

*Initiatives ministérielles*

pour la façon dont les gens ont réagi aux initiatives du ministère des Transports.

Le 4 mai 1989, les hauts fonctionnaires de Transports Canada ont rencontré les expéditeurs et les représentants des chemins de fer pour les informer que le tarif de l'Est prendrait fin à compter du 15 juillet 1989 et qu'ils devraient imposer des tarifs compensateurs sur tous les contrats à compter du 16 juillet.

Le Parlement n'a adopté aucune mesure législative en ce sens. En fait, je suis persuadé que celui qui déciderait de contester cette décision obtiendrait gain de cause et pourrait obliger le gouvernement à se conformer à la loi. Par bonheur pour le gouvernement actuel, personne n'a songé à la contester.

Si le Parlement décidait d'adopter une loi différente de ce que propose le projet de loi C-26, nous pourrions constater que le tarif de l'Est existe toujours. Qui plus est, si certains entrepreneurs croyaient le gouvernement actuel sur parole—ce serait une erreur— et constataient que, en raison de fausses données, ils avaient subi des pertes considérables, le ministère des Transports pourrait se trouver dans une position juridique intenable.

Pour cette raison, le gouvernement sera peu enclin—c'est le moins que je puisse dire—à modifier quelque aspect que ce soit de ce projet de loi. Il soutiendra que le projet de loi C-26 comporte des dispositions rétroactives et que la Chambre peut l'adopter sans hésitation. Il n'est pas rare qu'un gouvernement adopte des projets de loi rétroactifs. Il s'agit le plus souvent de projets de loi en matière fiscale dont l'application est rendue rétroactive à compter de la présentation du budget, afin d'empêcher les contribuables de se dérober à leurs obligations au cours de la période entre la présentation du budget et la date d'entrée en vigueur de la loi.

On insiste pourtant sur le fait que le gouvernement doit faire preuve de la plus extrême circonspection lorsqu'il exerce son pouvoir d'adopter des lois rétroactives. Il est malheureux que le gouvernement agisse avec une telle désinvolture. Il existe, à mon avis, une différence entre une mesure fiscale qui en soi peut être modifiée au besoin et un cas comme celui du projet de loi que la Chambre étudie aujourd'hui. L'abolition d'un programme de subventions établi depuis longtemps bouleverse

gravement l'économie des endroits touchés, notamment Saint John et Halifax.

De plus, le gouvernement a manqué de considération envers l'institution qu'est le Parlement en ne le saisissant pas plus tôt de cette affaire. Il y a maintenant plus de huit mois que le projet de loi C-26 a été lu pour la première et sept mois que les mesures qu'il prévoit sont appliquées dans les faits.

Selon moi, le gouvernement a fait preuve d'une indifférence impardonnable envers le Parlement, et son geste rendra très difficile le travail du comité législatif. Il se pourrait bien que le présent projet de loi prenne une forme toute autre une fois que les choix proposés par la commission auront été examinés en profondeur, ce qui n'a manifestement pas encore été fait. Le gouvernement accepte d'apporter les modifications proposées, il sera difficile de les appliquer à cause des mesures qui ont été prises jusqu'ici.

- (1630)

En terminant, notons que ce projet de loi montre bien le manque d'engagement du gouvernement face au développement régional. Si le gouvernement consultait les groupes intéressés, s'il leur manifestait un peu d'égard, il aurait des entretiens très sérieux avec ces groupes et avec la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Il aurait également dû consulter d'autres groupes dans l'examen de son programme comme la minoterie Dover de Halifax, le port et la ville de Saint John, l'Association canadienne des industries de l'alimentation animale, qui sera elle aussi touchée par le projet de loi, les responsables de l'élévateur à grains de Halifax, la commission portuaire de Halifax, la commission des grains de la Nouvelle-Écosse, l'Office de commercialisation du grain de la Nouvelle-Écosse, la fédération de l'agriculture de la Nouvelle-Écosse et le conseil des agriculteurs des Maritimes. Ils sont tous très préoccupés par la perte de ce programme, parce qu'elle signifiera très probablement la perte des élévateurs de Halifax et de Saint John.

Comme les agents de la Commission canadienne du blé l'ont fait savoir, on aura du mal à charger un navire complet de grain à partir de l'élévateur de Halifax, qui peut recevoir du grain transporté par navire, parce qu'on ne peut pas acheter une cargaison complète à la fois. Les exploitants de l'élévateur de Halifax achetaient des céréales fourragères, et la Commission canadienne du blé y ajoutait pour qu'on ait une cargaison complète. Si la