

*Initiatives ministérielles*

multiplier, le nombre des indigents atteindre des chiffres records. En fait, la Saskatchewan vient actuellement au deuxième rang après Terre-Neuve pour le nombre des indigents. Et cela sous deux gouvernements conservateurs: le fédéral et le provincial.

Parallèlement, nous sommes obligés d'entendre le ministre des Finances nous dire que depuis quelques années la croissance économique est bonne mais qu'il faut nous serrer la ceinture. J'aimerais bien serrer autre chose. Ce ne serait pas ma ceinture mais le cou du gouvernement, mais ce n'est pas la peine après tout parce qu'il est en train de se mettre la corde au cou.

Si le ministre nous demande de nous serrer la ceinture, il envoie les Maritimes aux oubliettes avec ce projet de loi qui est vraiment tragique pour les Maritimes. La Commission des transports des provinces atlantiques a réalisé plusieurs études sur les effets du tarif de l'Est.

Avec tout le respect dû au ministre, il n'est pas exact comme il l'affirme que tous les rapports disent qu'il est temps de supprimer le tarif de l'Est. La Commission des transports des provinces atlantiques a en fait publié divers rapports. Elle y conclut que le transport au tarif de l'Est a eu un effet notable sur les ports d'Halifax et de Saint John.

Je signalerai au ministre qu'en 1988, le port de Halifax a exporté environ 338 000 tonnes de grain et 183 000 tonnes de farine. La même année, Saint John a exporté environ 246 000 tonnes de grain et 1 200 tonnes de farine. Cela représente environ 90 p. 100 du tonnage qui a été retiré en 1988 du programme du tarif de l'Est.

Ce programme est destiné aux Maritimes. Ces chiffres représentent la presque totalité du grain manutentionné au silo de Saint John et environ 60 p. 100 de celui manutentionné au silo de Halifax. Maintenant que le programme a été mis en vigueur, même s'il n'a pas été adopté par le Parlement, on a déjà annoncé que l'élevateur de Saint John allait fermer, car il ne reçoit pas suffisamment de grains par voie d'eau. Il ne peut recevoir des grains que par train et personne n'en expédie à Saint John maintenant que le programme est disparu. Cela supprime des emplois.

La disparition de ce programme ne touchera pas seulement les élevateurs. Des emplois portuaires disparaîtront également, de même que d'autres dans les chemins de fer. Il y aura des conséquences défavorables pour les minoteries, notamment Dover Mills à Halifax. Je voudrais citer un rapport de la Commission des transports des provinces atlantiques publié en septembre 1989. De toute évidence, le ministre ne l'a pas vu.

On dit dans ce rapport qu'une analyse, par la Commission, de l'effet régional du programme montre que l'activité économique de la région perdra environ 14,4 millions du fait de la suppression de cette subvention. Toutefois, si les élevateurs de Halifax et de Saint John ferment tous les deux, la perte économique sera de 27,6 millions environ. Ce montant ne comprend pas les activités découlant du programme et qui se produisent à l'extérieur de la région, comme l'emploi dans les chemins de fer, les élevateurs plus en amont, les navires des Grands Lacs, etc. Les ports de l'Ontario seront touchés également.

On dit encore dans ce rapport, au deuxième paragraphe de la page 3, que le maintien de l'élevateur de Halifax est d'une importance économique primordiale pour la région atlantique. En plus de l'activité provenant du mouvement des grains pour l'exportation, l'élevateur joue un rôle vital dans le stockage et la manutention des grains pour les animaux et pour les minoteries.

Les industries locales du porc, de la volaille et des oeufs, de même que l'industrie du boeuf mais à un moindre degré, seront sérieusement touchées si l'élevateur de Halifax ne peut pas rester ouvert.

En outre, l'élevateur de Halifax est le seul entrepôt de blé de meunerie dont peut disposer la seule minoterie de la région de l'Atlantique, la Dover Flour Mills. Si l'élevateur devait fermer ses portes à Halifax, la minoterie devrait probablement en faire autant. Si la ministre n'a pas en main les trois rapports en question, je serai heureux de les lui transmettre, car leur lecture est fort intéressante. Ils donnent une excellente idée de l'importance du programme en question pour les Maritimes.

La perte de 250 emplois directs et de 27 millions de dollars n'est qu'un aspect de la question. Les répercussions secondaires vont être aussi catastrophiques. Je me trouvais dans les Maritimes l'automne dernier et j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec certains agriculteurs de