HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, May 3, 1990
Tuesday, May 8, 1990

Chairman: Geoff Wilson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

Le jeudi 3 mai 1990
Le mardi 8 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-26

An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament, 1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature, 1989-1990

34984-1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

Chairman: Geoff Wilson

Members

Ross Belsher
David Bjornson
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Rod Laporte
Ken Monteith
Ross Stevenson
Brian White—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Thursday, May 3, 1990:

Sheila Finestone replaced Brian Tobin;

Arnold Malone replaced Pat Nowlan.

On Monday, May 7, 1990:

Mary Clancy replaced Sheila Finestone.

On Tuesday, May 8, 1990:

Brian White replaced Len Gustafson;

David Bjornson replaced Arnold Malone.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

Président: Geoff Wilson

Membres

Ross Belsher
David Bjornson
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Rod Laporte
Ken Monteith
Ross Stevenson
Brian White—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le jeudi 3 mai 1990:

Sheila Finestone remplace Brian Tobin;

Arnold Malone remplace Pat Nowlan.

Le lundi 7 mai 1990:

Mary Clancy remplace Sheila Finestone.

Le mardi 8 mai 1990:

Brian White remplace Len Gustafson;

David Bjornson remplace Arnold Malone.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Governement Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Wednesday, February 21, 1990:

Mr. Cooper for Mr. Hawkes, from the Striking Committee, presented the Thirty-Second Report of the Committee, which is as follows:

Your Committee recommends that the Legislative Committee of this House to study the following Bill be composed of the Members listed below:

—Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies).

Members

Belsher	Monteith
Ferguson	Nowlan
Gustafson	Stevenson
Laporte	Tobin—(8)

Pursuant to Standing Order 113(1), the Report was deemed adopted.

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Monday, April 30, 1990:

The House resumed consideration of the motion of Mr. Bouchard (Roberval), seconded by Mr. Corbeil,—That Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies), be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

And the question being put on the motion, it was agreed to on the following division:

(Division - Vote N° 250)

YEAS - POUR

91

NAYS - CONTRE

53

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

The Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 21 février 1990:

M. Cooper, au nom de M. Hawkes, du Comité de sélection présente le trente-deuxième rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Votre Comité recommande que le Comité législatif de la Chambre devant étudier le projet de loi énuméré ci-dessous se compose des députés dont les noms suivent:

—Projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine).

Membres

Belsher	Monteith
Ferguson	Nowlan
Gustafson	Stevenson
Laporte	Tobin—(8)

Conformément à l'article 113(1) du Règlement, ce rapport est réputé avoir été adopté.

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du lundi 30 avril 1990:

La Chambre reprend l'étude sur la motion de M. Bouchard (Roberval), appuyé par M. Corbeil,—Que le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), soit maintenant lu une deuxième fois et déféré à un Comité législatif.

Du consentement unanime, la motion principale, mise aux voix, est agréée par le vote suivant:

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déféré à un Comité législatif.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 3, 1990
(1)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) at 11:15 o'clock a.m. this day, in Room 306 West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Sheila Finestone, Len Gustafson, Rod Laporte, Ken Monteith and Ross Stevenson.

In attendance: From the Office of the Law Clerk and Parliamentary Council: Louis Philippe Côté, Legal Counsel.

Geoff Wilson announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 113(2).

The Order of Reference dated Monday, April 30, 1990 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

On motion of Sheila Finestone, seconded by Ross Stevenson, it was agreed,—That the Committee print 750 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence as established by the Board of Internal Economy.

Ross Stevenson moved,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that 3 Members are present including the Chairman and in the absence of the Chairman, the person designated to be Chairman of the Committee.

On motion of Rod Laporte, it was agreed,—That the motion be amended by adding after the words "three Members (3) are present including" the following:

"one of whom shall be a member of the opposition party"

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

On motion of Ross Belsher, it was agreed,—That the allocation of time for the questioning of witnesses be left to the discretion of the Chairman.

On motion of Rod Laporte, it was agreed,—That the Clerk of the Committee be authorized to distribute documents, such as briefs, letters and other papers to the Members of the Committee in the language received, the Committee Clerk to ensure that such documents are translated as promptly as possible.

On motion of Len Gustafson, it was agreed,—That the Clerk of the Committee, in consultation with the Principal Clerk, Public Bills Office, be authorized to engage the services of temporary secretarial staff as required and for a period not to exceed 30 working days after the Committee has presented its Report to the House.

It was agreed,—That the Committee schedule two meetings with the following in attendance:

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 3 MAI 1990
(1)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), tient aujourd'hui sa séance d'organisation à 11 h 15, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest.

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Sheila Finestone, Len Gustafson, Rod Laporte, Ken Monteith, Ross Stevenson.

Aussi présent: Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire: Louis-Philippe Côté, conseiller législatif.

Geoff Wilson annonce qu'il a été nommé président du Comité en conformité du paragraphe 113(2) du Règlement.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi en date du lundi 30 avril 1990, ainsi libellé:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), soit lu maintenant une deuxième fois et renvoyé à un comité législatif.

Sur motion de Sheila Finestone appuyée par Ross Stevenson, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, suivant les directives du Bureau de régie interne.

Ross Stevenson propose,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à entendre des témoignages et en permettre l'impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres du Comité soient présents, dont le président ou, en son absence, la personne désignée pour le remplacer.

Sur motion de Rod Laporte, il est convenu,—Que la motion soit modifiée en ajoutant à la fin:

«ainsi qu'un membre de l'opposition.»

La motion, ainsi modifiée, est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu,—Que la répartition du temps lors de l'interrogation des témoins soit laissée à la discrétion du président.

Sur motion de Rod Laporte, il est convenu,—Que le greffier soit autorisé à distribuer aux membres du Comité, dans la langue originale, les mémoires, lettres et autres documents reçus du public, et à en assurer la traduction dans les meilleurs délais.

Sur motion de Len Gustafson, il est convenu,—Que le greffier, en consultation avec le président et le greffier principal du Bureau des projets de loi d'intérêt public, soit autorisé à retenir les services de personnel de soutien temporaire, selon les besoins, pour une période ne dépassant pas trente jours après le dépôt du rapport à la Chambre.

Il est convenu,—Que le Comité prévoit deux réunions pour entendre les témoins suivants:

1. On TUESDAY, May 8, 1990 at 3:30 p.m., the appearance of the Minister of Transport and the officials of his Department.

2. On THURSDAY, May 17, 1990 at 11:00 a.m. and 3:30 p.m., the Atlantic Provinces Transportation Commission.

At 11:50 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. Tuesday, May 8, 1990.

TUESDAY, MAY 8, 1990
(2)

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) at 3:31 o'clock p.m. this day, in Room 371 West Block, the Chairman, Geoff Wilson, president.

Members of the Committee present: Ross Belsher, David Bjornson, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Rod Laporte, Ken Monteith, Ross Stevenson and Brian White.

In attendance: *From the Office of the Law Clerk and Parliamentary Council*: Louis Philippe Côté, Legal Counsel.

Witnesses: *From the Department of Transport*: Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination and John Dobson, Grain Transportation and Handling, Manager Branch Line Rehabilitation Program.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 30, 1990 relating to Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies). (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, May 3, 1990, Issue No. 1*)

The Chairman called Clause 1

On motion of Mary Clancy, seconded by Rod Laporte, it was agreed—That the Committee invite the Honourable Doug G. Lewis, Minister of Transport, at some future date in regard to Bill C-26.

Martin Brennan from Transport Canada made a statement and, with the other witness, answered questions.

It was agreed,—That the Clerk of the Committee be authorized to schedule meetings during of week of May 21st, 1990 and the week of May 28th, 1990 with the appearance of the Minister of Transport and the following potential witnesses:

1. From Nova Scotia:

   City of Halifax;

   Darmouth Port Development Commission;

   Dover Flour Mills;

   International Longshoremen's Association, Halifax.

2. From New Brunswick:

   City of Saint John, Mayor Elsie E. Wayne;

   Saint John Port Corporation;

   International Longshoremen's Association, Saint John.

3. From Ontario:

   The Ontario Wheat Producers' Marketing Board, Chatham;

1. Le mardi, 8 mai, à 15 h 30, le ministre des Transports et des fonctionnaires de son ministère;

2. Le jeudi 17 mai, à 11 heures, la Commission de transport des provinces atlantiques.

A 11 h 50, le Comité s'ajourne au mardi 8 mai, à 15 h 30.

LE MARDI 8 MAI 1990
(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), se réunit aujourd'hui à 15 h 31, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Geoff Wilson (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, David Bjornson, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Rod Laporte, Ken Monteith, Ross Stevenson et Brian White.

Aussi présent: *Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire*: Louis-Philippe Côté, conseiller législatif.

Témoins: *Du ministère des Transports*: Martin Brennan, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; John Dobson, Transport et manutention des céréales, gestionnaire du Programme de remise en état des embranchements.

Le Comité reprend les travaux prévus à son ordre de renvoi du lundi 30 avril 1990, soit l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine) (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 3 mai 1990, fascicule nº 1*).

Le président met en délibération l'articlel 1.

Sur motion de Mary Clancy appuyée par Rod Laporte, il est convenu,—Que le Comité invite à témoigner l'hon. Doug G. Lewis, ministre des transports.

Martin Brennan, de Transports Canada, fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le greffier établisse un programme d'audiences pour les semaines du 21 et du 28 mai incluant, outre le ministre des Transports, les témoins suivants:

1. De la Nouvelle-Ecosse:

   la ville d'Halifax;

   la Commission de développement du port de Darmouth;

   Dover Flour Mills;

   le Syndicat international des débardeurs, Halifax.

2. Du Nouveau-Brunswick:

   la mairesse Elsie E. Wayne, ville de Saint-Jean;

   la Corporation du port de Saint-Jean;

   le Syndicat international des débardeurs, Saint-Jean.

3. De l'Ontario:

   l'Office de commercialisation du blé de l'Ontario, Chatham;

Ontario Corn Producers Association, Guelph.

4. Other Organizations relating to Agriculture:

Nova Scotia Federation of Agriculture;

Atlantic Provinces Farmers Council;

Canadian Millers' Association.

At 5:25 o'clock p.m., the Committee ajourned until 11:00 o'clock a.m. Thursday, May 17, 1990.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

l'Association des producteurs de maïs, Guelph.

4. Autres organismes:

la Fédération des agriculteurs de la Nouvelle-Ecosse;

le Conseil des agriculteurs des provinces atlantiques;

l'Association canadienne des meuniers.

A 17 h 25, le Comité s'ajourne au jeudi 17 mai, à 11 heures.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, May 3, 1990

• 1114

The Chairman: I am calling to order the meeting of the Legislative Committee on Bill C-26.

Welcome, all of you. I am sure it is a real treat for all of you who have been appointed to this prestigious committee.

• 1115

I am to commence the proceedings by reading a letter from the Speaker of the House of Commons, dated February 26, 1990, addressed to your humble servant:

Dear Mr. Wilson:

Pursuant to Standing Order 113, this is to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies).

Yours sincerely,

John A. Fraser

I would like to introduce our clerk, Ms Sirpaul. I should also introduce Mr. Louis-Philippe Côté, who is legislative counsel and who will be here to assist members in the event they wish some advice in drafting any potential amendments.

I am going to invite Ms Sirpaul, the clerk, to read the Order of Reference as adopted by the House of Commons.

