

*Initiatives ministérielles*

coûteux offert dans le cadre du système de commercialisation dans l'Est.

Or, le gouvernement a décidé de le supprimer. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous demandons pourquoi le gouvernement agit ainsi? Peut-être le gouvernement n'était-il pas au courant de tous les faits lorsque, dans le cadre de l'exposé budgétaire de 1989, il a annoncé son intention d'éliminer le programme.

• (1620)

Les députés d'en face ne comprenaient pas vraiment la raison d'être de ce programme, les conditions qui en assurent la pertinence et les avantages qu'il apporte à maintes régions de notre pays. Puissent-ils prêter l'oreille non seulement aux raisons que mes collègues et moi leur fournissons, mais également à celles que leur fournissent surtout les producteurs de blé de l'Ontario, y compris un grand nombre qui habitent ma circonscription et qui exhortent le gouvernement à retirer ce projet de loi.

Il n'est guère contestable que le gouvernement a commis une grave erreur d'omission en identifiant la raison d'être originale du tarif de l'Est. Au moment d'annoncer son projet, le gouvernement avait précisé: «Le programme avait pour but de s'assurer que les céréales et la farine canadiennes destinées à l'exportation continueraient de transiter par les ports canadiens de la côte Est plutôt que par les ports concurrents aux États-Unis.» Voilà.

Le gouvernement actuel donnait ainsi à entendre que le gouvernement de l'époque n'avait eu qu'une seule raison, et non pas deux, pour instaurer ce programme. Or, non seulement le programme visait à permettre aux ports de l'est du Canada de soutenir la concurrence des ports américains, mais aussi à ceux de Halifax et de Saint John de soutenir la concurrence des ports du Saint-Laurent.

En 1966, le ministre des Transports de l'époque avait déclaré: «Compte tenu du tarif applicable au Pas du Nid-de-Corbeaux. Nous estimons que nous avons une obligation équivalente en ce domaine. Le programme a pour but d'assurer que les tarifs encourageront les compagnies de navigation à utiliser les installations des ports de l'Atlantique.

Cette omission est très importante, car elle invalide la position du gouvernement qui prétend que le programme n'est plus nécessaire parce que les conditions qui en justifiaient la création n'existent plus. L'une des deux raisons qu'invoque le gouvernement pour le supprimer est tout simplement erronée.

La deuxième raison que donne le gouvernement est également peu judicieuse, mais beaucoup plus erronée que la première. Voici ce que dit le document budgétaire: «La subvention a pour effet de détourner le trafic de la Voie maritime, en faveur d'un transport ferroviaire subventionné, et est incompatible avec la politique de transport axée sur le marché qu'a adoptée le gouvernement.» Le gouvernement brandit l'expression «axée sur le marché» comme un étendard, mais l'utilise davantage comme un écran derrière lequel se cacher. Le gouvernement aime bien ces expressions accrocheuses, car il s' imagine qu'elles devraient suffire à étouffer la dissidence chez le critique du gouvernement qui aurait peur de passer pour socialiste.

Or, le gouvernement actuel a rendu obscur le sens de l'expression «axé sur le marché» et avec elle celui de l'expression «libre-échange». Elles signifient maintenant tout ce que le gouvernement veut leur faire dire. Et le plus souvent, ce sont les agriculteurs canadiens qui en font les frais.

Le gouvernement canadien s'est engagé dans la voie du désarmement unilatéral. À la suite de l'Accord de libre-échange, en pleines négociations du GATT sur l'agriculture, et en prévision des négociations avec les États-Unis sur les subventions, les députés d'en face et le gouvernement dépouillent le pays de programmes qui nous ont été très utiles. Avant toute négociation au sujet de l'Accord de libre-échange, il bradait tout.

Le programme de subvention au transport vers les ports de l'Est est l'un de ces programmes qu'il faudrait protéger, mais que le gouvernement abandonne avant les négociations sur les subventions aux fins de l'application de l'Accord de libre-échange. Le programme s'est révélé avantageux pour les ports de l'Atlantique et plus particulièrement pour les silos de Saint John et de Halifax. Le tarif de l'Est est un élément indispensable de la mise en marché ordonnée et efficace du grain, parce qu'il permet de contrôler l'acheminement des exportations.

C'est un système qui a profité aux exportateurs de blé canadiens en leur assurant un approvisionnement continu et qui a profité également aux producteurs, puisque cela leur évitait d'avoir à vendre leur blé à un moment précis, à une période qui aurait pu coïncider avec une baisse temporaire du prix mondial. Le tarif de l'Est a aussi permis aux producteurs de grain d'utiliser plus efficacement l'espace d'entreposage et les silos disponibles dans les régions de la baie Georgienne et des Grands Lacs. Il a permis d'amoindrir l'engorgement du réseau de transport. Le tarif de l'Est a facilité la mise au point d'un système d'entreposage et de transport qui a bien servi les