

Initiatives ministérielles

ports est bien la dernière tuile dont a besoin le Canada atlantique en ces temps difficiles.

Le Programme de subventions «à l'Est de» est en vigueur depuis les années 1960. Il visait à compenser certains des avantages économiques qu'offraient les ports de l'est des États-Unis par rapport aux ports canadiens, parce qu'ils étaient situés plus près des sources d'approvisionnement en céréales, possédaient de plus grandes installations et comptaient sur de meilleurs services de transport.

Dans le cadre du programme, on a établi un tarif fixe pour le transport ferroviaire des céréales et de la farine de l'ouest du Canada aux ports de l'Est afin de promouvoir l'utilisation des ports de l'Est. Comme les tarifs de transport ferroviaire étaient gelés aux termes de la loi, le gouvernement fédéral remboursait aux sociétés ferroviaires la différence entre les tarifs fixes que payaient les expéditeurs de céréales et de farine et les tarifs réels que demandaient habituellement les sociétés ferroviaires et que fixait l'Office national des transports.

Le Programme de subventions «à l'Est de» a eu des répercussions avantageuses et de portée considérable sur les ports de l'est du Canada, surtout ceux de Halifax et de Saint John, et par conséquent sur toute l'économie de cette région. Presque la totalité du volume de céréales destinées à l'exportation et acheminées par Saint John et près de 60 p. 100 du volume acheminé par Halifax ont été transportés au tarif de l'Est. Les avantages directs et indirects du transport d'un volume aussi considérable de marchandises par nos ports de l'Est sont essentiels à l'économie de la région. La perte de ces activités serait catastrophique.

Dans son budget de 1989, le gouvernement fédéral annonçait son intention d'éliminer les subventions au transport des grains et de la farine «à l'Est de». Le gouvernement expliquait sa décision en alléguant que le coût du transport ferroviaire jusqu'aux ports des États-Unis est maintenant très supérieur au coût en vigueur lors de la création du programme et que le coût du transport ferroviaire est supérieur aux frais d'expédition par la Voie maritime du Saint-Laurent. Par ailleurs, le gouvernement déclarait que la subvention nuisait au transport des céréales, le rendait inefficace et était «incompatible avec la politique de transport axée sur le marché qu'a adoptée le gouvernement».

Nous, habitants du Canada atlantique, savons fort bien que les décisions du gouvernement sont axées sur le marché plutôt que sur la population. L'élimination de ce programme aura des effets dévastateurs non seulement sur les ports de Halifax et de Saint John, mais sur l'ensemble des maritimes. Les travailleurs dont les emplois

sont liés aux céréales et à la farine transportés par les sociétés ferroviaires du Canada et acheminés vers les ports canadiens seront les premiers à en souffrir.

Nous, de la région de l'Atlantique, avons connu une année difficile à la suite des mesures gouvernementales néfastes qui ont déjà ruiné notre économie. Mentionnons par exemple la fermeture et la réduction des bases des forces armées canadiennes, la crise qui persiste dans les pêcheries de l'Atlantique, le pillage du programme d'assurance-chômage et les compressions à VIA Rail. Et si cela ne suffisait pas, le gouvernement veut maintenant ruiner les ports vitaux de Saint John et de Halifax, ce qui aura de désastreuses conséquences directes et indirectes.

Dans une analyse de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, on estime que la suppression des subventions au transport ferroviaire des grains «à l'Est de» fera perdre quelque 14,5 millions de dollars sur le plan de l'activité économique à la région de l'Atlantique. Si les élévateurs de Saint John et de Halifax fermaient leurs portes, ce chiffre pourrait atteindre 26,5 millions. La région ne pourrait se remettre d'un tel coup, d'autant plus que nous venons de passer une année désastreuse, que l'année qui vient s'annonce encore pire et qu'une récession est imminente.

Ce sont les employés des ports et des autres secteurs économiques qui dépendent du transport du grain jusqu'aux ports, comme les élévateurs de Saint John et de Halifax et les sociétés portuaires et ferroviaires, qui en souffriront. L'effet se fait déjà sentir. Même si la Chambre n'a pas encore adopté le projet de loi, l'Office national des transports a, sans l'approbation des Communes, haussé les taux de transport des grains et de la farine par chemin de fer canadien jusqu'aux ports de l'Est. Ce n'est pas par hasard que l'élévateur de Saint John doit fermer ses portes ce mois-ci, et ce n'est que le début.

• (1810)

Que se passerait-il si l'élévateur de Halifax subissait le même sort? En effet, celui-ci sert non seulement au transport des grains destinés à l'exportation, mais il joue également un rôle important dans l'entreposage et la manutention des aliments du bétail, du grain et du blé de mouture domestiques. L'impossibilité d'entreposer et de traiter ces grains dans des élévateurs, ou même une hausse des coûts, nuirait gravement aux éleveurs de porcs et de bovins de boucherie et aux producteurs de volaille et d'oeufs de la région de l'Atlantique.

En outre, l'élévateur de Halifax est le seul moyen d'entreposer le blé de mouture provenant de la seule minoterie de la région atlantique. La fermeture de l'élévateur de Halifax, qui entraînerait des augmentations considérables des frais de transport et des dépenses en capital nécessaires pour construire de nouvelles installa-