

*Initiatives ministérielles*

l'heure actuelle. Après cinq ans et demi de régime conservateur, la mauvaise gestion débouche sur un bilan absolument désastreux.

J'espère que le gouvernement actuel va reconsidérer sa position, en ce qui concerne tout particulièrement le tarif de l'Est, revenir au point de départ et consulter les Canadiens, car ils ont de bonnes idées. Nous n'avons pas à accepter ça. J'espère que le gouvernement songera à apporter des amendements au projet de loi à l'étape de l'étude en comité.

**M. Laporte:** Madame la Présidente, j'ai bien aimé l'exposé du député. En fait, cet exposé aurait bien pu être écrit par un social démocrate.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Samson:** Ils sont ainsi: quand ils participent à une campagne électorale, ils s'expriment à la manière des néo-démocrates, mais quand ils exercent le pouvoir, ils se comportent comme des gens de droite.

**M. Laporte:** Madame la Présidente, je désire tout d'abord formuler un commentaire, après quoi je poserai une question au député.

J'ai bien aimé qu'il rapporte les propos du ministre Pickersgill qui fait observer que, contrairement à l'affirmation du gouvernement, ce projet de loi ne visait pas tant à aider les ports de Halifax et de Saint John à soutenir la concurrence des ports américains, mais plutôt à les aider à soutenir celle des ports du Saint-Laurent. C'était là l'objectif premier de ce projet de loi.

Tôt ce matin, le Comité des transports dont je fais partie a rencontré les représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Le gouvernement a laissé ce projet de loi en veilleuse pendant huit mois environ. C'est seulement la deuxième journée de débat que nous y consacrons. Je trouve tout à fait insultante l'attitude du gouvernement qui a choisi de nous en saisir aujourd'hui, alors que le Comité des transports accueillait les représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Nous avons dû écourter notre séance pour venir débattre de ce projet à la Chambre. Ce faisant, le gouvernement nous donne un autre exemple du peu de cas qu'il fait des Maritimes et du projet de loi concernant le tarif de l'Est.

Parmi les excellents exposés que le comité a entendus aujourd'hui, je signale celui du représentant de la minoterie Dover qui se fait beaucoup de souci concernant ce projet de loi. Au nom de cette société et du secteur de la meunerie, John Doering a dit beaucoup s'inquiéter de ce que ce projet de loi visait à faire obstacle non pas à la concurrence des ports américains, mais à celle des ports

du Saint-Laurent. Les ennuis qu'ils éprouvent avec les Américains tiennent au programme américain de subventions de 900 millions de dollars. À ce propos, je désire citer un extrait du mémoire de M. Doering.

Celui-ci refuse d'appeler l'Accord de libre-échange par son nom, car il sait lui aussi que cet accord n'a rien de libre. Voici ce qu'il dit:

Dans le cadre de l'accord commercial canado-américain, nous avons accepté de renoncer aux subventions, mais le secteur agricole des États-Unis, qui comprend les entreprises agricoles, continuera d'être subventionné et de profiter du maintien de la politique de subventions aux exportations qui, plus que toute autre chose, a contribué et continuera de contribuer à la ruine de notre secteur de la meunerie. Cette politique permet aux minoteries américaines de tourner à pleine capacité, alors que les nôtres se languissent aux deux tiers de leur capacité. Chez nous, le secteur de la meunerie n'est pas tenté d'investir dans la mise en oeuvre de méthodes de production plus efficaces et plus modernes et, alors même qu'il périclité, il est invité à travailler avec plus d'ardeur en vue de se ménager des débouchés aux États-Unis au détriment de leur secteur qui a les reins particulièrement solides et qui bénéficie déjà pour le blé de coûts de revient beaucoup plus bas.

Qui plus est, les minoteries américaines ont un avantage du point de vue du transport, étant donné que les chemins de fer de ce pays jouissent d'un régime fiscal moins contraignant et que la taxe sur les carburants y est moindre.

Voilà un exemple de l'incidence de l'Accord de libre-échange sur les Maritimes. Pendant la campagne et dans son discours, le député a fait des observations très intéressantes; il s'est prononcé catégoriquement contre l'Accord de libre-échange. Selon des rumeurs, tous les candidats à la direction du Parti libéral ne s'opposeraient pas à l'Accord de libre-échange.

Je voudrais que le député confirme de nouveau qu'il s'oppose, sinon au libre-échange comme tel, du moins à l'Accord de libre-échange et qu'il s'opposera à ce projet de loi et à toute mesure qui pourrait entraver le véritable libre-échange au Canada.

**M. Harvard:** Madame la Présidente, je remercie le député de Moose Jaw—Lake Centre. Je peux lui dire, sans équivoque et catégoriquement, et dire à la Chambre que j'étais contre l'Accord de libre-échange pendant la campagne électorale et que je m'y oppose toujours.

Notre ancien chef, le très honorable député de Vancouver Quadra, a dit à plusieurs reprises que l'histoire lui donnerait raison sur la question de l'Accord de libre-échange. Il aura suffi d'un an seulement après l'entrée en vigueur de l'accord pour constater qu'il avait raison. Avec le temps, on verra de plus en plus que l'Accord de libre-échange causera des torts irréparables à notre pays.

Le député de Moose Jaw—Lake Centre a demandé si j'étais contre le projet de loi et si j'allais continuer de m'y opposer. La réponse est oui.