

du grain vers l'Est était d'encourager le recours aux ports de l'Atlantique, de façon à permettre aux ports de Halifax et de Saint John de pouvoir faire concurrence à ceux du Saint-Laurent. La décision prise n'a pas tenu compte de cet objectif ni, par ricochet, des conséquences. Par exemple, par suite de l'annulation du programme, le transport vers Halifax du grain et de la farine destinés à l'exportation est assujéti aux tarifs ferroviaires compensatoires fixés par la loi et doit faire concurrence à la route du Saint-Laurent, pour laquelle le gouvernement fédéral dépense des millions de dollars annuellement en services de brise-glace, de dragage et autres fournis par Transports Canada.⁽¹⁾ La situation est telle que les exportations de farine et de grain qui empruntent l'itinéraire non subventionné de Halifax doivent maintenant subir la concurrence d'autres itinéraires qui, eux, bénéficient de subventions importantes.

RÉPERCUSSIONS DE L'ANNULATION DU PROGRAMME DE SUBVENTIONS POUR LE TRANSPORT DU GRAIN ET DE LA FARINE VERS UN PORT DE L'EST

Le Comité a déjà entendu la Commission des transports des provinces de

¹ Par exemple, on signalait dans le rapport déposé en 1985 par le groupe de travail chargé de l'examen des programmes (Rapport Nielsen) que le coût des services de brise-glace fournis par Transports Canada aux expéditeurs commerciaux au cours de l'exercice 1985-1986 s'était élevé approximativement à 170 millions de dollars.