The Clerk of the Committee:

That Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies), be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

The Chairman: We now require a motion concerning the printing of our *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Mrs. Finestone (Mount Royal): Mr. Chairman, I would be pleased to move that the committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*, unless there is a feeling that there will be a need for more copies.

The Chairman: It is moved by Mrs. Finestone and seconded by Mr. Stevenson that the committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Motion agreed to

The Chairman: Next is the matter of receiving and printing of evidence when a quorum is not present. Would a member please move a motion in that regard?

Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): The presented motion does not say anything about having at least one member from the opposition. Perhaps it should read "one member from each of the three parties". This is my first legislative committee, and I would ask for some direction. But it would seem logical to have at least one member from each party.

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 3 mai 1990

Le président: Je déclare ouverte la séance du Comité législatif chargé d'étudier le projet de loi C-26.

Bienvenue à tous. Je suis sûr que vous êtes ravis d'avoir été nommés à ce comité prestigieux.

Pour commencer, je vais vous lire une lettre du président de la Chambre des communes, en date du 26 février 1990, adressée à votre humble serviteur:

Monsieur,

Conformément à l'article 113 du Règlement, la présente confirme votre nomination à titre de président du Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine).

Veuillez agréer mes salutations distinguées.

John A. Fraser

Je vous présente notre greffière, Mme Sirpaul. Je vous présente aussi M. Louis-Philippe Côté, conseiller législatif qui est ici pour aider les députés qui voudraient obtenir des conseils concernant la rédaction d'éventuels amendements.

J'invite maintenant notre greffière, Mme Sirpaul, à lire l'ordre de renvoi adopté par la Chambre des communes.

La greffière du comité:

Que le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), soit maintenant lu une deuxième fois et déféré à un comité législatif.

Le président: Il nous faut maintenant une motion concernant l'impression des Procès-verbaux et Témoignages.

Mme Finestone (Mount Royal): Monsieur le président, je propose que le comité fasse imprimer 750 exemplaires de ces Procès-verbaux et Témoignages, à moins que certains estiment que nous devrions en faire imprimer davantage.

Le président: Mme Finestone, appuyée par M. Stevenson, propose que le comité fasse imprimer 750 exemplaires de ces Procès-verbaux et Témoignages.

La motion est adoptée.

Le président: Il nous faut ensuite régler la question de l'audition et de l'impression des témoignages en l'absence du quorum. Quelqu'un voudrait-il proposer une motion à ce sujet?

M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Dans le texte de la motion, il n'est pas précisé qu'au moins un député de l'opposition doit être présent. Peut-être devrait-on ajouter ceci: «à condition qu'un député de chacun des trois partis soit présent». Comme c'est la première fois que je siège à un comité législatif, j'aimerais obtenir certains conseils. Cependant, il me semble logique qu'au moins un député de chaque parti soit présent.

[*Text*]

The Chairman: I am advised by our clerk that we should first have the usual motion, and then if a member wishes to make an amendment to it, that would be in order.

It has been moved by Mr. Stevenson and seconded by Mrs. Finestone that the chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that three members are present including the chairman and—

Mrs. Finestone: Excuse me, Mr. Chairman, I do not wish to second the initial motion. I will second the amendment, if you do not mind.

The Chairman: There is no need for a seconder.

It is moved by Mr. Stevenson that the chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that three members are present including the chairman, and in the absence of the chairman, the person designated to be chairman of the committee.

Mr. Laporte: It would seem logical to move a motion that the three members to be present be one member from each of the three parties.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Many times committees have said "at least one member from the opposition parties", and so the opposition and the government side are represented, rather than one from each party.

Mr. Stevenson (Durham): I am a rookie member, but this is the fourth one of these I have been on, and many times both opposition parties are not represented, unless it is a fairly contentious bill.

In fact, we start clause-by-clause cosideration today on a bill where there had been days when no member from one or the other party had shown up while witnesses were before the committee. In every case that I can recall we passed the motion calling for three members, one of which is from the opposition.

• 1120

Mrs. Finestone: In the best of all worlds it would be wonderful if all three parties could be present, but in reality, for you and I in the opposition it is not always realistic. So your motion might read "one of whom shall represent" the official opposition. Leave it at that and just make sure you get here.

Mr. Laporte: I am a co-operative fellow, so I will go along with that motion.

The Chairman: Could I suggest that after the word "present" in the phrase "three members are present", the following be inserted "one of whom shall be a member of the opposition".

Mr. Laporte: That is acceptable.

Amendment agreed to

Motion as amended agreed to

The Chairman: We need to consider whether we need to allocate time to the questioning of witnesses. Some committees leave it in the discretion of the chairman while others say there should be ten minutes on the first round, and five minutes on subsequent rounds and so on.

[*Translation*]

Le président: La greffière me dit qu'il convient de présenter d'abord la motion habituelle, qui peut ensuite faire l'objet d'un amendement de la part d'un député.

M. Stevenson, appuyé par Mme Finestone, propose que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et autoriser leur impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres, dont le président ou—

Mme Finestone: Excusez-moi, monsieur le président. Je ne veux pas appuyer la motion initiale. Si cela ne vous dérange pas, j'appuierai l'amendement.

Le président: Nous n'avons pas besoin d'un co-motionnaire.

M. Stevenson propose que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et autoriser leur impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres, dont le président ou, en son absence, son suppléant, soient présents.

M. Laporte: Il semblerait logique de présenter une motion précisant que les trois membres en question doivent représenter chacun des trois partis.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Dans bien des comités, on a opté pour la formule: «à condition qu'au moins un député des partis d'opposition soit présent». Ainsi, il y a des représentants du gouvernement et de l'opposition, plutôt qu'un représentant de chacun des partis.

M. Stevenson (Durham): Je suis un nouveau venu, mais c'est le quatrième comité législatif auquel je siège et il arrive souvent que les partis d'opposition ne soient pas représentés, à moins que le projet de loi ne soit controversé.

En fait, nous commençons aujourd'hui l'étude article par article d'un projet de loi. Or, au cours de l'examen préalable, il est arrivé qu'aucun député de l'un ou l'autre parti ne soit présent alors que des témoins comparaissaient devant le comité. Dans tous les cas dont je me souvienne, nous avons adopté une motion exigeant la présence de trois députés, dont l'un de l'opposition.

Mme Finestone: De façon idéale, il serait bon que les trois partis soient représentés, mais dans les faits, pour vous et moi qui sommes dans l'opposition, ce n'est pas toujours possible. Votre motion pourrait s'énoncer comme suit: «à condition que l'un d'eux représente l'opposition officielle». Tenez-vous en à cela et faites en sorte d'être présent.

M. Laporte: Comme je suis du genre accommodant j'accepte cette motion.

Le président: Puis-je proposer qu'après les mots «que trois membres soient présents», on ajoute «dont un membre de l'opposition».

M. Laporte: Cela me va.

L'amendement est adopté.

La motion telle que modifiée est adoptée.

Le président: Il nous faut déterminer s'il y a lieu d'allouer du temps pour questionner les témoins. Dans certains comités, cela est laissé à la discrétion du président alors que dans d'autres, on précise qu'au premier tour de table, les intervenants auront droit à dix minutes et au deuxième à cinq minutes.

[*Texte*]

Mrs. Finestone: Mr. Chairman, I must admit that I am not aware of how contentious this bill is, nor how political it is. In many committees I have been on it was at the discretion and the will of the Chair. We had a motion that there would be ten minutes per party, but there was a free flow, depending on the witness and depending on the Chair. I do not know your style, perhaps you could indicate what you are more at ease with. Do you prefer a more formalized procedure, or do you prefer—if there are more questions on one side than the other—to have a free flow? It is entirely up to you. I would be pleased to hear what you have to say and then make the motion.

The Chairman: I would prefer that it be left to the discretion of the Chair, because if a member has a particular line going it is a shame, in my opinion, to cut them off. I am sure we will find ways to accommodate members on all sides. Having said that, I am in your hands.

Mrs. Finestone: If you would ensure a fair and equitable time, but not cut a person off in the middle of a sentence. Some chairmen are so rigid it is ridiculous. It makes no sense.

The Chairman: As I say, it is in the hands of the members. If you prefer a specific timeframe , please indicate so.

Mr. Laporte: I do not have any problem with the idea of allowing a line of questioning to continue as long as there is an undertaking that the chairman will allow it to take place. If that is the case, it is fine with me and we can do whatever you like.

Mrs. Finestone: From any of your experience—you have more than I in this kind of situation—does it ever say "each party be alloted"? How do you do that? I do not know how you do that in these circumstances.

The Chairman: Correct me if I am wrong, but I think it might be a little different. I am not sure there is even an order of precedence in terms of questioning, but rather recognizing people as they indicate they want to comment.

Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain): Mr. Chairman, in general I do not think it has been too rigid. This is just a casual observation. I think that in most committees the opposition get most of the time. You would probably lose more time by being rigid. It is unnecessary, in my opinion.

Mrs. Finestone: We just finished the broadcast bill, and Brian White was an excellent chairman. You can tell him that; I mean it. He used common sense. Each member was alloted ten minutes or whatever, which allowed for great exchanges. He used common sense and it was a tough committee.

Mr. Gustafson: I agree with that. If you can get a committee that will work with reasonable—

Mrs. Finestone: It looks like you have a nice Chair. I will not be on the committee so I am at ease to do what you three want.

[*Traduction*]

Mme Finestone: Monsieur le président, j'avoue que je ne sais pas dans quelle mesure le projet de loi à l'étude est de nature politique ou litigieuse. Dans un grand nombre de comités où j'ai siégé, cette question était laissé à la discrétion de la présidence. Dans un comité, nous avions adopté une motion précisant des interventions de dix minutes pour chaque parti, mais tout le monde faisait preuve de souplesse, en fonction du témoin et des directives du président. Comme je ne connais pas votre style, vous pourriez peut-être nous dire ce qui vous convient le mieux. Préférez-vous une procédure plus officielle ou une formule plus souple où il pourrait arriver à l'occasion qu'un côté puisse poser plus de questions que l'autre? Vous avez le choix. Après avoir entendu ce que vous avez à dire à ce sujet, je pourrai présenter une motion.

Le président: Je préférerais que cela soit laissé à la discrétion de la présidence. En effet, si un député est particulièrement bien lancé, il me semble que c'est dommage de lui couper la parole. je suis sûr que nous trouverons le moyen de satisfaire les députés de tous les partis. Cela dit, je m'en remets à vous.

Mme Finestone: Autrement dit, vous êtes disposé à donner à tous les partis un temps de parole équitable, sans pour autant aller jusqu'à couper la parole à quelqu'un au milieu d'une phrase. Certains présidents sont tellement rigides que s'en est ridicule. Cela n'a aucun sens.

Le président: Comme je l'ai dit, je m'en remets à vous. Si vous préférez une durée d'intervention précise, veuillez le dire.

M. Laporte: Je ne m'oppose pas à ce qu'on laisse un député poursuivre sur sa lancée, pourvu que le président s'engage à autoriser ce genre de choses. Si tel est le cas, je n'ai aucune objection. Vous pouvez faire ce que vous voulez.

Mme Finestone: D'après votre expérience, qui est plus grande que la mienne dans ce domaine, arrive-t-il que l'on dise «que l'on alloue à chaque parti»? Comment est-ce formulé? Je ne sais pas trop comment on s'y prend en l'occurrence.

Le président: Reprenez-moi si je me trompe, mais je pense qu'on fait les choses un peu différemment. Pour ce qui est des questions, je ne pense pas qu'il y ait un ordre de préséance. Il suffit plutôt d'accorder la parole dans l'ordre où les députés la demandent.

