

*Initiatives ministérielles*

gnements au gouvernement au sujet de compensations éventuelles.

Lorsque le député d'Annapolis Valley—Hants a pris la parole la dernière fois, il y a à peine quelques semaines, il a dit que, cinq ans plus tard, le gouvernement n'avait même pas répondu au mémoire présenté par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dans lequel elle parlait de compensations éventuelles pour le programme des tarifs de l'Est. En fait, le 19 février, elle a légèrement révisé le mémoire qu'elle avait présenté au gouvernement en 1985 et le lui a fait parvenir à nouveau. Au moment où le député prenait la parole, vers le 30 avril, le gouvernement n'avait toujours pas donné de réponse.

Nous nous sommes réunis en comité et avons entendu beaucoup de témoins pendant les délibérations. Chose étonnante, les représentants de l'industrie qui étaient le plus touchés n'avaient aucune question à poser au sujet des répercussions négatives de la disparition soudaine de la mesure législative portant sur les tarifs de l'Est et du fait que le gouvernement fédéral ne les avait aucunement consultés.

Le gouvernement fédéral n'avait pas dit qu'il repenserait à ses politiques sur le transport national et que, comme le programme sur les tarifs de l'Est était imparfait, il le modifierait ou le supprimerait. Il a dit plutôt que le programme avait été supprimé. C'est le député de Halifax—Ouest qui a le mieux résumé la situation. Il a dit: «C'est un fait accompli. Le gouvernement obtient ce qu'il veut.» C'est ce qui est inscrit dans le hansard. «C'est un fait accompli.» Lorsque le gouvernement veut quelque chose, il l'obtient.

Ces amendements visent à tenter de venir à la rescousse du gouvernement, qui s'est montré sous son plus mauvais jour en déposant un projet de loi foncièrement imparfait. Comme il n'a pas engagé de consultations avec les secteurs touchés, il tente maintenant de se rattraper.

C'est assez évident. J'ai posé la question suivante à M. Armitage, de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique au cours des audiences du comité: «Croyez-vous que la suppression du tarif de l'Est et la perte de commerce qu'elle entraînera nuiront à la rentabilité de la ligne principale du CN?» Voici qu'elle a été sa réponse qui figure dans les *Procès-verbaux et témoignages du comité*: «Je ne crois pas qu'elle compromettra l'avenir de cette ligne, mais elle la rendra certainement moins rentable.»

Nous avons parlé à M. Doering de la minoterie Dover. Nous lui avons demandé s'il avait été consulté. C'est la seule minoterie de l'est du Canada. Quand nous avons demandé à M. Doering s'il avait été consulté avant la suppression du tarif de l'Est, il a répondu: «Si on m'a demandé ce que ce tarif représentait pour nous? Non. Notre entreprise n'a jamais été consultée.»

J'ai demandé à M. Russell, de la *Maritime Farmers' Union*, ce que cette mesure ferait compte tenu de l'absence de consultations et de l'abrogation soudaine des règlements régissant le tarif de l'Est le 15 juillet 1989. «Ce qu'elle fera à l'élévateur à grain de Halifax?» Nous savons déjà que celui de Saint John a dû fermer ses portes avec tout ce que cela a entraîné de pertes d'emplois et d'argent pour l'économie locale. Je lui ai demandé alors: «La suppression du tarif de l'Est se répercutera-t-elle sur l'agriculture dans la région de l'Atlantique?» Il a répondu: «Je crois que la limite pour nous serait la fermeture de l'élévateur de Halifax. Ce serait le coup de grâce.»

Monsieur le Président, 65 p. 100 des livraisons de céréales à l'élévateur de Halifax dépendent du tarif de l'Est et selon M. Russell, la fermeture de cet élévateur, à laquelle il faut s'attendre si on supprime ce programme, sonnerait le glas de l'agriculture dans la région de l'Atlantique. Que fait le gouvernement lorsqu'il est coincé, lorsqu'il a le dos au mur, pour ne pas dire autre chose? Il commande une nouvelle étude. Je crois que c'est en mars que le gouvernement a fait paraître un communiqué. Cinq ans après que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a dit que nous devons être dédommagés si la loi est retirée, la Direction des communications d'Agriculture Canada, essayant de rafistoler les pots cassés, émet un communiqué dans lequel elle annonce une nouvelle étude visant à dissiper les inquiétudes au sujet de l'avenir des installations de manutention des céréales dans la région atlantique.

• (1230)

Trop tard, le dommage est fait. De nombreux témoins ont dit au comité que la situation économique du Canada atlantique s'était déjà fortement détériorée quand le gouvernement a décidé de procéder à une étude. Un élévateur est déjà fermé à Saint John. À cause des mesures prises par le gouvernement, l'économie du port de Halifax a déjà perdu au moins 15 millions de dollars.