

[Texte]

The subsidy was terminated on July 15, 1989. However, the legislation stipulates that all inventories of grain and flour held by the railways on that date would be delivered at the subsidized rate provided they reached an eastern port for export on or before January 31, 1990. That six-month period allowed for a smooth transition, minimizing the impact on users.

In addition, in recognition of the concerns expressed by witnesses who appeared both before the Standing Committee on Transport and before this committee, my colleagues the Minister of Agriculture and the Minister responsible for Grains and Oilseeds jointly announced on May 16 last the creation of a steering committee composed of representatives from the industry and both the federal and provincial governments to study the future of grain-handling facilities in the Atlantic provinces. The study will examine the financial viability of the existing elevators at Halifax, Nova Scotia, and Saint John, New Brunswick. It will also examine the feasibility of a new elevator at Summerside, Prince Edward Island to handle the increasing volume of grains being grown in that province. As part of the study Agriculture Canada will examine the options for the future of the Halifax elevator that were raised by the Atlantic Provinces Transportation Commission.

Members will know the government has initiated a comprehensive review of agricultural policy that includes an examination of related transportation issues and involves all stakeholders from the farm level through to the consumer. The principal goal of *Growing Together* is to develop options for a national policy that will serve to prepare the Canadian agri-food industry for the challenges of the 1990s and beyond.

There is no question we are facing some difficult and tough issues in agriculture, and I think we all realize there are no quick and easy solutions. But the government does feel—and this bill reflects it—the At and East subsidy is an expensive and inefficient mechanism for supporting grain handling on the east coast. If we are going to have a competitive agri-food industry we have to stop using band-aid measures and focus on the real challenges in the agricultural sector in an organized manner.

So I am before you to answer your questions on the bill. Because we feel this has quite an agricultural component, and because that study is going on, we asked Mr. Hedley to be with us.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lewis. We appreciate your initial comments.

Mr. Ferguson (Lambton—Middlesex): I want to welcome the minister before the committee. Even though we are coming perhaps towards the end of the work of this committee, we certainly want to welcome you here and we want to assure you we on this side of the table are here to help you.

Mr. Lewis: As always.

[Traduction]

La subvention a pris fin le 15 juillet 1989. Cependant, la Loi prévoit que tous les stocks de grains que les chemins de fer auraient en mains à cette date seraient livrés aux tarifs subventionnés à la condition qu'ils atteignent le port de l'Est à partir duquel ils seront exportés au plus tard le 31 janvier 1990. Cette période de transition de six mois a permis de limiter les répercussions sur les utilisateurs.

De plus, en reconnaissance des préoccupations de ceux qui ont comparu devant votre comité, mes collègues le ministre de l'Agriculture et le ministre responsable des céréales et oléagineux ont annoncé, le 16 mai dernier, l'établissement d'un comité directeur composé de représentants de l'industrie, du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, et qui aura pour but de mener une étude sur le sort des installations servant à la manutention des céréales dans les provinces maritimes. On cherchera à déterminer si les silos à céréales de Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, sont financièrement viables. On examinera aussi la possibilité de mettre sur pied un nouveau silo à céréales à Summerside, dans l'Île-du-Prince-Édouard, afin de traiter le volume croissant de grains cultivés dans cette province. Dans le cadre de l'étude, Agriculture Canada examinera les options identifiées par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique concernant l'avenir du silo à céréales de Halifax.

Les députés sauront que le gouvernement a entrepris une revue complète de la politique agricole, qui comprend un examen des politiques de transport connexes, et à laquelle participent tous les intéressés, depuis l'agriculteur jusqu'au consommateur. L'objectif principal de «Partenaires dans la croissance» est d'élaborer des options pour une politique nationale qui servira à préparer le secteur agro-alimentaire canadien aux défis des années 90.

Il ne fait aucun doute que nous faisons face à certains problèmes difficiles dans le secteur agricole, mais je pense que nous savons tous qu'il n'existe pas de solutions rapides et faciles. Mais le gouvernement estime—et ce projet de loi en témoigne—que la subvention au transport vers l'Est est un mécanisme coûteux et inefficace pour soutenir la manutention du grain sur la côte est. Si nous voulons que le secteur agro-alimentaire soit compétitif, nous devons cesser d'avoir recours à des expédients et axer nos efforts sur les véritables défis qui se présentent dans le secteur agricole.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions sur ce projet de loi. Comme nous estimons qu'il a une incidence sur le plan agricole, et en raison de cette étude en cours, nous avons demandé à M. Hedley de nous accompagner.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis, pour ses remarques préliminaires.

M. Ferguson (Lambton—Middlesex): Je souhaite la bienvenue au ministre. Bien que nous approchions probablement du terme de nos travaux à ce comité, nous sommes heureux de vous rencontrer et nous tenons à vous assurer que nous sommes prêts de ce côté-ci de la table à vous aider.

M. Lewis: Comme toujours.