

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

**M. Mitges:** Comme les chemins de fer recevront la subvention, les producteurs ne pourront en bénéficier qu'en expédiant leur grain par train. Les groupements de producteurs de blé des Prairies, au nombre de 150,000, possèdent la majorité des silos et sont en faveur de cette mesure dans leur propre intérêt financier. Ainsi, on empêche l'industrie du camionnage du Canada de transporter les récoltes des Prairies. Limiter ainsi le commerce est discriminatoire et contraire au système de la libre entreprise et je crois que si cette mesure était contestée devant les tribunaux, l'Association canadienne du camionnage obtiendrait gain de cause.

Si un agriculteur recevait la subvention, il pourrait très bien décider de vendre son grain aux producteurs de bétail locaux et utiliser les entreprises de camionnage pour le transport. Malheureusement, les producteurs de bétail du Québec ont été les premiers à s'opposer au versement direct des subventions aux agriculteurs, car ils craignent que les producteurs de bétail de l'Ouest puissent élever du bétail à bien meilleur marché qu'au Québec étant donné qu'ils paient le grain moins cher. Mais les producteurs de bétail de l'Ouest y voient une restructuration nécessaire de l'ensemble de l'économie des Prairies et il faut à tout prix encourager cette mesure. Mais le projet de loi fait l'inverse.

Le ministre a aussi décidé d'imposer un plafond de 31.1 millions de tonnes par année pour ce qui est de la quantité de grain donnant droit à une subvention . . .

**M. Pepin:** Ce sont les expéditeurs qui l'ont voulu.

**M. Mitges:** Vous l'avez accepté, Monsieur . . . Au-delà de cette quantité, monsieur le Président, le grain serait expédié moyennant plein tarif. C'est tout à faire absurde. Voilà que les agriculteurs seront pénalisés s'ils produisent davantage ou si de nouveaux records sont établis dans la production de grain. A mon avis, il est ridicule de punir les producteurs en raison de l'excellence de leur production.

Ce dont le ministre ne semble pas se rendre compte, monsieur le Président, c'est que l'agriculture est la principale industrie du Canada et il est bien pratique pour le gouvernement de l'oublier, même si près de 40 p. 100 de tous les emplois au Canada sont directement ou indirectement liés à l'agriculture.

Pour montrer jusqu'à quel point l'agriculture est peu prioritaire pour ce gouvernement, moins de 2 p. 100 du budget total est affecté à l'agriculture. Si Agriculture Canada avait accès au 1.4 milliard perdu par Canadair à cause de la négligence et de l'inefficacité de la direction, songez à ce que cet argent aurait fait pour tous les agriculteurs du Canada, les plus efficaces au monde.

Agriculture Canada, monsieur le Président, est l'un des ministères de ce gouvernement les mieux dirigés. En tant qu'ancien inspecteur vétérinaire du ministère et en tant que vétérinaire qui a exercé dans le privé pendant des années, j'ai toujours été en contact avec Agriculture Canada et je puis dire sincèrement que les contribuables canadiens en ont pour leur argent avec Agriculture Canada, mais je ne pourrais pas en dire autant de nombreux autres ministères de ce gouvernement. Toutefois, le bon sens d'Agriculture Canada contraste avec le projet de loi que nous débattons aujourd'hui, lequel est loin d'avoir du bon sens.

L'une des mesures incitatives du ministre pour encourager les agriculteurs à participer au changement du tarif du Corbeau a consisté à leur promettre des garanties quant au rendement des chemins de fer étant donné l'augmentation du tarif de transport applicable au grain. Le projet de loi C-155 montre que c'était de la frime. Il n'y aura aucune garantie semblable pendant les trois premières années. Les objectifs relatifs au rendement des chemins de fer n'auront pas de poids, car les sanctions prévues contre eux ne seront pas appliquées dans les faits. Autrement dit, monsieur le Président, les chemins de fer auront les coudées franches pendant trois ans.

**M. Pepin:** Nous pouvons retenir leur argent si leur rendement n'est pas satisfaisant.

**M. Mitges:** Bien que la loi stipule que le ministre peut retenir de l'argent aux chemins de fer si ceux-ci n'investissent pas suffisamment dans les usines de fabrication de rails et dans le matériel de transport du grain, rien ne les empêche de soutenir que l'argent reçu du gouvernement est insuffisant par rapport aux dépenses qui seraient nécessaires et de laisser le système ferroviaire se dégrader en attendant que le gouvernement adopte des mesures spéciales comme l'offre de wagons-trémies.

C'est pourquoi je dis qu'on ne garantit pas suffisamment aux producteurs qu'ils en auront pour leur argent en payant le taux de transport accru. Il est absolument essentiel que le gouvernement prenne des engagements plus fermes et donne de meilleures garanties.

Une autre disposition de ce projet de loi habilite la Commission canadienne des transports à contrôler les programmes d'investissement des chemins de fer et leurs efforts pour entretenir les lignes réservées au transport du grain. Cela ne nous rassure nullement, mes collègues et moi, quand on sait que le vérificateur général a, dans son rapport annuel de 1982, critiqué longuement le ministère des Transports et la CCT pour leur vérification financière et d'ingénierie du Programme de remise en état des rails.

**M. Pepin:** Nous avons, depuis, répondu à toutes les questions.

**M. Mitges:** Ce programme, entrepris en 1977, concernait la remise en état de quelque 5,675 milles de rails d'ici 1992, au coût de 1.6 milliard de dollars. Le vérificateur général a décelé de graves lacunes dans ce programme, par exemple en ce qui concerne les frais de construction demandés par les chemins de fer, les modes d'évaluation et la divulgation de renseignements sur les répercussions financières.

Le vérificateur général a aussi décelé des lacunes dans l'entretien des lignes et dans l'élaboration de normes et de devis de construction.

**M. Pepin:** Il n'est pas infallible.

**M. Mitges:** Rien ne garantit que cela ne se répétera pas. Le projet de loi C-155 a été mal rédigé, mal pensé, par des gens qui sont peut-être des théoriciens de génie mais qui n'ont pas d'expérience pratique et manquent totalement de bon sens. Je suggérerais au ministre de retourner au comité de rédaction et d'y rencontrer des gens qui ont aussi bien de l'expérience que du bon sens, afin d'obtenir un projet de loi sensé, que toutes les parties pourront approuver et avec lequel elles pourront vivre.