

*Initiatives ministérielles*

En plus de ces problèmes et de tous les autres problèmes qui existent au Canada atlantique, le gouvernement vient de supprimer le programme du tarif de l'Est, qui avait été mis sur pied dans les années 1960 pour encourager les exportateurs de grain et de farine à se servir des ports de l'est du Canada. Les exportateurs qui expédient le grain par chemin de fer depuis les ports de la baie Géorgienne, du lac Huron, du lac Ontario et du haut Saint-Laurent, jusqu'à la hauteur de Prescott, à destination de n'importe quel port du Saint-Laurent à partir de Montréal en allant vers l'est, de Saint John ou de Halifax paient le tarif de 1960.

Dans le cas de la farine, les exportateurs qui utilisent n'importe quel port à l'est de Thunder Bay paient le tarif de 1966. C'est le gouvernement qui rembourse à la société ferroviaire la différence entre ces tarifs et le coût réel d'expédition du grain et de la farine.

• (1250)

Le gouvernement estime qu'en supprimant tout simplement le programme de subvention du tarif de l'Est il va économiser 40 millions de dollars. Je soutiens que c'est là une fausse économie. Il ne s'agit pas là d'une authentique mesure de réduction du déficit mais d'un nouvel effort pour faire plaisir aux Américains en supprimant un programme qui depuis 25 ans lutte contre les disparités régionales au Canada. Si les silos de grain de Saint John et de Halifax et la minoterie de Halifax prospèrent depuis 20 ans, c'est grâce principalement à l'existence du programme du tarif de l'Est.

Un rapport publié en 1984 par la Commission canadienne des transports concluait que les exportations canadiennes de farine vont disparaître à toutes fins pratiques en l'absence de cette subvention. Ce qui nous amène bien sûr à nous demander ce qui attend les minoteries Dover de Halifax. Qu'est-ce qui attend ces ouvriers, dont les emplois vont disparaître?

Quoique parlant en ma qualité de député du Canada Atlantique, je tiens à souligner que la subvention du tarif de l'Est pour le grain et la farine apporte beaucoup plus à l'économie canadienne que des emplois dans la région atlantique. Initialement, le programme ne visait que le grain provenant de l'ouest du Canada. Mais depuis le milieu des années 70, les céréales ontariennes destinées à l'exportation y ont droit à condition d'arriver par eau aux ports de la baie Géorgienne.

Cela a donné un réseau intégré d'installations de transport et de stockage ainsi qu'un régime de commercialisation efficace et équilibré. Les commissions du blé du Canada et de l'Ontario collaborent à lui assurer ces deux qualités. Voilà que le gouvernement jette par dessus bord une activité efficace et fonctionnelle. Sans réfléchir aux problèmes que cela causera. Sans chercher de solutions

de rechange. C'est typique des façons de faire du gouvernement.

Je peux donner deux exemples. Lorsqu'il a fermé des bases militaires, le gouvernement a avoué qu'il n'avait pas entrepris d'études sur l'impact social et économique de cette mesure. On n'a pas effectué d'études sur le bien-fondé des décisions sur le plan militaire.

Lorsque le gouvernement a adopté sa Loi sur le paiement anticipé des récoltes, qui était censée accomplir des merveilles pour les agriculteurs canadiens, celle-ci s'est avérée si impopulaire dans l'Île-du-Prince-Édouard que le gouvernement n'a pu trouver un organisme disposé à administrer le programme pour le compte des producteurs de pommes de terre. Au début de janvier, seulement deux agriculteurs canadiens avaient manifesté un intérêt quelconque pour le programme.

Nous savons très bien que la voie maritime du Saint-Laurent ne fonctionne pas toute l'année. C'est pourquoi les installations d'entreposage constituent un problème. À l'heure actuelle, il n'y a pas assez de place pour entreposer les produits agricoles. Les élevateurs ruraux et ceux situés près des grands lacs ne peuvent être utilisés qu'à court terme. Étant donné que la moisson du blé prend environ quatre semaines, la première moitié de la récolte doit faire place à la deuxième. Où va-t-on la mettre et où va-t-on entreposer la deuxième moitié? La suppression des subventions «à l'Est de» signifie qu'on ne pourra pas entreposer le grain destiné à l'exportation aux terminaux de la baie Géorgienne. On a déjà annoncé la fermeture de l'élevateur de Port McNicoll sur la baie Géorgienne.

Saint John et Halifax sont les deux seuls ports de l'est du Canada qui peuvent fonctionner 12 mois par an. À l'heure actuelle, les grains transportés grâce aux subventions «à l'Est de» représentent environ 70 p. 100 des céréales exportées à partir d'Halifax et presque toutes les exportations de blé et d'autres grains à partir de Saint John. L'annulation de cette subvention anéantira ce commerce d'exportation ainsi que les 250 emplois qui en dépendent.

La Commission canadienne des transports a déclaré que, de 1971 à 1981, le chemin de fer touchait des recettes brutes de 33,5 millions de dollars par an et employait 263 personnes en moyenne. L'annulation de la subvention fera baisser les recettes en conséquence et coûtera au pays au moins 263 emplois. Au cours de la même période, les ports de la baie Géorgienne touchaient des recettes de 1,4 million et offraient 75 emplois en moyenne. Ceux-là aussi seront perdus. Manifestement, l'élimination du tarif de l'Est va se traduire par la perte d'emplois et de retombées économiques, ce qui représente des millions de dollars. S'il ne peut pas entreposer son grain, le producteur doit le vendre dès la récolte. Cela met fin à la