

Initiatives ministérielles

qui a vraiment mené la lutte contre ce projet de loi particulier.

Jetons donc un regard sur ce travail. Madame la Présidente, je sais que vous vous y intéresserez. Je parlerai également des titres de journaux qui sont, si je ne m'abuse, la façon dont les Canadiens apprennent ce que nous faisons ici. Parlant de l'Office national des transports, un titre disait: «Le critique du NPD demande à l'Office. . .» d'examiner cette question. Il a pris l'Office au dépourvu. Voilà un autre exemple de l'excellent travail que nous faisons dans ce domaine.

Un autre titre disait ainsi: «Réduction des subventions et fermeture d'un élévateur». En voici un autre qui est très bien. Comme tous les députés, nous aimons pouvoir lire, de temps à autre, des articles comme celui-ci à notre sujet. «Le député de Moose Jaw—Lake Centre fait parler de lui au Nouveau-Brunswick».

La raison en est que, encore une fois, le gouvernement propose un projet de loi inspiré uniquement de préoccupations financières, mais qui est lourd de conséquences pour la région de l'Atlantique, de même que pour d'autres régions.

Nous pouvons établir un contraste entre cette question et le débat que nous avons tenu hier soir au sujet d'un projet de loi qui va aider les riches. La position du Parti libéral sur cette question est également intéressante. Comme vous le savez, madame la Présidente, il semble qu'il ait abandonné la lutte contre la TPS. Les députés du Parti libéral n'ont aucune position. Ils ne sont même pas certains de savoir de quoi il s'agit.

Des voix: Oh, oh!

M. Gardiner: Nous sommes curieux de voir quelle position ils adopteront à l'égard de ce projet de loi.

Nous les avons provoqués, comme nous l'avons fait hier. Nous les avons réveillés. Comme nous le savons, le Parti libéral a appliqué les mêmes méthodes que les conservateurs.

Jetons un coup d'oeil sur le projet de loi C-26 pour voir à quoi il rime. Je voudrais tout d'abord en faire un peu la genèse. On l'appelle communément: programme des tarifs de l'Est. Ce programme vise à subventionner les sociétés ferroviaires qui transportent du grain et de la farine destinés à l'exportation sur des parcours précis aboutissant dans les ports de l'est du Canada. Les tarifs

payés par l'expéditeur sont bloqués depuis 1960 à l'égard du grain et depuis 1966 en ce qui concerne la farine.

Les notes que j'ai en main sont très intéressantes. Si les députés en ont besoin après pour étudier cette question, je serai heureux de leur en remettre une copie. Examinons maintenant l'historique du projet de loi C-26.

Lorsque les sociétés ferroviaires désiraient augmenter leurs tarifs dans les années 60, des gens ont alors soutenu—je présume que même les conservateurs étaient de ceux-là à l'époque—qu'une augmentation des tarifs enlèverait toute compétitivité à Saint John et à Halifax. On estimait donc important de bloquer les tarifs pour préserver cette compétitivité.

Ce sont Halifax et Saint John qui devaient profiter de cette mesure. Voici quelques données intéressantes à ce propos. Le transport du grain qui est acheminé par Saint John s'effectue à 95 p. 100 en vertu du projet de loi C-26, qui régit le programme des tarifs de l'Est, tandis que, dans le cas de Halifax, ce pourcentage n'est que de 67 p. 100.

Pour ce qui est de la farine, la quasi-totalité qui passe par ces deux ports est expédiée au tarif de l'Est. La farine représente environ le tiers du volume total des marchandises diverses manutentionnées à Halifax et 7 p. 100 de celles de Saint John.

Combien cela coûte-t-il? Il s'agit d'une subvention, et nous savons tous ce que les conservateurs font des subventions. Ils éliminent toutes celles qui sont utiles et, comme l'a fait observer le député de Kootenay-Ouest hier soir au cours du débat sur le projet de loi C-52, ils disent: «Nous sommes motivés par le souci d'équité. Il faut enlever ce mal qu'est l'universalité. Nous devons prendre aux personnes qui ne sont pas dans le besoin et nous assurer que les pauvres et les nécessiteux bénéficient d'une certaine forme d'aide».

Que font-ils alors? Ils présentent le projet de loi C-52, qui favorise les riches. Que font-ils dans ce cas-ci? Ils coupent une subvention qui coûte environ 32 millions de dollars par année, d'après les calculs de nos chercheurs, qui ont étudié longuement la question. Qu'est-ce que le projet de loi C-52, que nous avons étudié hier soir donne aux riches? Des centaines de millions de dollars.

Voyons voir qui compte sur l'aide qu'apporte cette subvention dans ce secteur particulier du marché et les coûts de transport.