

Compression des dépenses de l'État

Les décisions arbitraires sont inadmissibles dans une société démocratique. Ceux qui préconisent ou acceptent de telles entorses aux principes démocratiques ne devraient pas être trop étonnés quand des électeurs irrités renversent leur ministère. Une des initiatives dangereuses qu'un gouvernement peut prendre est la suppression d'une subvention, notamment quand aucune étude n'est faite pour justifier cette initiative et quand on néglige d'y substituer une autre politique. La suppression par le gouvernement d'une subvention sans aucune solution de rechange constitue l'abandon de deux principes fondamentaux de la politique en matière de transport—un instrument de l'expansion régionale et de l'unité nationale. Les régions défavorisées dans tout le Canada ne sont pas en mesure de subvenir à leurs besoins sans assistance directe du gouvernement, et ce dernier le sait bien.

Si le gouvernement s'obstine à inclure cette disposition dans le bill C-19, cela mettra pratiquement fin aux activités de déchargement et d'entreposage dans les élévateurs de la baie Géorgienne. Les conséquences que cela aura pour les exploitants d'élévateurs sont très bien illustrées par les chiffres suivants, qui représentent le pourcentage du volume de marchandises passant par ces élévateurs qui est constitué par le grain expédié par bateau: Port McNicoll, 100 p. 100; Tiffen, 100 p. 100; Mid-Simcoe, 90 p. 100; Owen Sound, 50 p. 100; Sarnia, 30 p. 100; Goderich, 10 p. 100.

Les exploitants de Port McNicoll, de Tiffen, de Mid-Simcoe et d'Owen Sound ont fait part de leur intention de fermer leurs portes, si ce transport cessait.

On peut se demander, monsieur l'Orateur, quelle conséquence sérieuse aurait la fermeture de ces élévateurs et quelle diminution de tonnage cela représenterait. Permettez-moi de donner des exemples et de décrire ce qui se produirait si ces élévateurs étaient obligés de fermer. Tout d'abord, nous serions privés de l'utilisation des ports de la baie Géorgienne, après la fermeture de la Voie maritime, nous limiterions l'utilisation de notre flotte marchande et nous accepterions une baisse de productivité.

Nous nous priverions d'une capacité d'entreposage de 19 millions de boisseaux, qui, dans les années de grosses récoltes, a pu recevoir le trop-plein des ports du Saint-Laurent. Il ne sera plus possible, monsieur l'Orateur, dans les périodes de crise provoquée par les grèves et les ralentissements du transport ferroviaire vers Thunder Bay, d'assurer l'approvisionnement régulier des ports de transbordement du Saint-Laurent. Ces raisons suffisent à me convaincre qu'il faut assurer la rentabilité de ces installations, au lieu de les forcer à fermer leurs portes par l'application de cette disposition du bill.

● (2100)

Le ministre devrait se rendre compte que bien que des comparaisons de tarifs soient souvent faites entre le trajet de Thunder Bay par voie d'eau et le transport par eau et rail, car le premier est moins cher, il conviendrait de souligner que le transport par voie d'eau de Thunder Bay à la côte de l'Atlantique est fortement subventionné, car ni les dépenses d'équipement initiales ni les intérêts en découlant n'ont été payés, non plus que les sommes énormes requises pour le fonctionnement annuel. Il me semble donc déraisonnable, monsieur l'Orateur, qu'une partie du réseau soit lésé par la suppression d'un moyen de soutien.

[M. Mitges.]

Je crois aussi que le montant global, environ 11 millions de dollars, n'est certes pas aussi considérable que les avantages que procurerait le maintien du transport des céréales en hiver. Si ce projet de loi est adopté, le prix des céréales augmentera sensiblement une fois qu'elles auront atteint les ports de l'Atlantique—hausse non concurrentielle qui ne profitera pas à l'économie. Quelle sera la répercussion de cette politique sur les ports de l'Atlantique? Dans le port de Saint-Jean, par exemple, l'élimination des subventions versées aux chemins de fer pour la farine et les grains aura un effet néfaste.

Au cours des cinq dernières années, Saint-Jean a exporté annuellement, en moyenne, 200,000 tonnes de farine et un peu plus de 15 millions de boisseaux de grain. Le bill entraînera l'irréparable perte de cette cargaison à fort coefficient de main-d'œuvre ainsi que la fermeture des installations énormes et efficaces pour la manutention du grain dont est doté le port de Saint-Jean.

Nul doute qu'une proportion importante de ce trafic canadien serait acheminée vers les ports des États-Unis qui en tireraient un avantage injuste du point de vue concurrentiel. En outre, une telle politique causerait la perte d'emploi pour le personnel du chemin de fer, les débardeurs, les équipages de pilotage et autres membres des services auxiliaires. Non seulement cette mesure produirait des effets nocifs sur l'ensemble de l'économie canadienne, notamment dans les minoteries, le transport, les industries secondaires et les producteurs de blé de l'Ouest, mais elle aurait encore des répercussions défavorables sur la balance commerciale du Canada.

Le ministère des Transports annonçait récemment que le transport doit être l'outil propre à faire disparaître les inégalités régionales et à stimuler le développement de toutes les régions du pays. Le gouvernement doit être aveugle, monsieur l'Orateur, s'il ne voit ni ne comprend les conséquences néfastes qui résulteront de l'adoption de cet article du bill mettant fin aux subventions versées au chemin de fer.

De toute évidence, cette proposition ne contribuera pas à la longue à une compression véritable des dépenses du gouvernement. A la vérité, on peut faire comprendre même au gouvernement actuel que l'abolition de cette subvention aux chemins de fer est non seulement contraire aux intérêts supérieurs de tous les Canadiens, mais encore une mesure rétrograde tentant d'étayer une économie déjà chancelante.

M. J. R. Ellis (Hastings): Monsieur l'Orateur, je voudrais consigner au compte rendu une intervention assez brève sur le bill C-19. Tout d'abord, j'aimerais faire voir que tout comme le programme anti-inflationniste, il fait trop peu, trop tard, et est mal conçu.

Le bill C-87, précurseur de ce bill-ci, fut inscrit au *Feuilleton*, jugé sans importance et laissé en plan à la fin de la dernière session. Le gouvernement se sert du bill actuel comme prétexte à une planification à long terme. Si ces réductions étaient nécessaires, pourquoi n'a-t-il pas agi plus tôt?

L'ancien ministre des finances a exprimé toutes sortes de points de vue au sujet du programme anti-inflationniste. Il signalait récemment qu'il devait prendre fin immédiatement. Le ministre actuel (M. Macdonald), lui, a dit qu'il prendrait fin en temps voulu. Le ministre des Travaux publics (M. Buchanan) est intervenu l'autre jour pour dire qu'il ne serait pas reconduit.