

[Text]

Mr. Lewis: Naturally I disagree with Mr. Pickersgill.

Mr. Laporte: So he was wrong when his government—

Mr. Lewis: No, I just disagree with him. Just give me a second here; slow down. You are a lot faster on these issues than I am, maybe.

In 1966 he stated that one of the objectives was to enable the Atlantic ports to compete with the St. Lawrence ports. That is fair enough.

The main objective of the program was also to ensure that Canadian grain moved through Canadian ports in response to concerns about U.S. competition. That is where section 281 of the Railway Act comes in. It makes reference to encouraging the continued use of the eastern ports for the export of grain and flour.

There is a consensus that this program—and I gave you the figures—is no longer cost-effective. We feel that through the study of the Atlantic grain elevators, we can look at ways to achieve our objectives without such a horrendous subsidy.

Mr. Laporte: With due respect, you have just contradicted yourself from your opening statement. Your opening statement said—

Mr. Lewis: In your opinion.

Mr. Laporte: You just said that it was for American ports. You have now just admitted that it was to help Canadian ports as well.

• 1600

Mr. Lewis: Now, wait a minute. You asked me when it first originated, and I told you it was At and East of Buffalo.

Mr. Laporte: No, I did not ask that. That is not the question I asked. I asked what was its original purpose.

Mr. Lewis: You asked what was the original purpose. Then you swung to Pickersgill. And I know what the answer to Pickersgill is.

Mr. Laporte: But this section 21 was implemented in the 1960s, not in the days of the Erie Canal. This is a debate from the House when that bill was being passed. What you just quoted was in fact correct. Your second statement is correct: one of the reasons was to help Saint John and Halifax compete with St. Lawrence. You said it, and now you are saying that is not the case.

[Translation]

M. Lewis: Je ne suis, bien sûr, pas d'accord avec ce qu'a déclaré M. Pickersgill.

M. Laporte: Il s'est donc trompé lorsque son gouvernement . . .

M. Lewis: Non, c'est simplement que je ne suis pas d'accord. Mais vous allez un peu vite en besogne.

En 1966, il a déclaré qu'un des objectifs visés était de permettre aux ports de l'Atlantique de concurrencer les ports du Saint-Laurent. Bon.

Mais le programme avait pour principal objectif d'assurer que le grain canadien transiterait par des ports canadiens, cela devant leur permettre d'affronter la concurrence des ports américains. Voilà tout le sens de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer. Il est question, en effet, d'encourager la continuation de l'utilisation des ports de l'Est pour l'exportation du grain et de la farine.

Or tout le monde semble d'accord—et je vous ai donné des chiffres précis à cet égard—que ce programme n'est plus rentable. Nous estimons que notre étude de la situation des silos à céréales de la côte Atlantique va nous permettre de trouver d'autres manières d'atteindre les objectifs fixés sans avoir à continuer cette gigantesque subvention.

M. Laporte: Je vous fais remarquer, en toute déférence, que vous venez de vous contredire par rapport à ce que vous avez dit dans votre introduction. En effet, vous nous avez déclaré tout à l'heure . . .

M. Lewis: D'après vous.

M. Laporte: Vous venez de dire qu'il s'agissait de permettre aux ports de l'Atlantique de concurrencer les ports américains. Or, vous venez de reconnaître qu'il s'agissait de permettre aux ports de l'Atlantique de concurrencer les ports du Saint-Laurent.

M. Lewis: Un instant, je vous prie. Vous m'avez demandé de vous indiquer les origines de cette subvention et je vous ai répondu qu'il s'agissait d'une subvention applicable au trajet à l'est de Buffalo.

M. Laporte: Non, ce n'est pas ce que je vous ai demandé. Ce n'est pas la question que je vous ai posée. Je vous ai demandé de nous indiquer la raison d'être initiale de cette subvention.

M. Lewis: Vous m'avez demandé quelle était la raison d'être initiale. Puis, vous êtes passé à un de mes prédécesseurs, M. Pickersgill. Or, je sais très bien quelle est la réponse à ce qu'avait dit M. Pickersgill à l'époque.

M. Laporte: Mais l'article 21 est entré en vigueur en 1960 et non pas à l'époque du canal Erie. J'ai ici un compte rendu des débats de la Chambre lors de l'adoption du projet de Loi. La citation que vous venez de donner est exacte. Votre deuxième déclaration est, elle aussi, exacte car l'une des raisons invoquées à l'appui de ce projet de Loi était la nécessité d'aider Saint-Jean et Halifax à affronter la concurrence des ports du Saint-Laurent. Vous l'avez bien dit, or vous prétendez maintenant qu'il n'en était pas ainsi.