

Initiatives ministérielles

ruine de la production de grains fourragers de même que celle de l'industrie laitière et de l'élevage de bovins.

Malgré les conséquences très graves que cela entraîne, le gouvernement n'en maintient pas moins aveuglément ses efforts stupides de réduction des dépenses dans une région qui n'en a pas les moyens.

Je voudrais vous lire une courte citation, monsieur le Président. Voici ce que déclarait devant le comité le directeur du Conseil des agriculteurs des provinces atlantiques, M. Keith Russell: «Monsieur le Président, l'organisme que je représente est un organisme de coordination régional auquel appartiennent les quatre fédérations provinciales de l'agriculture ainsi que les coopératives agricoles de l'Atlantique. Nous représentons 80 p. 100 des producteurs de bétail et de volaille de la région de l'Atlantique, une industrie dont le chiffre d'affaires, à la production, s'est élevé à 500 millions de dollars en 1989.»

• (1210)

Monsieur le Président, 500 millions de dollars, c'est beaucoup d'argent pour les Canadiens de l'Atlantique. Cela ne semble peut-être pas beaucoup pour l'Ontario ou pour quelque autre région industrialisée, mais c'est une somme vitale pour la région canadienne de l'Atlantique, d'autant plus que le gouvernement a aussi décidé de réduire ses efforts de développement régional et d'autres types de subventions à la région canadienne de l'Atlantique.

Je tiens à citer aussi les propos suivants: «J'ai appris que la suppression de cette subvention signifierait pour le Canada une perte d'environ 28 millions de dollars, ce qui, avec la diminution des activités de transformation, représente une perte totale de 65 millions de dollars pour l'économie.»

Cette déclaration a été faite ici, à la Chambre, le 29 mars 1976, par nul autre que notre estimé vice-premier ministre, qui devrait s'y connaître en production céréalière et en agriculture et savoir tout le mal que ce projet de loi risque de faire à la région canadienne de l'Atlantique. Si le gouvernement a encore une parcelle de décence, une parcelle de justice, s'il se soucie le moins du monde de la région canadienne de l'Atlantique, il va retirer aujourd'hui ce projet absurde, revenir à la situation première en ce qui concerne les éleveurs et le transport des céréales au Canada et cesser de chercher à détruire les secteurs des céréales, de la volaille, de l'élevage et de la farine dans la région canadienne de l'Atlantique.

M. Lyle Kristiansen (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole pendant quelques instants cet après-midi pour participer au débat sur le projet de loi C-26, qui vise à supprimer le programme du tarif de l'Est.

Certains députés se demandent peut-être pourquoi quelqu'un des montagnes de la Colombie-Britannique tient à parler de ce sujet. Sincèrement, le district de Kootenay a été intégré au Canada par un contrat avec les habitants et le gouvernement du Canada à un moment où le mouvement de sécession était très fort. La partie ouest du district de Kootenay était sur le point de suivre la direction normale de nos échanges économiques et songeait sérieusement à se fusionner avec Spokane, dans l'État de Washington. C'est alors qu'on a conclu une entente pour construire le chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau et pour établir certains tarifs afin que nous restions dans ce pays et que nous puissions apporter notre contribution à cette volonté politique qui s'appelait le Canada, comme c'est encore le cas aujourd'hui.

La situation dans laquelle nous sommes actuellement n'est pas vraiment différente de celle que je viens de décrire. Une fois encore, nous constatons que le gouvernement actuel, qui ne jure que par le marché privé, est déterminé, en dépit de tout, à lâcher la bride aux forces économiques privées sans tenir compte de l'impact que cela peut avoir sur les régions du Canada et sur la structure même de notre pays.

Je vais expliquer brièvement ce qu'est le programme du tarif de l'Est pour quiconque m'écoute actuellement et s'intéresse à la question. Dans le cadre de ce programme, une subvention est versée aux chemins de fer pour le transport en vue de leur exportation, des céréales et de la farine par certaines routes vers les ports de l'est du Canada. Les tarifs payés par les expéditeurs sont les mêmes depuis 1960 dans le cas des céréales destinées à l'exportation et depuis 1966 dans le cas de la farine.

À la prochaine étape de ce débat, mes collègues du Nouveau Parti démocratique proposeront un amendement à ce projet de loi. Selon cet amendement, le prix du transport des céréales et de la farine vers Halifax et vers Saint John, au Nouveau-Brunswick, serait supérieur de 5 p. 100 au prix du transport de ces produits vers Québec. Cet amendement est semblable à une proposition faite par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. L'idée est de réduire le coût du programme tout en assurant que les ports de Halifax et de Saint John restent compétitifs.

Dans l'amendement actuellement à l'étude, nos collègues du Parti libéral demandent que le programme du tarif de l'Est reste tel quel. Cela me fait penser à l'attitude que les libéraux semblent avoir adoptée à l'égard de presque toutes les questions, c'est-à-dire «Ne touchez à rien. Ne faites pas de suggestion. Ne vous sentez pas tenu