

J'espère que ces précisions pourront être apportées avant le vote du 20 mai et que le gouvernement fédéral expliquera son programme de réforme beaucoup plus clairement qu'il ne l'a fait dans le discours du trône ou dans le discours du premier ministre lui-même. Il le faut si le gouvernement veut convaincre les fédéralistes du Québec dont certains, à ce qu'on m'a dit, militent perversement dans le clan du «oui». Il faut absolument suivre cette voie si nous voulons ranimer le courage des patriotes dans tout le pays.

Mais l'action n'est pas confinée au Québec. Le discours du premier ministre comporte d'autres éléments et par le biais de mesures récentes, le gouvernement lui-même a suscité des préoccupations et des inquiétudes au sujet d'autres problèmes découlant de l'aliénation régionale. On dirait parfois que ce gouvernement est ensorcelé, qu'il a un instinct pervers à prouver qu'il ne connaît rien de l'aliénation régionale, surtout dans l'Ouest, ou en tout cas, s'il en connaît quelque chose, qu'il est si sûr de son droit qu'il peut faire ce qui lui chante.

Prenons l'exemple du blé. Le blé demeure le produit essentiel de l'agriculture et de l'économie de l'Ouest du Canada. Il y a bon espoir d'accroître grandement nos revenus d'exportation; en fait les possibilités commerciales sont considérables. Toutefois, nous avons un problème, car notre réseau de transport n'arrive pas à acheminer le grain aux marchés. Une réunion a eu lieu à Winnipeg en janvier 1979 afin de discuter des façons de régler ce problème. Je ne suis pas certain que le ministre actuel y ait assisté, mais Otto Lang était bien là, de même que des représentants des provinces de l'Ouest, des producteurs du grain, des agriculteurs, et pour finir, j'y étais moi aussi.

On a reconnu lors de cette réunion que l'insuffisance des terminaux à grain de la côte du Pacifique était l'une des principales entraves au bon acheminement du grain. Toutes les personnes présentes ont convenu que le remède était de faire construire davantage de terminaux de plus grande capacité à Prince-Rupert. On a donc mis sur pied une entreprise coopérative. Un consortium privé a pris l'initiative. La province de l'Alberta s'est engagée à verser des millions de dollars de capitaux d'appoint. Le gouvernement fédéral a fourni une subvention de 42.5 millions de dollars pour servir de catalyseur et aider à améliorer la situation. La société Chrysler Canada ne dirait même pas merci, mais dans l'Ouest on trouvait que c'était beaucoup. C'était un heureux changement, qui ouvrait la voie à un fédéralisme de collaboration. La somme de 42.5 millions fut approuvée par le Conseil du Trésor, puis promulguée par décret du conseil, et après les élections, l'un des premiers actes du nouveau ministre des Transports fut de mettre en doute la nécessité de subventionner ce projet, voire même de s'y opposer catégoriquement.

Le président du consortium a dit que le ministre ne lui en avait jamais parlé, et pourtant cela va à l'encontre de l'esprit et de la lettre d'un memorandum d'accord signé en juillet 1979. J'espère de tout cœur que le ministre des Transports va dire sans équivoque qu'il n'a pas l'intention d'abandonner cette proposition et que l'accord sera honoré.

Certains diront peut-être que 42.5 millions de dollars ne représentent pas une si grosse affaire. Cela peut sembler insignifiant à certains, mais je suis loin de trouver cela insignifiant. Ce n'est pas une somme considérable, mais c'est un coup dur contre les intérêts de l'Ouest et après les déceptions

répétées que l'actuelle équipe gouvernementale a causées aux Canadiens de l'Ouest au cours des années, on devine pourquoi ils ne votent pas pour les libéraux, pourquoi il se sentent délaissés et exclus du cercle privilégié.

Considérons l'implication du principe de force majeure en ce qui concerne la politique du prix du pétrole extrait des sables bitumineux. Nous savons ce que sont les sables bitumineux parce que le sénateur Hays nous a rendu hier le grand service d'en faire circuler un échantillon. J'attire votre attention sur le beau passage du discours du trône où il est question de la nécessité de trouver autant de pétrole canadien que nous le pouvons. Nous en avons trouvé. Il se trouve dans les sables bitumineux, mais le problème, c'est de l'en extraire. Des efforts considérables ont été faits à cette fin, en coopération avec le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Alberta et les exploitants privés. Nous avons vu les fruits de ces efforts quand du pétrole des sables bitumineux a été mis en marché.

Le point central du programme étant la promesse du gouvernement fédéral en matière de prix. Le gouvernement fédéral donnerait aux producteurs des sables bitumineux le prix mondial. Ce ne sont pas les progressistes conservateurs qui avaient pris cet engagement. Je dois dire franchement que c'était un accord libéral. L'accord sur les prix a été décrit comme la clef du succès. Certes, les prix mondiaux ont augmenté, et beaucoup plus que prévu—on ne peut pas le nier mais les coûts de transformation des sables bitumineux ont également augmenté. Les pertes d'exploitation de la société Syncrude—je dis bien ses pertes d'exploitation—se sont élevées à 50 millions de dollars en 1979. Il paraît que rien ne permet de prévoir que la politique actuelle, c'est-à-dire celle du prix mondial, garantira une certaine rentabilité et une certaine stabilité à l'entreprise. J'ajoute que le jour où les opérations s'avèreront rentables et stables et où les compagnies auront des profits trop élevés, on pourrait toujours réduire les profits exorbitants par le biais de la fiscalité.

A peine le gouvernement fédéral a-t-il décidé arbitrairement de changer son fusil d'épaule et de remplacer le prix mondial donné pour le pétrole extrait des sables bitumineux par un prix inconnu pour le moment, mais qui sera de toute évidence nettement inférieur au prix mondial, qu'un autre élément entre en jeu. Petro-Canada a annoncé un coup: il a promis d'acheter de 50,000 à 100,000 barils de pétrole par jour à la république du Mexique.

Le pétrole mexicain se distingue par son prix élevé. A vrai dire, il est plus coûteux que le pétrole acheté en concluant des contrats à longue échéance avec d'autres pays. Il est même plus cher que le pétrole des pays de l'OPEP. Les prix mexicains affichés sont plus élevés que ceux de l'OPEP pour un produit comparable; par ailleurs, il y a le problème de l'acheminement à résoudre.

● (1510)

Nous nous retrouvons donc dans la situation insolite où il répugne tout à fait de payer le cours mondial aux producteurs canadiens en dollars canadiens et d'encourager la production canadienne, surtout dans les sables bitumineux, qui est un de nos grands espoirs pour notre autosuffisance en pétrole, mais où il est tout à fait convenable de payer des prix encore plus élevés que ceux de l'OPEP pour le pétrole étranger du Mexique, chose qui n'ajoute rien aux réserves canadiennes, qui