

*Initiatives ministérielles*

années-personnes aux sociétés d'arrimage et aux compagnies de chemins de fer, emplois qui dépendaient du port céréalier de Saint John.

Le marché au silo de Halifax a déjà considérablement diminué. Dix-huit employés à temps plein ont été mis à pied et 20 employés à temps partiel le seront cet été. On m'a dit que, à Halifax, le manque de travail pour les débardeurs et les cheminots aboutira à la perte d'environ 220 années-personnes. Voilà l'impact direct qu'a déjà eu l'annulation du tarif de l'Est.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique estime que, même si le port de Halifax reste ouvert, la suppression de ce programme entraînera un manque à gagner de quelque 14 millions de dollars. Il importe de préciser la nature des conséquences. Les emplois et les salaires aux éleveurs s'en ressentiront. Les éleveurs, les aviculteurs et les minotiers verront leurs coûts augmenter. Les agriculteurs et les éleveurs devront en fin de compte faire payer la hausse de leurs coûts de production.

Il s'ensuivra une augmentation des frais portuaires et ferroviaires, des mises à pied ainsi qu'une réduction de la masse salariale. Si l'éleveur de Halifax se voit dans l'obligation de fermer ses portes parce que le port ne reçoit pas assez de céréales, les coûts vont presque doubler et la concurrence, qui permet de maintenir à un niveau raisonnable les tarifs demandés aux éleveurs de la région de l'Atlantique, disparaîtra. Cela fera monter les tarifs; Halifax et Saint John se verront ainsi éliminées de ce marché vital d'exportations canadiennes. Cela supprimera une autre façon d'acheminer le grain de la côte ouest vers les marchés, particulièrement l'hiver lorsque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée, et affaiblira l'économie déjà fragile du Canada atlantique.

Ce sont là certaines des conséquences dont le gouvernement n'a tout simplement pas tenu compte en décidant de faire adopter à toute vapeur, sans considération et sans consultation, cette mesure qui était prévue dans le budget-passoire de 1989. On se souviendra que le gouvernement s'était servi de ce budget pour imposer des hausses de taxe et d'impôt et pour faire des réductions qui ont eu un effet néfaste sur l'économie du Canada atlantique en particulier et qui ont sans doute contribué à

précipiter la crise qui commence déjà à se manifester aujourd'hui dans cette région du pays.

Le gouvernement a décidé d'appliquer cette mesure, qui est une mesure législative, sans même consulter le Parlement, sans même consulter les organismes intéressés qui sont directement touchés, comme la Commission des transports des provinces de l'Atlantique qui peut donner des conseils utiles au gouvernement. Si elle ne pouvait empêcher la suppression de ce programme, elle aurait pu au moins proposer un autre genre de programme de subventions que le gouvernement aurait pu mettre en place pour protéger le rôle des ports de l'Atlantique dans le secteur de la manutention du grain et de la farine.

• (1320)

La ministre d'État chargée des Transports a employé des arguments boiteux et peu convaincants quand elle a parlé de ce projet de loi, le 12 février. Elle a prétendu, comme le gouvernement, que le programme du tarif de l'Est visait seulement à compenser la mise en place aux États-Unis de tarifs moins élevés entre Buffalo et le port de New York qui auraient favorisé, selon elle, le transport du grain de l'ouest du Canada entre Buffalo, dans l'État de New York, et le port de New York, quand les Grands Lacs sont gelés. Elle a dit que c'était pour cette raison qu'il avait été mis en place et que maintenant que nos coûts d'expédition du grain par eau à partir des Grands Lacs avaient été réduits par rapport à ceux du transport par rail, ce programme n'avait plus sa raison d'être.

La ministre et le gouvernement ne tiennent pas compte d'une importante considération qui sous-tendait la création de ce programme: il visait à assurer le maintien en activité des ports de l'Atlantique ainsi que des ports de Montréal et de l'est du Québec. En fait, le ministre des Transports de l'époque, M. Pickersgill, a déclaré expressément devant le Comité des transports et des communications, en 1966, que le but de ce programme était de garantir des tarifs qui inciteraient et encourageraient les expéditeurs à utiliser les installations des ports de l'Atlantique pour que Halifax et Saint-John restent concurrentiels.

Le gouvernement ne tient pas compte d'un aspect essentiel de la mise sur pied de ce programme de subventions aux transports pour mieux sabrer ses dépenses et réduire le déficit budgétaire qu'il a lui-même créé.