

Transport du grain de l'Ouest—Loi

une position inhabituelle. Ils ont dit qu'ils couleraient le projet de loi et feraient tout en leur pouvoir pour bloquer les travaux de la Chambre. Soudainement cet honorable député s'est levé et dans un de ses discours les plus remarquables et les plus inhabituels, il a déclaré: «Monsieur le Président, nous voulons maintenant que cette question soit étudiée en Comité». On ne peut que s'interroger sur la cohérence de la ligne de conduite adoptée par ce parti. Sait-il vraiment où il va? S'achemine-t-il en fait vers une seule chose, soit une réduction des 16 p. 100 qu'il a obtenus lors des derniers sondages?

Je rappelle à la Chambre que nous connaissons mieux maintenant l'attitude du gouvernement à l'égard de cette très importante question. L'honorable député de Rosemont (M. Lachance) s'est levé hier et une fois de plus, sur les directives des dirigeants de son parti, il a proposé que la question soit maintenant mise aux voix. C'était une autre indication que son parti voulait mettre un terme aux délibérations de la Chambre des communes sur une question au sujet de laquelle tous ceux qui se sont prononcés ont souligné qu'il s'agissait de la Grande Charte de l'Ouest du Canada.

Il a par ailleurs été question d'une attribution de temps ou de clôture. Le ministre tenait des négociations secrètes au sujet d'une question qui est importante pour tout le Canada mais plus particulièrement pour l'Ouest du pays. Il a poursuivi ces négociations secrètes avec certains groupes, dont il est ressorti pour présenter à la population du Canada et à la Chambre des communes la proposition «Pepin» et le projet de loi que nous étudions à l'heure actuelle. Depuis que ce projet de loi nous a été imposé, on nous a menacé, de mettre fin au débat et de le limiter. Qui plus est, et cela m'inquiète encore davantage personnellement, c'est que cette attitude constitue pour nous tous ici à la Chambre des communes une indication de ce qui se produira lorsque le projet de loi sera confié au comité.

• (1130)

Ni le ministre ni le gouvernement ne se sont engagés à donner aux membres du Comité de la Chambre des communes l'occasion de voyager gratuitement d'un bout à l'autre du Canada, comme ils l'ont fait pour la législation sur la stabilisation du prix des céréales dans l'Ouest, afin de donner aux représentants de groupes fort divers l'occasion de présenter leurs doléances à un comité parlementaire. Nous n'avons eu aucun engagement de leur part. Le seul indice que nous avons eu c'est que le gouvernement est déterminé à adopter cette législation coûte que coûte, à imposer la clôture au stade de l'étude en comité et à adopter le projet de loi durant les mois d'été, sans avoir donné à quiconque l'occasion ou le temps de l'étudier ou, le cas échéant de modifier cette loi pleine d'imperfections.

Très sérieusement, je dis au ministre que s'il désire vraiment que cette question soit discutée de façon équitable et raisonnable, il doit commencer par déclarer sans ambages que le Comité qui étudiera cette matière, si nous atteignons ce stade-là, aura toute liberté de recueillir les sollicitations de groupements d'intérêts légitimes dans tous le pays, et que nous disposerons d'une période de temps raisonnable pour le déroulement de nos délibérations.

Ma dernière participation à ce débat remonte au 16 mai. Le ministre n'avait pas encore présenté ses amendements. Nous

avons alors une vague promesse de sa part au sujet de l'établissement d'un filet de sécurité. Nous savons maintenant que les taux de transport varieront en fonction du prix moyen pondéré des six principaux grains. Sa deuxième modification ajoutait des variétés de grain et des produits à la liste des grains et produits pouvant être expédiés au taux statutaire. Certains autres grains auraient dû être inclus et il semble qu'il faudra forcer la main du gouvernement pour qu'il incorpore dans son projet une liste adéquate des grains pouvant bénéficier de ce taux.

D'une certaine façon ces amendements sont le signe que le gouvernement est très lent à percevoir l'impact que cette loi aura sur l'Ouest du Canada, notamment sur les producteurs, d'autant qu'ils ne répondent vraiment pas de façon satisfaisante aux besoins de ces producteurs. Il importe que le taux dépende du prix du grain. Les agriculteurs sont, à l'heure actuelle, dans l'impossibilité de contribuer davantage pour le transport du grain.

Ce filet de sécurité est fixé à 10 p. 100 du prix moyen pondéré, ce qui signifie qu'en 1990-1991, les agriculteurs paieront la même chose qu'ils payaient en vertu de la proposition antérieure. Bien que théoriquement il puisse sembler logique de rattacher le taux au prix du grain, cette proposition vide copieusement les poches des agriculteurs de l'Ouest. Elle n'est rien d'autre qu'une imposture inacceptable.

A mon avis, nous devons encore nous demander s'il est vraiment souhaitable de jouer avec l'accord du Nid-de-Corbeau en pleine recession. Le leader du Nouveau parti démocratique et d'autres députés ayant pris part à ce débat, notamment mon collègue le député de Végréville (M. Mazankowski), ont fait allusion à une subvention. Le gouvernement n'a vraiment pas exploré cette possibilité à fond.

En Argentine, comme on l'a souligné, l'Office national des grains transporte le grain gratuitement par rail depuis les entrepôts jusqu'aux ports. En Australie, les agriculteurs paient moins de 50 p. 100 du coût du transport de leur grain. Et un des exemples que le leader du Nouveau parti démocratique a oublié de rappeler est celui de la Communauté économique européenne qui verse une subvention directe minimale de \$2.53 le boisseau.

Aux États-Unis les producteurs de blé reçoivent une subvention de \$13.81 la tonne. Et les Américains subventionnent le transport du grain de plusieurs autres façons. Ce sont par exemple des ingénieurs de l'armée qui entretiennent le système de canaux servant au transport du grain destiné à l'exportation. Les producteurs de grain américains reçoivent de l'aide de diverses autres façons indirectes.

Alors même que les subventions sont la question à l'ordre du jour pour tous nos principaux concurrents, nous, au Canada, nous ramons contre le courant. Nous disons à nos agriculteurs qu'ils doivent supporter le gros du coût du transport de leur grain. Cela les rendra non compétitifs sur les marchés mondiaux; ils seront d'emblée perdants. Voilà le message du ministre aux producteurs de grain de l'Ouest. En Saskatchewan, 85 p. 100 des producteurs sont opposés à la proposition du ministre. Et cette statistique est toute fraîche. Or, il ne semble pas encore comprendre ce qu'il est en train de faire à la province de la Saskatchewan avec sa proposition.