Initiatives ministérielles

[Traduction]

M. Riis: J'invoque le Règlement, monsieur le Président. Je voulais vraiment profiter de l'occasion pour féliciter le député pour le rapport de son comité. Demain, comme vous le savez, les prévisions budgétaires seront considérées comme déposées et, à ce que je sache, c'est le seul comité à avoir travaillé et à présenter sa réaction à ces prévisions.

Je pense qu'il faut le souligner et que le comité et ses membres méritent des félicitations. Je souhaiterais seulement que d'autres comités puissent en faire autant, mais, compte tenu des obligations des comités, c'est impossible.

Je tiens à signaler qu'ils ont fait un travail de premier ordre et que ce devrait être un modèle à suivre pour d'autres comités.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE MODIFICATIVE

L'hon. Bernard Valcourt (au nom du ministre des Transports) propose: Que le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, le projet de loi dont la Chambre est maintenant saisie tend à supprimer une subvention qui ne sert plus son objectif initial et qui est devenue un fardeau financier pour les contribuables.

Le tarif de l'Est a été mis en oeuvre dans les années 60 pour faire en sorte que la farine et le grain canadien passent par nos ports. Le programme offrait aux chemins de fer des subventions basées sur la différence entre leurs coûts et les tarifs-marchandises réglementaires dans les années 60. Je voudrais faire remarquer que très peu de nos exportations de grain, soit moins de 3 p. 100, ont été visées par ce programme.

Diverses études réalisées au cours des 15 dernières années ont révélé que cette subvention favorisait l'inefficacité du système de transport et qu'elle entraînait des frais de manutention et d'entreposage supplémentaires. C'était clair que le programme était coûteux et qu'il

n'était plus d'aucune utilité. On a donc supprimé cette subvention à compter du 15 juillet 1989, comme on l'avait annoncé dans le budget d'avril 1989.

Afin de minimiser les répercussions pour les utilisateurs, la législation prévoyait une période de transition de six mois pour les stocks de grain et de farine qui étaient déjà entrés dans le réseau de transport ferroviaire à ce moment-là.

Les députés savent que le gouvernement procède à l'heure actuelle à une étude exhaustive de la politique agricole qui prévoit, notamment, l'examen de toutes les questions de transport connexes. Toutes les personnes intéressées, des agriculteurs jusqu'aux consommateurs, y participent.

Cette collaboration vise surtout à élaborer une politique nationale qui permettrait de préparer le secteur agro-alimentaire canadien aux défis des années 90 et au-delà.

Pratiquement tous les témoins qui ont comparu devant le comité législatif chargé d'étudier ce projet de loi ont reconnu qu'il fallait supprimer le tarif de l'Est. Cependant, certains témoins ont dit être inquiets des répercussions de cette décision sur les deux élévateurs à grain de l'Atlantique. D'aucuns se préoccupaient, en particulier, des conséquences de la fermeture possible de l'élévateur à grain de Halifax pour le secteur agricole de la région de l'Atlantique.

En réponse à ces préoccupations, le ministre de l'Agriculture et le ministre d'État chargé des céréales ont annoncé conjointement, le 16 mai 1990, la création d'un comité directeur ayant pour mandat d'étudier la viabilité des installations de manutention du grain dans les provinces de l'Atlantique.

Ce comité était formé de représentants de l'industrie et des ports, ainsi que des gouvernements fédéral et provinciaux. L'étude a porté sur la viabilité financière des élévateurs de Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de Saint John, au Nouveau-Brunswick. On s'est également penché sur la possibilité d'implanter un nouvel élévateur à Summerside, dans l'Île-du-Prince-Édouard, pour manutentionner les quantités croissantes de céréales cultivées dans cette province.

Les propositions faites par la Commission de transport des provinces de l'Atlantiques et par la Commission de développement du port de Halifax—Dartmouth concernant des solutions de rechange au tarif de l'Est ont été examinées dans le cadre de l'étude.