

L'ajournement

La suppression de la subvention et des tarifs statutaires coûtera à Halifax ses exportations de farine, évaluées à 200,000 tonnes pour 1976, et réduira considérablement le flot des céréales acheminées par son élévateur, ajoutant ainsi au déficit d'exploitation de cet élévateur au point où sa fermeture sera inévitable.

Je suis parfaitement d'accord avec M. Mingo. C'est très peu rentable. Il dit ensuite ceci:

Le grain des Prairies est transporté à Vancouver et à Thunder Bay aux tarifs statutaires, ce qui représente pour les chemins de fer une perte de 150 millions de dollars par an ou davantage (compensée par le transport d'autres marchandises, et notamment par le trafic import-export passant par le port de Halifax) et son transport de Thunder Bay à Montréal, Baie-Comeau et autres ports du Fleuve et du golfe, par la voie maritime du Saint-Laurent, lequel est fortement subventionné. Comment se fait-il que l'on a décidé de supprimer particulièrement la subvention sur le transport du grain vers les ports de l'Est.

C'est une très bonne question. Pourquoi notre extrémité du pays et pas d'autres régions du Canada? Je ne vois aucune raison politique à cela. Il arrive plutôt que c'est une subvention facile à supprimer puisqu'elle se rapporte à une région donnée du Canada. Ainsi, si nous étions situés sur la voie maritime du Saint-Laurent, notre subvention n'aurait jamais été supprimée; nous recevons pourtant plus de dix fois moins que les autres régions. C'est injuste.

Je vois que le ministre des Transports n'est pas à la Chambre ce soir mais il sera présent pour le débat qui s'annonce long. Nous verrons à ce que le ministre soit ici et qu'il nous réponde. Ce jour-là, on demandera des comptes, et je vais dire à la Chambre pourquoi. Il y a à cela trois raisons.

● (2220)

D'abord, la mesure proposée par le gouvernement fait que les gens de Halifax—et sans doute aussi ceux de Saint-Jean—se sentent moins intégrés au reste du Canada. Tout ce qui les empêche de participer au transport des grands produits de notre pays les aliène.

Deuxièmement, l'initiative du gouvernement fera de Halifax un port moins important. On nous a estrophiés, si je puis m'exprimer ainsi, en nous enlevant une partie, petite il est vrai, de notre commerce, mais d'une importance vitale. C'est sans doute la position où nous allons nous trouver.

Troisièmement, le gouvernement ne semble pas comprendre le principe que les transports devraient être un lien unissant le Canada. Ils devraient unir tous les Canadiens. Je ne sais jamais exactement ce qu'on veut dire lorsqu'on prétend que les transports devraient être rentables. Bonté divine, nous avons tous regardé le film «Le grand défi» à la télévision et vu quels risques nos ancêtres avaient courus pour unifier le Canada et pour faire en sorte que tous les Canadiens du Cap-Breton (pour l'époque) à l'île de Vancouver sentent qu'ils appartiennent tous au même pays. Personne ne doit parler de tous les Canadiens de Terre-Neuve à l'île de Vancouver.

Je me demande pourquoi le gouvernement a soudainement tourné le dos à ces aspirations contre une petite somme arrachée ici et là, même si le budget est serré. Le gouvernement a pris là une initiative que nous n'approuvons pas.

Si nous avons en tête que nous nous réaliserons ensemble, en tant que pays, ne serait-il pas préférable de payer d'un seul coup 12 millions de dollars pour que les habitants de la Nouvelle-Écosse sentent qu'ils appartiennent au Canada? Cela ne serait-il pas mieux que de prendre leurs affaires, ou de regarder ce qui se passe le long de la voie maritime du Saint-Laurent et ailleurs?

Je vous assure, monsieur l'Orateur, et je veux que le secrétaire parlementaire en assure le ministre, que c'est là

[M. McCleave.]

le premier coup de canon de la bataille. Ce sera une longue bataille. La question sera soulevée encore et encore. Nous autres, à Halifax, pensons que nous devrions faire partie du réseau national de transport. Aucun ministre, ni aucun gouvernement, ne devrait nous enlever cette idée de la tête.

Précédemment, j'ai tenté d'organiser une rencontre de trente minutes entre le ministre des Transports (M. Lang) et les débardeurs de Halifax, dans le but de discuter ce problème en particulier. Je voulais que le ministre et les débardeurs discutent de mesures qui empêcheraient une bonne partie de notre commerce de passer par les États-Unis. Nous sommes d'accord pour que nos échanges passent par les ports du Canada comme ceux de Halifax, Saint-Jean, Montréal, Québec, Toronto, etc. Mais ma demande a été rejetée. Maintenant, c'est la guerre. Le ministre aura des comptes à rendre.

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je suis ravi de pouvoir répondre à la question posée à la Chambre le 26 février 1976 par le député de Halifax-Est Hants (M. McCleave), concernant la garantie de l'utilisation maximale des installations portuaires de la côte est. Je crois pouvoir rassurer mon honorable ami à propos des problèmes qu'il a soulevés.

Plusieurs ports relevant du Conseil des ports nationaux concurrencent les ports des États-Unis. Les preuves d'un trafic particulier en partance ou à destination des ports Canadiens et qui passe par des ports américains font l'objet d'une enquête minutieuse pour en connaître la raison. Des mesures sont prises dans le but de reprendre le trafic aux ports canadiens et la qualité des services portuaires fait l'objet d'une étude constante pour veiller à ce que les ports du Canada soient aussi compétitifs que possible.

Le ministère des Transports a comme politique d'imposer les droits de quai en fonction, dans la mesure du possible, du principe du coût d'usage. Tout investissement superflu ou toute sous-utilisation des installations portuaires pourrait donc entraîner une hausse des tarifs et le gouvernement doit veiller à maintenir un certain équilibre entre les investissements et la demande d'installations afin d'assurer le caractère compétitif des ports canadiens. En plus de s'assurer que les ports sont compétitifs par rapport à l'ensemble des frais de transport, les autres secteurs qui entrent en ligne de compte sont: la rapidité du temps de rotation des navires et la stabilité de la main-d'œuvre. Le ministre doit examiner tout le système de la côte est pour s'assurer que tel port est compétitif par rapport aux autres de la côte atlantique.

D'après le ministre des Transports (M. Lang), les grands ports canadiens sont compétitifs, reflétant ainsi l'intérêt que leur manifestent les municipalités, les gouvernements des provinces et le gouvernement fédéral pour les rendre aussi compétitifs que possible.

Dans le cas du port de Halifax, qui est sans doute très cher au cœur du député, on a fait beaucoup de publicité concernant l'expansion des installations de manipulation des conteneurs. Les installations actuelles ont été terminées en 1971 et l'utilisation des conteneurs n'a cessé de croître. En 1975, on a manipulé plus de 126,000 caisses d'une longueur de 20 pieds, ce qui représente près de 1.4 million de tonnes de marchandise. Dernièrement la situation économique en général a entraîné un ralentissement des activités au cours des derniers mois, mais on prévoit que l'activité va reprendre d'ici un an et demi ou à peu près.