

*Initiatives ministérielles*

Qu'est-ce au juste que la loi sur le tarif de l'Est ou le projet de loi C-26? En 1960, le gouvernement libéral a réalisé qu'il fallait verser diverses subventions pour aider les régions situées à l'est de Buffalo inclusivement à concurrencer les ports américains qui expédient du grain en Europe et dans d'autres régions. Ces subventions devaient aussi aider ces régions à concurrencer Montréal et les ports du Saint-Laurent. Toutes les subventions au transport du grain ont été examinées et certaines règles ont été établies.

Elles prévoyaient la mise en place de certains tarifs ferroviaires pour donner à ces villes situées à l'est de Buffalo une chance raisonnable de concurrencer les autres villes du Canada. Les ports auxquels ce tarif s'applique actuellement ou auxquels il s'appliquait jusqu'à l'été dernier sont Halifax, Montréal, St. John's et ceux qui sont situés à l'est de Montréal. Les grains subventionnés à cette époque étaient le blé, la farine de blé, l'avoine, le sarrasin, l'orge, le seigle, le maïs et le soja.

Nous nous rappelons tous notre budget de mars ou avril 1989, je crois, dans lequel le gouvernement canadien a semblé changer complètement d'attitude à l'égard de l'agriculture. Le projet de loi qui a été présenté à cette époque doit avoir été rédigé par le ministre de l'Agriculture des États-Unis. Pensons un peu aux mesures qui ont été prises à la suite de ce budget. Les programmes d'assurance-récolte ont été réduits de 90 millions de dollars en 1989 et de 110 millions cette année. Notre programme de remise en état des embranchements, lesquels servent au transport des produits agricoles, a été réduit de 46 millions en 1989 et de 2 millions en 1990. Notre programme de paiement anticipé des récoltes a été réduit de 27 millions en 1990 et de 27 millions de plus en 1990-1991.

Les subventions à l'exportation des produits laitiers ont été réduites de 5 millions en 1989 et de 7 millions en 1990. Le crédit agricole a été réduit de 6 millions en 1989 et de 8,5 millions en 1990. La ristourne de taxe sur le carburant a été réduite de 42 millions en 1989 et de 125 millions cette année. Toutes ces réductions, comme celles qui ont suivi la signature de l'Accord de libre-échange, n'ont pas été faites pour aider l'agriculture canadienne, mais pour d'autres raisons. Toutes ces réductions n'ont pas été faites par les États-Unis, mais bien par le gouvernement canadien au détriment des agriculteurs canadiens.

Nous avons maintenant ce projet de loi visant à abolir le tarif de l'Est. Dans ce projet de loi, le gouvernement réduit les subventions au transport ferroviaire de 20 millions de dollars en 1989 et de 40 millions au total d'ici la fin de 1990. Le gouvernement dit qu'il écoute les Canadiens. C'est peut-être vrai, mais les mesures qu'il

prend sont certainement contraires à ce qu'il entend. Elles sont contre la communauté agricole canadienne. Elles sont contre la structure solide que nous avons dans le secteur agricole et la détruisent de plus en plus.

Nous savons que, avant les élections, le gouvernement actuel prétendait que le Canada était dans une très bonne situation financière. Les conservateurs allaient pouvoir injecter des milliards de dollars dans le secteur agricole et dans toutes sortes de programmes. Soudainement, après les élections, la situation est devenue très mauvaise.

On nous a rebattu les oreilles avec la dette et le déficit, ainsi qu'avec toutes les difficultés qui sont survenues au Canada. Pourtant, nous n'en avons jamais entendu parler pendant la campagne électorale. Pas un mot sur les conséquences désastreuses de ce budget qui a sabré à peu près tous les programmes agricoles existants. Cela découlait-il du libre-échange? Bien des Canadiens le croient. Est-ce l'une des concessions que nous avons faites? Beaucoup de gens le croient.

En 1985, la Commission des transports des provinces atlantiques a formulé des recommandations très nettes sur l'avenir du Programme du tarif de l'Est. Elle suggérait au gouvernement de ne rien modifier à ce programme, sinon il créerait de graves problèmes au Canada. Elle prétendait que toute modification aurait d'énormes répercussions économiques qui toucheraient les agriculteurs, les débardeurs et tout le système des éleveurs dans l'est et ailleurs au Canada.

Elle estimait que la disparition du Programme du tarif de l'Est ferait perdre, aux Maritimes seulement, la somme de 27 millions de dollars ainsi que des centaines d'emplois, sans parler des centaines d'emplois qui seraient supprimées dans le reste du pays.

Les meuniers de l'Ontario, mais aussi de tout l'est du pays, ne feraient pas les achats en capital qu'ils auraient faits pour les ports où ils fabriquent la farine. Le prix des aliments du bétail grimperait sûrement lorsque le transport des céréales ne sera plus subventionné, et coûtera donc beaucoup plus cher. Il est évident que les préposés aux éleveurs de Saint-John ont perdu leur emploi à cause de la fermeture du grand silo installé dans cette ville.

Le programme de subventions pour le transport vers l'est ne touche pas seulement l'est du Canada, il touche aussi l'Ontario. L'Office de commercialisation du blé des producteurs de l'Ontario avait quelques déclarations bien senties à ce sujet. Ce programme de subventions permettait une commercialisation ordonnée du blé, car si vous êtes dans une région où tout le blé est récolté pendant