

résultats. Appliquez cette méthode afin que ces ports puissent être compétitifs.»

Le gouvernement n'a pas tenu compte de la démarche de la Commission. Une étude importante a été faite. Le gouvernement n'en a pas non plus tenu compte. En 1989, celui-ci annonçait dans le discours du budget que le tarif de l'Est allait être éliminé, à compter du 15 juillet 1989, si je me souviens bien. Cette décision a été prise sans consulter la commission et sans tenir compte de ce que celle-ci avait dit. Le gouvernement a supprimé tout le programme sans songer aux conséquences et sans envisager des solutions de rechange.

Il est intéressant de noter que le gouvernement avait supprimé le programme, mais que cette mesure n'a été mentionnée à la Chambre qu'au mois de février 1990, lorsque notre parti a soulevé la question et demandé ce qu'il était advenu du tarif. Surprise, le lendemain nous en étions à l'étape de la deuxième lecture.

À ce stade, il est devenu évident que le gouvernement n'avait aucunement tenu compte des rapports des spécialistes, ni des besoins des résidents des provinces maritimes et de la Commission canadienne du blé. Le gouvernement a uniquement vu la possibilité d'économiser 40 millions de dollars. C'était une vue très étroite et à court terme à l'égard d'un programme qui a énormément favorisé le développement régional dans la région atlantique.

Au cours de l'étude du projet de loi en comité, tous les intéressés, qu'il s'agisse des membres de la Commission de transport dans les provinces de l'Atlantique, des groupes d'éleveurs de bétail de la même région, des représentants de la minoterie Dover et d'autres intervenants, ont souligné les risques posés par l'élimination de ce programme sans son remplacement par une autre mesure. Ils ont mentionné que cette décision allait créer des problèmes à l'éleveur de Saint John, et ils ont eu raison. Cet éleveur a maintenant cessé ses activités. Ils ont aussi dit que cette décision allait compromettre la situation de l'éleveur à Halifax, et c'est exactement le cas. Ils ont ajouté qu'il y aurait des pertes d'emplois, et c'est effectivement ce qui s'est produit. Ils ont aussi souligné que cette mesure allait mettre en danger l'industrie du bétail.

Des représentants de la Commission canadienne du blé nous ont déclaré que la fermeture des élevateurs de Halifax et de Saint John pourrait fort bien se traduire par la perte de ventes de blé. S'il y a une chose que nous pouvons difficilement nous permettre de perdre au Canada, ce sont les ventes de blé. Nous avons déjà bien assez de difficulté à concurrencer les Américains, surtout, et les Européens. Les représentants de la commission ont déclaré que nous allions perdre ces ventes, car certains pays aux climats plus chauds, par exemple Cuba, préféreraient aller chercher leurs céréales dans des ports toute saison plutôt que venir jusqu'à Montréal.

### *Initiatives ministérielles*

La Commission canadienne du blé a déclaré que, toutes choses étant égales, si les Cubains devaient venir jusqu'à Montréal, on pourrait bien perdre des ventes de céréales. C'est ce qui est arrivé, semble-t-il.

C'est une chose que nous, dans l'ouest du pays, trouvons tout à fait inacceptable, étant donné la situation dans laquelle est placée l'industrie céréalière à l'heure actuelle.

Ce qui est intéressant dans ce débat, c'est que contrairement à ce qui se passe dans le cas de nombreux projets de loi et programmes, où il y a manifestement des divergences idéologiques, il y avait une solution dans ce cas-ci. On y avait longuement réfléchi et on aurait pu la mettre en oeuvre.

Quand je me suis adressé au gouvernement, je pensais, tout naïf que je suis, qu'il était très possible non pas de maintenir, en fait, le projet de loi sur le tarif de l'Est sous sa forme actuelle, mais de conserver un projet de loi modifié sur le tarif de l'Est. En fait, cette mesure devait être mise à jour. Elle n'avait pas été modifiée depuis 30 ans, soit depuis sa mise en oeuvre au début des années 1960. Le gouvernement a fait complètement fi de ces arguments.

Ce qui est ressorti des rapports et des audiences des comités, c'est qu'après avoir été soumis à des pressions de la part de tous les groupes intéressés et, en fait, des médias, qui ont commencé à se pencher sur certains des problèmes qui se posent, le gouvernement a accepté à contrecoeur d'effectuer une étude sur les répercussions de la perte du tarif de l'Est et sur les élevateurs à grain de la région de l'Atlantique.

Il y a eu, notamment, un rapport qui a été terminé en novembre 1990. C'est un rapport plutôt exhaustif qui traite des divers aspects de la manutention des grains dans l'est du pays. On arrive à certaines conclusions intéressantes, dont malheureusement le gouvernement ne semble pas vouloir tenir compte.

Je vais donc vous citer ce rapport intitulé *Grains 2000 Study*, qui porte sur les élevateurs à grain de la région de l'Atlantique. À la page 41, dans les conclusions, les auteurs précisent ce qui suit:

Cette étude a surtout permis de découvrir que les élevateurs de Halifax et de Saint John ne pourront pas être rentables sans une augmentation des exportations céréalières. Sans cet accroissement des exportations, l'éleveur de Halifax pourrait être forcé de fermer ses portes et celui de Saint John serait incapable de rouvrir. Comme le montre l'analyse effectuée, la perte d'un élevateur pouvant recevoir les bateaux serait très néfaste pour les éleveurs de la région de l'Atlantique. Le coût des céréales fourragères dans la région pourrait augmenter de 10 \$ ou plus la tonne.

Ce qu'on dit en fait, c'est que les élevateurs des Maritimes, à Saint John et à Halifax, profitent au secteur de l'élevage, car ils concurrencent en quelque sorte les chemins de fer qui transportent également les céréales fourragères. Cependant, le secteur de l'élevage ne fournit pas assez de travail à ces élevateurs pour assurer leur