

*Initiatives ministérielles*

Commission canadienne du blé décide de ne plus envoyer des céréales à Halifax, l'éleveur perdra sa raison d'être.

La minoterie Dover utilise l'éleveur de Halifax comme entrepôt pour le grain qu'elle transforme en farine. Si l'éleveur ferme, la minoterie Dover ne pourra pas exploiter l'éleveur parce qu'il ne sera pas rentable et elle fermera. La minoterie Dover est la seule dans les provinces de l'Atlantique qui existe grâce à ce programme. Maintenant elle est en danger.

En outre, les répercussions pour tout le milieu agricole des Maritimes seront dévastatrices, sans parler des débardeurs qui manutentionnent la farine sur les quais ni des équipes de cheminots qui seront éliminées. Deux cent cinquante emplois directs et de nombreux emplois indirects seront perdus.

Ce projet de loi, s'il est adopté, privera les Maritimes d'au moins 27 millions de dollars et de 250 emplois directs, sans parler des retombées économiques. Il est tragique que le gouvernement ne prenne pas le temps de consulter la population des Maritimes. Il est catastrophique que le gouvernement n'ait pas tenu compte de la proposition qu'a faite il y a cinq ans la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. En effet, celle-ci a proposé en 1985 une solution de nature à épargner vingt millions de dollars par année au gouvernement, c'est-à-dire cent millions de dollars depuis lors. C'est dommage que le gouvernement n'ait pas donné suite à ce rapport présenté il y a cinq ans environ.

J'invite le gouvernement à tout arrêter, à annoncer la reconduction du programme du tarif de l'Est et à examiner attentivement non pas le, mais les trois rapports dans lesquels la commission propose au gouvernement des modifications à apporter au programme en question et la façon de les apporter.

Le gouvernement prouve avec ce projet de loi qu'il n'a aucun respect pour les Canadiens ordinaires ni pour les parlementaires. Il a perdu le contact avec le peuple. Toute cette affaire présente de bons comme de mauvais côtés. Elle a l'avantage d'ouvrir les yeux des Canadiens sur l'attitude du gouvernement, qu'ils vont s'empresse de congédier à la première occasion. L'inconvénient, c'est que la première occasion ne se présentera pas avant deux ans et demi. Autre bonne chose, les électeurs de Chambly auront fait aujourd'hui un premier pas dans cette direction en élisant le premier député néo-démocrate de l'histoire du Québec.

J'exhorte le gouvernement à repenser son projet de loi. Je l'engage à examiner le rapport de la commission. Je l'invite à prendre au sérieux les questions qui intéressent les Canadiens des Maritimes, telle l'économie. Je l'invite à étudier à fond ce projet de loi et à apporter de véritables modifications au programme de du tarif de l'Est, de façon que la situation économique ne se détériore pas davantage dans les Maritimes et que l'infrastructure qui y existe depuis un quart de siècle perdure.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Conformément à l'article 74 du Règlement, les trois premiers orateurs ont eu quarante minutes pour participer au débat. À partir de maintenant, les intervenants disposeront de vingt minutes pour prononcer leur allocution, qui sera suivie d'une période de questions et observations de dix minutes. La parole est au député de Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte.

**M. Brian Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte):** Monsieur le Président, je saisis également cette occasion pour parler du projet de loi C-26, qui supprime le tarif de l'Est, mesure annoncée dans le budget du 27 avril 1989.

En tant que Canadien de la région atlantique, puis-je me faire l'écho des orateurs qui m'ont précédé, du moins des deux députés de l'opposition, pour dire que, en effet, la suppression de ce programme est un autre coup dur porté à l'économie fragile du Canada atlantique. Ce coup lui est porté au moment même où sa population et son économie sont anéanties par une mauvaise nouvelle après l'autre.

Dans le Canada atlantique, les compagnies de chemin de fer ont abandonné un grand nombre de lignes. La perte du tarif de l'Est rendra le transport ferroviaire encore moins viable dans notre région. La pêche a subi des assauts incroyables, impensables il n'y a pas si longtemps. Les particuliers, l'industrie de la pêche et, indirectement, toute l'économie, jusqu'aux grands fournisseurs des grands centres, chancellent sous le coup.

Les sommes consacrées au développement régional ont accusé une baisse de 39 p. 100 dans le Canada atlantique au cours des cinq dernières années, ce qui témoigne d'un abandon du principe de lutte contre la disparité régionale. Dans le secteur agricole, qui est peut-être, sous certains rapports, le plus fragile de tout le Canada, nous assistons à la suppression du tarif de l'Est, un programme qui existe depuis environ 25 ans; sa disparition a été décidée sans qu'il y ait eu la moindre consulta-