

Initiatives ministérielles

Aux termes de ce projet de loi, qui entrera en vigueur le 1^{er} août si la Chambre l'adopte avant la fin de la session, le gouvernement fédéral modifiera la façon dont sont payés les coûts du transport du grain vers l'est. Cela signifie que, d'ici trois ans, les agriculteurs de l'est des Prairies qui utilisent la voie maritime du Saint-Laurent pour expédier leur grain devront payer les coûts intégraux du transport, ou presque.

Par le passé, tous les agriculteurs des Prairies partageaient, au moyen de la mise en commun, les coûts d'expédition du grain relevant de la Commission canadienne du blé. Ainsi, le coût supplémentaire d'expédition par la voie maritime, qui s'élève en moyenne à 22 \$ la tonne, a été mis en commun, de sorte que non seulement les agriculteurs qui acheminent leur grain de Thunder Bay à la voie maritime du Saint-Laurent payent les coûts supplémentaires, mais aussi tous les agriculteurs de la région désignée qui expédient leur grain à la commission du blé.

Cela signifie que tous les agriculteurs, notamment ceux de l'ouest de la Saskatchewan et de l'Alberta, touchent moins d'argent pour leur blé et leur orge qu'ils le devraient. Ceux de l'est de la Saskatchewan et du Manitoba en touchent plus qu'ils le devraient. On a donc mis en commun les frais de transport, de façon que la retenue pour les frais de transport soit la même pour tous les agriculteurs. La manière dont cela se fait me préoccupe à bien des égards. Je reviendrai sur certaines de ces préoccupations.

Au départ, le gouvernement devait changer les points de mise en commun dans l'Est l'an prochain. Cependant, du moins d'après le ministre, plusieurs groupes d'agriculteurs du Manitoba lui ont demandé de procéder au changement dès le début de la campagne agricole de cette année, soit le 1^{er} août.

Le ministre soutient que les groupes qui ont préconisé ce changement lui ont déclaré que c'était nécessaire pour garantir une plus grande certitude dans le système. En d'autres termes, ils veulent savoir ce qui va se passer et veulent le savoir maintenant. Ils veulent savoir combien cela va leur coûter de plus. C'est ce qu'ont dit les agriculteurs manitobains qui vont devoir payer plus cher. C'est de cette façon que le ministre de l'Agriculture a expliqué qu'il fallait appliquer le changement pour la campagne agricole qui commence le 1^{er} août qui vient, plutôt que l'an prochain.

Je félicite le ministre de chercher à ajouter ainsi un peu de certitude au système de mise en commun de la Commission canadienne du blé. Malheureusement, il n'y aura pas une telle certitude lorsque les modifications seront apportées à la LTGO, en ce qui concerne le transport du grain par rail. En effet, l'incertitude régnera jusqu'en 1999, année où les plafonds des tarifs ferroviaires pourront être abolis. Comme la décision ne sera pas prise avant l'année qui précédera cette mesure, il y règne beaucoup d'incertitude. J'invite le ministre à se préoccuper autant de l'incertitude provoquée par ces modifications, prévues dans le budget, qu'il s'inquiète du changement concernant la mise en commun aux fins du transport de la Commission canadienne du blé.

Il faut une certaine cohérence. Il faut que le ministre prenne des décisions qui confèrent plus de certitude dans l'industrie agricole. Je le félicite parce qu'il le fait au moins à un égard.

● (1240)

En guise d'aide transitoire, un fonds de 300 millions de dollars a été établi par suite du budget. Ce fonds devait aider divers secteurs agricoles à composer avec le changement apporté aux taux de transport.

Aucune disposition du projet de loi ne traite de cette question, mais, au cours de discussions, des représentants du ministère ont déclaré que sur les 300 millions de dollars, environ 100 millions seraient versés aux agriculteurs du Manitoba et de l'est de la Saskatchewan sur une période de trois ans, pour les aider à faire face à la hausse des frais de transport. Cette mesure est raisonnable puisque cette hausse alourdira encore le fardeau des agriculteurs manitobains, qui, comme tous les agriculteurs de l'Ouest, doivent assumer les coûts entiers du transport par suite du budget.

Tous les agriculteurs de l'Ouest paieront donc le coût intégral du transport à compter du 1^{er} août. À la suite de ce changement, les agriculteurs manitobains paieront un coût additionnel d'environ 6 \$ la tonne. Il leur serait extrêmement difficile d'absorber ce coût à partir du 1^{er} août prochain. Il est donc raisonnable de leur verser de l'argent pour s'y adapter. Certains de mes collègues exprimeront leur crainte qu'il ne reste pas suffisamment d'argent dans ce fonds pour aider les expéditeurs de luzerne et de fléole des prés à faire face aux changements radicaux qui se produisent dans leur secteur.

Je viens de parler de ce qui se trouve dans le projet de loi. Je voudrais maintenant parler de ce qui ne s'y trouve pas, dans la mesure où cela a une incidence sur la réalisation des objectifs que le gouvernement s'est fixé avec l'adoption du projet de loi.

Tant que la Commission canadienne du blé existera et qu'elle appliquera un système d'établissement d'un prix commun, il sera nécessaire d'avoir un barème de mise en commun des coûts de transport. C'est nécessaire pour que le système fonctionne.

La mesure à l'étude contient très peu de détails sur la nature exacte du nouveau système de mise en commun des coûts de transport. Par exemple, on a donné très peu d'information sur la décision concernant les zones d'approvisionnement, c'est-à-dire de plus petites zones de mise en commun à l'intérieur de ces zones d'approvisionnement, et en quoi elles consisteraient. On a émis certaines propositions, mais elles n'ont rien de certain. Nous ne savons pas en quoi consisteront ces zones d'approvisionnement, au juste.

Si le gouvernement décide de mettre en oeuvre la recommandation du Bureau national des grains touchant les zones d'approvisionnement, il y aura quatre de ces zones pour le blé: la côte ouest, la côte est, Churchill et les États-Unis. Il continuera d'y avoir mise en commun des coûts de transport à l'intérieur de ces zones. Je voudrais savoir pourquoi nous ne passons pas à un système qui tienne parfaitement compte des lois du marché et des coûts pour les agriculteurs. Pourquoi nous contentons-nous de