M. Gustafson (Souris—Moose Mountain): Monsieur le président, je ne pense pas que la procédure soit rigide. Permettez-moi de faire une simple observation. Je pense que dans la plupart des comités, ce sont les députés de l'opposition qui obtiennent le plus de temps d'intervention. Vous risquez sans doute de perdre davantage de temps en adoptant une formule rigide. À mon avis, cela n'est pas nécessaire.

Mme Finestone: Nous venons de terminer l'étude du projet de loi sur la radiodiffusion, sous la direction de Brian White, qui s'est avéré un excellent président. D'ailleurs, vous pouvez lui rapporter mes propos. Je suis sincère. Il a appliqué la règle du bon sens. Chaque député avait droit à dix minutes, environ, ce qui a permis des échanges très intéressant. Il a simplement fait preuve de sens commun et pourtant, c'était un comité difficile.

M. Gustafson: Je suis d'accord. Si le comité peut fonctionner avec des paramètres raisonnables. . .

Mme Finestone: Il semble que vous ayez un bon président. Comme je ne siégerai pas moi-même au comité, je suis tout à fait disposée à me plier à la volonté de mes collègues.

[*Text*]

• 1125

Mr. Belsher: I think if we make the motion it ties the chairman down so that he is not able to go with the flow of things the way they are transpiring, so I would like to see it left open.

Mrs. Finestone: Ms Sirpaul, how do we do it so our chairman can feel comfortable in this role?

The Chairman: I was going to suggest that perhaps in the circumstances someone might make a motion that the matter of the allocation of time for questioning a witness be left to the discretion of the chairperson.

Mr. Belsher: I so move.

Motion agreed to

Mrs. Finestone: I would just put "for fair distribution".

The Chairman: *D'accord*. Indeed, if you feel agrieved you can always make a motion to recall—

Mrs. Finestone: We can always impeach the Chair.

The Chairman: Exactly. Impeach the Chair first—recall.

The next motion involves the circulation of documents and briefs. It is moved by Mr. Laporte that the clerk of the committee be authorized to distribute documents such as briefs, letters, and other papers to the members of the committee in the language received, the committee clerk to ensure that such documents are translated as promptly as possible.

Motion agreed to

The Chairman: The hiring of staff: it is moved by Mr. Gustafson that the clerk of the committee in consultation with the principlal clerk, Public Bills Office, be authorized to engage the services of temporary secretarial staff as required and for a period not to exceed 30 working days after the committee has presented its report to the House.

Motion agreed to

The Chairman: Now future business—

Mrs. Finestone: What about the list of witnesses?

The Chairman: That is what we are coming to, Mrs. Finestone.

Mrs. Finestone: Do not say that. It tells me I am not talking formally to you. I thought maybe you should have a formal list.

The Chairman: There have been some suggestions, and I am aware of the fact that there is an Atlantic Provinces Transportation Commission, which I have been given to understand is perhaps of an umbrella nature, and obviously we are going to need the minister and officials from the department. So those are two obvious ones, and I guess I am open to input from members.

[*Translation*]

M. Belsher: Je pense que si nous proposons une motion, cela lie les mains du président. De cette façon, il n'est pas en mesure de s'adapter aux circonstances. Par conséquent, j'aimerais qu'on laisse cela à sa discrétion.

Mme Finestone: Madame Sirpaul comment pouvons-nous y prendre pour faire en sorte que le président soit à l'aise dans son rôle?

Le président: J'allais suggérer que quelqu'un présente une motion proposant de laisser le président libre de décider du temps à allouer pour questionner des témoins.

M. Belsher: Je propose la motion.

La motion est adoptée

Mme Finestone: J'ajouterais «pour assurer une répartition équitable».

Le président: D'accord. En fait, si quelqu'un se sent lésé, il pourra toujours présenter une motion pour remettre la question sur le tapis...

Mme Finestone: On peut toujours destituer le président.

Le président: C'est vrai. Destituez le président pour commencer, puis présentez une motion pour examiner de nouveau la question.

La prochaine motion porte sur la distribution de documents et de mémoires. Il est proposé par M. Laporte que la greffière du comité soit autorisée à remettre aux membres du comité des documents tels les mémoires, les lettres et autres dans leur langue d'origine, et la greffière s'occupera de les faire traduire dans les plus brefs délais.

La motion est adoptée

Le président: L'engagement de personnel. Il est proposé par M. Gustafson que la greffière du comité soit autorisée, en consultation avec le greffier principal du Bureau des projets de loi d'intérêt public, à retenir au besoin les services d'employés de bureau auxiliaires pour la durée du mandat du comité et pour une période ne dépassant pas 30 jours ouvrables après le dépôt de son rapport final.

La motion est adoptée.

Le président: Passons maintenant aux travaux futurs...

Mme Finestone: Et la liste des témoins?

Le président: Nous y venons, madame Finestone.

Mme Finestone: Ne dites pas cela. Mon collègue me dit que j'ai fait une entorse à l'étiquette. Je voulais simplement signaler qu'à mon avis, vous devriez avoir une liste officielle.

Le président: On m'a fait certaines suggestions. En outre, je sais qu'il existe une commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui est en quelque sorte un organisme-cadre. En outre, il va de soi que nous devrons entendre le ministre et ses fonctionnaires. Ce sont donc deux groupes de témoins qui s'imposent d'emblée. Je suis disposé à écouter les propositions des députés.

[*Texte*]

Mrs. Finestone: Speaking for my caucus, the list they would like considered is as follows: the minister, the department officials, the Atlantic Provinces Transportation Commission, the Nova Scotia Federation of Agriculture, the Canadian National Millers Association, the Ontario Wheat Producers' Marketing Board, the Canadian Wheat Board, the Port of Saint John, New Brunswick, and the grain elevator companies in Saint John, New Brunswick, and Halifax. I may not have a complete list, but that is what I have for the moment.

Mr. Laporte: I would like to add to that. The names listed I agree with. I would also add the Maritime Council of Farmers, which is very important, also the City of Halifax, and some consideration—I am not sure about this—should perhaps be given to the Prairie Pools and perhaps the Ontario Corn Growers Association might be invited. Also, I was talking with the Department of Agriculture in Nova Scotia, who themselves may wish to make a presentation. They have not decided; they will be deciding next week. Also, the Atlantic Grains Council.

On the parameters of the bill, just to comment in general, the Atlantic Provinces Transportation Commission is a very important group. They are the ones who actually had another proposal on the table and have been discussing this issue and are concerned with transportation issues. But there is a whole host of ramifications with respect to agriculture in the Maritimes which would sort of go beyond the bounds of the Transportation Commission. As well as the cities of Halifax and Saint John, there are unique peculiarities to each city on which there should be some voicing from those communities. That would go beyond the APTC, which, however, is very important.

Also, under the Canadian National Millers Association, Dover Mills Limited would like to appear, being the only flour mill on the Atlantic seaboard. They have some real concerns about the bill.

• 1130

Mr. Belsher: Mr. Chairman, if we are contacting groups, may we have the Atlantic Provinces Transportation Commission, who had their own hearings on the issue. A number of these people named by both members opposite were part of the submission coming out of this Atlantic Provinces Transportation Commission. They could be told the commission is coming and asked whether they would like to come and appear with the commission so that we get as good a coverage as we possibly can.

Mrs. Finestone: I have a better idea. Why do you not just go to Halifax and have your hearings there? It would be cheaper in the end. You do not have to pay their travel costs.

Mr. Belsher: Legislative committees have no mandate to travel.

Mrs. Finestone: That is too bad. Is that true?

[*Traduction*]

Mme Finestone: Voici la liste que mon caucus voudrait soumettre à votre attention: le ministre, les fonctionnaires du ministère, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, la Nova Scotia Federation of Agriculture, la Canadian National Millers Association, l'Ontario Wheat Producers' Marketing Board, la Commission canadienne du blé, le Port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et les compagnies d'élévateurs à grains de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et de Halifax. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. C'est tout ce que j'ai pour l'instant.

M. Laporte: Je voudrais ajouter d'autres groupes. Je suis d'accord avec les groupes qu'on vient de mentionner. J'ajouterais le Maritime Farmers Council, qui est très important, ainsi que la ville de Halifax. Je ne suis pas certain mais on devrait peut-être envisager d'accueillir aussi les Syndicats du blé des Prairies et l'Ontario Corn Growers Association. En outre, j'ai parlé à des fonctionnaires du ministère de l'Agriculture de la Nouvelle-Ecosse qui voudront peut-être présenter un exposé. Ils n'ont pas encore de décision à cet égard, mais ils devraient le faire d'ici la semaine prochaine.

Il y a aussi l'Atlantic Grains Council. Compte tenu de la teneur du projet de loi, je pense que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique est un groupe très important. En fait, ce groupe a déjà présenté une autre proposition et ses membres s'intéressent aux questions de transport et en ont déjà discuté. Cependant, il y a dans les Maritimes, de nombreuses ramifications dans le domaine agricole qui ne relèvent pas de la Commission des transports. Je pense aussi que la situation des villes de Halifax et de Saint-Jean sont particulières et qu'il convient d'entendre des représentants de ces deux localités. Encore une fois, cela outrepasse le champs de compétences de la commission, ce qui ne minimise en rien son importance.

En outre, Dover Mills Limited, une société qui fait partie de la Canadian National Miller Association souhaiterait comparaître. Il s'agit de la seule minoterie du littoral atlantique et le projet de loi l'inquiète énormément.

M. Belsher: Monsieur le président, si nous devons communiquer avec des groupes, je propose que nous invitions la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui a déjà tenu ses propres audiences sur le sujet. D'ailleurs, un certain nombre de groupes mentionnés par les deux députés d'en face ont participé à la rédaction du mémoire présenté par la Commission. On pourrait leur dire que la Commission va comparaître et leur demander s'ils veulent comparaître en même temps, ce qui nous permettrait de couvrir tous les angles possibles.

Mme Finestone: J'ai une meilleure idée. Pourquoi n'allez-vous pas à Halifax pour y tenir vos audiences? Au bout du compte, cela reviendrait moins cher. Il ne serait pas nécessaire de payer les frais de déplacement de tous ces groupes.

M. Belsher: Les comités législatifs n'ont pas de mandat pour voyager.

Mme Finestone: C'est dommage. Est-ce vrai?

[*Text*]

The Chairman: Yes, that is true.

Mr. Belsher: They cannot change the legislation.

Mr. Stevenson: Just on that point, what is the authority for a legislative committee to travel? What does it have to have in order to get permission to travel?

The Chairman: You need authority from the House, and I suppose that means the agreement of the three House Leaders on the budgetary process. Going on the road is not something to be taken lightly. It is about $15,000 to $20,000 a day to haul the equipment and translation and whatnot around. It is a big-ticket item, and you can pay for an awful lot of witnesses to come here when you weigh the two.

I would like to make a suggestion. Obviously we have to have the minister and the departmental people, and that would be a meeting. We clearly need the Atlantic Provinces Transportation Commission. Could we establish those as the first two meetings, and perhaps in the meantime there could be some further discussion. I think the clerk of the committee will likely have discussions with the Atlantic Provinces Transportation Commission. There is some indication that they may in fact be delegated in a sense, or be an umbrella group to represent some of the organizations that have been mentioned. Perhaps in the meantime there can be some discussion between representatives of the parties in terms of formulating a list of further witnesses. Would members agree with that proposal?

