

*Initiatives ministérielles*

d'établir la politique agricole non seulement des États-Unis, mais de la Communauté économique européenne et de pays comme le Canada, l'Argentine, le Brésil et l'Australie.

Je ne peux m'empêcher de me demander si ce projet de loi est son oeuvre et s'il a réussi à convaincre le gouvernement canadien de réduire les budgets de ces programmes sans se soucier de ce qu'il adviendra de nos producteurs lorsqu'ils seront privés de subventions. Ces subventions leur ont permis de très bien soutenir la concurrence au fil des ans, en dépit du vaste territoire de notre pays. Grâce à elles, leurs produits ont pu être expédiés vers les ports de mer de la côte est comme de la côte ouest, et des Canadiens ont trouvé de l'emploi.

En ce qui a trait à la perte d'emplois, voici ceux dont l'existence dépend directement du programme, d'après le rapport de l'Office national des transports du Canada: 320 emplois dans le domaine du transport, 295 dans le domaine de la mouture dans l'ouest du Canada, 75 dans les ports de la baie Georgienne, 85 à Halifax et à Saint John ainsi que 402 dans la mouture dans le centre du pays. Bref, le sort de quelque 1 200 emplois dépend de cette mesure législative.

Les gens de la région de l'Atlantique sont aussi durement touchés par le recul de l'économie dans leur région et par l'effet désastreux de la fermeture d'usines de transformation du poisson. Il faudrait maintenir ce programme qui les a si bien servis et même l'améliorer afin que nos entreprises de mouture, nos minoteries et nos ports soient concurrentiels par rapport à ceux de nos voisins du Sud.

Le transport vers l'Est présente un avantage certain pour les producteurs de blé de l'Ontario, entre autres. Il leur permet d'étaler leurs ventes destinées à l'exportation sur les mois d'hiver. Ils appliquent pour ce faire, un système de prix commun; l'approvisionnement en grain des pays importateurs est constant et les producteurs bénéficient du meilleur rendement moyen.

Les pays importateurs mentionnés s'approvisionnent au Canada en blé de grande qualité, du blé de qualité pastière, et le transport vers l'Est permet à la Commission canadienne du blé de ne pas mettre immédiatement sur le marché une partie du volume total du grain venant de l'Ontario qui est destiné à l'exportation et d'en échelonner la vente sur l'année entière afin de constituer une couverture contre une chute éventuelle des prix.

• (1550)

Toutefois, le gouvernement n'est pas de cet avis. Il ne demande pas mieux que de vendre les céréales aux grandes multinationales céréalières, leur cédant ainsi le contrôle au moment de la moisson pour profiter ensuite de toute augmentation des prix. Généralement, avec le système actuel, si la Commission du blé juge le prix inacceptable, elle peut décider de ne pas écouler le stock et, au besoin, de l'acheminer finalement au tarif de l'Est quand le prix est plus avantageux. Et comme ce programme est subventionné, les producteurs de céréales de l'Ontario peuvent l'utiliser sans vraiment être pénalisés financièrement.

On dit que, vu les concepts économiques associés au programme du tarif de l'Est qui s'appliquent à tout le système de commercialisation, la Commission du blé de l'Ontario considère que ce programme lui est indispensable pour assurer son fonctionnement et veiller aux intérêts de toutes les facettes de l'industrie. La somme consacrée au programme de subventions en fait probablement le meilleur régime d'assurance, et le moins coûteux, dont dispose le système de commercialisation de l'Est, qui englobe non seulement la Commission du blé, mais aussi les silos, les minoteries et les ports dont j'ai déjà parlé.

On remarque déjà les conséquences qu'aura l'élimination de ce programme sur les silos de Bayport, dans la baie Georgienne. L'un d'eux devrait être démoli cette année à cause de la suppression de cette mesure législative. C'est un autre coup dur porté à l'économie de ces ports. J'hésite à dire, monsieur le Président: «Pardonnez-leur, Seigneur, car ils ne savent ce qu'ils font.»

Dans un document de travail, le ministère de l'Agriculture affirme que l'élimination de ce programme réduira également le revenu des producteurs de céréales de l'Ontario, d'environ 3,60 \$ la tonne. On y lit ensuite que, ajoutée au manque de moyens de transport et au peu de capacité d'entreposage, l'augmentation des frais se serait fait sentir davantage à l'échelle nationale.

On ne peut fermer les yeux sur cette attaque contre les Maritimes. Elle pourrait entraîner une nouvelle diminution du service ferroviaire, car si la Commission canadienne du blé et l'Office de commercialisation du blé de l'Ontario n'expédient plus le grain par chemin de fer, la viabilité de plusieurs lignes sera mise en question.

En 1988, selon l'Office national des transports, 722 000 tonnes de grain d'exportation et 222 322 tonnes de farine d'exportation ont circulé selon la structure des taux jusqu'à l'Est et au-delà. Les ports de l'Atlantique représentent 90 p. 100 du tonnage total. Si le programme prenait fin et que les élévateurs demeuraient opérationnels, les pertes s'élèveraient à 14 millions de dollars au