

*Initiatives ministérielles*

Cependant, au moment où nous entrons dans les années 1990 et où nous approchons du XXI<sup>e</sup> siècle, ce programme ne correspond plus aux réalités de notre économie ni de notre système de transport. S'il faut continuer de verser ces subventions sans plus, sans prendre de mesures pour remédier aux difficultés économiques qu'elles ont pour but de pallier, alors il n'y aura pas de progrès, ni pour l'économie atlantique, ni pour le port de Halifax, ni pour l'agriculture, ni pour aucun autre élément de notre vie nationale régionale.

Pour être tout à fait précis, la subvention du tarif de l'Est versait annuellement 40 millions de dollars dans les coffres des chemins de fer canadiens. L'argent allait aux chemins de fer du Canada, même si l'intention était d'aider les ports de la côte est lorsque la décision a été prise de verser ces subventions. De par les effets à long terme de la subvention, le secteur agricole, particulièrement celui des grains de provende et leurs dérivés, en a retiré d'importants avantages.

• (1600)

Il en est résulté également des avantages notables pour la meunerie. En fait une minoterie, celle de Dover Flour Mill, a été implantée sur la côte est et s'y trouve encore. On voit à quel point la subvention ne fait pas que réaliser l'objectif qui avait peut-être été prévu à son origine: elle crée d'autres situations dont il faut s'occuper. En particulier, le tarif de l'Est a été un moyen d'aider l'agriculture, spécialement en Nouvelle-Écosse, parce qu'il permettait de livrer à meilleur compte le grain de provende aux éleveurs bovins. Il a profité au port de Halifax et a aidé son silo, de même que celui du port de Saint John.

Comme on le dit souvent, c'était le vieux temps et maintenant les choses ont changé. Ce qu'on constate maintenant, c'est que l'argent des contribuables ne va pas là où il devrait aller. L'utilité de la subvention du tarif de l'Est pour les années 90 et suivantes, c'est l'aide qu'elle fournit à l'agriculture, aux éleveurs bovins ainsi qu'au port de Halifax et aux autres, ainsi qu'aux minoteries qui se sont créées grâce à l'existence de la source d'approvisionnement.

Si les députés d'en face voulaient examiner la situation d'un oeil réaliste et honnête, ils laisseraient la Chambre adopter le projet de loi C-26 qui met fin à la subvention

du tarif de l'Est, et ils feraient ensuite pression en faisant valoir la nécessité d'une aide directe aux agriculteurs en cause qui ont reçu un avantage indirect, d'une aide au port de Halifax, aux exploitants du silo du port de Halifax et du port de Saint John, et aux autres éléments du secteur qui risquent d'être lésés par la suppression de la subvention du tarif de l'Est. À mon avis, aucun député ne voudrait intervenir pour exiger que l'on continue à subventionner les chemins de fer du Canada parce qu'ils acheminent la farine et le grain du lieu de production vers l'Est.

Permettez-moi d'insister sur ce point, car un député de l'Ontario vient d'intervenir pour plaider en faveur du tarif de l'Est et contre l'adoption du projet de loi C-26. Si ce député voulait aider les agriculteurs de la Nouvelle-Écosse et de la région de l'Atlantique, il plaiderait en faveur du retrait des droits compensateurs sur le maïs. Les agriculteurs de la côte est pourraient alors acheter leurs plantes fourragères à un prix moins élevé parce qu'ils n'auraient pas à verser les droits compensateurs établis pour protéger les producteurs ontariens.

Le député pourrait aussi plaider en faveur d'une autorisation qui permettrait à l'industrie agricole d'importer au Canada d'autres plantes fourragères, de l'avoine et du blé. Il existe d'autres solutions que le tarif de l'Est, mais les députés n'en parlent jamais. Ils ne s'attaquent pas au problème, et c'est toujours ainsi chaque fois qu'une proposition est présentée à la Chambre des communes. Ils ne font que parler contre la proposition et tenter de la faire rejeter. Ils ne cherchent pas à résoudre le problème.

J'espère que les Canadiens, notamment les gens de la Nouvelle-Écosse et de Halifax, se rendront compte que la suppression de la subvention du tarif de l'Est est la première chose à faire si l'on veut régler les problèmes qui perdurent à cause de ce tarif. En d'autres mots, les crédits seront affectés à la source appropriée. J'ai dit et je répète que la source n'est pas les chemins de fer canadiens, mais bien les installations portuaires, l'industrie agricole, la meunerie et, notamment, la minoterie qui est indirectement subventionnée à l'heure actuelle par le tarif de l'Est.

Il ne fait aucun doute que, si les problèmes de l'industrie agricole et des installations portuaires ne sont pas réglés, on perdra des emplois. Mais si on prend des