

*Initiatives ministérielles*

tions ou améliorer celles qui existent déjà, nuirait énormément à la compétitivité de la minoterie.

Comme si l'effet sur les ports, les élévateurs et les meuneries n'était pas assez désastreux, les Maritimes se verraient retirer une plus grande partie du réseau ferroviaire dans une région qui dépend du mouvement du grain et de la farine vers les ports. Il est malheureusement évident que la suppression du tarif de l'Est aura un impact dévastateur sur l'économie de la région de l'Atlantique, qui chancelle déjà sous le coup des autres mesures gouvernementales.

Un des premiers secteurs à en souffrir sera l'emploi. Les gens qui dépendent d'une industrie portuaire saine et viable seront les premiers à s'en ressentir, à mesure que les emplois commenceront à disparaître dans les ports, les élévateurs et les chemins de fer.

Après que le gouvernement eut annoncé que le tarif de l'Est serait supprimé, le président de l'élévateur à grain de Halifax a estimé que cette décision entraînerait la perte de plusieurs centaines d'emplois au port de Halifax.

Cette estimation ne comprenait pas le nombre d'emplois perdus dans des secteurs connexes. Tous les représentants de l'industrie et des syndicats s'entendent pour prédire une perte considérable en chiffres d'affaires et en emplois dans les ports, les élévateurs et les industries connexes, en raison de l'augmentation des frais de transport.

La région de l'Atlantique ne peut se permettre de perdre encore plus d'emplois. Combien de fois faudra-t-il le dire au gouvernement? Quand le gouvernement commencera-t-il à comprendre le coût ultime de ses mesures négatives à courte vue? Les Canadiens de l'Atlantique veulent travailler. Ils en ont besoin. Ils ne veulent pas vivre de l'assurance-chômage, ni de ce qui restera du programme, si le gouvernement en arrive à ses fins. Des centaines d'emplois dépendent directement et indirectement du bon fonctionnement et de la viabilité des ports, des élévateurs et des réseaux de transport du grain. La perte de ces emplois et le dommage causé à l'économie de l'Atlantique par la sous-utilisation de ces systèmes et de ces installations représentent à long terme des coûts énormes.

Si le soutien de l'État pour le transport du grain et de la farine par les chemins de fer canadiens vers les ports canadiens de l'Est disparaît, il s'ensuit logiquement qu'il y transitera moins de grain et de farine. La région de l'Atlantique souffre déjà de désavantages inhérents dans

sa concurrence avec les ports américains qui jouissent de meilleures liaisons de transport non seulement avec les céréaliers américains, mais également avec les producteurs Canadiens.

Le problème ne date pas d'hier pour les ports de l'Est. Les tarifs de l'Est nous ont aidés à soutenir la concurrence des Américains. Je devrais faire remarquer que ce programme a aidé au transport du grain et de la farine non seulement dans l'Est, mais aussi dans l'Ouest. Les commissions du blé ont besoin des tarifs fixes pour expédier leur grain durant les mois d'hiver afin de compenser les coûts plus élevés du transport ferroviaire après la fermeture de la navigation dans la voie maritime. Ils ont besoin des tarifs fixes pour maintenir toute l'année leurs expéditions aux clients.

En supprimant les subventions, le gouvernement réussit à causer du tort à l'économie de l'Est et à celle de l'Ouest à la fois. S'il tient vraiment à réduire le montant qu'il paie en subventions tout en permettant aux ports de demeurer rentables, pourquoi n'a-t-il même pas répondu aux propositions positives soumises par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique?

Dès 1985, comme on l'a dit plus tôt cet après-midi, cette commission avait, à l'invitation du ministre des Transports, soumis des propositions en vue d'accroître l'efficacité du programme de subventions. La commission avait reconnu que le programme, tel qu'initialement conçu, avait fini par créer des distorsions dans le transport du grain en décourageant l'utilisation de parcours moins coûteux.

Mais la Commission des transports des provinces de l'Atlantique croit qu'il est possible de réduire les coûts tout en respectant certains objectifs. Ces objectifs visent à maintenir les silos à grains à Saint John et à Halifax, la viabilité commerciale de la minoterie de Halifax et un transport constant de grain par chemin de fer jusqu'aux deux ports.

La commission a proposé que les taux bloqués pour le transport vers les ports du Saint-Laurent soient portés au niveau de compensation et maintenus à ce niveau par l'Office national des transports. Par ailleurs, un écart fixe devrait séparer les taux pour le transport vers les ports de l'Est des taux compensatoires, de manière à préserver la concurrence entre les ports du Saint-Laurent et ceux de l'Atlantique.

Enfin, la commission a recommandé que les taux fixes pour le transport vers les ports de l'Atlantique s'appli-