

Initiatives ministérielles

L'étude a révélé que presque toutes les livraisons de grain destiné à l'exportation qui étaient effectuées par rail jusqu'à Halifax et Saint John ont cessé avec la fin du tarif de l'Est. L'élévateur de Halifax est demeuré rentable parce qu'il desservait l'industrie des animaux d'élevage de l'Atlantique et la meunerie, en plus du marché d'exportation de grain.

À la différence de l'élévateur de Saint John, celui de Halifax peut recevoir du grain par rail ou par bateau. Toutefois, sa survie pourrait être menacée à plus long terme, à moins que de plus grandes quantités de grain destiné à l'exportation ne soient acheminées par son intermédiaire.

L'étude signale que les éleveurs de bétail du Canada atlantique paieraient au moins 10 \$ de plus la tonne pour les céréales fourragères si le terminal de Halifax était fermé.

Le terminal offre à la région une solution de rechange à l'expédition par rail et aux céréales fourragères, et il permet à l'industrie des céréales fourragères de bénéficier d'une concurrence entre le transport par rail et le transport par bateau.

L'élévateur de Saint John, qui recevait presque exclusivement du grain pour l'exportation, a été fermé en mai 1990. À la différence de l'élévateur de Halifax, celui de Saint John n'était pas équipé pour recevoir le grain livré par bateau.

L'étude propose un programme qui pourrait assurer la viabilité à long terme de l'élévateur de Halifax et qui serait plus rentable que les propositions antérieures. Il s'agirait d'accroître les livraisons à Halifax de quelque 200 000 tonnes par année, moyennant une subvention de 3 \$ la tonne.

Lorsque l'étude a été faite, la subvention de 3 \$ la tonne représentait le montant nécessaire pour assurer l'égalité des tarifs applicables au transport du grain expédié par bateau depuis Thunder Bay jusqu'à Halifax et au port du Saint-Laurent. Les députés doivent savoir qu'il est moins coûteux de transporter des produits en vrac comme le grain par bateau plutôt que par rail.

Un des principaux inconvénients du tarif de l'Est est qu'il servait à subventionner le transport par rail, plus coûteux. Le gouvernement reconnaît l'importance de l'élévateur à grain de Halifax pour l'industrie des animaux d'élevage et pour la meunerie.

Je suis heureux de faire savoir aux députés que le gouvernement suit la situation de près et qu'au besoin il est prêt à assurer le maintien de l'élévateur de Halifax pour le bien des secteurs de l'élevage et des minoteries de l'Atlantique.

En ce qui concerne celui de Saint John, il serait nécessaire de construire des installations de déchargement maritimes et de stockage supplémentaires afin qu'il puisse recevoir la quantité de grain nécessaire à sa rentabilité à long terme. Le gouvernement est cependant prêt à accorder à l'élévateur de Saint John une aide comparable à celle qui a été accordée à celui de Halifax.

En terminant, je voudrais dire encore une fois que le tarif de l'Est constitue un mécanisme coûteux, inefficace et superflu pour soutenir l'industrie de la manutention du grain sur la côte est. Les contribuables canadiens ne peuvent se permettre un programme de subventions inspiré d'une politique de 1960 qui n'est plus nécessaire.

• (1520)

Le gouvernement est cependant prêt à accorder une aide pour atténuer les répercussions de la fin du programme sur l'industrie d'élevage du bétail et la meunerie. Aussi, je demande aux députés d'appuyer et d'approuver le projet de loi C-11.

M. John Harvard (Winnipeg St. James): Monsieur le Président, en temps normal, je serais très heureux de prendre part à un débat comme celui-ci. Toutefois, comme nous le savons tous, notre pays ne traverse pas actuellement une situation normale. Nous ne nous trouvons pas actuellement dans des circonstances normales. Il suffit d'observer ce qui s'est passé au cours des derniers jours à la Chambre et ailleurs dans notre pays. Il suffit de voir jusqu'à quel point l'unité de notre pays est rompue, jusqu'à quel point l'économie canadienne est affaiblie. Nous ne traversons donc pas une situation normale et les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons ne sont pas normales.

Je ne suis pas particulièrement heureux de prendre part au présent débat parce que le projet de loi à l'étude n'aurait pas dû au départ nous être présenté. Il ne convient pas qu'il soit soumis à la Chambre à ce moment-ci ou, à tout le moins, que celle-ci soit en train d'en débattre en troisième lecture. Ce projet de loi devrait tout au plus nous être présenté aujourd'hui en première lecture. Nous ne devrions pas être en train d'en débattre en troisième lecture.

Je parle ainsi parce que ce projet de loi a été présenté à la Chambre il y a longtemps, il y a plus d'un an, sous un autre titre et sous un autre numéro, et il est mort au *Feuilleton*. Il est resté en plan. Il a expiré au *Feuilleton* au cours du mois de mai et nous ne devrions pas en débattre. Nous sommes toutefois bien en train d'en discuter parce que le gouvernement a rompu avec toutes les traditions du pays, avec toutes les traditions du Parlement, avec toutes les conventions que nous connaissons, et a redonné vie à ce projet de loi et à quatre autres.