

ce projet de loi va avoir dans l'Ouest à leur avis, tant sur les producteurs céréaliers que sur les éleveurs bovins. Mais dans aucun énoncé de politique relatif à ce projet de loi ni dans aucun texte préalable on n'a calculé l'incidence qu'il pourrait avoir sur une partie quelconque du Canada située à l'est des Grands lacs.

En ma qualité de Canadien, j'exige qu'on évalue cette incidence. En ma qualité d'habitant des provinces Maritimes, je demanderai au ministre des Transports (M. Pepin) de répondre aux questions contenues dans mon exposé du 5 mai, qui figure en page 25210 du *hansard*:

... ces répercussions sont bien réelles et je veux savoir si le gouvernement a l'intention de reconnaître que les éleveurs de volaille, de porc et de bœuf de l'est du Canada subiront bel et bien une augmentation de leurs coûts à la suite de la modification du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous avons le droit d'obtenir la réponse à cette question grâce à une étude décisive des coûts.

Est-ce que le ministre a répondu d'une façon ou d'une autre à ma demande d'une analyse des coûts? En ma qualité de Canadiens, j'exige qu'on procède à cette évaluation. Le gouvernement, depuis le premier ministre (M. Trudeau) jusqu'au dernier des ministres, n'a tenu aucun compte de la politique gouvernementale qui a été énoncée au cours de la deuxième guerre mondiale en vue de rendre la production de viande compétitive dans l'ensemble du Canada. Cette politique tenait compte de ce que les provinces Atlantiques n'étaient pas et ne seraient probablement jamais autosuffisantes dans le domaine de la viande et de la volaille, le climat et le caractère des exploitations agricoles de la région ne se prêtant pas à une production de cette échelle.

Cette politique devait créer des conditions de compétitivité pour tous les agriculteurs pratiquant la production de viande au Canada. Le producteur de bœuf du Nouveau-Brunswick pouvait ainsi compter avoir des coûts et des bénéfices comparables à ceux de son homologue des provinces des Prairies. Et pour que cela fût possible, il fallu instaurer un programme de subvention du grain de provende.

Faute de prévoyance, le gouvernement a décidé d'abaisser le taux réel de cette subvention au fil des ans. On a donc pu démontrer que la viande des Prairies dispose actuellement d'un très net avantage commercial sur le marché atlantique.

Le ministre peut penser que la région des Maritimes est d'une importance insignifiante en comparaison des autres régions du Canada. Mais quel que soit le chiffre de sa population, elle doit entrer en ligne de compte dans n'importe quelle politique nationale. Malheureusement, tel n'a pas été le cas. On a calculé que le porc des Prairies vendu sur le marché de l'Atlantique dispose d'un avantage commercial pouvant peut-être atteindre \$4.40 le quintal par rapport au porc des Maritimes. L'écart est encore plus important dans le cas du bœuf de l'Ouest vendu dans les Maritimes.

Le premier énoncé de politique du ministre des Transports a été analysé par le Maritime Farmers Council. Ce dernier a estimé que nos producteurs seraient encore plus désavantagés qu'en ce moment. C'est pour cette raison que j'ai demandé qu'on analyse l'incidence que cela pourrait avoir sur les producteurs de bovins de l'Atlantique, comme je le disais tantôt.

Le Maritime Farmers Council a effectué une étude fouillée du désavantage commercial croissant mesuré entre les années 1967 et 1982. Les chiffres sont saisissants. J'espère que le gouvernement et le ministre des Transports vont écouter attentivement. En 1967, pour pouvoir maintenir à l'échelle nationale

l'égalité commerciale dans la production de viande et de volaille, l'agriculteur des Maritimes versait 11 p. 100 du prix total du transport des grains expédiés en Nouvelle-Écosse. On pourrait trouver extraordinaire qu'une pareille subvention soit accordée à un seul secteur, mais c'est conforme à la politique du gouvernement et ce secteur existe justement à cause de la politique que le gouvernement a toujours pratiquée. En 1982, l'agriculteur des Maritimes payait 75 p. 100 de tous les frais de transport, mais ces frais sont autrement plus élevés qu'en 1967. Et il était d'autant plus défavorisé que son homologue de l'Ouest qui payait 59 p. 100 des frais de transport en 1967 n'en payait plus que 18.7 p. 100 en 1981.

● (1710)

Il ne s'agissait pas de données farfelues, mais de renseignements tirés du rapport Gilson, des données du Conseil économique du Canada, du rapport Snavely et de l'indice des prix établi à partir des dépenses nationales brutes. Il faut que le gouvernement finisse par admettre que le pays comprend cinq régions, et que toute mesure qu'il pourrait adopter pour une raison ou pour une autre peut en favoriser une au détriment des autres. Il faut donc en mesurer toutes les conséquences lorsqu'on adopte une mesure comme celle que nous étudions actuellement.

Les volte-face incessantes du gouvernement ont pratiquement réduit les producteurs de grain de provende des Maritimes à la mendicité. Et il n'y a pas que dans ce domaine qu'on ne semble pas tenir compte de l'intérêt général au niveau fédéral.

Je ne répéterai jamais assez que pendant qu'on vole au secours des Chrysler, des Massey-Ferguson, des Bombardier et des Maislin de l'Ontario et du Québec, on ne trouve aucune étude encore sur les conséquences qu'un tel virage politique peut avoir pour l'agriculture de l'est.

On n'a aussi qu'à voir de quelle façon agissent le Conseil du Trésor, le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) et le gouvernement en général, pour se rendre compte que l'agriculture dans l'est, que ce soit la culture des pommes ou des pommes de terre, n'a plus aucune importance. On n'a jamais adapté comme il faudrait la politique de stabilisation des prix en indexant les coûts de production et les paiements ne sont annoncés qu'à la veille des semences.

C'est une politique rétrograde qu'on applique sans discernement. Cela ferait peut-être un peu moins sectaire de parler de construction navale. Jamais le gouvernement actuel n'a pratiqué de politique qui nous aurait permis d'exploiter toutes nos possibilités à ce chapitre. Et faute de mesure, le chômage dans ce secteur n'a jamais cessé de grimper au point où les chantiers navals ne sont même plus tenus de payer des impôts sur les bénéfices réalisés. Le nombre des emplois est tombé de 90 p. 100 dans certains cas et les travailleurs de cette industrie ne paient plus d'impôts. Ils vivent d'assurance-chômage ou de l'assistance publique au détriment de la province qu'ils habitent.

On observe d'une décision politique à l'autre une absence totale de compréhension du Canada dans son ensemble, quelle que soit la sphère économique concernée.