

Initiatives ministérielles

camionneurs qui circulent sur nos routes paient des taxes sur l'essence, mais les sociétés ferroviaires en paient elles aussi.

Il en résulte que les subventions versées aux sociétés de camionnage pour assumer leurs tâches de transport sont deux à trois fois supérieures à celles que reçoivent nos sociétés ferroviaires par habitant.

Entre-temps, nos routes indispensables, surtout la Transcanadienne, s'effritent sous le poids de lourds véhicules de 18 roues, dont les conducteurs ne sont pas tenus de payer leur pleine part pour les travaux de réfection qui sont grandement nécessaires. Au point où nous en sommes, il semble peu probable que le gouvernement fédéral sera disposé à injecter d'autres crédits dans des travaux coûteux de réfection des routes. Cela ne s'est pas fait depuis des années et, étant donné la situation désastreuse dans laquelle se trouve le déficit, on ne pourra certainement pas atténuer les conditions souvent dangereuses auxquelles les conducteurs sont exposés.

Il n'en demeure pas moins que, dans la région de l'Atlantique, le régime de subventions qui est actuellement en vigueur est manifestement défavorable aux sociétés ferroviaires, qui ne seraient peut-être pas aussi endettées n'eût été des politiques injustes du gouvernement.

Je ne prétends pas que les régimes de subventions qui sont offerts au Canada atlantique sont trop généreux, bien qu'il soit bon de constater que le gouvernement a fait quelques compressions dans le secteur des transports. Ce que je soutiens, c'est que les subventions sont réparties inégalement, injustement et peu judicieusement dans l'ensemble de ce secteur.

C'est ce que j'entends lorsque je dis que le gouvernement ne s'est pas acquitté de sa responsabilité ou n'a pas eu le courage de modifier et d'améliorer un régime de subventions qui est, de toute évidence, fort injuste. J'espère que le ministre des Transports envisagera sérieusement, dans les semaines et les mois à venir, la réorganisation des subventions du gouvernement. Il est clair que les possibilités d'économies sont bien plus grandes que celles que propose le gouvernement, et cela sans effets importants sur les groupes et les régions visés.

Au-delà des subventions, nous parlons de quelque chose qui touche les transports, mais qui n'a jamais été abordé par le Comité permanent des transports.

• (1615)

D'une façon générale, j'appuie les deux réductions de subventions proposées par le gouvernement, mais je ne peux pas appuyer le projet de loi en raison d'autres articles qui n'ont rien à voir avec ces subventions. Je dirais qu'il est plus que temps que le gouvernement commence à faire ce qu'il a promis, c'est-à-dire réduire les coûts de l'administration fédérale et accroître l'aide économique à ces régions.

[Français]

M. Louis Plamondon (Richelieu): Monsieur le Président, j'ai un commentaire à faire suite à l'exposé extrêmement bien préparé du député qui vient de s'exprimer. Il a parlé au début de son exposé des subventions qui devraient être versées directement à l'agriculteur plutôt que d'être versées au transport pour

permettre, par exemple, au blé de l'Ouest de se rendre vers l'Est. C'est une bataille qui dure depuis des années et qu'on appelle la bataille du Nid-de-Corbeau. Ce débat a toujours fait un grand différend entre la conception du développement de l'agriculture dans l'Est par rapport à l'Ouest.

Si l'honorable député juge que dans l'Ouest on devrait verser les subventions directement aux agriculteurs, vous comprendrez que l'Est, et principalement le Québec, s'y oppose absolument puisque le but même de cette subvention au transport était, en fait, de permettre l'approvisionnement en blé dans toutes les régions du Canada, et non de permettre à l'agriculteur de recevoir une subvention et d'en faire ce qu'il veut, soit payer son transport pour envoyer son blé, soit pratiquer de l'élevage, ou exploiter une usine d'abattage. Autrement dit, utiliser cet argent de façon à développer sa richesse personnelle, mais sans nécessairement garantir un approvisionnement vers les régions qui en avaient moins. Suite à ce raisonnement, les subventions ont été accordées directement au transport afin de garantir l'approvisionnement.

Si nous nous opposons, nous au Québec, à ce qu'il en soit autrement, c'est ce que nous croyons que si on versait au Québec 25 p. 100 du budget global de l'agriculture—puisque nous représentons environ 25 p. 100 de la population—, le Québec recevrait 800 millions de dollars de plus annuellement et pourrait facilement avec cet argent diversifier son agriculture.

Mais si on subventionne directement l'agriculteur, à ce moment, l'argent qui était directement lié au transport du blé serait acheminé dans cette région du pays en fonction d'une utilisation différente du but même, du principe même du Nid-de-Corbeau comme on l'appelait; et cela déséquilibre toute l'agriculture canadienne. On s'est toujours opposé à ce concept de subventions directes dans l'Est, au Québec comme dans l'est du pays.

Vous vous rappellerez qu'il y a eu un rapport présenté par le précédent gouvernement. En 1983, le gouvernement libéral avait pensé subventionner directement les agriculteurs et cela a été refusé. Plus tard, suite à un grand débat à travers le pays, le gouvernement conservateur a également créé une commission d'enquête sur le problème du Nid-de-Corbeau et les conclusions suggéraient de conserver ça tel quel. Et le fait qu'aujourd'hui l'honorable député reparle de cette question démontre qu'il y a vraiment un blocage systématique et un concept complètement différent de la part des deux parties.

Quant à son intervention concernant le transport dans l'Est, il va de soi qu'on a aussi certaines questions au Québec. Mais il faut comprendre qu'à ce moment il s'agit de biens alimentaires réguliers utilisés dans les maisons, principalement la pomme de terre. Si un producteur de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard ou du Nouveau-Brunswick reçoit une subvention au transport du gouvernement fédéral, cela crée une certaine injustice vis-à-vis les producteurs d'autres régions comme l'Ontario et le Québec qui ont commencé à développer cette culture. Par exemple, un producteur de Pierreville, dans ma région, qui veut vendre ses pommes de terre à Chicoutimi ne reçoit aucune subvention pour le transport; par contre, le producteur de pommes de terre du Nouveau-Brunswick ou de l'Île-du-Prince-Édouard reçoit, lui, une subvention.