

*Initiatives ministérielles*

du Saint-Laurent qui bénéficient de l'aide du gouvernement fédéral dans le cadre de nombreux programmes.

En ma qualité de citoyen canadien habitant les régions de l'Atlantique, je ne puis accepter le projet de loi C-26 dans sa forme actuelle, surtout qu'il ne comporte aucune mesure compensatoire équivalente à celle dont bénéficient vos électeurs, monsieur le Président, et ceux du député de Regina—Lumsden. En effet, ceux-ci touchent environ 850 millions de dollars pour les aider à acheminer leur grain en application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je connais la raison d'être de cette subvention. Je sais par ailleurs que des efforts sont faits pour rénover ce régime, vraisemblablement en remettant une partie de cet argent aux agriculteurs au lieu de la remettre aux sociétés ferroviaires. Différentes formules sont envisagées.

Faisons en sorte de les examiner afin de déterminer où des changements s'imposent. Mais est-il juste que, dans le cadre du projet de loi C-26, le gouvernement frappe les agriculteurs des provinces de l'Atlantique en bas de la ceinture en les privant de 35 millions de dollars, alors que dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il ne change rien à la situation des agriculteurs de l'Ouest qui touchent 850 millions de dollars? Ce n'est ni juste ni équitable, et c'est la raison pour laquelle la Chambre ne devrait pas être saisie du projet de loi C-26 à l'étape de la deuxième lecture tant que les choses resteront ce qu'elles sont.

Le 22 février, je l'ai dit, les représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ont comparu devant le Comité des transports. Ces représentants sont si raisonnables. En fait, le président de la Commission avec qui je me suis entretenu par la suite m'a dit qu'il s'était fait bien du tort en ne reprochant pas plus vivement au gouvernement de n'avoir pas répondu plus positivement depuis 1985 à leur demande de mesures compensatoires. Les représentants de cette commission sont si raisonnables qu'ils ont ajouté qu'ayant examiné certaines de ces mesures, ils en étaient venus à la conclusion qu'elles étaient peut-être excessives, et ils ont formulé une autre proposition. Ils ont demandé d'abolir la subvention sur une base annuelle, mais de la rétablir pour les trois mois de l'hiver où les ports du Saint-Laurent sont bloqués et où les ports de l'Atlantique pourraient bénéficier comme par le passé de l'expédition du grain vers l'Est, à la condition qu'ils touchent une subvention pour combler l'écart entre le tarif bloqué et le coût réel des sociétés ferroviaires.

• (1540)

Je tenais simplement à signaler qu'il s'agit en l'occurrence bien plus qu'une simple subvention pour aider nos ports à soutenir la concurrence des ports américains. Cela fait partie intégrante de notre dimension nationale. Cela fait partie du tissu même de notre pays. Il y a de

nombreuses années, M. Pearson avait déclaré à la Chambre que l'existence du Canada avait son prix. Il songeait à l'époque au coût du bilinguisme. Tellement de facteurs entrent en ligne de compte pour préserver l'unité nationale.

Le tarif de l'Est nous aidait dans une certaine mesure dans le Canada atlantique. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique, de sa propre initiative sans y être poussée par le gouvernement fédéral, a proposé de le ramener à environ 10 millions de dollars si on offrait des compensations.

Je voudrais faire figurer au compte rendu ce que l'on entend par compensations. Je crois comprendre que le problème tient au fait qu'il y a quatre ou cinq ministres concernés et que peut-être aucun n'a essayé de résoudre cette question. Je peux vous dire, monsieur le Président, que ceux d'entre nous du Canada atlantique nous ne pourrions plus nous taire à ce sujet que si nous avons la garantie que ces compensations vont être fournies.

J'ai cité M. Pickersgill qui avait présenté le projet de loi nationale sur les transports et qui est devenu par la suite le premier président de l'Office national des transports. C'était un très bon projet de loi pour lui. Mais il a fait quelque chose de bien pour le Canada atlantique à propos du tarif de l'Est. Il ne convient pas pour aucun d'entre nous du Canada atlantique de laisser cela disparaître alors que nous attendons tranquillement qu'on nous accorde des compensations. Cela place les députés de tous les côtés, et en particulier du côté du gouvernement, dans une position très embarrassante.

Je ne demande pas la lune. Je ne demande pas qu'on dépense des centaines de millions de dollars en compensations. Savez-vous de quoi je parle? Je parle de trains-blocs pour envoyer à Halifax et à Saint John les céréales destinées à l'exportation, de l'utilisation des transports par eau pour expédier au Canada atlantique les céréales fourragères du plan C, de la suppression des droits compensatoires et des droits de douane sur le maïs américain, d'installations pour recevoir à Saint John les céréales par voie d'eau, de l'utilisation continue de Halifax pour l'expédition de la farine d'exportation et de délivrer des permis autorisant l'importation de céréales fourragères de pays étrangers. À peu près toutes ces questions concernent non seulement deux ou trois ministres mais— et c'est fondamental—demandent la coopération et l'intervention de la Commission canadienne du blé.

Souvent, pour des raisons faciles à comprendre, afin de préserver l'image de marque de notre blé et faire en sorte que nous ayons du blé dur qui ne présente pas d'imperfections et qui ne soit pas mélangé à du blé tendre, la Commission canadienne du blé, pendant tant d'années, a maintenu ce contrôle si utile sur le commerce du blé. Mais vient un temps, lorsqu'on cherche à aider une région du pays, où, en toute franchise, on n'a pas besoin