

### *Initiatives ministérielles*

sieur le Président, le projet de loi dont la Chambre est saisie vise à mettre fin à une subvention qui est maintenant caduque et qui constitue un fardeau pour le trésor public.

En guise d'introduction, monsieur le Président, permettez-moi de préciser que le projet de loi C-26 porte sur une subvention au transport connue sous le nom de subvention «*at and east*». Cette subvention tire son curieux nom d'une tentative ayant pour objet de contrebalancer les tarifs marchandises américains qui auraient encouragé le transport du grain de l'Ouest canadien entre Buffalo et le port de New York pendant le gel hivernal des Grands Lacs. En d'autres mots, il s'agissait des transports qui commençaient à Buffalo ou à l'est de cette ville. La subvention que le gouvernement canadien a instaurée pour contrebalancer cette mesure des Américains et pour que le transport du grain en sol canadien se poursuive en hiver fut bientôt connue sous le nom de subvention «*at and east*».

Grâce à cette subvention, les tarifs demandés aux expéditeurs pour le transport ferroviaire jusqu'aux ports de l'Est étaient ceux de 1960, dans le cas du grain et ceux de 1966, dans le cas de la farine. L'État a ensuite versé aux chemins de fer une subvention égale à la différence entre les tarifs bloqués et le coût réel du transport. Cette subvention a été déterminée de façon indépendante par l'Office national des transports.

Les quantités de grain transporté en vertu de la subvention de l'Est représentaient moins de 3 p. 100 de l'ensemble des exportations de grain au cours d'une année donnée. Diverses études d'impact ont été menées sur cette subvention au cours des quinze dernières années; elles ont toutes reconnu que la subvention de l'Est ne sert plus aux fins pour lesquelles on l'avait instaurée à l'origine. Les ports et les chemins de fer canadiens peuvent maintenant livrer une concurrence efficace à leurs homologues américains pour ce qui est des exportations de grain et de farine par les ports de l'Est.

Les contribuables canadiens ne peuvent plus se permettre de verser une subvention fondée sur une politique remontant à 1960 qui n'est plus applicable. Nous prévoyons réaliser une économie d'environ 20 millions de dollars la première année et de quelque 40 millions de dollars par la suite. La subvention a pris fin le 15 juin 1989.

Cependant, la loi prévoit que tous les stocks de grain que les chemins de fer auraient en main à cette date seraient livrés au tarif subventionné 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 une limitation des répercussions sur les utilisateurs.

Monsieur le Président, avant la Confédération, le Canada était constamment aux prises avec de sérieux problèmes de transport. Il fallait créer un réseau unificateur pour ce vaste pays au relief accidenté. D'ailleurs, la construction du chemin de fer transcontinental dont avait tant rêvé sir John A. MacDonald a satisfait nos premiers besoins. Par la suite, l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la route transcanadienne, en 1959 et en 1962 respectivement, ont eu des répercussions positives sur le développement économique et le transport. L'expansion de liaisons aériennes et de nos voies de communications ont réduit les distances, et les Canadiens sont tous devenus voisins.

Le secteur des transports doit toujours jouer un rôle indispensable à l'aube de cette nouvelle décennie et du prochain siècle. De plus, monsieur le Président, je prévois qu'à l'avenir notre réseau de transport saura répondre aux quatre exigences suivantes: d'abord et avant tout, il sera sûr; deuxièmement, il sera efficace et efficace. En d'autres mots, il fera un emploi optimal de chaque mode de transport: aéronef, train, navire, voiture, camion et autobus. Troisièmement, il répondra aux besoins des expéditeurs et des voyageurs. Quatrièmement, il sera innovateur dans son emploi de la technologie et dans les services offerts.

Le projet de loi dont nous sommes saisis représente un pas dans la bonne direction. Il stimulera la créativité et l'innovation. De plus, il permettra à l'industrie de tirer parti de débouchés imprévus, ce qui ne limitera plus les possibilités de réduction des coûts.

Les dépenses directes du gouvernement fédéral liées au transport du grain sont très élevées. Il faut rappeler que l'industrie canadienne du grain fait face à une concurrence sérieuse sur les marchés internationaux. Un réseau rentable de transport est essentiel si le Canada désire maintenir sa position dans le commerce international du grain. Nous devons faire face aux réalités de notre économie et à celles de nos modes de transport. Le projet de loi C-26 nous donne cette occasion. Par conséquent, j'invite tous les députés à appuyer fermement ce projet.

**L'hon. Ralph Ferguson (Lambton—Middlesex):** Monsieur le Président, je participe au débat aujourd'hui non seulement comme député mais aussi comme quelqu'un qui a passé sa vie dans l'industrie agricole et qui reconnaît les avantages qu'a procurés cette loi aux agriculteurs de l'Ontario mais aussi et de tout l'ouest du Canada.

Je suis choqué de voir le gouvernement retirer cette loi sur le tarif de l'Est alors que les chiffres du ministre révèlent que, pour l'année prochaine, les revenus agricoles baisseront de 39 p. 100 au Canada, de 101 p. 100 en Saskatchewan et de 87 p. 100 au Manitoba. Des milliers d'agriculteurs partout au pays perdent leurs fermes, à cause de la négligence éhontée du gouvernement, d'une part, et des compressions budgétaires, d'autre part. Les compressions prévues pour l'année prochaine entraînent