

Initiatives ministérielles

M. Pat Nowlan (Annapolis Valley—Hants): Monsieur le Président, je voudrais également participer à ce débat, bien que je ne sois pas heureux de le faire. Franchement, je suis un peu mal à l'aise.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention les remarques du député de Lambton—Middlesex lorsqu'il expliquait ses modifications. Aux députés de tous les partis qui ne se rendent pas vraiment compte de l'histoire du projet de loi C-26 et des effets de ces modifications, je dois dire que l'exposé que le député de Lambton—Middlesex, a fait avec calme, objectivité et sérénité, est tout à fait juste. Le député de Moose Jaw—Lake Centre, plus jeune et enclin à l'esprit de parti, a tenu des propos provocateurs. Peut-être les faits eux-mêmes ont-ils de quoi vous faire perdre patience. Pour ma part, je ne trouve certainement rien à redire à ses paroles.

C'est là le dilemme auquel sont confrontés ce député et, à vrai dire, tous les députés des provinces de l'Atlantique. Le projet de loi C-26 est une mesure législative à effet rétroactif que, je vous le garantis, 90 p. 100 des députés de cette Chambre n'ont même pas la prétention de comprendre. Il porte sur un sujet dont nous avons entendu parler de temps à autre, le tarif de l'Est. Il traite de la question des tarifs compensatoires, applicables au port de Buffalo et plus à l'est. Je n'ai pas le dossier complet en main, mais j'étais ici, dans l'opposition, quand un nommé Pickersgill, dont le nom revient parfois dans le grand débat constitutionnel, a parlé de la Loi nationale sur les transports, qui établissait la Commission canadienne des transports. Il devint le premier président de la commission. Je me souviens de sa présence ici, dans la première rangée de la Chambre, expliquant l'influence fondamentale qu'aurait la Loi nationale sur les transports pour la Commission canadienne des transports.

Les gens pensent qu'il vient de Terre-Neuve. Il était député de Bonavista—Twillingate, mais il est né et a grandi au Manitoba. Il est devenu secrétaire particulier de Mackenzie King. C'est ce qui a été le principal élément d'intérêt dans sa contribution à la politique canadienne, bien avant qu'il sorte de sa retraite et qu'il se prononce sur certains enjeux dont discutent actuellement nos premiers ministres au Centre des conférences.

M. Pickersgill, alors ministre des Transports, avait dit au cours du débat que la Loi nationale sur les transports aurait une grande portée. Il avait en outre témoigné au comité. Nous y avons ajouté une petite disposition, sur laquelle porte le projet de loi C-26, simple modification de la Loi sur les chemins de fer, et qui a pour but d'aider à payer l'acheminement, par les ports de l'Atlantique, de la

farine et du grain destinés à l'exportation. Elle a facilité le paiement en assurant le versement de la différence entre le tarif compensatoire et le tarif qui avait été gelé à l'époque. L'histoire a fait que cette subvention atteint maintenant entre 25 et 30 millions de dollars, si l'on ne tient pas compte de tous les effets multiplicateurs et des avantages consentis aux ports mentionnés par le député de Lambton—Middlesex, aux ports de l'Atlantique et aux silos, ni des salaires des employés, à chacun de ces endroits.

Je dois me retenir, car je suis très ennuyé et quelque peu gêné de voir que nous poursuivons l'étude de ce projet de loi alors que, de l'aveu même des ministériels, le ministère de l'Agriculture entreprendra une étude des ports de Halifax et de Saint John en vue de déterminer, par l'entremise des représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et de Grains 2000, les conséquences que l'annulation de cette subvention aura pour la région de l'Atlantique. Comme on l'a déjà mentionné à la Chambre, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui sait très bien qu'il existe des moyens plus rentables d'expédier la farine et les céréales à l'étranger, a elle-même proposé, il y a plusieurs années, de modifier la Loi sur les chemins de fer.

• (1200)

Ce qui me tracasse, comme tous les autres députés de la région de l'Atlantique, c'est que, depuis 1985, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique négocie librement et cordialement avec le ministère des Transports et le ministère de l'Agriculture ce qu'on appelle des mesures compensatoires. Elle dit: «Écoutez, nous pouvons nous entendre. Nous comprenons que le programme doit changer avec le temps. Si l'on nous offrait des mesures compensatoires, nous ne pourrions pas nous opposer trop vigoureusement à la suppression ou à la modification du tarif de l'Est.»

Quand le dernier programme a été présenté au Comité permanent des transports en février dernier, il me semble, le changement proposé portait sur environ dix millions de dollars. Ce qui revenait à dire: «Donnez-nous dix millions et nous pourrions toujours assurer l'exportation de la farine et des céréales à partir des ports de Halifax et de Saint John. Tous les ports et élevateurs régionaux resteront ouverts.» L'ennui, c'est que, même si le projet de loi est censé entrer en vigueur avec effet rétroactif au mois de juillet 1989, ce qui est fort injuste, le gouvernement a admis dans le communiqué du 18 mai qu'il y aurait une étude.