

américains, j'ai bien peur que nous ayons pu constater depuis 14 mois dans quelle mesure le gouvernement veut qu'une industrie canadienne puisse être compétitive face à nos voisins américains.

Je crains fort que s'il a à choisir entre un secteur en difficulté et des travailleurs menacés sur la côte est du pays d'une part, et des intérêts américains de l'autre, le gouvernement se range du côté américain. Ce programme a de nombreux avantages.

Le programme a permis aux chemins de fer de gagner des revenus bruts moyens de 33,5 millions de dollars par année entre 1971 et 1981. Grâce à ce programme, les ports de la baie Georgienne et les silos de transbordement ont rapporté en moyenne 1,4 million de dollars par année et ont permis le maintien de 75 emplois. Halifax et Saint John ont gagné des revenus annuels moyens de 1,6 million de dollars et ont pu maintenir environ 85 emplois.

Cela ne semble pas beaucoup, mais croyez-moi, à l'échelle de l'économie du Canada atlantique, ce n'est pas à dédaigner. La perte de ces emplois et d'autres emplois liés aux subventions blessera profondément une région du pays qui est déjà bien mal en point.

En pensant à ce qui nous attend le soir du 20 février prochain, lorsque le nouveau budget sera déposé, avec d'autres Canadiens de l'Atlantique je me suis dit: «Peut-être n'avons nous pas grand-chose à craindre.» Nous n'avons peut-être pas de raison de nous inquiéter parce qu'il ne reste pratiquement plus rien à nous enlever, à moins que le gouvernement ne décide de lâcher des bombes incendiaires sur nos villes, ce qui sera peut-être la prochaine étape. Je ne devrais pas lancer de telles idées, Dieu sait qui elles pourraient inspirer.

La meunerie profite beaucoup du programme de subventions, car sans lui, les exportations de farine pourraient simplement disparaître. Entre 1976 et 1985, le programme a permis l'exportation d'une moyenne de 406 308 tonnes de farine chaque année. Environ 70 p. 100 de la farine exportée avait été moulue dans l'est du Canada.

En 1985, l'industrie a reçu environ 16 millions de dollars en subventions par rapport à 9,7 millions de dollars en 1976.

Une grande partie de la diminution des exportations canadiennes de farine peut être attribuée à la part appréciable des marchés dont s'est emparée la CEE. Les pays membres de la CEE ont reçu d'énormes subventions en vertu de la politique agricole européenne commune. Cette aide financière leur a permis d'accroître leur part du marché mondial de la farine, qui est passé d'environ 8

p. 100 en 1970-1971 à 58 p. 100 en 1984-1985. Le gouvernement s'oppose pourtant aux subventions qui nous permettraient d'accomplir la même chose pour les industries de l'est du Canada et de relancer une économie bien mal en point.

• (1850)

Les céréaliculteurs de l'est et de l'ouest du Canada bénéficient des subventions au transport prévues dans le programme et augmentent leur rendement moyen en étalant leurs ventes de grain sur toute l'année, particulièrement dans le cas des producteurs de l'Ontario.

L'Office de commercialisation du blé de l'Ontario exporte environ de 450 000 à 600 000 tonnes de grain, dont 150 000 sont transportées dans le cadre du programme de subventions «à l'Est de». Les silos de transbordement de la baie Georgienne et des Grands Lacs permettent aux producteurs ontariens d'entreposer leur récolte et de la vendre sur une période prolongée, ce qui leur donne le meilleur rendement moyen.

Le CN et le CP recevaient la subvention pour le transport des grains et de la farine au taux fixe. Ils bénéficient également de la manutention du grain aux élévateurs qu'ils possèdent ou qu'ils exploitent dans la baie Georgienne et à Saint John, au Nouveau-Brunswick. En 1985, les sociétés de chemin de fer recevaient des subventions moyennes de 23,40 \$ la tonne pour le grain et de 63,58 \$ la tonne pour la farine. Comme on l'a fait remarquer tout à l'heure, un certain nombre de vieux élévateurs de l'Ontario et les silos de Halifax et de Saint John doivent leur existence à la subvention «à l'Est de».

Il n'y aurait probablement pas d'élévateurs de transbordement à Port McNicoll, à Midland et à Owen Sound sans cette subvention. Il est certain qu'il n'y en aurait pas dans les Maritimes. Les silos de cette région, dont celui de Halifax que je connais le mieux, font partie de notre horizon et nous montrent que les gens sont à l'oeuvre dans cette ville. En parcourant la région de l'Atlantique, on s'aperçoit que c'est de moins en moins vrai, comme le savent les gens de Lockeport et de Canso. Ça n'a jamais été vrai pour la population du Cap Breton depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, et ce malgré les belles paroles du ministre.

Les silos de Bay Port alimentent les silos des maritimes avec presque toutes les céréales qu'ils reçoivent au tarif de l'Est. Le transport de cette marchandise, subventionné par le programme du tarif de l'Est, représente 95 p. 100 des recettes totales enregistrées à Saint John et 70 p. 100 de recettes totales à Halifax. Depuis plus d'un an, nous nous en plaignons, nous en parlons, en discutons et