

Ajournement

La réforme de la LTGO aura des répercussions importantes sur notre système de manutention et de transport du grain. Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et celui des Transports, en consultation avec toutes les parties intéressées, ont élaboré des plans et des stratégies visant à aider les agriculteurs à faire la transition vers un nouvel environnement de marché.

Il faudra pour cela un nouveau cadre législatif et réglementaire qui contribuera à nous faire réaliser des gains d'efficacité. Par exemple, les dispositions de la Loi nationale sur les transports contribueront à encourager des services de transport du grain à des prix concurrentiels et des économies de coût pour les agriculteurs et les expéditeurs. Un système sera mis en place pour assurer la diffusion de l'information nécessaire, la surveillance et des processus de révision. Ces derniers serviront à suivre les revenus, les coûts et les gains d'efficacité du système et à assurer un partage approprié des avantages. Autrement dit, on a pris des dispositions afin de faire bénéficier les agriculteurs des économies résultant des gains d'efficacité.

• (1835)

Quant aux préoccupations du député touchant le paiement à titre gracieux que le gouvernement effectuera en vertu de la LTGO, il importe de noter que la subvention au transport avait une incidence sur la valeur des terres. Avec l'élimination de la subvention, le paiement remédie au changement subséquent de la valeur des terres.

Le paiement est en outre découpé, c'est-à-dire qu'il sera établi indépendamment du marché par rapport aux décisions que les agriculteurs prendront plus tard en matière de production et de commercialisation. Il sera également établi en conformité avec les obligations du Canada en matière de commerce international.

Il est important de noter que l'aide de l'État ne se limite pas à ce paiement. La Saskatchewan aura sa part d'un fonds d'adaptation de 300 millions de dollars.

[Français]

LA MIL DAVIE

M. Maurice Godin (Châteauguay, BQ): Madame la Présidente, mon intervention fait suite à la question que j'ai posée au premier ministre, le 8 décembre 1994, au sujet du contrat sans soumission accordé à la Saint John Shipbuilding au détriment du chantier maritime MIL Davie, qui avait pourtant soumissionné. La question était la suivante, et je cite:

Comment le premier ministre explique-t-il que malgré sa directive claire adressée au président du consortium, M. Ken Hull, Hibernia ait refusé de réparer l'injustice que lui-même a dénoncée?

La réponse du premier ministre a été, et je cite:

[...] Je pense que la compagnie n'aurait pas dû agir de cette façon. Je l'ai dit clairement, mais comme nous n'avons que 8,5 p. 100 des parts dans la compagnie, nous ne pouvons pas les forcer à changer leur décision. Je considère toutefois que c'est une mauvaise décision, aussi bien pour le chantier de Terre-Neuve que pour celui du Québec.

La réponse du premier ministre est incomplète. La soi-disant impuissance du gouvernement fédéral face au projet Hibernia, selon moi, est fautive. Il est vrai que le fédéral détient 8,5 p. 100

des parts dans le projet Hibernia pour 340 millions de dollars, mais il a oublié de nous dire que le fédéral a investi 400 millions de dollars supplémentaires, parce que Gulf ne voulait plus s'embarquer dans ce projet en 1992. Le fédéral absorbe pour près de 100 millions de dollars en dépassement de coûts. Le fédéral a versé 1 milliard de dollars en subventions et le fédéral a consenti 1,7 milliard de dollars en garantie de prêt. Le fédéral s'est engagé à payer la différence du coût de production entre le coût du marché et le coût de 25 \$ du baril de pétrole.

Alors, qu'on ne vienne pas nous dire que le fédéral n'est qu'un investisseur parmi tant d'autres. Il est le grand investisseur du projet, puisqu'il a fourni trois milliards sur six. Le premier ministre aurait dû mettre le poing sur la table et exiger l'application de sa directive au consortium. Hibernia, c'est l'image même du fédéralisme canadien. Les lobbyistes décident, le premier ministre exécute. Résultat, des politiques qui causent du gaspillage et un endettement de 500 milliards de dollars, des mégaprojets qui nous ruinent et qui ne seront jamais rentables.

Parmi les cinq modules commandés pour une valeur de 100 millions, il y en a eu deux fabriqués en Corée, deux en Italie et un à Terre-Neuve, suite à la construction d'un chantier maritime financé à 25 p. 100 par nos taxes. On nous a dit que l'étude affirmait récemment que le chantier maritime MIL Davie n'est pas rentable, mais qui a fait l'étude? La firme Earnst & Young, qui a contribué pour 116 452 \$ au Parti conservateur et au Parti libéral à la dernière élection et a reçu pour 2,4 millions de dollars en contrats fédéraux en 1993-1994. Est-ce que les Québécois peuvent se fier à une étude aussi partisane que celle-ci? Ce que je veux savoir, c'est si le premier ministre s'engage à demander au consortium d'octroyer des contrats pour la construction des pétroliers à venir à la MIL Davie, de la même façon qu'à la Saint John Shipbuilding, soit sans soumission?

[Traduction]

Mme Jean Augustine (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureuse de répondre à la question du député.

Le député n'était pas satisfait de la réponse que le premier ministre a donnée à sa question du 8 décembre 1994 à la Chambre. La question avait alors trait au processus que le consortium Hibernia a suivi, l'automne dernier, quand il a fallu supprimer certains travaux effectués sur des modules de forage et qui avaient été entrepris par le chantier Marystown, à Terre-Neuve, et que les travaux prenaient sérieusement du retard.

Pour éviter de compromettre l'échéancier de tout le projet, et s'exposer à de graves dépassements de coûts, la Société d'exploitation et de développement d'Hibernia ltée a décidé de confier les derniers travaux d'exécution de son contrat à un autre chantier naval, en donnant un préavis relativement court.

Le contrat a été confié à la Saint John Shipbuilding Limited, qui devait le mener à terme au Nouveau-Brunswick, sans que la MIL Davie ait l'occasion de faire une autre soumission pour le reste des travaux. Comme le député le sait, la MIL Davie avait donné suite au premier appel d'offres, mais le contrat avait été octroyé au chantier de Marystown.