

*Initiatives ministérielles*

adaptée aux réalités actuelles. Je trouve quelque peu décourageant que les libéraux ne proposent que des modifications mineures et qu'ils le fassent uniquement parce qu'ils y ont été forcés.

La LTGO a été adoptée en 1983, et tous admettent que les exigences du transport agricole ont changé depuis cette date. La productivité agricole est plus élevée. Les fermes sont plus grandes et les rendements des récoltes ont rapidement augmenté.

Les modifications mineures proposées au système de transport du grain dans ce projet de loi font abstraction du fait que les changements survenus depuis 1983 ont été conformes à la tendance amorcée avant l'adoption de la LTGO. Il est devenu évident que la communauté internationale considère le système de transport du grain actuel comme une subvention directe.

Le projet de loi C-57 modifie très peu la loi et se contente de garantir qu'elle soit conforme aux règles internationales en vigueur. Cependant, ces modifications mineures vont nous causer des problèmes pour deux raisons. D'abord, le fait est qu'à mesure que les règles du GATT entreront en vigueur, nous serons forcés de continuer de modifier notre système de transport.

Plutôt que de modifier le système de fond en comble pour préparer le secteur agricole canadien au XXI<sup>e</sup> siècle, les libéraux ont opté pour une série de modifications mineures tout en cherchant à préserver le plus possible l'ancien système.

La deuxième raison pour laquelle il ne convient pas d'apporter des modifications mineures à la LTGO, c'est que ces dernières vont donner lieu à des injustices et à des partis pris parmi les ports du pays qui manutentionnent le grain.

Le port Lakehead de Thunder Bay est favorisé par la réglementation sur les subventions par rapport aux autres grands terminaux à Vancouver, à Churchill et à Prince Rupert. Thunder Bay a toujours joui d'un traitement de faveur par rapport aux ports de l'Ouest, et la confirmation de ce traitement ne fera qu'accroître le ressentiment des agriculteurs envers le système.

Les législateurs ont toujours justifié ce favoritisme en affirmant qu'il coûtait moins cher d'expédier le grain vers l'est par Thunder Bay que de l'expédier par les ports de la côte ouest.

Cependant, selon une étude de l'Office national des transports réalisée en 1992, le coût moyen du transport du grain vers l'est est de 1,04 \$ la tonne. Il semble qu'en dépit de ce facteur le traitement de faveur soit maintenu. La Voie maritime du Saint-Laurent s'endette de plus en plus à cause de la hausse des coûts et de la diminution du trafic. Les composantes de l'industrie craignent que la modification du tarif du Nid-de-Corbeau n'entraîne la ruine de la Voie maritime.

Au lieu de procéder aux réformes requises pour venir en aide à la Voie maritime, qui est en difficulté, il semble que le gouvernement ait choisi de faire de la petite politique avec le système de transport agricole.

• (1145)

La présentation de ce projet de loi nous donne une excellente occasion de remanier complètement la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. La question du transport du grain a fait l'objet de je ne sais combien d'études. Il est clair que les agriculteurs réclament un bien meilleur système. Je suis conscient du fait que le gouvernement préfère des études à des mesures concrètes,

mais il y en a déjà tellement eu sur cette question qu'on ne peut s'imaginer qu'on pourrait en faire d'autres.

Je dois, en fait, remettre en question les motifs qui se cachent derrière la création d'un système à deux volets pour le transport du grain: l'un pour Thunder Bay et l'autre pour le reste du pays. En vertu des nouveaux règlements touchant les ports de Vancouver, Churchill et Prince Rupert, on plafonne maintenant les quantités de grain qui peuvent être visées par la subvention au titre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Plus précisément, ce plafond prend la forme suivante: premièrement, le volume des exportations subventionnées doit, en six ans, être réduit de 21 p. 100, par rapport aux niveaux de 1993; deuxièmement, il faut aussi réduire la somme totale consacrée aux subventions aux exportations de 36 p. 100 sur six ans, un minimum de 15 p. 100 étant prévu pour chaque produit; troisièmement, durant cette période de six ans, on doit diminuer de 20 p. 100 l'importance des programmes de soutien offerts au Canada.

Les programmes touchant le développement régional, la recherche, la protection de l'environnement et la protection du revenu agricole sont exemptés. En ce qui concerne l'accès aux marchés, toutes les barrières autres que les tarifs doivent être remplacées par des tarifs et réduites en moyenne de 36 p. 100 sur six ans.

Une fois le plafond dépassé, tous les coûts de la subvention au transport seront payés par l'expéditeur qui fera alors porter ce coût aux agriculteurs. Aucun de ces plafonds ne s'appliquera au grain passant par Thunder Bay. Très intéressant, n'est-ce pas! Cela va encourager les gens à fausser les règles du jeu sur le marché en expédiant, par exemple, leur grain jusqu'à Thunder Bay et en le ramenant ensuite vers l'Ouest, avant de l'exporter, pour qu'il puisse être admissible à la subvention au titre du transport du grain de l'Ouest.

Il n'est pas surprenant, dans ces circonstances, que nos concurrents aient des réserves au sujet de notre système. Il semble qu'on veuille subventionner la société Canada Steamship Lines et les autres compagnies de transport par bateau sur les Grands Lacs, dont certaines pourraient toucher les intérêts commerciaux du ministre des Finances.

Même si le fait de modifier l'application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest créera des problèmes administratifs, les règles communes qu'utilisent actuellement nos concurrents internationaux sont finalement à l'avantage des agriculteurs canadiens. Le respect de ces règles peut entraîner certains problèmes sur le plan administratif, mais il est tout à fait dans l'intérêt des agriculteurs. C'est évident.

Je le répète, les modifications que le gouvernement apporte sont généralement bonnes, mais il aurait été encore beaucoup plus profitable de procéder à une réforme complète du système de transport.

À l'heure actuelle, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit que la subvention du Nid-de-Corbeau doit être versée aux compagnies de chemin de fer. Dans les milieux agricoles, on se demande s'il ne serait pas souhaitable de payer le producteur pour l'aide au transport. Certains ont fait valoir qu'il serait beaucoup plus efficace et beaucoup plus valable de verser la subvention du Nid-de-Corbeau aux agriculteurs et de faire payer à ces producteurs le plein coût de l'expédition du produit à exporter.