Mrs. Finestone: Would you keep the ones you have indicated right now, besides the minister and the department and the Atlantic Provinces Transportation Commission? What was the other one?

The Chairman: Those two would constitute the first two meetings of the committee, and thereafter we would proceed according to a further list to be agreed upon.

Mrs. Finestone: In the meantime, I have tabled the list for consideration, and my colleagues will discuss it with you. Is that all right?

The Chairman: Yes, exactly.

Mr. Belsher: It is my understanding that the Atlantic Provinces Transportation Commission had input from the Canadian Feed Industry Association, Atlantic Division, the Cargill Grain Company, Dover Mills Limited, Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Halifax Grain Elevator Limited, the Livestock Feed Board of Canada, the Maritime Farmers Council, the New Brunswick Department of Agriculture, the Nova Scotia Department of Agriculture, the Nova Scotia Federation of Agriculture, the Nova Scotia Grain Marketing Board, the Nova Scotia Provincial Grain Commission, the Saint John Port Corporation, and the St. John's Port Development Commission.

[*Translation*]

Le président: Oui, c'est vrai.

M. Belsher: Ils ne peuvent changer la loi.

M. Stevenson: A ce propos, qui autorise un comité législatif à voyager? Comment le comité doit-il s'y prendre pour obtenir l'autorisation de voyager?

Le président: Il faut obtenir l'autorisation de la Chambre, et je suppose que cela signifie qu'il faut que les trois leaders à la Chambre s'entendent sur les dispositions budgétaires. On ne peut pas décider à la légère de voyager. Cela représente des débours de 15,000$ à 20,000$ par jour pour transporter l'équipement, l'équipe d'interprétation, etc.. Ce sont de lourdes dépenses et pour le même prix, lorsqu'on compare les deux options, on peut payer les déplacements d'un très grand nombre de témoins.

Je voudrais faire une suggestion. Il va de soi que nous devons entendre le ministre et ses collaborateurs. Cela pourrait faire l'objet d'une séance. Il nous faut aussi entendre les représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Pourrait-on convenir de consacrer les deux premières réunions à ces groupes et, dans l'intervalle, nous pourrions poursuivre la discussion. La greffière du comité communiquera sans doute avec la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Il semble qu'elle puisse être déléguée, pour représenter certains des groupes qui ont été mentionnés. Dans l'intervalle, nous pourrions peut-être discuter avec les représentants des partis d'une liste de témoins futurs. Les députés appuient-ils cette proposition?

Mme Finestone: Conserveriez-vous les groupes que vous venez de mentionner, outre le ministre et ses collaborateurs ainsi que la Commission? Quel était l'autre groupe?

Le président: Ces deux groupes feraient l'objet des deux premières séances du comité. Ensuite, nous pourrions procéder selon une liste sur laquelle nous nous entendrions ultérieurement.

Mme Finestone: Dans l'intervalle, j'ai déposé une liste que vous voudriez examiner, et mes collègues en discuteront avec vous. D'acord?

Le président: Très bien.

M. Belsher: Je crois savoir que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a entendu les instances de l'Association canadienne des industries de l'alimentation animale, Division de l'Atlantique, de la Société *Cargill Grain*, de *Dover Mills Limited*, La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission*, de *Halifax Grain Elevator Limited*, de l'Office canadien des provendes, du *Maritime Farmers Council*, du ministère de l'Agriculture du Nouveau-Brunswick, du ministère de l'Agriculture de la Nouvelle-Ecosse, de la Fédération de l'agriculture de la Nouvelle-Ecosse, de la Commission de commercialisation des grains de la Nouvelle-Ecosse, de la Commission provinciale des grains de la Nouvelle-Ecosse, de la Société portuaire de Saint-John et de la Commission de développement portuaire de Saint-John.

[*Texte*]

All those people had input into the Atlantic Provinces Transportation Commission, which is the umbrella organization, and which has been to Ottawa to appear in front of the Standing Committee on Transport. If we contact a number of these, they could be asked whether or not they would like to be here along with the Atlantic Provinces Transportation Commission, which is the umbrella organization.

Mrs. Finestone: Would you give these people time if they cared to join them, the alternative being of course that they would speak for them? Is that what you would direct the clerk to do?

Mr. Belsher: Yes. Let the chairman and the clerk do some contacting to see just...

Mrs. Finestone: But do not preclude them if they feel they have more to add. Is that what you are saying?

The Chairman: I do not think we are precluding anyone at this point. I think the intention is just to determine that there is not duplication. It may well be that some of these groups would be quite content to have the Atlantic Provinces Transportation Commission come and have their say. That has been a preliminary indication from the commission. We are therefore not precluding anyone coming or cutting us off in any way. I think we want to establish that first we will have the minister and the departmental people, and second the Atlantic Provinces Transportation Commission. We will chart our course thereafter, based on discussions that will be had between the parties and on the lists submitted by Mrs. Finestone. Mr. Laporte will have a list, and I am sure that ways will be found to accommodate everyone.

• 1135

In terms of time slots, I will be away from May 9 to May 16. That does not mean that there cannot be meetings, but we do have a time slot on Tuesday, May 8. I am wondering, Mr. Belsher, whether the minister would be available, say at 3.30 p.m. on Tuesday, May 8. I am thinking that if we could begin then, perhaps we could not meet for that timeframe when I am away. It would give time for the Atlantic Provinces Transportation Commission to formulate a brief, for the clerk to be able to contact various organizations and for there to be discussions as to what additional witnesses might be required.

Mr. Laporte: I am sorry; are you proposing a meeting next Tuesday or not a meeting next Tuesday?

The Chairman: I am suggesting a meeting next Tuesday with the departmental people and the minister.

Mr. Belsher: They would be the witness.

Mrs. Finestone: The minister would be the witness and we could hear from the department at the same time, or separately, as you wish.

Mr. Gustafson: That gives a good basis from which to start.

Mrs. Finestone: Yes, and it gives the Atlantic Provinces Transportation Commission time to read the minister's remarks and to formulate. I think it is a good idea.

[*Traduction*]

Tous ces groupes ont comparu devant la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, une organisation-cadre, qui s'est déjà rendue à Ottawa pour comparaître devant le Comité permanent des transports. Lorsque nous communiquerons avec certains de ces groupes, nous pourrions leur demander s'ils veulent comparaître en même temps que la Commission, qui est leur organisation-cadre.

Mme Finestone: Allez-vous accorder une période d'intervention à ces groupes s'ils se joignent à la Commission? Autrement, la Commission parlerait en leur nom. Est-ce là ce que vous souhaitez que la greffière leur propose?

M. Belsher: Oui. Laissons le président et la greffière sonder le terrain rien que pour voir...

Mme Finestone: Mais on ne devrait pas empêcher ces groupes de prendre la parole s'ils estiment avoir quelque chose à ajouter. Est-ce là votre point de vue?

Le président: Pour l'instant, nous n'empêchons pas qui que ce soit de comparaître. Notre intention est tout simplement d'éviter le double emploi. Si cela se trouve, certains de ces groupes seront peut-être ravis que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique comparaisse et s'exprime en leur nom. C'est ce que la commission nous a fait savoir. Nous n'empêchons donc personne de venir. Nous voulons décider d'entendre d'abord le ministre et les fonctionnaires et, ensuite, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Nous déciderons qui nous entendrons par la suite selon les discussions qui auront lieu entre les parties et les listes de Mme Finestone. M. Laporte aussi a une liste et je suis certain qu'il y aura moyen de faire plaisir à tout le monde.

Pour ce qui est des séances, je serai absent du 9 au 16 mai. Vous pourrez vous réunir quand même, mais disons qu'il serait possible de le faire le mardi 8 mai. Je me demande, monsieur Belsher, si le ministre serait disponible à 15h30 le mardi 8 mai. Si nous pouvions commencer dès lors, peut-être serait-il possible de ne pas tenir de séance pendant mon absence. Cela laisserait également à la Commission des transports des provinces de l'Atlantique le temps de rédiger un mémoire et à la greffière, le temps de communiquer avec les divers organismes intéressés. On pourrait aussi discuter pour déterminer quels autres témoins devront être entendus.

M. Laporte: Excusez-moi; est-ce que vous proposez qu'il y ait une séance mardi prochain ou qu'il y en ait pas?

Le président: Je propose qu'il y en ait une mardi prochain avec les fonctionnaires et le ministre.

M. Belsher: Ils seraient là à titre de témoins.

Mme Finestone: Le ministre pourrait être le témoin et nous pourrions entendre les fonctionnaires au même moment ou plus tard, si vous voulez.

M. Gustafson: C'est un bon point de départ.

Mme Finestone: En effet, et cela laisse à la Commission des transports des provinces de l'Atlantique le temps de lire les remarques du ministre et de rédiger sa réponse. C'est une bonne idée.

[*Text*]

Mr. Laporte: Maybe I could ask some general questions before we set an actual meeting date. How often do we have meetings?

The Chairman: It is really up to us. I assume that there is a general desire to see this thing move along and to try to do it with the least number of meetings, commensurate with giving a full airing to the issue and its ramifications. I think all of us on all sides feel "meetinged out" at this time and so I want to ensure that our time is spent well and that the taxpayers' money is being spent properly as well.

Mr. Laporte: I am just wondering if you now have a list of dates you have open.

The Chairman: The dates that are open are these: Tuesday, May 8 at 3.30 p.m.; Wednesday, May 9 at 3.30 p.m.; Thursday, May 11 at either 11 a.m. or 3.30 p.m.; Wednesday, May 16, 3.30 p.m.; Thursday, May 17, 11 a.m. and 3.30 p.m.; Tuesday, May 22, 11 a.m. and 3.30 p.m.; Wednesday, May 23, 3.30 p.m.; Thursday, May 24, 11 a.m. and 3.30 p.m.; and so on.

Mrs. Finestone: Would it be possible at this point, if the NDP member has the opening, to direct the clerk to contact the Atlantic Provinces Transportation Commission for the May 17 date? You will be back and that will give the week's delay, allowing them to hear the minister. We hear the minister on May 8 and then you have your next meeting on May 17.

The Chairman: Yes, Mr. Belsher indicates that 3.30 p.m. on Tuesday, May 8, would likely be a suitable time to have the minister and his officials, so we could begin. I think that is the appropriate place to begin. Then Mrs. Finestone is suggesting perhaps a delay until Thursday, May 17, at which time the Atlantic Provinces Transportation Commission might come.

Mrs. Finestone: Is there not a break in there?

The Chairman: No, there is no break.

• 1140

Mr. Belsher: You have a single day on May 21, and you can have the last 10 days of June too.

Mrs. Finestone: I intend to be gone, so that is fine.

Mr. Belsher: In the morning or afternoon on May 17?

The Chairman: On May 17 there is either 11 a.m. or 3.30 p.m. I suppose the earlier time would be preferable to most members. I am just wondering if an 11 a.m. time slot gives enough time to the Atlantic commission. They are a fairly major player.

Mr. Belsher: They should be in a 9.30 a.m. slot, so it can go right through the morning.

Mrs. Finestone: We can give them a full day, the morning and the afternoon. There is nothing wrong with that.

The Chairman: Perhaps we could slot both times, 11 a.m. to 1 p.m. and then if necessary 3.30 to 5.30 p.m.

Mr. Laporte: If everybody is willing to come and the APTC is willing to be here, can we not sit at 9 a.m.?

