

*Initiatives ministérielles*

Le système des contingents qui existe dans les secteurs où l'offre est réglementée sera remplacé par des tarifs douaniers qui devront diminuer de 36 p. 100 en moyenne pendant les six années.

Je dois admettre que le système de régulation de l'offre a été bien protégé par le programme de tarification. Je limiterai mes commentaires aux domaines dont je suis chargé en tant que porte-parole du Parti réformiste, c'est-à-dire l'agriculture, les transports et le commerce agricole. Les pays qui adhèrent à cet accord se sont efforcés d'établir un ensemble de règles communes pour normaliser leur activité industrielle dans ces secteurs.

Le Parti réformiste est un ardent partisan du libre-échange. Nous avons appuyé l'Accord de libre-échange avec les États-Unis et nous sommes en faveur d'une expansion du libre-échange en général par le truchement de l'ALENA et du GATT.

Je crois que l'accord de l'Uruguay Round nous permet d'anticiper une croissance économique mondiale accrue, ce qui engendrera un accroissement des investissements et du nombre d'emplois créés. Les agriculteurs canadiens tirent environ 50 p. 100 de leur revenu des exportations. Cela signifie que l'industrie agricole profitera sans contredit d'un accès accru aux marchés étrangers et de la réduction, dans d'autres pays, des subventions faussant les échanges qui sont la principale raison du faible prix des grains sur les marchés mondiaux.

Le Parti réformiste prône plusieurs réformes des transports. Le principe sur lequel reposent les réformes que nous proposons est la conviction que les produits agricoles canadiens doivent être acheminés vers les marchés par n'importe quel moyen efficace et rapide, selon n'importe quelle route et dans n'importe quelle forme ou n'importe quel état de transformation, selon le seul principe de la rentabilité et en tenant compte des meilleurs intérêts des consommateurs.

C'est une des raisons pour lesquelles je suis un ardent partisan du Hudson Bay Route Association, qui fait la promotion du port de Churchill. Si on examine la distance à parcourir pour atteindre Churchill et les autres ports, on se rend compte de l'importance des économies possibles sur le plan de l'entretien des lignes ferroviaires.

Quand je vois les statistiques compilées par divers groupes d'enquête ou groupes de travail, qui montrent que nous pourrions réduire nos coûts de transport de 20 \$ à 25 \$ la tonne, il me paraît évident qu'une telle mesure serait non seulement rentable mais écologique.

Nous devons également nous rappeler que le nord du Manitoba représente un territoire immense où les autochtones dépendent de ce type de transport.

Nous devrions nous efforcer de mettre en place des conditions propices à une industrie viable, autonome et axée sur le marché, en créant un environnement où le développement régional ne constitue plus un objectif de la politique de transport.

Nous sommes en faveur de l'élimination des subventions au transport, mais les fonds qui y étaient consacrés devraient être affectés systématiquement aux programmes de sécurité du revenu qui auraient pour fonction de protéger nos producteurs de

l'agroalimentaire contre des forces sur lesquelles ils exercent peu de contrôle.

On ne peut pas éliminer complètement les subventions au transport sans un plan précis à long terme visant à aider l'industrie à s'adapter. En réaffectant les fonds et en les attribuant aux agriculteurs, dans le cadre d'un programme autorisé par le GATT, nous permettrons à notre économie de se diversifier et donnerons aux agriculteurs la possibilité de tirer avantage des forces du marché créées par le nouvel accord de commerce international.

• (1240)

La chose qui m'a vraiment frappé l'autre jour lorsque l'ancien ministre de l'Agriculture, M. Whelan, a comparu devant le comité permanent, c'est le nombre d'industries secondaires, d'usines de transformation et d'abattoirs qui ont disparu à cause de problèmes de transport ou de la suppression de certaines subventions.

Il est crucial que nous essayions de résoudre ce problème. Le Canada devrait s'efforcer de mettre en place un système de transport vraiment concurrentiel. À cette fin, il faut déréglementer les chemins de fer et privatiser le matériel roulant du Canadian National.

Je n'ai pas toutes les réponses, mais si j'en crois le discours prononcé l'autre jour par le ministre des Transports et dans lequel il disait que l'efficacité de notre main-d'œuvre ferroviaire est inférieure de 36 p. 100 à ce qu'elle est aux États-Unis, il est bien évident que les subventions ne sont pas le seul problème. Lorsqu'on sait que ce pays transporte 66 p. 100 de plus de marchandises par mille de rail que nous, il devient apparent que notre efficacité en la matière laisse à désirer.

Les producteurs canadiens de grains, d'oléagineux et de cultures spéciales devraient pouvoir compter sur un environnement commercial plus stable. On espère qu'au cours de la période de transition de six ans, les débouchés à l'exportation s'amélioreront et que les prix augmenteront sur le marché international. On s'attend à ce que les quantités de blé subventionné exportées par les États-Unis et par l'Union européenne diminuent de 40 p. 100 au cours des six prochaines années, ce qui devrait permettre aux agriculteurs canadiens de s'emparer d'une part importante du marché.

Une fois cet accord en place, les États-Unis ne pourront plus invoquer l'article 22 contre les importations de blé canadien. Je me permettrais de souligner que ces accords commerciaux n'ont aucune valeur si les gouvernements n'ont pas le courage de les faire respecter. Il y a eu d'autres accords du GATT et ils ont tous été violés par nos partenaires commerciaux les plus importants. Pour nous, Canadiens, c'est très inquiétant.

Prenons par exemple le pacte du blé que ce gouvernement a non seulement conclu avec les États-Unis, mais qu'il s'est imposé. Bien qu'étant parfaitement dans notre droit aux termes de l'Accord de libre-échange, nous avons été brimés. L'article 705.5 de l'Accord de libre-échange canado-américain stipule très clairement qu'on ne peut restreindre les ventes transfrontalières de grains que si elles augmentent sensiblement à la suite d'une modification importante des programmes de subvention