

*Initiatives ministérielles*

D'après la commission d'exploitation du port de Halifax—Dartmouth, les avantages économiques que le transport du grain a procurés au port en 1988 s'élèvent à 25,9 millions de dollars en revenus et à 263 emplois, tandis que le transport de la farine a rapporté 28,4 millions de dollars et donné de l'emploi à 220 personnes.

La Société du port de Saint John estime que, au cours de la même année, le transport du grain en vrac dans le cadre du programme des tarifs de l'Est a rapporté 8,5 millions de dollars et créé 90 emplois directs. Outre les 573 emplois directs perdus dans ces deux ports, on risque de perdre 250 emplois indirects.

Qu'est-ce que cela veut dire? Cela aggravera les problèmes que le gouvernement contribue déjà à créer dans le Canada atlantique, et je veux parler des problèmes dans le secteur des pêches, des coupures de VIA Rail et des tours de passe-passe qu'il fait avec les fonds consacrés à l'APECA.

La disparition du programme des tarifs de l'Est entraînera probablement la fermeture de l'élévateur de Halifax et presque certainement la fermeture de celui de Saint John, ce qui signifie d'autres pertes d'emplois. C'est une catastrophe pour Saint John parce que son élévateur ne peut recevoir des céréales que de wagons de chemin de fer et n'a pas d'installations pour le déchargement de navires. Cela aggravera la situation à Saint John.

La fermeture de l'élévateur de Halifax menacerait l'avenir de la minoterie Dover. C'est la seule minoterie dans les provinces de l'Atlantique. Les conservateurs pensent que personne ne connaît les conséquences du projet de loi C-26. Ils pensent qu'ils peuvent le faire adopter subrepticement. Or, ce qui se passe en général, c'est que les personnes directement touchées dans ces industries ou les infrastructures de soutien se rendent compte rapidement de l'incidence d'un tel projet de loi surnois.

C'est grâce au travail laborieux de députés de ce côté-ci de la Chambre, notamment du député de Moose Jaw—Lake Centre qui mène la bataille contre ce projet de loi, que nous pouvons attirer l'attention de la Chambre sur tous les problèmes que ce projet de loi entraînera s'il est adopté.

Qui sont ceux qui ont quelque chose à gagner? Avec les conservateurs et les libéraux, ce sont toujours les riches, les bien nantis, les sociétés qui peuvent payer 1,7 million de dollars pour leurs campagnes à la direction.

Si le programme des tarifs de l'Est est aboli, les gagnants seront les gens du Canada central, surtout à Montréal, mais aussi dans les ports de l'Ontario.

J'ai assisté à des réunions, où on a soulevé la question des subventions. Cette question se pose ici. On ne veut pas fermer la voie maritime du Saint-Laurent, mais il faut savoir combien coûtent les subventions de la voie maritime. C'est le même genre d'argument qu'ont fait valoir les défenseurs de VIA Rail.

• (1200)

Le gouvernement déclare: «Nous subventionnons cette société au maximum. C'est impossible. Nous allons tout bousiller comme les libéraux l'ont fait et nous devons la démanteler.» Bien sûr, si l'on tient compte des subventions aux lignes aériennes, aux aéroports et à leur entretien, on se rend compte de ce qui se passe vraiment. C'est la situation dans laquelle nous allons nous trouver avec ce projet de loi.

Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique, que je connais aussi, seraient heureux de fermer presque tout, de faire installer une ligne d'appel sans frais et d'administrer le pays à partir d'Ottawa ou, dans le cas du gouvernement du Crédit social de la Colombie-Britannique, à partir de Victoria.

C'est le genre de mentalité de profit à laquelle on peut s'attendre de la part des gouvernements de ce genre. Je ne sais pas s'ils comprennent vraiment les conséquences des projets de loi qu'ils essaient de faire adopter à la Chambre de temps à autre. Ils devraient passer plus de temps à s'entretenir avec leurs électeurs, des gens qui travaillent dans les secteurs primaire et secondaire afin de mieux comprendre l'impact de leurs mesures.

La suppression des subventions au transport «à l'Est de» entraînera probablement la disparition des élévateurs de Halifax et de Saint John. Ces ports de l'est du Canada restent ouverts à longueur d'année. Nous savons à quel point ils sont importants pour le commerce canadien. Le projet de loi va affaiblir encore davantage les régions au profit du Canada central. Nous, à la Chambre, devrions nous assurer que ces avantages profitent au plus grand nombre. La région de l'Atlantique a besoin d'aide comme jamais auparavant.

Cela montre également que le Canada ne sait vraiment pas se défendre dans le cadre des négociations commerciales internationales. Pendant que les États-Unis augmentent leurs subventions agricoles pour accaparer certains marchés canadiens traditionnels, nous nous sommes lancés dans le désarmement unilatéral en réduisant les subventions que nous accordions aux régions les plus démunies. Encore une fois, le Canada a cédé devant les pressions qu'exerçaient les États-Unis et l'Europe. Cela