

[Text]

this is an amendment to the Atlantic Region Freight Assistance Act, is that the deemed reduction in tolls under the Maritime Freight Rates Act is 27%.

The second element of the transportation subsidies is the Western Grain Transportation Act. There's a very complicated formula in this act to determine the government portion of the rate scale prescribed by the National Transportation Agency. The calculation is based on a concept called the government commitment, which is defined in the act as the total of the Crow benefit plus the cumulative government share of cost changes since the Crow benefit was established at \$658,600,000.

The legislative approach is similar to PUITTA in that the legislation says that the government commitment is 90% of what it would have been had this act not been enacted. The policy elements behind the act remain the same with one exception, Mr. Chairman, the shipper share limitation, which is in clause 16. It was necessary, Mr. Chairman, to override that factor. It is a ceiling on government payments, and unless that ceiling was overridden it had the potential and might have prevented the savings sought in clause 15. Therefore it's complementary and to a certain extent, Mr. Chairman, does constitute a policy change but a necessary one.

Mr. Chairman, I was going to give a brief overview also of part IV, which is the Unemployment Insurance Act amendments. My understanding is that the officials of the Unemployment Insurance Commission, or I should say the Canada Employment Immigration Commission, will be here in approximately 30 to 40 minutes and will be giving a very detailed overview of their statute and the changes to it. I think any overview that I would give would be repetitive.

• 1550

**The Chairman:** I would appreciate that. So perhaps we can gear our questions to you on the other aspects of the bill and save any questions on unemployment insurance until their experts are here. I see no disagreement to that.

For the members of the committee, I should indicate that you have as back-representatives of Transport Canada, Agriculture Canada, and other people from the Department of Finance and the Treasury Board.

We are open for questions at this point.

**Mr. Wyatt:** Mr. Chairman, since we have different witnesses and they can't all sit here, perhaps if we organized it by topic it might be a little easier for the witnesses.

**The Chairman:** I'm in the hands of the committee. Do you want me to indicate by department?

**Mr. Wyatt:** Or by part of the bill, Mr. Chairman.

[Translation]

20 p. 100 sont censés être 30 p. 100. Avec le nouveau texte, ce taux passerait à 27 p. 100. En définitive, monsieur le président, bien qu'il s'agisse d'un amendement à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, cette disposition fait en sorte que l'abaissement des tarifs en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est réputé être de 27 p. 100.

Le second volet de ces subventions au transport concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Cette loi utilise une formule extrêmement compliquée pour déterminer la part du gouvernement dans le barème prescrit par l'Office national des transports. Le calcul est fait à partir de ce qu'on appelle l'engagement financier de l'État, que la loi définit comme le total de la subvention du Nid-de-Corbeau et de la part totale de l'État dans la variation des coûts depuis que la subvention du Nid-de-Corbeau a été fixée à 658 600 000\$.

La démarche législative est analogue à celle suivie pour la Loi sur le transfert de l'impôt sur le revenu des entreprises d'utilité publique, c'est-à-dire que l'engagement financier de l'État est ramené à 90 p. 100 de ce qu'il aurait été autrement. Les éléments de politique de la loi demeurent identiques, à une exception près, monsieur le président, le rajustement limitant la part des expéditeurs, que l'on trouve à l'article 16. Cette rectification était nécessaire. Il s'agit d'un plafond des versements de l'État, et si l'on n'avait pas supprimé cette disposition, elle aurait risqué d'empêcher les économies recherchées à l'article 15. C'est donc un complément et, dans une certaine mesure, un changement de politique, mais c'était indispensable.

Monsieur le président, je vais aussi vous donner un bref aperçu de la partie IV, c'est-à-dire les amendements à la Loi sur l'assurance-chômage. Je crois savoir que les hauts fonctionnaires de la Commission de l'assurance-chômage, ou plutôt de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, seront là dans une trentaine ou une quarantaine de minutes pour vous donner un aperçu très détaillé de leur loi et des changements qui y sont proposés. Je pense qu'il vaut mieux dans ces conditions éviter de dire deux fois la même chose.

**Le président:** Je vous en serais reconnaissant. Nous pourrions vous poser exclusivement des questions qui portent sur les autres sujets et réserver nos questions sur l'assurance-chômage pour les experts de ce domaine. Cela semble convenir à tout le monde.

J'aimerais rappeler aux députés que vous êtes accompagné de représentants de Transports Canada, d'Agriculture Canada, du ministère des Finances et du Conseil du Trésor.

Nous pouvons maintenant passer aux questions.

**M. Wyatt:** Monsieur le président, puisque les témoins ne peuvent pas tous prendre place à la table, il faudrait peut-être organiser nos questions en fonction du sujet. Cela faciliterait peut-être la tâche aux témoins.

**Le président:** Je m'en remets au comité. Voulez-vous que l'on procède par ministère?

**M. Wyatt:** Ou par partie du projet de loi, monsieur le président.