

Initiatives ministérielles

présenté en troisième lecture et qu'il mette fin, du moins partiellement, à la possibilité d'invoquer l'ébriété comme défense. J'espère simplement que la prochaine fois le ministre mettra ses propres intérêts de côté et travaillera pour le bien de tous les Canadiens.

Le président suppléant (M. Kilger): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote

• (1850)

Le président suppléant (M. Kilger): Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée et le projet, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

LA LOI SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-92, Loi modifiant la Loi sur la Commission canadienne du blé, dont le comité a fait rapport sans propositions d'amendement.

L'hon. Christine Stewart (secrétaire d'État (Amérique latine et Afrique), Lib.) propose: Que le projet de loi C-92, Loi modifiant la Loi sur la Commission canadienne du blé, soit agréé.

(La motion est adoptée.)

Le président suppléant (M. Kilger): Quand lirons-nous ce projet de loi pour la troisième fois? Maintenant?

Des voix: D'accord.

L'hon. Christine Stewart (secrétaire d'État (Amérique latine et Afrique), Lib.) propose: Que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Lyle Vanclief (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, ces dernières semaines, un certain nombre de députés ont traité de ce projet de loi. Je voudrais encore une fois aujourd'hui parler en faveur du projet de loi C-92. Cette mesure législative modifie la Loi sur la Commission canadienne du blé. Elle change les points de mise en commun du blé et de l'orge vendus par l'entremise de la Commission canadienne du blé, afin d'améliorer l'équité du système.

Nous traversons une période de changement énorme et presque révolutionnaire dans le secteur du transport du grain de l'Ouest. Après de nombreuses et longues années de débat, le gouvernement fédéral a enfin pris des mesures pour laisser les règles du commerce régir le transport du grain de l'Ouest. La force d'impulsion de ce changement est venue en partie de la nécessité de respecter les obligations internationales contractées dans le cadre du GATT, en partie de celle d'alléger la dette et le déficit du gouvernement fédéral, mais surtout, parce que c'était dans l'intérêt de l'économie de l'ouest du Canada, y compris du secteur des céréales et des oléagineux.

Aux termes du nouvel accord du GATT qui est intervenu à Genève en décembre 1993, le Canada, de concert avec 120 autres pays, s'est engagé à réduire les subventions aux exportations. Ainsi, le Canada devait supprimer graduellement les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui concernaient les subventions aux exportations, ou bien, nuire aux exportations d'oléagineux et de récoltes spéciales dès cette année, au cours de la campagne agricole de 1995-1996.

Lorsque le ministre des Finances a déposé son budget, le 27 février 1995, il a annoncé des changements importants en vue de moderniser le système de transport et de manutention du grain de l'Ouest. Ces changements comprenaient l'abrogation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest à compter du 1^{er} août 1995.

Au lieu de laisser la subvention disparaître graduellement, comme le recommande le GATT, nous avons décidé de prendre le total des montants qui auraient été versés au cours des sept prochaines années, soit 1,6 milliard de dollars, et de l'investir dans l'économie de l'Ouest. En plus de ce paiement unique versé à titre gracieux, le gouvernement a annoncé la constitution d'un fonds de 300 millions de dollars pour aider les agriculteurs des Prairies à s'adapter au nouvel environnement, y compris au changement dans le système de mise en commun aux fins du transport de la Commission canadienne du blé.

La modification de ce système a longtemps été considérée comme étant indispensable à une plus grande équité. Selon le système actuel, les producteurs de grain de la partie ouest des Prairies subventionnent le transport du grain des producteurs de la partie est des Prairies sur la voie maritime du Saint-Laurent.

Voici comment cela fonctionne. Quand des agriculteurs livrent du grain aux éleveurs locaux, ils reçoivent un acompte à la livraison en plus du montant couvrant les frais de transport jusqu'au point d'exportation. À l'heure actuelle, ces frais sont calculés en fonction de deux points de mise en commun, Thunder Bay et Vancouver. L'industrie reconnaît généralement que ces deux points, même s'ils ont longtemps été équivalents au niveau des prix, ne conviennent plus pour la mise en commun des ventes. Il en est ainsi en raison de l'évolution du marché international du grain et du système des transports.

• (1855)

De nos jours, on exporte de Thunder Bay très peu de grain. Il est habituellement transféré des éleveurs de Thunder Bay jusqu'aux terminaux du Saint-Laurent. Cela signifie que la différence de coût pour exporter du grain de l'est du Canada et du grain de l'ouest du Canada est maintenant beaucoup plus forte. En même temps, il y a plus de grain qui est exporté par la côte ouest, en raison des marchés auxquels nous avons accès.

Selon le système de mise en commun actuel, un producteur de Brandon, au Manitoba, par exemple, qui est plus près de Thunder Bay, bénéficierait d'une déduction pour le transport d'environ 20,34 \$ la tonne, dès le 1^{er} août prochain. Un producteur de Calgary, en Alberta, qui est plus près de Vancouver, aurait droit à une déduction pour le transport de 22,19 \$ la tonne.

Il en coûte 20 \$ de plus la tonne environ pour expédier le grain de Thunder Bay vers l'Est, jusqu'à un port d'exportation, quelque part le long du Saint-Laurent. Ces coûts sont répartis égale-