The Chairman: I suppose we can agree. The difficulty then is meeting rooms and all the rest of it. These times have been allocated to Mrs. Sirpaul, you see. But what is wrong with 11 .m. to 1 p.m. and 3.30 to 5.30 p.m.? It would be four hours.

[*Translation*]

M. Laporte: Puis-je poser quelques questions de nature générale avant que nous établissions la date de la réunion. Combien de séances tiendrons-nous?

Le président: C'est à nous de décider. Je présume que nous souhaitons tous que les choses se fassent rapidement et qu'il y ait juste assez de séances pour qu'on puisse vraiment débattre à fond de la question et de toutes ses ramifications. Tous les députés ont déjà trop de séances de comité. Je veux que notre temps soit utilisé de façon fructueuse, sans gaspiller l'argent des contribuables.

M. Laporte: Avez-vous une liste des dates disponibles?

Le président: La voici: le mardi 8 mai à 15h30; le mercredi 9 mai à 15h30; le jeudi 10 mai à 11 heures ou 15h30; le mercredi 16 mai à 15h30; le jeudi 17 mai à 11 heures et 15h30; le mardi 22 mai à 11 heures et 15h30; le mercredi 23 mai à 15h30; le jeudi 24 mai à 11 heures et 15h30, et ainsi de suite.

Mme Finestone: Serait-il déjà possible, si le député néo-démocrate est d'accord, de demander à la greffière d'inviter la Commission des transports des provinces de l'Atlantique pour le 17 mai? Vous serez de retour et il se sera écoulé une semaine depuis la comparution du ministre. Nous entendrions le ministre le 8 mai et la Commission, à notre séance suivante, le 17 mai.

Le président: Oui, M. Belsher dit que le mardi 8 mai à 15h30 serait un bon moment pour le ministre et ses fonctionnaires. Nous devrions donc commencer ainsi. Mme Finestone suggère de tenir la séance suivante le jeudi 17 mai et d'y inviter la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Mme Finestone: N'y a-t-il pas un congé?

Le président: Non, il n'y en a pas.

M. Belsher: C'est congé le 21 mai et il y a aussi les 10 derniers jours de juin.

Mme Finestone: Je ne serai plus là.

M. Belsher: Le 17 mai au matin ou dans l'après-midi?

Le président: Pour le 17 mai, nous avons le choix entre 11 heures et 15h30. Je présume que le plus tôt serait le mieux pour la plupart des députés. Je me demande si une séance à 11 heures serait suffisamment longue pour la Commission des transports de l'Atlantique. C'est un intervenant de poids.

M. Belsher: Il voudrait mieux tenir une séance à partir de 9h30 et qui durerait toute la matinée.

Mme Finestone: Nous pouvons aussi leur consacrer toute une journée, c'est-à-dire le matin et l'après-midi. Rien ne s'y oppose.

Le président: Peut-être pourrions-nous prévoir de 11 heures à 13 heures puis, si nécessaire, de 15h30 à 17h30.

M. Laporte: Si tout le monde est libre, y compris la CTPA, pourquoi ne pas siéger à partir de 9 heures?

Le président: Je présume que nous pouvons nous entendre. Le problème, c'est de trouver une salle de réunion et tout le reste. Vous comprenez, c'est Mme Sirpaul qui fait les horaires. Qu'avez-vous contre deux séances de 11 heures à 13 heures et de 15h30 à 17h30? Cela nous donnerait quatre heures.

[*Texte*]

Mr. Laporte: I suppose it is just convenience for members. I agree we should have a significant time for the APTC but, as Mr. Gustafson suggested, if they wanted to start at 9 a.m. and if the committee were agreeable and a room could be found—

The Chairman: Can we leave it to the discretion of the clerk? If she can find a room, we will try 9.30 a.m. until 12 noon. Failing that, we will have to revert to the 11 a.m. and 3.30 p.m. slots. Is there agreement on that?

The understanding would be that this gives us several weeks, and during that timeframe there will be discussions amongst committee members in order to formulate a list. Members can deal with Mrs. Sirpaul in that regard.

The clerk asks that perhaps members provide her with a list of the organizations they would like to have called, or at least that there be consideration to have them called as witnesses. Could we ask that of you, Mr. Laporte?

Mr. Laporte: Yes, certainly.

The Chairman: The committee is adjourned.

Tuesday, May 8, 1990

• 1531

The Chairman: Seeing a quorum, I would like to call to order this meeting of the legislative committee. We are resuming consideration of Bill C-26, an act to amend the Railway Act.

We have with us today Mr. Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister of Transport, and Mr. John Dobson, Grain Transportation and Handling, Manager Branch Line Rehabilitation Program.

I am advised that Mr. Lewis, the Minister of Transport, is not available. Mr. Belsher, I assume we could have an undertaking that if at some later date in the proceedings members wish to quiz Mr. Lewis he would make himself available.

Mr. Ross Belsher (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): Sure.

Mrs. Clancy (Halifax): Mr. Chairman, I wonder if it needs a formal motion. I certainly would be prepared to make a motion that the Minister of Transport be asked if he could make himself available for this committee at some later date.

The Chairman: I think it is already on the record that there is agreement. However, if you feel that you want something more than that, go ahead and move a motion.

Mrs. Clancy: I would like to move that motion.

The Chairman: It has been moved by Mrs. Clancy that the committee call Mr. Lewis, the Minister of Transport, at some future date in regard to Bill C-26.

Motion agreed to

The Chairman: Mr. Brennan, do you have some preliminary remarks you would like to make to the committee members, and then field their questions?

Mr. Martin Brennan (Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Yes, Mr. Chairman. If you agree, I could take you through a brief overview of what this bill is about, what its purpose is.

[*Traduction*]

M. Laporte: Ce serait plus simple pour les députés. C'est vrai que nous devrions consacrer assez de temps à la CTPA, mais comme le suggère M. Gustafson, si tout le monde était disposé à commencer à 9 heures et si on arrivait à trouver une salle. . .

Le président: Peut-on laisser cela à la discrétion de la greffière? Si elle peut trouver une salle, nous siégerons de 9h30 à midi. Sinon, nous prévoirons deux séances à 11 heures et 15h30. Êtes-vous d'accord?

Cela nous donne donc plusieurs semaines durant lesquelles les membres du comité établiront une liste de témoins. Les membres pourront s'adresser à Mme Sirpaul à ce sujet.

La greffière demande que les membres lui fournissent une liste des organismes qu'il voudrait inviter ou qu'on devrait envisager de convoquer comme témoins. C'est possible, monsieur Laporte?

M. Laporte: Certainement.

Le président: La séance est levée.

Le mardi 8 mai 1990

Le président: Comme il y a quorum, je déclare la séance ouverte. Nous reprenons l'examen du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Nous accueillons aujourd'hui M. Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination, ainsi que M. John Dobson, chargé du transport des céréales et de la manutention et gestionnaire du Programme de remise en état des embranchements.

M. Lewis, le ministre des Transports, n'est pas disponible, semble-t-il. Je suppose, M. Belsher, que nous pouvons compter sur la présence de M. Lewis à une date ultérieure si des membres du comité veulent l'interroger.

M. Ross Belsher (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Certainement.

Mme Clancy (Halifax): Nous avons peut-être besoin d'une motion officielle, monsieur le président. Je suis prête à proposer que nous demandions au ministre des Transports de se rendre disponible pour le comité à une date ultérieure.

Le président: Je pense que le comité s'est déjà entendu là-dessus. Cependant, si vous voulez quelque chose de plus officiel, vous pouvez présenter votre motion.

Mme Clancy: J'en fais la proposition.

Le président: Il est proposé par Mme Clancy que le comité convoque à une date ultérieure M. Lewis, ministre des Transports, pour l'étude du projet de loi C-26.

La motion est adoptée

Le président: Monsieur Brennan, avez-vous des observations préliminaires à faire avant de vous prêter aux questions des membres du comité?

M. Martin Brennan (sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination): Oui, monsieur le président. Si vous le voulez bien, je vais vous expliquer brièvement le projet de loi et le but qu'il vise.

[*Text*]

The Chairman: I believe members would find that useful. Please proceed.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, Bill C-26 implements an April 1989 budget decision to eliminate what is commonly referred to as the At and East rates, effective July 15, 1989. These At and East rates are really specified under section 272 of the Railway Act. Under this section of the Railway Act shippers paid 1960 rail rates for export grain and 1966 rates for export flour, those rates having been frozen at the levels they were at on those two dates. The government subsidizes the balance of these rates to amounts of between $20 million and $40 million or so over recent years. A more precise figure is $37.3 million for the fiscal year 1988-89. And we could elaborate upon that, if you wished.

The particular grain movements in question are from Lake Huron and Georgian Bay ports and waters connecting those ports as far as Prescott, just down the road from here, to an area east of Montreal, including Halifax and Saint John. So there is, if you like, a catchment area for picking up this grain, which is Lake Huron, Georgian Bay, Prescott—that area—to Montreal, Saint John, Halifax, and river ports below Montreal.

• 1535

For flour the catchment area is from longitude 90 east—and longitude 90, as I recall, runs just to the west of Thunder Bay. So the flour catchment area is different. The rates for flour of course apply from that area again to ocean ports—Halifax and areas to the east of Montreal.

The origins of this particular subsidy really started in the late 1920s, but more recent moves came in 1960, when, if you will recall, railway rates were controlled pretty directly by the Board of Transport commissioners. Around 1960 the Canadian railways attempted to put up rates for grain to Atlantic ports, and at the same time, or slightly before that time, U.S. railways, in looking for grain to carry down to U.S. ports from Ontario, had reduced theirs. So we got a bit of a rate war going.

In order to prevent this movement to U.S. ports from Buffalo to the ports on the Atlantic coast, the rates were frozen at these levels for Canadian grain to move to Atlantic ports, and the term "At and East" is really a short form of "at and east of Buffalo".

The savings from abolishing this subsidy amount to about $20 million in 1989-90—that is about half the year—and then of course from then on more like the figure I quoted earlier, which for 1988-89, if you will recall, was about $37 million.

[*Translation*]

Le président: Je pense que vos explications seront utiles aux membres du comité. Allez-y, je vous en prie.

M. Brennan: Monsieur le président, le projet de loi C-26 donne suite à la décision prise dans le budget d'avril 1989 d'éliminer les tarifs dits «à l'Est de» à compter du 15 juillet 1989. Ces tarifs sont cités à l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer. En vertu de cet article, les expéditeurs payaient les tarifs ferroviaires de 1960 pour le grain d'exportation et les tarifs de 1966 pour la farine d'exportation, ces tarifs étant restés au même niveau depuis ces deux dates. Le gouvernement subventionne la différence à concurrence de 20 millions de dollars à 40 millions de dollars depuis quelques années. Le chiffre précis pour l'année financière 1988-1989 est de 37,3 millions de dollars. Nous pourrons y revenir, si vous le désirez.

Les transports de céréales en cause sont effectués à partir des ports du lac Huron et de la baie Georgienne ainsi qu'à partir des plans d'eau qui relient ces ports, jusqu'à Prescott, à quelque distance d'ici, vers la région qui se trouve à l'est de Montréal, y compris Halifax et Saint-John. Il y a donc une zone de réception pour ces céréales, soit le lac Huron, la baie Georgienne, et toute la région qui va jusqu'à Prescott, qui ensuite, sont acheminées vers Montréal, Saint-John, Halifax, sans oublier les ports fluviaux en aval de Montréal.

