

*Initiatives ministérielles*

lions de dollars sous réserve de mesures de compensation connexes.

Nous étions alors en 1985, mais rien n'a été fait. Aucune mesure n'a été prise, la Commission n'a pas reçu de réponse. Il y a eu un échange de lettres. C'est peut-être parce que ce dossier intéressait trois ou quatre ministres en même temps, sans compter les représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et le *Maritime Farmers Council*, mais cette proposition fort raisonnable, portant sur cet élément du Programme de subventions jusqu'à l'Est, qu'il était entendu qu'il fallait modifier, est demeurée sans réponse.

On dit dans les *Documents budgétaires* que cette mesure est de celles qui ont perdu de leur utilité parce que les ports de l'Atlantique sont maintenant capables de soutenir la concurrence des ports américains. On a introduit les tarifs «jusqu'à l'Est» pour que ce tarif rende plus concurrentiels les ports situés à l'est de Buffalo, notamment ceux de Saint John et Halifax. C'est l'une des raisons dont a tenu compte la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Il existe une autre raison au tarif de l'Est qui en surprendra certains à la Chambre, raison dont on n'a pas fait état dans les *Documents budgétaires*. Pour l'expliquer, je vais remonter jusqu'au tout premier débat dont ce projet de loi a fait l'objet au comité des Transports en 1966. Un certain M. Pickersgill, ministre des Transports à l'époque, est venu rappeler certaines choses au comité.

Nous honorons mon ami de Regina—Lumsden aujourd'hui. C'est son anniversaire et il s'en ira rejoindre la légion des retraités et des pensionnés. Il a été un membre très assidu, très constructif et parfois aussi querelleur du Comité des transports pendant 21 ans, mais il a toujours fait preuve d'une connaissance profonde des questions de transport, et je voudrais bien que nous puissions tous en dire autant. Je l'en félicite.

Cet événement s'est produit peu de temps avant l'arrivée du député aux Communes, mais j'y ai assisté. M. Pickersgill a comparu devant le Comité des transports le jeudi 6 octobre 1966.

Si vous me permettez une légère digression, je souhaiterais que certains députés des deux côtés commencent à porter un peu plus d'attention à de nombreux épisodes de notre histoire. En toute franchise, si nous le faisons,

nous ne serions peut-être pas confrontés à certains problèmes qui nous assaillent à l'heure actuelle.

M. Pickersgill, le ministre des Transports de l'époque, a témoigné devant le comité des transports le jeudi 6 octobre, afin d'expliquer cette modification extraordinaire dans le secteur des transports. En fait, il s'agissait de la nouvelle politique des transports et il était question de créer l'Office national des transports. Cette nouvelle politique n'a pas été modifiée jusqu'à ce que le vice-premier ministre, le ministre des Transports à notre arrivée au pouvoir, présente la nouvelle Loi sur les transports. Au sujet des tarifs de l'Est, M. Pickersgill a déclaré notamment:

L'autre chose qui touche les provinces de l'Atlantique, dans ce projet de loi en particulier, est une mesure qui n'a jamais été prise auparavant; il s'agit, en effet, de garantir les tarifs de l'Est, soit les tarifs pratiqués pour le transport des céréales entre les ports des Grands Lacs et ceux de l'Est à partir de Montréal, notamment ceux d'Halifax et de Saint John. Selon la Commission des transports du Canada, les tarifs en question sont déjà peu rentables. En 1966, les chemins de fer ont déjà reçu une compensation pour le maintien de ces tarifs. Nous avons décidé de conserver ces tarifs à leur niveau actuel et d'indemniser les chemins de fer pour ce faire. En effet, nous croyons que nous avons en l'occurrence la même obligation que dans le cas du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Il s'agit de s'assurer que les tarifs pratiqués encourageront les compagnies de navigation à utiliser des installations de l'Atlantique. C'est peut-être discutable, mais quoi qu'il en soit, c'est là la politique prévue dans ce projet de loi et je crois qu'en définitive, lorsqu'on considère les termes de l'étude de l'Office d'expansion économique de la région atlantique sur les ports d'Halifax et de Saint John, en ce qui a trait aux répercussions d'un accroissement du trafic maritime dans le Saint-Laurent, c'est là une compensation tout à fait souhaitable dans ce domaine.

C'est ce qui explique qu'on ait prévu un tarif de l'Est. Il ne s'agissait pas simplement d'accroître la compétitivité avec les ports américains. On voulait faire en sorte que les ports de Halifax et de Saint John puissent concurrencer les ports du Saint-Laurent. Ces derniers sont toujours là. Ils bénéficient toujours des services de la Garde côtière, des services de brise-glace et de nombreux programmes du ministère des Transports, et je n'ai rien contre. Cependant, ce à quoi je m'oppose, c'est que dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances ne nous ait donné qu'une seule raison pour justifier la subvention en question. Il a raison de dire que par suite notamment de l'utilisation des conteneurs, l'existence du tarif de l'Est pour nos ports de l'Atlantique et les ports américains à l'est de Buffalo ne se justifie plus. Par contre, elle se justifie toujours du fait qu'elle permet aux ports de St. John et de Halifax de soutenir la concurrence des ports