

subvention aurait permis à l'économie canadienne de faire un gain de 17,5 millions si on l'avait maintenue.

Ces chiffres démontrent que la décision de supprimer la subvention a été prise à partir de la fausse hypothèse que cela ferait diminuer le coût pour l'économie canadienne, alors que c'est le contraire qui devait se produire. Le mémoire faisait d'autres recommandations pour qu'on puisse continuer à exploiter de façon rentable les silos portuaires de Halifax et de Saint John et pour que les cargaisons de grain et de farine destinées à l'exportation puissent continuer de transiter par ces ports-là.

• (1230)

En voici quelques-unes: Permettre que les céréales fourragères du Plan C arrivent par mer à Halifax et à Saint John. Supprimer le droit compensateur sur le maïs américain. Je crois qu'on l'a fait. Doter le port de Saint John d'installations pour recevoir le grain par mer. Utiliser le port de Halifax pour exporter la farine. Permettre d'importer des céréales fourragères de pays étrangers.

Lorsque la question a été débattue, il y a plus de deux ans, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a déclaré:

Abolition du tarif de l'Est aura de graves conséquences économiques sur les ports des Maritimes ainsi que sur d'autres activités qui dépendent du transport des grains et de la farine d'exportation acheminés par nos ports. Notons par exemple les silos, l'emploi dans les ports et l'utilisation des chemins de fer. Il y a également des conséquences négatives relativement aux minoteries et au transport des céréales fourragères vers la région de l'Atlantique. Il est de la plus haute importance pour toute la région de l'Atlantique que le silo de Halifax demeure une entreprise rentable.

Le silo de Saint John ne dessert que le marché des exportations, mais le trafic ferroviaire que représente le transport des grains d'exportation sur le tronçon reliant Montréal à Saint John comptait pour beaucoup dans la rentabilité de ce tronçon.

Les exportations de farine acheminées par le port de Halifax donnaient beaucoup d'emplois dans ce port.

Le programme de subvention au tarif de l'Est pour le grain et la farine d'exportation a de graves conséquences pour plusieurs industries canadiennes de la région de l'Atlantique, y compris l'élevage, les minoteries et le transport ferroviaire.

Initiatives ministérielles

L'annulation de ce programme met en péril la rentabilité des silos de Halifax et de Saint John.

Voyons maintenant ce qui s'est passé pendant les deux années qui se sont écoulées depuis que cette décision a été prise.

Le silo de Saint John a fermé ses portes, ce qui a fait disparaître des emplois. Une étude sur les moyens à prendre pour assurer la rentabilité de ce silo révèle que, si le gouvernement insiste pour maintenir ses politiques actuelles, il n'y aura jamais réouverture.

À cause surtout de l'importance limitée du marché des céréales fourragères, il faudrait expédier par ce port 250 000 tonnes de grain destiné à l'exportation. À moins d'une intervention de l'État, on ne saurait y compter.

À Halifax, nous n'exportons en ce moment que 60 000 tonnes de grain. La demande de céréales fourragères ne comblera jamais l'écart. Pour réaliser des bénéfices et être rentable à long terme, le port aurait besoin de 400 000 tonnes. Si le gouvernement n'intervient pas, cela ne se produira pas.

Nous avons déjà perdu beaucoup d'emplois au port de Halifax. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique concluait dans une vaste étude publiée cette année:

Dans les conditions d'exploitation qui sont les leurs aujourd'hui, les silos à grain du Canada atlantique n'arriveront peut-être pas à assurer leur rentabilité à long terme si le gouvernement ne fait rien.

Pour assurer la rentabilité, il faut accroître les exportations de grain. Sans cela, le silo de Saint John restera fermé et celui de Halifax fermera ses portes.

La perte de cette activité économique dans les deux ports aura des conséquences terribles.

Il ne faut pas oublier non plus ce qui se passera dans le secteur agricole. Le coût des céréales fourragères devrait augmenter de 10 \$ la tonne. Ce sera l'arrêt de mort pour l'élevage et l'aviculture, qui ne seront plus rentables. Les menaces pèsent déjà. Seul un gouvernement aussi borné et insensible que celui-ci peut refuser d'en tenir compte.

Le Canada atlantique souffre déjà des politiques du gouvernement dans de nombreux secteurs: pêches, transports, ports pour petites embarcations, services postaux et ainsi de suite.

L'agriculture des provinces de l'Atlantique mérite un meilleur sort que celui qui sera le sien si le tarif de l'Est n'est pas rétabli.