Pour la farine, la zone de réception commence à partir du degré 90 de longitude est—lequel se trouve, si je me souviens bien, juste à l'ouest de Thunder Bay. Pour la farine, donc, la zone de réception est différente. Et les tarifs pour la farine valent également pour la région qui s'étend jusqu'aux ports de mer—Halifax et les ports à l'est de Montréal.

Cette subvention remonte à la fin des années 1920, mais elle a été remaniée en 1960, époque à laquelle, si vous vous souvenez bien, les tarifs des chemins de fer relevaient surtout de la Commission des transports du Canada. A cette époque, les chemins de fer canadiens ont tenté d'augmenter les tarifs de transport des céréales destinées aux ports de l'Atlantique, alors qu'au même moment, ou peu avant, les chemins de fer américains, en vue de pouvoir transporter des céréales de l'Ontario vers les ports américains, ont réduit les leurs ce qui a donné lieu à une guerre des prix.

En vue d'empêcher le transport de ces marchandises vers les ports de la côte atlantique américaine à partir de Buffalo, les tarifs ont été gelés au niveau auxquels ils se trouvaient pour les céréales canadiennes destinées aux ports de l'Atlantique, d'où l'expression «à l'Est de» mais, ce qui signifie en réalité «à partir de Buffalo et à l'est».

Les économies qui résultent de la suppression de cette subvention se chiffrent à environ 20 millions de dollars en 1989-1990—c'est pour la moitié de l'année—et pour les années subséquentes, ce chiffre devrait avoisiner les 37 millions de dollars, chiffre que j'avais cité pour 1988-1989.

[*Texte*]

So Bill C-26, which you have before you, cancels that At and East subsidy reflected in section 272 of the Railway Act, effective July 16, 1989. It gives a bit of time to ensure that new railway rates, which will now be the commercial rates, come into play, and it also ensures that inventory which was in the railway hands as of July 16 would move, at the subsidized rate, to port by January 31, 1990.

If you look at the application of this subsidy—this $32 million, for example, which I quoted earlier—the largest amount of it was paid to Saint John and Halifax. Just as an example, for calendar year 1988, out of a total of $32 million paid in the subsidy, $5.5 million subsidized grain to Saint John, New Brunswick; $10.9 million, grain to Halifax; and $13.2 million, flour to Halifax. That adds up to about $30 million out of the $32 million. Some other ports received benefits, but it is small compared with the large traffic into Saint John and Halifax.

What is happening as a result of terminating these subsidy rates is that the railway rates which will kick in, or have kicked in at this stage, are considerably more than the frozen rates, which reflect, of course, 1960 and 1966 pricing. Since the announcement, there has been some impact already. Grain elevators have closed at Saint John and Midland and Port McNicoll.

The Ontario elevators of course are at the other end of this movement—the beginning, if you like. This is Ontario grain or western grain moving from Lake Huron or Georgian Bay ports to Atlantic ports, so there have been some closures of elevators at the Ontario end.

Of course the Saint John closure is the largest impact in the Atlantic provinces. In fact, Saint John lost, we believe, about 90 direct jobs; but we should point out to you in saying this that if you look at those 90 direct jobs and then you look at the subsidy that related to the movement of grain into Saint John, it comes out to a subsidy of about $60,000 per job.

The impact on Halifax has not yet been fully determined. Agriculture officials are in fact working with the Government of Nova Scotia to see what might be done for the future of the grain elevator in Halifax.

The export grain involved in all of these movements, primarily of course to Saint John or Halifax, varies, but it has been as much as 500,000 tonnes. Of course what will happen now is that 500,000 tonnes will move in the more normal fashion in which most grain moves out of the west, which is by Thunder Bay to one of the ports, Montreal and downstream on the river, for subsequent transshipment to export to final destination.

In conclusion, the government considered this subsidy to be a somewhat poor use of resources. A number of studies have been done on it. One I would flag was as early as 1984, done by the then Canadian Transport Commission. It looked

[*Traduction*]

Donc, le projet de loi C-26, dont vous êtes saisis, annule cette subvention tel qu'elle est établie à l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, et ce à compter du 16 juillet 1989. Il y a un délai qui permet l'intégration progressive des nouveaux tarifs des chemins de fer, qui sont maintenant des tarifs commerciaux, et qui fait en sorte que les stocks détenus par les chemins de fer au 16 juillet, selon les tarifs subventionnés, puissent être expédiés vers les ports d'ici le 31 janvier 1990.

Si on essaie de voir comment la subvention est répartie—les 32 millions de dollars dont j'ai parlé un peu plus tôt, par exemple—on constate que le montant le plus important a été versé à Saint-Jean et à Halifax. Pour l'année civile 1988, sur un total de 32 millions de dollars versés au titre de la subvention, 5,5 millions de dollars ont servi à subventionner le transport des céréales vers Saint-John au Nouveau-Brunswick; 10,9 millions de dollars ont servi à subventionner le transport des céréales vers Halifax, et 13,2 millions de dollars ont servi à subventionner le transport de la farine vers Halifax ce qui fait environ 30 millions de dollars pour un total de 32 millions de dollars. D'autres ports ont profité de cette subvention, mais à un degré beaucoup moindre que Saint-John et Halifax.

Evidemment, à la suite de l'élimination de cette subvention, les nouveaux tarifs des chemins de fer, dont certains ont déjà commencé à s'appliquer, sont beaucoup plus élevés que les tarifs gelés au niveau de 1960 et 1966. L'impact de cette décision a d'ailleurs déjà commencé à se faire sentir. Des élévateurs à grains ont fermé à Saint-John, à Midland et à Port McNicoll.

Les silos ontariens se trouvent évidemment à l'autre bout de la chaîne—au point de départ. Ce sont des céréales de l'Ontario ou de l'Ouest qui sont expédiées vers les ports de l'Atlantique à partir du lac Huron ou de la baie Georgienne, de sorte qu'il y a également eu quelques fermetures d'élévateurs en Ontario.

La fermeture survenue à Saint-John a évidemment eu le plus d'impact dans les provinces de l'Atlantique. Saint-Jean a perdu, croyons-nous, environ 90 emplois directs; nous signalons tout de même que ces 90 emplois directs, compte tenu de la subvention pour le transport des céréales vers Saint-Jean, coûtaient environ 60,000$ chacun.

L'impact de cette décision sur Halifax n'est pas encore bien connu. Les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture en collaboration avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse essaient de déterminer ce qu'on pourrait faire de l'élévateur à grains de Halifax.

Le volume des céréales d'exportation en cause, en passant surtout par Saint-John et Halifax, a varié mais il a atteint jusqu'à 500,000 tonnes. Ces 500,000 tonnes suivront maintenant une voie plus normale. Comme la plus grande partie des céréales en provenance de l'ouest, elles seront acheminées à partir de Thunder Bay vers des ports comme Montréal et les ports en aval pour y être transportés et exportés à leur point de destination.

En conclusion, le gouvernement a estimé que cette subvention représentait une mauvaise utilisation des ressources. Un certain nombre d'études ont porté sur cette situation. Une de ces études a été effectuée en 1984 par ce

[*Text*]

at the spending of money on the At and East subsidy through 1971 to 1981 and concluded that of about 330 jobs that could be attributed to this subsidy in one way or another—although the figure is difficult to tie down—the cost per job was $86,000 on the total At and East package. If you look at the situation today, where the number is we believe still around 300, with a subsidy level that has been as high as $38 million, then that level reflected in direct subsidies is even higher than it was then.

• 1540

Mr. Chairman, this is the conclusion of what I had to say as an introduction. We would be glad to take questions at this stage.

The Chairman: Thank you, Mr. Brennan. I am going to ask Mr. Ferguson to begin.

Mr. Ferguson (Lambton—Middlesex): Thank you very much, Mr. Chairman. I am pleased to see the witnesses here today from the Department of Transport, although I am very sad and apprehensive about this bill and the impact it is going to have on particularly the growers of southwestern Ontario, the wheat industry in Ontario, and the farmers from across western Canada. I have to say at the outset that I would suggest that this withdrawal of the At and East will result in those Atlantic markets being supplied by offshore grains, either out of the ports of the Mississippi or the Texas Gulf Coast ports. This will be a market that will be lost to our Canadian producers.

I want to just give you a bit of a résumé here. I think we have to recognize that the benefit of utilizing At and East to Ontario wheat producers alone is that it enables them to export and average out their sales over the winter months, thereby providing the importing countries with a continuous supply of grain while yielding the producers the best average return.

The At and East allows the Ontario Wheat Producers' Marketing Board to temporarily keep some portion of the total volume of the Ontario export grain off the market, to spread those sales out over the total year and to act as a hedge against a drop in price. Typically if the price is not acceptable to the board, it will choose to stay off the market and eventually move the grain by At and East if necessary. They have done this quite extensively over the years, but I do not believe they did it last year because of the lower volumes they had.

It simply limits the options. The Ontario Wheat Producers' Marketing Board had not been able to use the interest-free cash advances that other commodities had used because they were a pooling operation. Now they certainly cannot go back to that in any way, shape or form because it is not here either. Now this is another marketing tool that has been removed.

I suggest the tremendous loss of the facilities through the repealing of the At and East will be totally unjustified, particularly in the Georgian Bay area. I have to relate back here to a press clipping concerning the elevators at Port

[*Translation*]

qui était alors la Commission canadienne des transports. Elle a examiné les dépenses engagées au titre du programme de subvention au tarif de l'Est de 1971 à 1981 et en est venue à la conclusion qu'environ 330 emplois pouvaient y être attribués d'une façon ou d'une autre—il est évidemment très difficile de tenir compte de tous les facteurs—ce qui donnait 86,000$ par emploi. Actuellement, le nombre d'emplois se situant toujours autour de 300, le montant total de la subvention atteignant les 38 millions de dollars, la subvention par emploi est sans doute encore plus élevée.

Voilà ce que j'avais à dire en guise d'introduction, monsieur le président. Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Brennan. Je vais demander à M. Ferguson de commencer.

M. Ferguson (Lambton—Middlesex): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux d'accueillir aujourd'hui les témoins du ministère des Transports, même si je suis déçu et inquiet du projet de loi et de l'impact qu'il aura en particulier sur les producteurs du sud-ouest de l'Ontario, l'industrie du blé en Ontario et les agriculteurs de tout l'Ouest du Canada. A mon avis, l'élimination du programme de subvention au tarif de l'Est fera que les marchés de l'Atlantique seront maintenant approvisionnés par des céréales de l'étranger, soit à partir des ports du Mississippi, soit des ports de la côte du Texas. Les producteurs canadiens perdront ces marchés.

Je résume la situation. Le programme de subvention au tarif de l'Est permettait aux producteurs de blé de l'Ontario, pour ne parler que d'eux, d'exporter et d'étaler leurs ventes sur tous les mois d'hiver; les pays importateurs étaient ainsi constamment approvisionnés en céréales et les producteurs pouvaient profiter d'un excellent rendement moyen.

Le programme de subvention au tarif de l'Est permet à l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario de retenir temporairement une partie du volume total des céréales d'exportation de façon à étaler les ventes sur toute l'année et à protéger les producteurs contre les baisses de prix. Si l'Office juge les prix inacceptables, il peut décider de retenir les céréales et de les expédier au besoin en faisant appel au programme de subvention au tarif de l'Est. Il s'est servi de cette option régulièrement au cours des années, même s'il ne l'a pas fait l'année dernière, à cause du faible volume de céréales dont il disposait.

