

*Initiatives ministérielles*

Puis, la députée de Halifax a ajouté :

Il n'y a aucune raison, si ce n'est le fait que le gouvernement ne s'intéresse qu'à un Canada circonscrit dans la région centrale du pays, pour que nos régions périssent, et pourtant on les voit dépérir. Elles meurent par manque d'attention de la part du gouvernement. Elles meurent de l'attention qu'on ne peut qualifier que de malfaisante que lui témoigne le gouvernement, attention qui va visiblement à l'encontre des intérêts d'un grand nombre de citoyens canadiens.

Ce sont les propos que la députée de Halifax a tenus à la Chambre le 12 février 1990. Alors, lorsque nous parlons de l'éleveur de Halifax, nous parlons d'une installation cruciale pour l'économie de cette ville.

À la suite de la suppression du programme des tarifs de l'Est, le coût du transport est passé à environ 10 \$ la tonne métrique. Cela coïncide avec les prévisions qu'a faites la Commission des transports des provinces de l'Atlantique il y a quelque temps. Malheureusement, l'évaluation—je dis «malheureusement», parce que l'évaluation de la Commission était un peu alarmante, mais ses prévisions se concrétisent maintenant.

À propos de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, voici ce qu'elle a dit au sujet de la suppression du programme des tarifs de l'Est. Elle disait qu'en ce qui concerne les éleveurs, l'impact, c'est-à-dire la perte économique, est de 3 735 000 \$, et pour la minoterie de Halifax 3 200 000 \$ supplémentaires. Pour l'alimentation du bétail et de la volaille il faut ajouter 8 millions, pour la production locale de grains 950 000 \$ et pour la perte d'emplois dans les chemins de fer et au port 8 280 000 \$. C'est dire que les conséquences connues de la suppression du programme des tarifs de l'Est se monteront à plus de 34 millions de dollars pour les provinces atlantiques.

De plus, la Commission canadienne des transports avait fait remarquer dans son évaluation du programme des tarifs de l'Est, il y a déjà quelque temps, que ce programme entraînait l'emploi de 330 personnes dans les transports, 295 personnes dans les minoteries de l'Ouest, 75 personnes au port de Thunder Bay, 85 personnes à Halifax et à Saint-Jean et 402 personnes dans les minoteries du centre du Canada.

Une autre chose que disait la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, c'est que si la mesure législative concernant les tarifs de l'Est était adoptée, ce qui semble devoir se produire—notons que les subventions ont déjà été éliminées—les acheteurs des provinces de l'Est qui, normalement, se tournaient vers l'Ouest

vont maintenant envisager d'acheter aux États-Unis ou en Europe occidentale.

Je ne pense pas que cela fasse très plaisir aux gens des provinces atlantiques. Je dois dire à ce propos que je me souviens que, lors d'un débat antérieur, un député de l'Est disait que les habitants de la région atlantique sont de bons Canadiens qui désirent participer pleinement à l'économie nationale et qu'ils seront fort contrits de devoir se tourner vers d'autres pays pour leurs approvisionnements.

J'estime que c'est une honte que de forcer les provinces atlantiques à acheter ailleurs leurs grains de provenance. En fait, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a déjà proposé une élimination des droits compensateurs sur le maïs américain. La situation est ridicule. Nous avons des droits compensateurs pour protéger nos producteurs, ce qui revient en l'occurrence à dresser des producteurs canadiens contre d'autres producteurs canadiens. C'est la situation que nous connaissons. Les Canadiens de l'Atlantique qui achètent habituellement leurs céréales fourragères ailleurs au Canada, surtout dans l'Ouest, devront peut-être se tourner vers les États-Unis ou l'Europe de l'Ouest. Est-ce que cela a du bon sens? Je ne le pense pas. Bien sûr, c'est un coup dur pour l'Ouest canadien, surtout en ce moment. Je n'ai pas besoin, monsieur le Président, de rappeler que les temps sont difficiles sur les fermes de nos jours et les agriculteurs se réjouissent quand ils trouvent un marché, petit ou grand, pour assurer leur survie. Les agriculteurs de l'Ouest ne veulent pas céder un dollar du marché du Canada atlantique. Or, c'est ce qu'a entraîné l'élimination des subventions pour le transport vers les ports de l'Est.

D'après moi, un de nos problèmes, c'est que le gouvernement n'a jamais vraiment compris l'objet de la loi concernant les tarifs de l'Est. Tout à l'heure, nous avons entendu le secrétaire parlementaire dire que la loi ne servait plus à rien. Eh bien, à quoi servait-elle?

Permettez-moi de revenir exactement 25 ans en arrière, soit en 1966, lorsque la loi a été présentée. La nouvelle loi, ou plutôt le projet de loi, avait alors fait l'objet d'un commentaire par un député fort respecté, l'honorable J. W. Pickersgill. Vous le connaissez peut-être. Qu'avait dit M. Pickersgill à ce moment? Expliquant le but du projet de loi sur les tarifs de l'Est, il avait déclaré que cette mesure permettait d'avoir des tarifs qui inciteraient les expéditeurs à utiliser les installations portuaires de l'Atlantique.