

de faire quelque chose qui, peut-être, pourrait conduire à des coûts plus normaux. Ne faites pas de propositions innovatrices ni de compromis, contentez-vous de dire non.» Je pense que cette attitude est tout aussi injustifiable dans ce cas-ci que dans celui de la taxe sur les produits et services. Si les gens disent non, ils ont la responsabilité de présenter autre chose à la place. C'est ce que feront mes collègues néo-démocrates un peu plus tard.

Dans le monde réel, c'est-à-dire à l'extérieur de cette Chambre, qu'est-ce qui se passe? Depuis la fin de la subvention, au 31 janvier de cette année grâce à une disposition du projet de loi qui l'abolit rétroactivement, l'élévateur de Saint John, au Nouveau Brunswick, a fermé le 28 février, privant 90 personnes de leur emploi. L'élévateur de Halifax a des difficultés et pourrait être contraint de fermer. Sa fermeture toucherait l'économie de la région atlantique à plusieurs points de vue.

Tout d'abord, cet élévateur a un rôle vital comme installation de stockage. Sans lui, la minoterie Dover, la seule de la région atlantique, serait sans doute obligée de fermer.

Deuxièmement, sans l'élévateur de Halifax, le transport des grains de provende par les navires des Grands Lacs, la seule option en mesure de concurrencer le rail, ne serait plus possible. D'après l'expérience passée, on peut conclure qu'il en résulterait une augmentation des tarifs ferroviaires pour les grains de provende dont dépendent les éleveurs de bétail et de volaille des Maritimes.

Troisièmement, les brasseries locales auraient le même problème, puisqu'elles ne pourraient plus utiliser la voie d'eau pour transporter leur orge.

La seule fermeture des élévateurs entraînera la perte de 573 emplois dans les ports de Halifax et Saint John, 483 dans le premier cas et 90 dans le second. On perdrait également 250 emplois indirects. La fermeture de la minoterie Dover ferait perdre 45 autres emplois et enlèverait un débouché aux producteurs locaux de blé de moutière.

Les producteurs de bétail et de volaille des Maritimes sont déjà désavantagés par rapport à ceux de l'Ontario et du Québec. Selon la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, toute augmentation de prix des grains de provende pourrait mettre ce secteur en danger.

Quelle a été la réponse du gouvernement? En réponse aux pressions politiques de nombreux secteurs, dont le NPD, mais pas uniquement, beaucoup de gens sont intervenus, notamment de la région atlantique, le vice-premier ministre et le ministre responsable de la Commission canadienne du blé ont annoncé le 16 mai qu'Agriculture Canada ferait une étude sur l'avenir des élévateurs de la région atlantique. L'étude portera sur

Initiatives ministérielles

l'élévateur de Halifax, celui de Saint John et un autre proposé à Summerside, et essaiera de déterminer comment les rendre plus rentables.

Quand il a comparu devant le comité, le 30 mai, le ministre des Transports a déclaré que les solutions proposées par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique pour éviter l'élimination du tarif de l'Est n'avaient pas été étudiées. Elles n'avaient même pas été étudiées! Il nous présente quand même ce projet de loi en dépit du fait que ces solutions ont été proposées il y a plus d'un an. Il a aussi refusé d'engager le gouvernement à prendre des mesures pour compenser les effets de l'annulation du tarif.

L'adoption de ce projet de loi aurait aussi des effets sur l'ouest du Canada. Elle ferait augmenter les tarifs marchandises pour le grain de l'ouest du Canada, et les minoteries situées à l'extérieur du Canada central seraient durement touchées parce qu'elles ne pourraient plus bénéficier de ce programme pour expédier leur farine.

Au moment où les premiers ministres des provinces et le premier ministre du Canada sont réunis à quelques rues d'ici pour essayer de sauver quelque chose de ce rêve appelé le Canada, fruit de la volonté politique active du siècle dernier, il serait insensé de prétendre que notre pays a déjà été une «unité économique naturelle».

Notre pays a été construit en contradiction avec les réalités économiques décrites dans les définitions classiques de l'économie de marché et de son fonctionnement. Il a été construit et rassemblé en dépit de ces réalités et espérons qu'un jour, l'évolution démographique et l'augmentation de la population nous permettront de desservir toutes nos régions plus facilement et nous donneront la chance de produire et de réussir sans l'aide des subventions.

• (1220)

On ne peut pas s'attendre à ce que l'expédition des marchandises entre un petit nombre de personnes éparpillées sur un étroit ruban de 4 000 ou 5 000 milles de longueur fonctionne de la même façon qu'entre deux grandes agglomérations comme Chicago et New York. Notre pays est différent.

Cette décision vient s'ajouter aux autres mesures prises par un gouvernement qui a décidé de faire passer la doctrine avant la réalité et de faire aveuglément confiance à la théorie économique de Friedman au lieu de se préoccuper d'abord du bien-être et de la survie du Canada et qui ose pour cette raison privatiser Postes Canada, démanteler le filet de sécurité sociale en abandonnant l'assurance-chômage, supprimer les services de VIA Rail et faire disparaître le tarif du Nid-de-Corbeau sans proposer rien de valable en échange. Trop de choses sont en