Ses choix seront maintenant forcément plus limités. L'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario n'a pas eu droit aux avances sans intérêt dont ont bénéficié les producteurs d'autres denrées parce qu'ils étaient regroupés en pools. Maintenant, il ne peut plus revenir en arrière. Il n'y a rien de prévu à cet égard ici. Il a perdu un autre outil de commercialisation.

La disparition de nombreuses installations qui résulte de l'annulation du programme de subvention au tarif de l'Est est inacceptable, surtout dans la région de la baie Georgienne. J'ai lu un article de journal sur la situation des élévateurs de

[*Texte*]

McNicoll and Midland and those elevators on Georgian Bay itself. Some of them are being demolished at this time. There will be 100 grain-handling and railway jobs lost by the end of the region's grain trade.

I am disappointed the minister is not here, because Simcoe County alone produces 38,464,000 tonnes of wheat. This is going to impact very seriously on his producers and on his own riding. Of course, some of these ports are in his own riding. If the opposition here brings up some amendments to try to reinstate this, we are doing it on behalf of the minister, because we know he is going to suffer—

Mrs. Clancy: Hear, hear, absolutely.

Mr. Ferguson: —and get a lot of flak because of this.

Mrs. Clancy: We have his best interest at heart.

Mr. Ferguson: We have his best interest at heart as well as the best interest of the Ontario producers. I am sure my colleagues across the way, the member from Elgin and Mr. Stevenson, are also behind us all the way to try to put this back into place, benefit our producers, and keep the Minister of Transport we have for the duration of this government.

• 1545

Mrs. Clancy: Absolutely—short though it may be.

Mr. Ferguson: Mr. Chairman, I would just like to get a rundown from our witnesses today as to the volumes of the wheat and flour, where those who are using this came from, and what flour mills are involved here in Ontario and in the west, if you have that information available.

Mr. John Dobson (Manager, Branch Line Rehabilitation Program, Grain Transportation and Handling, Department of Transport): I have a breakdown of the movements by point of origin. I do not have it broken down by particular mill. If I can go through the figures for one year, it may be of use to the committee.

The figures I am about to read are the grain traffic by bay port. For 1988: Owen Sound, 52,800 tonnes; Midland, 485,600 tonnes; Sarnia, 112,000 tonnes; Prescott, 107,000 tonnes. The total is roughly 760,000 tonnes. I also have the destination port of the grain traffic, if members want that at this time. For 1988: Halifax, 416,800 tonnes; Saint John, 262,600 tonnes; Quebec, 27,300 tonnes; Montreal, 8,900 tonnes; Trois Rivières, 4,000 tonnes; Sorrel, 38,300 tonnes. The total is again roughly 760,000 tonnes. Those are the grain statistics.

I also have the flour statistics. These figures are for 1988 and they are eastern tonnages by milling point: Almonte, 70 tonnes; Blythe, 310 tonnes; Cambridge, 4,500 tonnes; Halifax, 9,700 tonnes; Hanover, 4,500 tonnes; Midland, 10,300 tonnes; Montreal, 43,700 tonnes; Port Colbourne, 21,800 tonnes; Streetsville, 5,400 tonnes; Toronto, 3,100 tonnes; from the west, 109,000 tonnes; Woodridge, 1,000 tonnes; Woodstock, 7,400 tonnes. The total is about 220,000 tonnes.

Next is the origin of the flour traffic, and this includes flour milled in transit: Thunder Bay, 220,000 tonnes; Midland, 1,100 tonnes. The total is about 220,000 tonnes.

[*Traduction*]

Port McNicoll et Midland, ainsi que sur celle des élévateurs de la baie Georgienne même. Il y en a quelques-uns qui sont déjà en voie de démolition. La fin du commerce des céréales dans la région signifiera la perte de 100 emplois dans la manutention et les chemins de fer.

Je suis très déçu de l'absence du ministre, parce que le comté de Simcoe produit à lui seul 38,464,000 tonnes de blé. La décision va avoir un impact grave sur les producteurs de cette région et sur la circonscription du ministre. Certains des ports en cause se trouvent dans sa circonscription. Si l'opposition présente certains amendements pour rétablir le programme, nous le ferons au nom du ministre, parce que nous savons qu'il aura à souffrir des conséquences. . .

Mme Clancy: Bravo! En plein dans le mille!

M. Ferguson: —de cette décision.

Mme Clancy: Nous essayons de défendre ses propres intérêts.

M. Ferguson: Ainsi que les intérêts des producteurs de l'Ontario. Je suis sûr que mes collègues d'en face, le député d'Elgin et M. Stevenson, m'appuient entièrement dans ma tentative de rétablir ce programme, de défendre les producteurs et de faire en sorte que le ministre des Transports garde son poste jusqu'à la fin du mandat de ce gouvernement.

M. Clancy: Pour le peu de temps qu'il lui reste.

M. Ferguson: Monsieur le président, j'aimerais que les témoins nous donnent une ventilation des volumes de blé et de farine, des points d'origine et du nombre de minoteries touchées en Ontario et dans l'Ouest, si ces chiffres existent, évidemment.

M. John Dobson (directeur, programme de remise en état des embranchements, transport des céréales et manutention, ministère des Transports): J'ai la ventilation du transport par point d'origine. Je ne l'ai pas par minoterie. J'ai les chiffres pour une année en particulier, s'ils peuvent être utiles au comité.

Les chiffres portent sur les transports des céréales par port de baie. En 1988: Owen Sound, 52,800 tonnes; Midland, 485,600 tonnes; Sarnia, 112,000 tonnes; Prescott, 107,000 tonnes, ce qui fait un total d'environ 760,000 tonnes. J'ai également les chiffres pour les ports de destination des transports des céréales, si les députés désirent les connaître. En 1988: Halifax, 416,800 tonnes; Saint-Jean, 262,600 tonnes; Québec, 27,300 tonnes; Montréal, 8,900 tonnes; Trois-Rivières, 4,000 tonnes; Sorel, 38,300 tonnes pour un total d'environ 760,000 tonnes. Voilà donc pour les cécérales.

J'ai également les chiffres pour la farine. Ils valent pour 1988 et représentent les volumes de l'Est par minoterie: Almonte, 70 tonnes; Blythe, 310 tonnes; Cambridge, 4,500 tonnes; Halifax, 9,700 tonnes; Hanover, 4,500 tonnes; Midland, 10,300 tonnes; Montréal, 43,700 tonnes; Port Colbourne, 21,800 tonnes; Streetsville, 5,400 tonnes; Toronto, 3,100 tonnes; de l'Ouest, 109,000 tonnes; Woodbrige, 1,000 tonnes; Woodstock, 7,400 tonnes. Le total est d'environ 220,000 tonnes.

Maintenant, les chiffres sur les points d'origine du transport de la farine incluent la farine moulue en transit: Thunder Bay, 220,000 tonnes; Midland, 1,100 tonnes pour un total d'environ 220,000 tonnes.

[*Text*]

Mr. Ferguson: I wonder if you could indicate at all, or whether you have the authority to do so, whether any alternate proposal is coming through on this issue or anything being discussed to replace this with something else.

Mr. Brennan: The only thing we are aware of, Mr. Chairman, is that the Department of Agriculture is working with the Province of Nova Scotia in the context primarily of the situation in Halifax. I believe Mr. Mazankoswki referred to that in a statement he recently made before the agriculture committee.

Mr. Ferguson: Is there no information on this as to what specifically it might be?

• 1550

Mr. Brennan: No, Mr. Chairman, that is correct. There have been some alternative proposals put forward by such people as the Atlantic Provinces Transportation Commission, but at the moment those are to the best of my knowledge not being proposed as an option by the government.

Mr. Ferguson: Do you have any calculations as to what this will mean in terms of losses per tonne to the producer at the farm gate level?

Mr. Brennan: No. I think as far as western Canada is concerned, it really would not make any difference because the grain sold out of the Atlantic coast comes through Thunder Bay and travels to Thunder Bay on Western Grain Transportation Act rates. Of course the grain subsidy that existed under this particular section of the Railway Act did not kick in until the Georgian Bay port. As far as moving export grain out of the west is concerned, it really would not make any difference.

As far as Ontario growers are concerned, I guess the option, as you have indicated, sir, would be a summer movement and not the flexibility to move during winter. I am afraid I cannot give you any indication of what the impact might be on Ontario grain prices.

Mr. Ferguson: It has been suggested to me by the Ontario Wheat Producers' Marketing Board that it will cost them an extra $3.50 per tonne. Does that sound reasonsable?

Mr. Brennan: It sounds reasonable.

Mr. Ferguson: I believe they normally move somewhere around 200,000 tonnes per year through this particular piece of legislation.

Mr. Brennan: Yes. I am not sure, Mr. Chairman, whether Mr. Dobson has any comparative water and railway rates that we could quote to give you an indication of the freight difference.

Mr. Dobson: No, I do not. The water rates I have would be more for the movement of western grain rather than of Ontario grain.

Mr. Ferguson: Do you agree that this piece of legislation has in effect been able to facilitate the continuity of supply to Atlantic Canada over the winter months so that the Ontario Wheat Board can in effect make their shipments over the year and not have to ship before the seaway freezes or wait until after it thaws?

[*Translation*]

M. Ferguson: Êtes-vous en mesure de nous dire, ou pouvez-vous nous dire, si d'autres solutions sont envisagées?

M. Brennan: Tout ce que nous savons, monsieur le président, c'est que le ministère de l'Agriculture, en collaboration avec la province de la Nouvelle-Écosse, se penche sur la situation à Halifax. M. Mazankowski, sauf erreur, en a parlé récemment devant le comité de l'Agriculture.

M. Ferguson: Ne pouvez-vous pas être plus précis?

M. Brennan: Non, monsieur le président. Des organismes comme la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ont proposé des solutions de rechange, mais, à ma connaissance, elles n'ont pas été endossées par le gouvernement.

M. Ferguson: Avez-vous calculé le montant des pertes possibles par tonne à la ferme pour les producteurs?

M. Brennan: Non. Pour l'ouest du Canada, il n'y a pas de différence, parce que les céréales vendues à partir de la côte Atlantique passent par Thunder Bay et sont transportées jusqu'à Thunder Bay aux tarifs prévus par la Loi sur le transport du grain de l'ouest. La subvention au transport des céréales en vertu de cet article de la Loi sur les chemins de fer ne s'appliquait pas avant que les céréales n'atteignent la baie Georgienne. Les céréales en provenance de l'ouest ne sont pas touchées.

Pour ce qui est des producteurs de l'Ontario, comme vous l'avez indiqué, la solution consiste à expédier les céréales au cours de l'été; ils n'auront plus le loisir de les expédier pendant l'hiver. Je crains de ne pas être en mesure de vous dire quel pourrait en être l'impact sur les prix des céréales en Ontario.

M. Ferguson: Selon l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario, il leur en coûtera 3,50$ la tonne de plus. Cette estimation vous semble-t-elle raisonnable?

M. Brennan: Oui.

M. Ferguson: Si je comprends bien, l'Office transporte près de 200,000 tonnes par année dans le cadre de cette loi.

M. Brennan: Oui. Monsieur le président, M. Dobson a peut-être des chiffres comparatifs sur les tarifs de transport maritime et les tarifs ferroviaires; nous pourrions vous les citer pour vous donner une idée de la différence qui existe.

M. Dobson: Malheureusement, non. Les tarifs de transport maritime que je peux vous citer portent davantage sur le transport des céréales de l'ouest que sur le transport des céréales de l'Ontario.

