

### *Initiatives ministérielles*

survie. Ils ont donc besoin d'un accroissement des exportations.

La Commission canadienne du blé n'est pas là pour soutenir les éleveurs. Elle a pour fonction de garantir les meilleurs rendements possibles aux agriculteurs de l'Ouest; elle va donc vendre son grain là où elle obtient le meilleur prix pour les producteurs de l'Ouest. La Commission canadienne du blé a dit: «À défaut d'un programme quelconque, nous n'allons pas envoyer du grain à Halifax.» Elle a dit qu'elle ferait son possible.

En été, elle expédie du grain à Halifax. Mais en hiver, quand la voie maritime est fermée, elle n'en envoie pas un seul boisseau, car ça coûte tout simplement trop cher d'envoyer le blé par train à Halifax. La Commission canadienne du blé fait donc son possible, mais elle ne fera rien au détriment des producteurs de l'Ouest.

Il est dit dans ce rapport qu'à moins d'une augmentation—et il n'est pas nécessaire que ce soit une augmentation considérable—des exportations de grains, l'éleveur qui est encore en activité fermera et ni l'un ni l'autre des deux éleveurs de la région ne rouvrira.

#### • (1210)

La conclusion générale, c'est que des changements apportés aux divers programmes de l'État n'entraîneront pas une augmentation marquée et durable des quantités de grain destiné à l'exportation qui passeront par les éleveurs. Cela explique largement les constatations du rapport, c'est-à-dire que pour assurer la viabilité à long terme de l'éleveur de Halifax et la réouverture de celui de Saint John, il va falloir que les exportations augmentent. J'en ai déjà parlé.

À l'heure actuelle, les éleveurs de la région de l'Atlantique doivent soutenir la concurrence des éleveurs du Bas-Saint-Laurent à titre de points d'exportation sur la côte est. Le principal handicap des éleveurs de la région de l'Atlantique, c'est le fait qu'il en coûte plus cher pour acheminer le grain à leurs installations qu'à celles des ports du bas Saint-Laurent. Il en coûte plus cher d'expédier le grain de Thunder Bay à Halifax que de Thunder Bay à Montréal. Les ports se retrouvent donc dans une situation très désavantageuse. En fait, il est beaucoup plus rapide d'expédier le grain—et cela pose un problème plus grave à long terme et un obstacle plus important à l'unité nationale—en passant par les ports américains que de l'expédier à Halifax. Le Canadien Pacifique a déjà acheté dans l'est des États-Unis des

lignes qui lui permettent de contourner complètement le Canada. La société ferroviaire a fait savoir qu'elle n'aurait aucun scrupule à les utiliser si la situation économique le justifiait. Des plans sont à l'étude à cette fin.

Si cela se produit, quelle sera l'utilité d'une ligne ferroviaire au Canada atlantique? Le gouvernement a déjà supprimé le tarif de l'Est qui permettait d'acheminer le grain sur les voies ferrées du CN jusqu'à Halifax. Les réductions de services imposées à VIA Rail ont eu pour effet de réduire le trafic sur ces lignes, qui finiront par n'être plus rentables. La prochaine étape consistera à les supprimer tout simplement. Quel effet cela aura-t-il sur l'unité nationale? Sur l'économie des Maritimes? Quelles en seront les conséquences pour le transport du grain de l'Ouest vers les ports de l'Est? Les ports de la côte américaine vont devenir très attrayants. Voilà quelques-uns des résultats du programme.

Selon le rapport, pour qu'il y ait un certain niveau de concurrence, il faudrait établir un programme de péréquation des tarifs-marchandises, afin que les tarifs des éleveurs de la région de l'Atlantique et du Saint-Laurent soient égaux du point de vue de la Commission canadienne du blé. Autrement dit, le rapport produit par le gouvernement dit qu'à défaut de paiements de péréquation, un tarif de l'Est en quelque sorte, les éleveurs ne seront pas concurrentiels. Lorsque ces éleveurs fermeront, nous n'aurons plus accès à des ports ouverts à longueur d'année. Nous mettrons en péril l'industrie du bétail, de la volaille et du boeuf déjà très chancelante au Canada atlantique. Nous perdrons des centaines d'emplois ainsi que des centaines de millions de dollars et, en fin de compte, nous mettrons en péril la viabilité de la minoterie Dover, une minoterie très rentable qui a su soutenir la concurrence dans des conditions très difficiles. Or, si l'éleveur de Halifax est fermé, cette minoterie sera également menacée.

Qu'en est-il en définitive? Nous nous retrouvons dans une situation tout à fait illogique puisque, du seul point de vue économique, la suppression d'un programme de 40 millions de dollars permet peut-être au gouvernement d'économiser, selon l'année, 40 ou 35 millions de dollars sur le déficit, mais la disparition du programme aura des effets beaucoup plus coûteux quand on pense à l'assurance-chômage, ainsi qu'aux pertes d'emplois et de revenus. Pour s'assurer un avantage à court terme, le gouvernement accepte une perte majeure à long terme. C'est tout à fait illogique.