

*Pouvoir d'emprunt—Loi*

emprunts. Quatre-vingts pour cent de cet argent provient de prêts consentis par de simples particuliers, des fonds de pension, des entreprises de courtage et des banques, qui achètent des obligations d'épargne du Canada et des bons du Trésor. Chaque année, une forte proportion des fonds que le gouvernement désire emprunter doit servir à réunir des fonds au moyen de bons du Trésor, d'obligations d'épargne du Canada et le reste, afin de rembourser les bons du Trésor, certificats de placement garanti et obligations d'épargne du Canada précédents. Nous continuons à tourner en rond.

Je suis tout à fait en faveur de payer nos dettes. Les économistes les plus conservateurs du pays nous disent qu'en réduisant le chômage à 6 ou 6.5 p. 100 et en faisant produire les entreprises manufacturières, nous pourrions rembourser le déficit actuel en trois ans. Cela peut se faire si le gouvernement prend l'initiative. Il faudrait consacrer un milliard de plus au logement. Dans toutes les villes du pays, il y a des listes d'attente longues comme le bras pour des places dans les établissements pour malades chroniques, dans les résidences pour personnes âgées et dans les hôpitaux.

Des dépenses accrues dans le secteur du logement se repercuteraient sur l'industrie forestière, sur les fabricants de rideaux, moquettes, articles de plomberie et d'installation électrique, et sur l'industrie du bâtiment. Elles auraient des répercussions sur l'économie toute entière. Cela inciterait les secteurs privé et coopératif à faire de même. Sans cet exemple, ils ne le feront pas. Ils ne l'ont jamais fait et ne le feront jamais.

Le déficit du gouvernement du Canada en dollars d'aujourd'hui était en 1933 deux fois plus élevé qu'il ne l'est maintenant. A la fin de la Seconde Guerre mondiale, le déficit en dollars d'aujourd'hui était trois fois plus élevé qu'il ne l'est maintenant. Il nous fallait rebâtir une économie civile après une économie de guerre. Nous avons mis les gens au travail et le déficit s'est trouvé complètement remboursé à la fin des années 50.

A l'étape de la deuxième lecture, j'ai pressé le gouvernement d'emprunter un milliard de plus pour le logement destiné aux personnes âgées et aux familles à faibles revenus, pour le logement public, coopératif et privé, et pour accroître le nombre de places dans les hôpitaux et établissements pour malades chroniques. J'exhorte le gouvernement à emprunter au moins 200 ou 300 millions de dollars cette année, afin de donner du travail à un quart de million de nos jeunes au cours des cinq prochaines années pour assainir notre air et nos eaux. Nous n'avons pas le droit de laisser un tel fouillis aux générations futures. Pour qui nous prenons-nous? Nous administrons l'air, les eaux et l'environnement pour nos enfants et nos petits-enfants.

Je considère ces emprunts comme un déficit constructif, une dette qui se liquide d'elle-même, bien plus intéressante que la dette que nous ne cessons de traîner comme un poids mort. Nous pouvons emprunter de l'argent pour les avions de chasse, mais nous avons apparemment de la difficulté à en emprunter pour des denrées alimentaires. Je ne dis pas qu'il faille supprimer la défense, mais nous empruntons de l'argent pour acheter des avions de chasse qui ne nous servent à rien. Il faudrait acheter pour nos Forces armées des avions qui peuvent servir de moyen de transport au lieu d'acheter des appareils de combat. Mais c'est là un tout autre argument.

Tout est une question de priorité. La production de denrées alimentaires devrait avoir autant d'importance voire plus que les emprunts pour les avions de chasse. Je cite cet exemple parce que le ministre d'État chargé de la Défense (M. Andre) est là. Si j'avais eu un autre ministre sous les yeux, j'aurais peut-être choisi un autre exemple. Les emprunts des pouvoirs publics, à quelque échelon que ce soit, sont une question de priorité.

Cela m'amène à parler des denrées alimentaires. Depuis quelques jours, nous entendons beaucoup parler de ce qui se passe sur le marché international du grain. Le premier ministre (M. Mulroney) et le ministre de l'Agriculture (M. Wise) ont dit aux céréaliers de toutes les provinces qu'ils doivent non seulement se mesurer à la concurrence sur le marché intérieur libre en essayant de pratiquer de bas prix mais qu'ils doivent aussi faire concurrence au Trésor américain et à celui de la Communauté économique européenne.

J'ai écouté les réponses du ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé; il a dit que l'on avait consacré directement et indirectement 1.47 milliard à l'agriculture. C'est vrai, mais tous ces paiements acquittent des obligations antérieures. Les céréaliculteurs ne sont pas les seuls à bénéficier des sommes qui sont versées aux sociétés ferroviaires en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Ces paiements profitent à tous les producteurs et fabricants qui expédient des marchandises par chemin de fer, de Winnipeg vers la côte ouest. Il est injuste envers les agriculteurs des Prairies de parler d'un paiement aux producteurs de grain de l'Ouest quand l'amélioration des infrastructures du système ferroviaire dans l'ouest du Canada sert les intérêts de tous les expéditeurs et destinataires.

• (1440)

Pourtant, c'est toujours le producteur de grain qu'on pointe du doigt. Le gouvernement a l'effronterie d'ajouter cette subvention de 650 millions de dollars à ce qu'il dit verser aux cultivateurs. Même si, à compter de demain, nous ne produisons pas un seul boisseau de grain, il faudrait quand même réparer ces lignes ferroviaires pour transporter toutes les autres marchandises. Le grain ne représente que 14 p. 100 de la capacité des grandes lignes vers Vancouver, par Calgary et Winnipeg. On s'en prend quand même toujours aux cultivateurs. On attire l'attention sur le fait qu'ils reçoivent 650 millions pour transporter leur grain. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest est mal nommée. Il faudrait l'appeler plutôt la Loi sur le transport dans l'Ouest, parce qu'elle ne vise pas seulement le grain mais tous les autres produits. Cette appellation témoigne du fait que les deux chemins de fer, le public et le privé, ne peuvent pas, séparément ou ensemble, trouver suffisamment de capitaux pour améliorer et moderniser leurs installations. Ils ont besoin de l'aide financière de l'État. Cela ne fait aucun doute. Quel que soit le parti au pouvoir, c'est une chose inévitable. Je trouve extrêmement injuste que le gouvernement considère qu'il s'agit d'une subvention aux céréaliculteurs alors que cela vise à améliorer le réseau de transport ferroviaire de l'Ouest pour tous ceux qui expédient, reçoivent et produisent des marchandises.

Il faudrait également ajouter à ce pouvoir d'emprunt une dette de un milliard qui se résorberait automatiquement. Cet