. le gallon depuis la défaite de notre parti. Le prix de l'essence a augmenté sept fois. Le prix du combustible pour moteur diesel était de 61c. le gallon au moment où nous avons perdu le pouvoir, il est maintenant de 91c. Cela représente une augmentation de 30c., c'est à dire de 50 p. 100.

Le Programme énergétique national prévoit quatre nouvelles augmentations fiscales. Ainsi, la taxe sur les recettes pétrolières et gazières sera fixée à 8 p. 100, et la taxe d'accise sur le gaz naturel passera de 30c. à 75c. les mille pieds cubes. D'autre part, le prélèvement d'indemnisation pétrolière atteindra \$10.05 d'ici 1983. Citons enfin le prélèvement de participation canadienne qui nous permettra de mettre sur pied toute une série de petits Petro-Canada et de gros Petro-Canada, de sorte que le nombre des sociétés pétrolières nationales dépassera celui des petites entreprises. Ce prélèvement sera éventuellement de \$4 le baril. Si l'on fait la somme de tous ces chiffres, on constate que la valeur des recettes des provinces qui iront grossir le Trésor fédéral est d'environ 37 milliards de dollars. Pour l'ouest du Canada, il ne s'agit pas là d'un simple empiètement, mais d'une invasion massive.