

### *Arrangements fiscaux fédéraux-provinciaux*

Je pourrais aussi mentionner l'augmentation considérable du taux des paiements anticipés en espèces qui sont disponibles et des possibilités plus souples et plus vastes de remboursement pour les producteurs. Je pourrais mentionner la meilleure synchronisation des paiements finals de la Commission canadienne du blé et des chèques de rajustement; l'entrée en vigueur de l'option de billets d'achat différé au comptant pour les livraisons de grain; le fait que l'on offre chaque année aux fermiers, régulièrement et bien avant les semailles, les meilleurs renseignements disponibles en matière de production et de commercialisation.

On s'est efforcé, avec succès en général, de corriger les injustices de notre système de commercialisation domestique des grains de provende, afin d'assurer la liberté de choix aux fermiers et de permettre l'épanouissement de nos possibilités naturelles de production. Nous avons vu l'établissement d'un syndicat distinct de commercialisation de l'orge de maltage pour la campagne agricole de 1975-1976; un nouveau système de contingentement; le système de transport par bloc; et l'élection par les producteurs du comité consultatif de la Commission canadienne du blé, maintenant consacrée dans la loi sur la Commission canadienne du blé.

On a effectué un sondage parmi les producteurs de colza au sujet de la méthode de commercialisation qu'ils privilégient et la Chambre est maintenant saisie d'un projet de loi en vue de faciliter la mise en commun volontaire des recettes de la vente de colza afin d'assurer une plus grande souplesse et une liberté de choix.

Il y a eu l'achat de 6,000 wagons-trémies pour le transport du grain, plus une commande d'au moins 2,000 wagons supplémentaires afin d'accélérer le transport des grains des Prairies vers les points d'exportation. On a mis en vigueur un programme de réparation des wagons couverts; il y a eu le rapport Mants sur les procédés d'allocation des wagons couverts, la nomination de coordonnateurs portuaires pour Thunder Bay et Vancouver et, récemment, le rapport de la Commission Snavely qui fait autorité sur le coût du transport ferroviaire des grains, et celui que soumettra bientôt la Commission Hall sur la manutention et le transport des grains. Ce rapport est en fin de rédaction après des mois d'audiences publiques et de délibérations posées qui ont établi une base solide de crédibilité et de confiance pour les travaux de la Commission.

J'aimerais mentionner en outre qu'après six ans de travail consciencieux et engagé, nous avons mis en œuvre le programme de stabilisation des grains de l'Ouest qui engage chaque année des millions de dollars du gouvernement fédéral afin de stabiliser et de renforcer l'économie des grains de l'Ouest, programme qui manifeste déjà aujourd'hui sa valeur et ses avantages considérables pour les producteurs de grain et l'économie des grains de l'Ouest en général car, comme nous sommes à même de constater malheureusement, il y a actuellement un affaiblissement des marchés et des prix mondiaux et alors qu'on note une augmentation continue des coûts de production. Il est évident que le régime de stabilisation des grains de l'Ouest—qui a suscité l'opposition et l'obstruction des députés d'en face à chacune de ses étapes—va démontrer clairement et sans l'ombre d'un doute, d'ici aux prochains mois, sa valeur inestimable pour les producteurs céréaliers de l'Ouest du Canada.

[M. Goodale.]

Cela fait donc une liste plutôt imposante de réalisation en faveur du secteur céréalier de l'Ouest, qui tient dans cette partie du pays une place si essentielle, et démontre bien la futilité des sarcasmes qu'on nous sert malheureusement si souvent de l'autre côté de la Chambre.

Je ne voudrais pas en finir avec cette question de l'aliénation de l'Ouest sans parler d'un événement majeur qui s'est produit il y a quatre ans environ, et qui n'a cessé depuis d'apporter des avantages tangibles à l'Ouest du pays. Je pense à la conférence sur les perspectives économiques des provinces de l'Ouest, qui a eu lieu à Calgary en 1973.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Goodale:** Les députés d'en face n'aiment pas qu'on leur rappelle cette conférence, pas plus que les mesures adoptées au profit des céréaliers. Ils ne sont pas trop fiers de s'être opposés à ces mesures, ni d'avoir manifesté tant de scepticisme et d'esprit de dénigrement à l'égard de la conférence des perspectives économiques des provinces de l'Ouest. Voilà un nouvel exemple de ce désabusement et de ce pessimisme qui contribuent dans l'Ouest comme ailleurs au pays à la désunion nationale et attisent les sentiments séparatistes, que l'opposition n'est ensuite que trop contente de prendre à témoin chaque fois qu'elle pense y trouver un avantage politique.

La conférence sur les perspectives économiques des provinces de l'Ouest a été à l'origine de la loi qui oblige les chemins de fer à révéler le montant de leurs coûts. Les provinces demandaient depuis longtemps d'être plus directement informées par les chemins de fer sur cette question. Cette mesure législative est là, les députés d'en face n'ont que trop tendance à l'oublier. Ils font également mine d'ignorer l'existence d'une autre importante institution consultative fédérale-provinciale, je veux parler de la conférence fédérale-provinciale sur les transports de l'Ouest, à laquelle siègent tous les ministres de l'Ouest du Canada avec leurs homologues fédéraux ainsi que les représentants de leurs services. Cette conférence se réunit à intervalles réguliers depuis que s'est tenue la conférence des perspectives économiques et des provinces de l'Ouest, pour étudier les questions de transport qui se posent dans l'Ouest et dégager un consensus sur leurs solutions. Je mentionnerai également le bill C-33, inscrit au *Feuilleton*; il comporte des modifications à la loi nationale sur les transports qui vont supprimer en grande partie les anomalies de transport à courte et à longue distances dont on se plaint dans l'Ouest depuis si longtemps. Il contient également des modifications concernant le tarif-marchandises maximum et minimum, que peuvent imposer les chemins de fer, en vue d'instaurer un système pour permettre à la Commission canadienne des transports de contrôler plus activement les tarifs de transport des marchandises que demandent les chemins de fer. Les premiers ministres des provinces de l'Ouest ont dit qu'ils voulaient que l'on apporte une solution à ces problèmes, qui étaient à l'ordre du jour à Calgary, en 1973, et c'est ce que vise à faire le bill C-33.

Nous avons vu également des mesures comme les programmes de renforcement des routes dans l'Ouest, l'accord Northlands, l'accord initial sur le fer et l'acier en Saskatchewan, et les mesures visant à reconnaître une plus grande participation aux provinces dans les institutions financières. Encore une fois, ces messieurs d'en face préfèrent ne tenir aucun compte de cette liste.