

[Text]

accepted. This is a part of a broad budget measure. Indeed it has not just targeted WGTA. It's a broad measure focusing on a lot of government programs. Indeed it's the exceptional programs that aren't affected, and as such there has been relatively little response, really. They're not happy, obviously, but—

Mr. Langdon: Has there been discussion of what happens at the end of this period of two crop years? Have you started to negotiate on that point yet, or is it assumed in the way that you're presenting it to them that this is simply a two-year hiatus?

Mr. Paddock: I think that's the only context in which we can discuss it with them. A number of groups have raised concerns, not with WTA but more with feed freight assistance, that it could be long-term, but the context in which we discuss it with them is that basically it is a two-year exercise.

Mr. Langdon: So you're presenting it very much in terms of a two-year exercise.

Mr. Paddock: Yes.

Mr. McCreath: I want to ask questions with respect to the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic ARFAA.

Referring to clause 14 of the bill, is this a change that can only be effected by legislation, because the other aspects affecting the maritime freight rates are being done by regulation? Does this have to be legislated in order to be effective?

Mr. McElman: Yes.

Mr. McCreath: There's no discretion.

Secondly, these changes are scheduled to take place on April 1. Must this legislation be passed in order for that to occur, or does it take place by Order in Council and then the legislation catches up, if necessary? Or in fact can they not be collected if the bill isn't passed?

Mr. McElman: The broad parameter for this is a budgetary measure, and budgetary measures have effect, once announced. That is the short answer.

Mr. McCreath: The reason I'm asking the question, quite simply, is I know that the Atlantic Provinces Transportation Commission, on behalf of the industry and indeed the provincial governments, raised some concerns, which I take it, Mr. McElman, you're aware of.

Mr. McElman: Yes.

Mr. McCreath: In your earlier remarks you mentioned the meetings that had taken place, and I really want to explore a couple of things. Number one is whether or not this has in fact to be done in this piece of legislation in order to achieve the government's objectives or whether that could in fact be removed from this legislation so the dialogue can continue between the Atlantic Provinces Transportation Commission and the appropriate department of

[Translation]

n'aurait pas dû apporter ces changements, mais de façon générale, ils sont acceptés. Cela fait partie d'une mesure budgétaire plus générale. La mesure ne vise pas uniquement la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il s'agit d'une mesure générale qui touche un grand nombre de programmes gouvernementaux. En effet, seuls quelques rares programmes sont épargnés; il n'y a donc pas vraiment eu beaucoup de réaction. Ils ne sont pas ravis, bien sûr, mais. . .

M. Langdon: A-t-on parlé de ce qui se passera après cette période de deux campagnes agricoles? Avez-vous commencé à négocier cette question, ou la façon dont vous présentez la chose indique-t-elle aux agriculteurs qu'il s'agit simplement d'un hiatus de deux ans?

M. Paddock: À mon avis, c'est seulement dans ce contexte que nous pouvons en discuter avec eux. Certains groupes ont dit craindre que les changements ne s'appliquent à long terme, non pas tant en ce qui concerne le transport du grain de l'Ouest, qu'en ce qui concerne l'aide au transport des céréales fourragères en particulier; cependant, dans nos discussions, nous parlons essentiellement d'une mesure applicable pendant deux ans.

M. Langdon: Vous présentez donc la chose comme une mesure applicable pendant deux ans.

M. Paddock: Oui.

M. McCreath: J'ai des questions à poser au sujet de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

L'article 14 du projet de loi constitue-t-il un changement qui ne peut être apporté que par une mesure législative, car les autres éléments concernant les taux de transport des marchandises des Maritimes sont modifiés par voie de règlement? Une mesure législative est-elle nécessaire pour apporter ces modifications?

M. McElman: Oui.

M. McCreath: Il n'existe pas de pouvoir discrétionnaire.

Deuxièmement, ces changements doivent entrer en vigueur le 1^{er} avril. Le projet de loi doit-il être adopté pour que cela se produise, ou un décret du Conseil suffirait-il, après quoi la nouvelle loi confirmerait la chose, si nécessaire? Ou bien les subventions ne peuvent-elles être versées si le projet de loi n'est pas adopté?

M. McElman: En bref, je peux vous répondre que le paramètre général de cette mesure est qu'il s'agit d'une mesure budgétaire, et les mesures budgétaires prennent effet dès qu'elles sont annoncées.

M. McCreath: Je pose la question simplement parce que je sais que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a exprimé certaines préoccupations au nom de l'industrie et même des gouvernements provinciaux, et je crois que vous le savez, monsieur McElman.

M. McElman: En effet.

M. McCreath: Vous avez parlé tout à l'heure des réunions qui ont eu lieu et je voudrais vous poser quelques questions. Premièrement, cette mesure législative est-elle réellement nécessaire pour permettre au gouvernement d'atteindre ses objectifs ou pourrait-on supprimer ces dispositions du projet de loi afin que le dialogue puisse continuer entre la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et le ministère fédéral concerné—je ne suis