

*Initiatives ministérielles*

Le silo de Halifax est le seul moyen à part le chemin de fer qu'ont les éleveurs de bétail et de volailles pour s'approvisionner en céréales fourragères.

Le seul concurrent des chemins de fer pour l'expédition des céréales fourragères dans les Maritimes est la navigation fluviale jusqu'à Halifax et le transport par camion ensuite. Sans cela, les tarifs ferroviaires applicables aux céréales fourragères canadiennes seraient plus élevés qu'ils ne le sont actuellement. Il suffit en effet d'examiner l'histoire des tarifs des céréales envoyées dans les Maritimes pour constater que les tarifs ferroviaires ont chuté lorsque la voie de transport maritime vers Halifax et l'élevateur de Halifax a commencé à servir pour la manutention des céréales fourragères canadiennes destinées au bétail.

Les industries de l'élevage du bétail et de la volaille des Maritimes sont beaucoup désavantagées du point de vue du prix du fourrage par rapport à leurs concurrents du Québec et de l'Ontario. Toute nouvelle augmentation de prix les mettrait dans une situation très précaire. Dans les Maritimes, la proportion des besoins globaux à laquelle la production locale de céréales fourragères permet de satisfaire est d'environ 20 p. 100 en Nouvelle-Écosse, de 35 à 40 p. 100 au Nouveau-Brunswick et elle peut même atteindre 80 p. 100 à l'Île-du-Prince-Édouard. La minoterie de Halifax fait face à une concurrence très vive de la part d'entreprises concurrentes situées au cœur du pays. Elle a absolument besoin de l'élevateur de Halifax pour l'entreposage du blé de meunerie. La perte de cette installation d'entreposage, qui ferait grimper les frais de transport et les dépenses en immobilisations parce qu'il faudrait construire de nouvelles installations pour remplacer l'élevateur, nuirait grandement à la compétitivité de la minoterie locale. Les producteurs locaux de blé de meunerie risqueraient en outre de perdre leur seul marché, si la minoterie de Halifax était abandonnée ou si elle était incapable de poursuivre ses activités.

De plus, la région perdrait alors son unique source de grains à mouture, ce qui ferait augmenter les prix d'approvisionnement pour l'industrie des céréales fourragères et ceux de ces produits. L'élevateur de Saint John sert uniquement à entreposer des céréales destinées à l'exportation, mais le trafic ferroviaire qui garantit le transport de ces céréales sur la partie du chemin de fer située entre Montréal et Saint John a contribué grandement à la viabilité de ce chemin de fer. Les Maritimes s'appêtent à perdre près de la moitié du réseau ferroviaire de la région. Toute diminution du trafic qui portera atteinte à

la viabilité des lignes qui resteront constitue une affaire très grave.

L'expédition de la farine à destination de l'étranger suscite beaucoup d'emplois dans le port de Halifax. Elle joue également un rôle important du fait qu'elle permet aux provinces maritimes d'utiliser les wagons couverts vidés de leur chargement de farine pour expédier leurs propres produits, le papier journal notamment.

En 1985, à l'invitation du ministre des Transports, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a mis au point et présenté des propositions concrètes visant à accroître l'efficacité du programme du tarif de l'Est, tout en s'assurant qu'il atteigne trois objectifs économiques régionaux. Il s'agissait d'abord d'assurer la rentabilité des éleveurs à grain de Halifax et de Saint John, ensuite d'assurer la rentabilité de la minoterie de Halifax et enfin d'assurer l'arrivée constante par chemin de fer du grain et de la farine destinés à l'exportation à partir des ports de Halifax et de Saint John.

Ces propositions prévoyaient que les tarifs ferroviaires pour le grain et la farine destinés à l'exportation à partir des ports du Saint-Laurent devraient atteindre des niveaux compensateurs. Les tarifs applicables aux ports maritimes seraient maintenus à un niveau fixe par rapport à ceux des ports du Saint-Laurent afin de permettre aux ports maritimes de participer encore à l'acheminement du grain. La subvention maintiendrait l'écart fixe dans les tarifs. La proposition prévoyait en outre un programme qui comprendrait l'utilisation des voies d'eau pour le transport vers les ports maritimes et la construction à Saint John, avec l'aide financière du gouvernement fédéral, d'installations propres à recevoir le grain pour favoriser son acheminement par voies d'eau et réduire le niveau des subventions qui autrement auraient été nécessaires pour permettre l'utilisation d'un transport ferroviaire plus coûteux.

Toutes les parties avaient reconnu que des mesures devaient être prises pour que les éleveurs à grain de Halifax et de Saint John demeurent des entreprises rentables et pour que le grain et la farine puissent être expédiés vers l'étranger à partir des ports de Halifax et de Saint John. Elles ont soumis à la Commission des transports des provinces de l'Atlantique des propositions visant à minimiser les effets néfastes. Le problème, c'est que le gouvernement n'écoute pas.

L'utilisation de wagons à partir de Thunder Bay, voire même à partir de leurs points d'origine dans les Prairies,