

*Initiatives ministérielles*

gnants, les conducteurs d'autobus, les employés de magasins de détail, et j'en passe. En d'autres termes, nous pouvons parler de certaines d'emplois directs, mais, il s'agit également d'être conscient du fait que des centaines et des centaines d'emplois indirects sont également en jeu.

Dans sa sagesse, le gouvernement a décidé de supprimer les subventions sur les grains du centre et de l'ouest du pays. Je voudrais simplement vous rappeler aujourd'hui que l'élévateur de Halifax joue un rôle essentiel en ce qui concerne l'entreposage des céréales. Sans cet élévateur, la Dover Flour Mill, la seule minoterie de la région de l'Atlantique, serait vraisemblablement forcée de fermer ses portes.

L'élévateur à grain de Halifax doit recevoir 260 000 tonnes par année pour être viable. À l'heure actuelle, on se rapproche dangereusement de ce seuil critique. Si on finit par tomber en-dessous de ce seuil et si le tonnage est nettement insuffisant, l'élévateur sera forcé de cesser ses activités en partie ou entièrement, ce qui entraînera la suppression de centaines de bons emplois à temps plein.

Sans l'élévateur de Halifax, il ne sera plus possible d'expédier le grain fourrager par bateau par l'intermédiaire du port de Halifax, alors qu'il s'agit à l'heure actuelle du seul moyen de transport concurrençant le transport ferroviaire. En fonction des expériences passées, on peut s'attendre à une augmentation des tarifs ferroviaires d'au moins 10 \$ la tonne pour les céréales fourragères.

Le secteur de l'élevage dans les Maritimes dépend des céréales en provenance de l'Ontario et de l'ouest du pays. Si les frais de transport augmentent de 10 \$ la tonne, on prévoit la perte de 5 000 emplois dans le secteur de l'élevage, les minoteries de provende, les abattoirs, ainsi que les laiteries. Je pense que cela mérite d'être répété. Une augmentation de 10 \$ la tonne entraînerait, semble-t-il, la suppression de 5 000 emplois.

Certains députés dans cette enceinte n'attachent pas une très grande importance à la perte de 5 000 emplois et le reste. Dans le centre du pays, d'importantes usines peuvent fermer leurs portes et licencier ainsi 2 000 ou 3 000 employés. Malheureusement, depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange, cela devient une réalité, une nouvelle courante pour de nombreux journaux régionaux. C'est regrettable et décevant, mais c'est là ce qui se passe depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange.

Dans la région de l'Atlantique, une suppression de cinq emplois seulement est une chose grave. Quand il est question de 50 emplois, c'est très grave. La perte de 500 emplois constitue une crise régionale et la suppression de 5 000 emplois est tout simplement une catastrophe. Pourtant, c'est exactement ce que va entraîner dans la région de l'Atlantique l'adoption de ce projet de loi.

Je ne peux comprendre que les députés, surtout les ministériels de la région de l'Atlantique, ne s'opposent pas avec véhémence à cette mesure tout à fait insensée et qu'ils n'exercent pas des pressions sur le Cabinet et leurs collègues pour mettre un terme à cette course effrénée vers une grave crise économique. Les ministériels ont décidé, semble-t-il, de rester muets là-dessus.

Si l'élévateur à grain de Halifax doit fermer ses portes parce qu'il n'a pas atteint les 260 000 tonnes par année, il en résultera la perte de 283 emplois dans le port, sans compter les 250 emplois indirects qui pourraient aussi être supprimés, comme je l'ai déjà dit. De même, la fermeture de la Dover Flour Mills entraînerait la disparition de 45 emplois encore ainsi que la perte d'un marché local pour les producteurs de blé de mouture.

En Ontario, la suppression du tarif de l'Est a entraîné la fermeture de quatre élévateurs à grain, soit deux à Midland, un à Port McNicoll et un autre à Prescott.

Les meuneries de l'Ontario ont perdu des contrats d'exportation et ont besoin de prix plus bas pour soutenir la concurrence des meuneries du Québec pour l'obtention de contrats de l'ACDI. Entre temps, les agriculteurs de l'Ontario touchent déjà des prix trop bas et ne peuvent se permettre de voir ces derniers descendre plus bas encore.

Je pourrais continuer encore longtemps, mais ce n'est pas nécessaire. La question qu'il faut se poser est la suivante: Qui profite de cette situation? Qui profite de ces dispositions?

À l'instar de députés qui ont pris la parole avant moi, j'ai dit que des centaines et des centaines d'habitants de la région de l'Atlantique vont faire les frais de ce projet de loi. L'important secteur de l'élevage va en souffrir, tout comme le secteur de la volaille, le secteur de la meunerie, les producteurs de grain locaux et les travailleurs des ports et des élévateurs.

Qui donc alors va en profiter? Le gouvernement va sûrement venir en aide à quelqu'un. Ceux qui profiteront de la suppression du tarif de l'Est sont, fait à remarquer, les ports du centre du pays, de Montréal en particulier, mais aussi de l'Ontario, puisque Halifax et Saint John ne peuvent concurrencer les tarifs de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Ce qui est très injuste puisque la Voie maritime du Saint-Laurent est subventionnée à coups de plusieurs millions de dollars par année par le gouvernement fédéral, grâce à la prestation de services de brise-glace gratuit, de dragage et d'autres services de Transports Canada. Tandis qu'on maintient l'aide aux activités de la Voie maritime du Saint-Laurent, on coupe le cordon ombilical de la population de la région de l'Atlantique, c'est-à-dire le soutien des activités du réseau de l'Atlantique.

En résumé, cela n'est qu'une autre manifestation de la façon de faire des conservateurs.