

Transport du grain de l'Ouest—Loi

autre secteur en sera avantagé et que cet avantage créera une certaine activité économique.

C'est ce qui s'est produit il y a dix ou quinze ans quand on a modifié la politique relative aux céréales fourragères. On a vendu les céréales fourragères intérieures à un prix moins élevé que ce que demandait la Commission du blé à ses clients. Il en est résulté un vaste mouvement au niveau de l'engraissement du bétail, notamment du porc, de l'Ouest vers l'Est.

Si on écoute certains des tenants de cette politique, on constate que le projet de loi C-155 a été conçu pour rendre à l'Ouest une partie de cette production de bétail, en relevant le prix des grains dans l'Est, et en réduisant le prix à la ferme, pour les producteurs de l'Ouest. Il s'agit donc de rectifier une politique qui a été une source de difficultés pour les Canadiens de l'Ouest il y a dix ou quinze ans.

D'ici la fin de la décennie, ce changement aurait finalement pour effet d'augmenter d'un milliard de dollars les fonds tirés des poches des agriculteurs de l'Ouest canadien. Pour replacer la chose en perspective, il faut admettre que le revenu agricole net de l'ensemble des agriculteurs du Canada s'élève à quelque 3,5 milliards de dollars. On parle donc d'une réduction qui équivaut à peu près au tiers du revenu agricole net. Et quand on sait que seulement le tiers des agriculteurs habitent dans l'Ouest canadien, on s'aperçoit qu'on impose un fardeau particulièrement lourd à cette partie importante de l'économie agricole.

Comme je l'ai dit, le revenu net s'élevait l'an dernier à 3,5 milliards de dollars. Ce n'est pas un revenu qui a augmenté rapidement; en fait, il a été extrêmement stable. Si on remonte à il y a dix ans, c'est-à-dire en 1973, le revenu agricole net était, tenez-vous bien, de 3,5 milliards de dollars. Il n'a pratiquement pas changé en dix ans; pourtant, les coûts, y compris le coût de la vie, ont plus que doublé depuis et cette proposition ajoutera donc à l'injustice qui leur est faite.

Le gouvernement demande à un groupe particulier, composé d'agriculteurs, de renoncer à une somme supplémentaire d'un milliard de dollars de revenu net alors que leur revenu n'a pas augmenté, qu'il est resté stable et qu'ils ont subi une hausse des coûts égale ou supérieure à la hausse survenue dans les autres secteurs de l'économie et retirent en fait moins de la moitié du revenu agricole net réel des dix dernières années. Il leur demande de réduire ce revenu d'au moins un autre tiers. Nous estimons que c'est absolument injuste et qu'on n'aurait même pas dû oser y penser. Je suis surpris que le ministre de l'agriculture puisse rester à sa place et clore simplement le débat plutôt que d'y participer et d'expliquer pourquoi il agit de la sorte envers les agriculteurs de l'Est et de l'Ouest du Canada.

M. McKnight: C'est un homme épouvantable.

M. Smith: C'est un bon gars.

M. Jarvis: C'est à peu près tout ce qu'on peut dire pour lui.

M. Althouse: Je pense que si le ministre de l'Agriculture et certains autres ministres du gouvernement avaient étudié l'aspect économique de leur proposition, ils y auraient eux aussi pensé à deux fois et ne l'aurait pas présentée aujourd'hui.

Le ministre des Transports (M. Pepin) a essayé de nous faire avaler cette proposition. Il a déclaré que, grâce à elle, les chemins de fer investiront l'argent supplémentaire qu'ils obtiendront des agriculteurs, soit un milliard de dollars d'ici la

fin de la décennie. Il dit qu'on investira cet argent dans l'achat de matériel d'ensemencement et que cet investissement aura un effet multiplicateur de 2,1. Il laisse entendre qu'une fois injecté dans l'économie, ce milliard de dollars rapportera au bout du compte un peu plus de 2 milliards en produit national brut.

● (1250)

Mais il oublie qu'en soutirant ainsi cette somme aux agriculteurs, il fait plus de mal que de bien à l'économie. Ce milliard qu'il enlève aux agriculteurs aurait permis, grâce à l'effet multiplicateur en question, d'injecter au maximum 7 milliards de dollars dans l'économie du pays. Ce programme, qui touche les agriculteurs et les fabricants d'outillage et de produits ferroviaires, diminue le produit national brut du pays dans une proportion qui se situe entre 1,5 et 3,5 milliards de dollars. Et cela à un moment où le gouvernement essaie de rétablir la croissance et de freiner la récession. Il retire de l'argent de l'économie en le prenant aux petits agriculteurs, qui sont le pivot de la croissance pour une grande partie de ce pays. Je rappelle à la Chambre que l'agriculture est le moteur de la croissance économique pour environ 30 p. 100 des travailleurs canadiens. Ces personnes sont démunies sans les agriculteurs.

Ce programme touche non seulement l'économie des Prairies, mais aussi l'ensemble de l'économie canadienne. Il touche l'économie des Maritimes et du Québec et la partie de l'économie qui fournit des biens et des services à l'agriculture comme le secteur de la fabrication de tracteurs. Presque toutes les usines de fabrication de tracteurs et de moissonneuses-batteuses qui restent au Canada, sont en difficulté. La dernière à avoir été mise en tutelle est la White Farm Equipment, de Brantford. Les problèmes de Massey Ferguson sont bien connus. Comment les sociétés mises en tutelle pourront-elles rétablir leur situation, même avec un bon financement et une bonne gestion, s'il n'y a plus de demande de tracteurs et de moissonneuses-batteuses à cause d'une réduction d'un milliard de dollars du revenu net des agriculteurs?

Les agriculteurs n'achètent pas toujours le matériel agricole grâce à des prêts bancaires. Les banques ne voient pas très bien comment elles pourront continuer à prêter de l'argent aux agriculteurs quand ceux-ci n'ont pas un revenu suffisant. Un grand désastre nous menace, à cause de l'augmentation de la dette agricole et du nombre croissant d'agriculteurs en faillite. Les banques voient d'un mauvais œil le renouvellement de prêts aux agriculteurs destinés uniquement à maintenir en vie leurs exploitations.

Bref, laissez-moi dire que les membres du gouvernement ont fait grand état du fait que, puisque cette politique remonte à 86 ans, elle doit être, à coup sûr, dépourvue de toute valeur. Je signale à ceux qui ont raisonné ainsi que, du seul fait qu'il s'agisse d'une politique de 86 ans, il ne faut pas en déduire que nous n'avons plus besoin de cette politique de transport pour assurer l'existence de ce pays.

Cette politique ne change en rien les distances en cause, parce que notre géographie n'a sûrement pas changé en 86 ans. Nos agriculteurs doivent encore franchir des distances plus grandes que dans n'importe quel pays pour expédier leurs produits par voie maritime. Cette politique ne s'attaque pas non plus aux problèmes de la concurrence sur le marché mondial où tous nos concurrents sont subventionnés directement par leur gouvernement.