

*Initiatives ministérielles*

transports, pour ne pas avoir appliqué la Loi sur les chemins de fer, nous le ferons. Nous traînerons ce gouvernement en cour, car c'est très grave.

J'espère, monsieur le Président, que vous demanderez à vos collègues, le greffier et ses adjoints, de prendre cela en considération. Je suis ici depuis aussi longtemps que vous, monsieur le Président, c'est-à-dire un bout de temps, et je ne me rappelle d'aucun cas où le gouvernement ait commencé à appliquer une loi avant qu'elle ne soit adoptée. Rien n'a été payé en vertu des tarifs de l'Est depuis l'été dernier. Le gouvernement a commencé à s'inquiéter un peu et il a demandé aux chemins de fer de prendre note de tout, au cas où quelqu'un s'apercevrait que c'est illégal.

Je sais, monsieur le Président, que vous voudriez vous faire remplacer, mais je voulais que vous entendiez cela avant de partir.

Mon dernier point, c'est que le gouvernement a donné avis de cette mesure législative en ordonnant qu'elle soit appliquée avant d'être adoptée.

J'ajouterais que le principe de ce projet de loi est répréhensible, car il est contraire à tout ce que le pays a fait depuis 1867. Nos ancêtres avaient pris en considération tout le peuplement de cette nation. Ils ont tenu compte de notre géographie, de notre climat, de la répartition de la population et des régions où les produits étaient cultivés et transformés. De là, la Convention du Nid-de-Corbeau en 1897.

Cela explique également les programmes qui ont suivi comme les subventions «pont-rail» permettant d'amener des produits dans le nord de l'Ontario où, à l'époque, très peu de gens vivaient. Les trains n'avaient pas à faire bien des arrêts. La voie maritime du Saint-Laurent n'existait pas. Par la suite, il y a eu la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, et les tarifs de l'Est, qui ont maintenant près d'un quart de siècle. Il faut examiner tous les cinq ans environ tous les programmes en question et déterminer dans quelle mesure ils sont efficaces et les améliorations qui peuvent y être apportées. Personne ne prétend qu'ils sont parfaits. Le problème, c'est que chaque fois qu'un gouvernement affirme qu'il est temps de réexaminer un programme, on peut être certain qu'il n'est pas question pour lui de l'améliorer. Il s'agit plutôt de le supprimer, et le gouvernement ne consulte jamais les gens qui dépendent du programme en question.

Ces programmes tendaient également à nous protéger contre les mesures que les Américains prenaient alors et continuent de prendre à notre égard. Halifax et Saint John sont deux des très rares ports toute saison que nous avons. Je suppose qu'il y en a deux ou trois autres comme Vancouver, Prince Rupert et New Westminster, et c'est

tout. On pourrait ajouter Saint John mais les conservateurs ont supprimé le service ferroviaire à cet endroit. Il n'est pas question de transporter par camion du grain sur d'aussi grandes distances aux fins d'exportation ou afin d'obtenir du blé de meunerie ou de la farine. On ne peut donc compter Saint John. Ainsi, Halifax et Saint John sont les deux seuls ports toute saison.

Les Américains vont faire passer les crédits affectés à leur Programme de subventions aux exportations de 530 millions de dollars à 900 millions de dollars dans leur prochain budget. Que fait le gouvernement afin de protéger les Canadiens dans une région du pays qui a déjà tellement souffert? Il annule l'un des rares programmes encore offert aux gens de l'endroit. Cela signifie quelque chose pour les ports de Halifax et de Saint John, pour les producteurs de céréales fourragères de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick et pour les minoteries de Halifax et de l'Ontario.

Nous avons une demi-douzaine de minoteries ou plus dans les Prairies, mais il ne nous en reste plus qu'une ou deux. Nous devrions pourtant transformer notre production sur les lieux. Mais nous l'expéditions au loin au nom d'un principe biscornu qui veut qu'un produit fini soit plus coûteux à transporter que la matière première. Je n'ai jamais rien cru de tel même à mes débuts au chemin de fer et mon père non plus.

Je me souviens d'avoir reçu un document du cabinet dans une enveloppe brune ordinaire en 1981. J'ai tenu une conférence de presse à Regina et une autre à Ottawa. Ce document faisait état d'une politique à long terme. Nous avons un gouvernement libéral, et cette politique disait que ce gouvernement se départirait de tous ses programmes d'aide aux transports au cours des prochaines années. Il a poursuivi cette politique à partir de ce moment-là.

Quand nous sommes allés dans les provinces de l'Atlantique pour parler de la déréglementation, certains de mes collègues y étaient pour discuter du libre-échange, et quand nous avons tenu des audiences sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau en 1982 et 1983, nous avons prévenu les habitants de cette région de ce qui arriverait. Je regrette de devoir dire aujourd'hui que beaucoup d'entre eux ne nous ont pas crus à l'époque. Mais ils nous croient maintenant.

Je ne ferai aucun reproche aux députés de l'opposition officielle parce que beaucoup n'étaient pas ici à l'époque. Quand Otto Lang a déclaré, dans les fameux discours qu'il a prononcés en 1974 et en 1975, qu'il était grand temps de revoir le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et tous les autres programmes de transport, on aurait pu parier sa chemise qu'il n'en ferait rien. Je ne jette donc pas le blâme sur mes collègues actuels de l'opposition officielle. La plupart d'entre eux n'étaient pas ici. Je crois