

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

auront un manque à gagner de 50 p. 100. On parle de rationaliser, bien sûr. Dans ces conditions, seules les grosses exploitations pourront survivre. Mais à quel prix? Au prix du dépeuplement de l'Ouest. Cette conséquence est purement inacceptable. Comme me le disait l'autre jour un agriculteur: «S'ils nous forcent à quitter la terre, où vont-ils nous mettre?» Où, en effet, je me le demande.

Le ministre a parlé de nous donner un filet de sécurité de 10 p. 100—ou a-t-il dit 12 p. 100?—sur le prix à l'exportation. Les nouveaux frais de transport seront alignés sur le prix du grain. Monsieur le ministre, cela fait encore cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau d'ici à 1990. Les économistes et les avocats du ministre s'en sont peut-être donné à cœur joie en mettant cette proposition au point, mais ils ont fait peu de cas de ce qu'il en coûtera aux Canadiens de l'Ouest sur le plan économique et social.

Je m'inquiète aussi d'un autre aspect du programme, soit l'imposition de taux variables dans le calcul du tarif. Cette disposition se justifie probablement du point de vue économique. Les frais sont moins élevés sur les voies principales, le volume des céréales à transporter est sans doute plus considérable, de sorte qu'il faut accorder une remise en raison des économies d'échelle.

Cependant, ceux qui vivent à proximité des embranchements et qui veulent profiter de la remise devront expédier leur grain par camion sur de longues distances pour atteindre la voie principale. Ce ne sont pas tous les agriculteurs qui pourront se le permettre, tout simplement à cause du coût exorbitant. Seuls les gros exploitants sauront en tirer profit. Si le petit exploitant et trois ou quatre grosses entreprises agricoles de la région n'acheminent plus de grain vers l'élevateur local, celui-ci devient de moins en moins rentable. S'il ferme ses portes, un grand nombre de petites exploitations devront cesser leurs activités, simplement parce qu'il reviendra beaucoup trop cher de transporter le grain jusqu'à l'élevateur le plus proche.

Qui rachète les petites exploitations? Les grosses. Qu'advient-il de la localité? Les familles l'abandonnent l'une après l'autre. Elle perd son magasin local, son école et son hôpital. Quand les régions rurales se dépeuplent, les villes et les centres de service en subissent les conséquences. Voilà pourquoi Regina, Saskatoon, Prince-Alberta et Moose Jaw expriment de vives inquiétudes. Ce programme a des répercussions sur toute la Saskatchewan et pas seulement sur les régions rurales.

Ce n'est pas comme si les agriculteurs de l'Ouest obtenaient des faveurs que les autres pays refusent à leurs exploitants agricoles. On a déjà mentionné au cours du débat que l'Argentine, l'Australie, la CEE et les États-Unis leur accordent des subventions importantes, tant pour le transport que sous d'autres formes, pour leur permettre de soutenir la concurrence sur le marché international. Cela fera du tort aux agriculteurs canadiens et à toute notre économie. Cette dernière bénéficie énormément de la production céréalière, et pourtant, le gouvernement veut se décharger entièrement sur les agriculteurs du soin de transporter le grain. Cette situation a ceci d'ironique que le pays possédant le plus d'obstacles naturels au transport du grain semble le moins désireux d'aider ses agriculteurs à acheminer ce grain vers les marchés d'exportation.

Bien d'autres critiques pourraient être formulées à l'endroit de cette mesure. On peut se demander pourquoi elle fixe une

limite de 31.3 millions de tonnes métriques. Pourquoi dissuader ainsi nos agriculteurs de produire? Ce taux pondéré semble plutôt étrange de la part d'un gouvernement tellement déterminé à rationaliser le système de transport.

Nous pouvons dire la même chose de la subvention du gouvernement fédéral. La subvention de 651 millions ne sera pas augmentée à moins que le taux d'inflation annuel ne dépasse 6 p. 100. Alors que l'agriculteur devra faire face à des hausses de tarif continuelles, le gouvernement fédéral s'est bien protégé contre l'accroissement des frais.

Cette mesure est inutilement complexe. Quand l'idée a été lancée, je me suis empressé de dire, ici même, que c'était un véritable cauchemar bureaucratique. Le projet de loi à l'étude nous le confirme. L'agriculteur moyen ou son avocat seront pratiquement incapables de calculer un taux précis ni de comprendre la formule utilisée dans ce projet de loi. Certains se sont demandé pourquoi il avait fallu 90 ans pour modifier le tarif du Corbeau. Il a fallu 90 ans rien que pour mettre au point cette formule. Les comptables et les avocats du ministre croient peut-être rationaliser le système de transport du grain, mais ils pourraient difficilement faire mieux que la formule actuelle, car tous les usagers de ce système comprennent facilement ce que l'on entend par ½c. la tonne-mille.

Je doute qu'on ait raison d'enlever aux agriculteurs la protection que leur apporte un tarif statutaire, étant donné que les principaux pays céréaliers du monde occidental subventionnent énormément leurs producteurs. Si ce tarif ne représentait qu'une hausse de frais minime pour la plupart des agriculteurs et s'il était fixe, de nombreux groupements pourraient le juger acceptable. Néanmoins, il est entièrement flottant et il risque de dévorer entièrement les bénéfices des producteurs.

Le ministre insiste beaucoup sur le fait qu'avec le tarif du Corbeau, il coûte moins cher d'expédier un boisseau de grain que de poster une lettre. Je lui répondrai que ce n'est pas tout le monde qui expédie entre 10,000 et 40,000 lettres par an, surtout chez les agriculteurs. Si un exploitant agricole cultive 1,000 acres au rendement moyen de 30 boisseaux à l'acre et s'il expédie ce grain à partir du centre de la Saskatchewan, sa facture annuelle de transport s'élèvera à \$4,800. Néanmoins, si cet agriculteur expédie la même quantité de grain au cours de l'année-récolte 1990-1991, sa facture pourrait atteindre près de \$24,800. Vous pourriez acheter beaucoup de timbres avec cet argent-là. Lorsqu'une des dépenses d'un producteur augmente de plus de cinq fois en moins de dix ans, sa marge bénéficiaire peut fluctuer énormément, surtout si ce n'est pas lui qui fixe le prix du produit qu'il vend.

À l'heure actuelle, la mesure ne vise pas toutes les céréales de l'Ouest, les graines oléagineuses et leurs produits. Nous avons tous hâte de voir quel genre d'amendements le ministre voudra présenter quand la mesure sera renvoyée au comité. Le projet de loi ne tient pas compte non plus du désir des éleveurs d'être visés par toute mesure tendant à instaurer un mode de transport plus équitable pour les produits agricoles. Il faudrait y songer, même si je ne suis pas d'accord qu'on fasse un trou pour en boucher un autre.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre s'inquiètent beaucoup des garanties de service, des méthodes de divulgation des frais et du mécanisme de contrôle. Comme il a toujours été difficile de savoir exactement combien d'argent le transport des céréales faisait perdre aux chemins de fer, en bonne partie parce qu'ils n'acceptent pas facilement qu'on examine leurs