

Initiatives ministérielles

ne et de la voie maritime du Saint-Laurent, et non seulement ceux qui assurent le transport de céréales, car deux ou trois minoteries qui utilisent ce réseau seront également touchées par le transport de farine vers Montréal, Halifax et Saint John, surtout vers ces deux derniers endroits, d'où elle sera exportée.

Le gouvernement réalisera de faibles économies avec la suppression du programme des tarifs de l'Est, de 30 à 40 millions de dollars par année, mais nous risquons de perdre au moins deux minoteries dans le réseau des Grands Lacs et les installations de transport céréalier connexes, non seulement pour les classes de blé de meunerie, mais également pour les grains fourragers, dont une bonne quantité est produite en Ontario.

Comme je l'ai souligné plus tôt aujourd'hui, lorsque les provinces atlantiques doivent envisager d'importer du maïs des États-Unis et des grains fourragers de l'Europe de l'Ouest, c'est que la politique gouvernementale est foncièrement mauvaise. Les ramifications de ce geste du gouvernement dépassent de loin la simple réduction des subventions au transport de grain de meunerie et de farine jusqu'aux ports de l'Est.

Ces ramifications s'étendent aussi loin à l'ouest que Regina. Je suis donc d'avis que le gouvernement doit revenir sur sa décision, car des coûts beaucoup plus élevés, non seulement pour le gouvernement, mais également pour l'industrie de la meunerie, les ports céréaliers, les employés touchés et les céréaliculteurs, tant de grains fourragers que de céréales destinées à être transformées en farine, l'emporteront sur les prétendues économies réalisées grâce à ce projet de loi.

Je tiens à remercier encore mon collègue, car le gouvernement doit songer aux conséquences qu'auront ces décisions sur certains ports des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, et non pas seulement sur ceux de Saint John et de Halifax, quoique ces derniers en souffriront également.

M. Pat Nowlan (Annapolis Valley—Hants): Monsieur le Président, moi aussi je suis heureux de participer au débat, mais l'incertitude me hante depuis que le comité des transports a examiné les conséquences possibles du projet de loi C-26.

La Chambre est saisie de cette mesure depuis juin dernier et, comme mon collègue de Regina—Lumsden, je sais que, même si elle n'est pas encore adoptée, les sociétés ferroviaires appliquent déjà la disposition rétroactive aux expéditeurs.

Ce projet de loi a un effet rétroactif. Ayant été dans l'opposition de nombreuses années, je partage l'opinion de mon collègue de Regina—Lumsden au sujet des répercussions de lois rétroactives. C'est une des raisons de mon incertitude.

À vrai dire, la plupart des députés n'ont pas la moindre idée de la portée de ce qu'on appelle le tarif de l'Est, seul article d'importance de ce petit projet de loi apparemment anodin de deux pages modifiant la Loi sur les chemins de fer. Mais, pour nous du Canada atlantique, la disposition du tarif de l'Est de la Loi sur les chemins de fer, disposition qu'abolirait le projet de loi C-26, est aussi essentielle au transport et à l'exportation de céréales que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau l'était dans l'ouest du Canada.

Je n'en crois pas mes oreilles et je suis tout à fait gêné de constater que le gouvernement n'a pas respecté sa promesse de consulter les parties intéressées. Jeudi dernier, nous avons appris que la mesure serait mise à l'étude. M'étant enquis auprès de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique plus tôt aujourd'hui, je sais que le ministère ne l'a pas invitée à discuter d'une mesure que les Canadiens de l'Atlantique, la Commission et la plupart des députés de cette région étaient disposés à accepter.

Nous savions qu'il fallait modifier la subvention de l'Est, subvention évaluée à 35 millions de dollars payés directement aux chemins de fer pour combler l'écart entre le tarif de transport bloqué au taux de 1960 et le tarif compensatoire qui était bien sûr plus élevé. Cette différence représente environ 35 millions de dollars. C'est tout à fait exact et il s'agit d'un autre élément du budget qui me préoccupe un peu compte tenu de mesures associées à d'autres budgets.

• (1530)

Le plus triste, c'est que la population de l'Atlantique la plus touchée et les députés de tous les partis représentant les provinces atlantiques, surtout ceux du gouvernement, attendent de voir ce que donnera ce que l'on appelle les «mesures de compensation». «Compensation» est un terme aussi abscons que «taux de l'Est». Ces mesures de compensation pourraient être décidées par le Cabinet, par un, deux ou trois ministres, pour compenser la perte de la subvention par certaines mesures, par exemple, l'abolition du droit d'importation sur le maïs américain. Cette seule mesure aiderait un peu à compenser la perte de la subvention.

Il devait y avoir une entente concernant les trains-blocs depuis la tête des Grands Lacs jusque dans l'Est. Bien des mesures devaient être prises, mais pourtant, rien n'a été fait même si nous savions que le changement était imminent.

En fait, il faut donner le crédit à ceux qui le méritent; c'est la Commission des transports des provinces de l'Atlantique qui, en 1985, avait proposé de modifier la formule de la subvention. La Commission savait que le gouvernement voulait réduire le déficit. Elle a voulu réagir intelligemment et a présenté une formule visant à ramener la subvention de 35 millions à environ 10 mil-