

Initiatives ministérielles

quent également au transport maritime, qui constitue la méthode la plus économique pour acheminer le grain. Elle a également recommandé que le gouvernement fédéral finance la construction d'installations pour recevoir le grain par bateau à Saint John. Ce port ne possède pas d'installations de ce genre et ne peut donc s'occuper que des livraisons par chemin de fer.

On a estimé que la proposition de la commission aurait permis au gouvernement d'économiser quelque 22 millions de dollars par année en subventions au transport, montant qui représente environ la moitié du coût total du programme de subvention au transport vers l'Est. Mais la commission n'a jamais reçu de réponse du gouvernement. Il semble que d'assurer le transport efficace du grain vers les ports de l'Est, sans que les économies de l'Ouest et de l'Est en souffrent le moins, ne soit pas la principale préoccupation du gouvernement. Eh bien, le gouvernement se plie encore une fois aux exigences du marché, tout en faisant fi des coûts sur le plan humain.

Les travailleurs de la région de l'Atlantique ont demandé au gouvernement de revenir sur sa décision à courte vue de supprimer complètement les subventions au transport vers l'Est. Ils lui ont demandé de consulter des groupes comme la Commission des transports des provinces de l'Atlantique afin d'éliminer les distorsions actuelles du régime sans détruire la viabilité des ports de l'Atlantique. On pourra y parvenir si le gouvernement déploie des efforts et fait preuve d'ingéniosité et d'une certaine volonté.

M. Maurice A. Dionne (Miramichi): Monsieur le Président, je mentirais si je disais que j'ai plaisir à prendre part au débat d'aujourd'hui. Ce débat ne devrait même pas avoir lieu si le gouvernement croyait le moins en la justice. Je vais présenter quelques idées, dont la plupart ne sont pas de moi, mais sont tirées du mémoire de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Selon la commission, l'abolition des tarifs de l'Est aura de graves répercussions économiques sur les ports maritimes de même que sur certaines activités liées à la manutention du grain et de la farine dans ces ports. Selon ses

estimations, ce programme a eu des retombées économiques de près 35 millions de dollars en 1985.

En outre, diverses études ont montré que la structure tarifaire actuelle provoque certaines distorsions et inefficacités dans le transport du grain et de la farine. En 1985, la commission a donc proposé des modifications visant à réduire le recours au Trésor fédéral, à atténuer ou à éliminer les distorsions et les inefficacités et à maintenir le transport du grain et de la farine vers les ports de l'Atlantique. Ces propositions avaient pour objectifs le maintien, comme activités viables, des silos à grain de Halifax et de Saint John, de la minoterie de Halifax et du transport du grain et de la farine vers les ports de l'Atlantique.

La commission a proposé plus précisément de bloquer les tarifs à leur niveau actuel et que les ports du Saint-Laurent aient droit à des taux compensatoires qui seraient revus tous les ans par le gouvernement fédéral. Les pertes économiques causées par la proposition du gouvernement dans la région de l'Atlantique dépasseront les 34 millions de dollars.

• (1820)

Selon une analyse d'impact du programme effectuée par la Commission, le fait d'abolir cette subvention fera perdre à la région environ 14,4 millions en activité économique. Toutefois, si ni l'un ni l'autre des silos de Halifax et de Saint John ne pouvaient plus fonctionner, l'impact atteindrait environ 27,6 millions. Ces montants ne comprennent pas l'activité économique que le programme a engendrée à l'extérieur de la région de l'Atlantique, comme les emplois sur les chemins de fer, les silos intérieurs, la navigation fluviale.

La rentabilité des silos de Halifax est vitale pour l'ensemble de l'économie de la région. Outre l'activité qu'entraîne l'expédition de céréales à l'étranger, le silo joue un rôle de premier plan dans l'entreposage et la manutention des céréales fourragères et du blé de meunerie.

Les industries locales du porc, de la volaille et des oeufs et, dans une mesure moindre, du boeuf, souffriraient gravement si le silo de Halifax ne pouvait rester en activité. Le risque est grand. Le moulin à farine de la région de l'Atlantique n'a pas non plus d'autre endroit que le silo de Halifax pour entreposer le blé de meunerie.