M. Ferguson: Cette disposition de la loi a quand même permis d'approvisionner le Canada atlantique au cours des mois d'hiver; l'Office ontarien avait le loisir d'étaler ses expéditions tout au long de l'année, et n'était obligé d'effectuer ce transport avant que la voie maritime ne ferme.

[*Texte*]

Mr. Brennan: I think that you have to agree that it removes a certain amount of flexibility. To put it into context, there have been many millions of tonnes moved over the years out of Thunder Bay, which of course is confined to a seasonal movement. This is a relatively small proportion compared with that.

In recent years that tonnage has been done around 8 or 9 million tonnes, but as much as 15 million tonnes have moved out of Thunder Bay, which is confined to a seasonal movement of nine months out of the year. This has managed consistently over the years without the flexibility of a winter movement—at least a lot of it has.

Mr. Ferguson: My point is that while the western movement has the availability of the Western Grain Transportation Act now that this act is removed, it is going to reflect very heavily on Ontario production and on Ontario producers. They will not have that option of moving grain during winter months at a competitive price. Thank you very much, Mr. Chairman; that is all.

The Chairman: Thank you. Just before I see Mr. Laporte, I want to advise members that once we are done with these witnesses, I would like to carry on with a discussion of potential witnesses. Towards 5 p.m., it might be possible to discuss that. I believe the clerk has circulated a list of names suggested last time by Mrs. Finestone and Mr. Laporte. I just remind members of that discussion.

Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): You are familiar with the submission made by the APTC on September 1989, I would think. Do you accept its conclusions and its effects of the loss of the At and East?

Mr. Dobson: We have not done a detailed analysis of it. I guess I would like to point out that the submission was sent to Mr. Mayer rather than to our minister, so we have not had the opportunity or we have simply not undertaken a detailed assessment of it. I think we would generally agree with some of the subjective statements in the report about the impacts, but I have not done a detailed assessment of the economic impacts in terms of dollars.

• 1555

Mr. Laporte: You have not done a detailed assessment of the September 1989 submission—there is one in March 1985, one in September 1985, and one in September 1989. Which submission are you referring to?

Mr. Dobson: I am referring to the September 1989 submission.

Mr. Laporte: Have you done a detailed study of the submissions made back in March of 1985 and September 1985?

Mr. Dobson: No.

Mr. Laporte: Have you done a cursory study of them?

Mr. Dobson: No, I have not.

Mr. Laporte: Has the department?

Mr. Dobson: Not that I am aware of. I went through the file and I could not find anything.

[*Traduction*]

M. Brennan: Il faut convenir que l'élimination du programme enlève une certaine souplesse à l'ensemble. Il convient cependant de souligner que des millions et des millions de tonnes sont passées par le port de Thunder Bay au cours des annnées et que ce port est saisonnier. Le volume dont il est question ici est relativement peu élevé comparativement au volume qui passe par Thunder Bay.

Au cours des dernières années, ce volume a été d'environ 8 ou 9 millions de tonnes, mais il a déjà atteint 15 millions de tonnes à Thunder Bay, bien que ce port ne soit utilisé que neuf mois par année. Donc, le transport des marchandises, en grande majorité, a pu s'effectuer malgré la fermeture du port au cours de l'hiver.

M. Ferguson: Les céréales en provenance de l'ouest bénéficient des tarifs de la Loi sur le transport du grain de l'ouest; la production ontarienne et les producteurs de l'Ontario, pour leur part, seront gravement touchés par l'élimination de cette disposition. Ils n'ont plus le loisir d'expédier leurs céréales au cours des mois d'hiver à prix concurrentiel. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci. Avant de céder la parole à M. Laporte, je rappelle aux députés que le comité doit discuter de la liste de témoins à convoquer un peu plus tard cet après-midi. Nous pourrions le faire vers 17 heures, par exemple. Je pense que la greffière a fait circuler les listes des noms proposés par Mme Finestone et par M. Laporte. Il conviendra de prendre une décision à cet égard.

M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Je suppose que vous avez vu le mémoire de la CTPA présenté en septembre 1989. Acceptez-vous ses conclusions quant aux répercussions que pourrait avoir la perte du programme de subvention au tarif de l'Est?

M. Dobson: Nous n'avons pas procédé à une analyse détaillée de ce mémoire. Je me permets de signaler d'ailleurs qu'il a été envoyé à M. Mayer plutôt qu'à notre ministre. Nous ne l'avons tout simplement pas examiné en détail. Nous sommes sans douter d'accord avec un certain nombre d'observations faites dans ce rapport au sujet des répercussions que pourrait avoir cette décision, mais je n'ai pas procédé à une évaluation précise des montants en cause.

M. Laporte: Vous n'avez pas fait d'analyse détaillée du mémoire de septembre 1989—il y en a eu un en mars 1985, un en septembre 1985 et un autre en septembre 1989. Parlez-vous du bon?

M. Dobson: Je parle de celui qui a été présenté en septembre 1989.

M. Laporte: Avez-vous étudié en profondeur ceux de mars 1985 et de septembre 1985?

M. Dobson: Non.

M. Laporte: Les avez-vous examiné rapidement?

M. Dobson: Non.

M. Laporte: Le ministère l'a-t-il fait?

M. Dobson: Pas à ma connaissance. J'ai compulsé le dosser mais je n'ai rien pu trouver.

[*Text*]

Mr. Laporte: But you have done a cursory analysis of the September 1989 submission?

Mr. Dobson: Yes.

Mr. Laporte: Let me get this straight. You are telling the committee that the Atlantic Provinces Transportation Commission, which sent in submissions in 1985—two in 1985—and again in 1989, has not been given serious consideration by the department?

Mr. Brennan: I do not think that is the case. I guess I mentioned earlier that At and East has been receiving attention for quite a considerable amount of time. I referred earlier to a fairly comprehensive evaluation that was done back in 1984 and most of the points which were drawn out of that analysis are still valid today. My recollection of the submissions which were put in by the Atlantic Provinces Transportation Commission did not really change very much the conclusions and—

Mr. Laporte: How would you know that unless you gave it detailed study—

Mr. Brennan: I think it is fairly evident from what one reads in the paper. But again, I should draw your attention to the fact that the September 1989 study was addressed to Mr. Mayer.

Mr. Laporte: But that is not the question. If you have not studied these reports, how can you say whether they are valid or not valid or on point or off point? It is fair to say that you cannot. Is that right? In fact, the studies were not given very much attention before the program withdrawal was announced. That is fair to say, is it not? You just said it, I believe, unless you are going to contradict yourself.

Mr. Brennan: I think it is fair to say that we did give them serious attention. I think what Mr. Dobson is indicating is that we did not give them serious or thorough analysis. We would contend that this really was not necessary in the light of earlier work that had been done.

Mr. Laporte: What is the difference between serious attention and serious analysis?

Mr. Brennan: I guess it depends how much time you spend on them.

Mr. Laporte: How much time did you spend on them?

Mr. Brennan: In hours, I cannot tell you.

Mr. Laporte: How about in minutes? I am not blaming you. What you are saying is very consistent with what the minister has said before. It is quite obvious that when ministers have spoken of this matter in the House they really have had no knowledge of the Atlantic Provinces Transportation Commission submission, that the department has had no knowledge of it. They have been aware that there is something existing out there, but they have not really given it serious attention.

[*Translation*]

M. Laporte: Vous avez quand même revu sommairement celui de septembre 1989?

M. Dobson: Oui.

M. Laporte: Si je comprends bien, vous dites au comité que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui a présenté deux mémoires en 1985 et en a présenté un nouveau en 1989, n'a pas reçu une attention sérieuse de la part du ministère?

M. Brennan: Je ne crois pas que ce soit le cas. J'ai indiqué plus tôt que le programme de subvention au tarif de l'Est est à l'étude depuis un certain temps. J'ai fait allusion tout à l'heure à une évaluation en profondeur qui avait été effectuée en 1984. Beaucoup des points soulevés par cette analyse valent encore aujourd'hui. Si je me souviens bien, les mémoires présentés par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique n'infirmaient pas les conclusions de l'analyse...

M. Laporte: Comment pouvez-vous l'affirmer si vous n'avez pas procédé à une étude détaillée de ces mémoires...

M. Brennan: Il est assez facile de s'en rendre compte à la lecture des journaux. En outre, comme je l'ai indiqué, le mémoire de septembre 1989 était adressé à M. Mayer.

M. Laporte: Là n'est pas la question. Si vous n'avez pas étudié ces rapports, comment pouvez-vous dire s'ils sont justes ou non? Il me semble que vous n'êtes pas en mesure de vous prononcer. N'est-il pas exact de dire que vous n'avez pas accordé beaucoup d'attention à ces rapports avant de décider d'abolir le programme? Ne venez-vous pas de le confirmer, à moins que vous ne vouliez maintenant vous contredire?

M. Brennan: Nous pouvons dire que nous leur avons accordé une attention sérieuse. Cependant, comme M. Dobson l'a indiqué, nous ne les avons pas soumis à une analyse sérieuse et rigoureuse. Nous avons sans doute jugé que ce n'était pas nécessaire à la lumière des autres études qui avaient déjà été effectuées.

M. Laporte: Quelle est la différence entre une attention sérieuse et une analyse sérieuse?

M. Brennan: La différence est dans le temps consacré à la question.

M. Laporte: Combien de temps y avez-vous consacré?

M. Brennan: Je ne peux pas vous dire le nombre d'heures que nous y avons consacré.

M. Laporte: Et le nombre de minutes? Je ne vous blâme pas. Ce que vous dites confirme ce que le ministre a déjà affirmé sur le sujet. Il est évident que lorsque les ministres en cause se sont adressés à la Chambre sur cette question, ils n'étaient pas au courant, pas plus que le ministère, du mémoire présenté par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Ils en connaissaient l'existence, mais ils ne lui ont pas accordé une attention sérieuse.

[*Texte*]

What I find extremely frustrating about this whole process is it is not as if the Atlantic Provinces Transportation Commission is some kind of fly-by-night operation. This is a well-respected body, which has been around for a long time. They are not some wild-eyed radicals, and I do not think there are a lot of New Democrats sitting on that commission.

The Chairman: I guess not.

Mr. Laporte: They think they were given respect by the government, but obviously they have not been given much attention. What I find very upsetting is that there is an alternative out there and it has never been given serious consideration, never been given serious analysis. It is consistent with what has been said by the minister and you confirmed that today, and that is unfortunate.

Do you happen to have a copy of the 1989 submission with you?

Mr. Dobson: Yes, I do.

• 1600

Mr. Laporte: On page 3 of the September 1989 submission, the first paragraph states:

> An analysis by the APTC of the regional impact of the program showed that approximately $14.4 million in economic activity will be lost to the region due to the termination of the subsidy. However, should both grain elevators in the region at Halifax and Saint John be unable to continue operations, then the negative impact would amount to approximately $27.6 million. These amounts do not include other items.

Do you accept those figures? From your own studies, would you go with a similar conclusion or not?

Mr. Dobson: First of all, I would like to make a couple of points. The submission we are dealing with now was forwarded after the budget decision. Obviously we did not have an opportunity to look at it in the context of the budget. The 1985 submission was sent in August 1985 and meetings were held with Transport Canada officials and the APTC. As well, I believe there were some meetings with the minster's office in the fall of 1985.

As a result of those meetings the whole At and East program was put on the back burner for a couple of years. I was not at those meetings and I am not exactly sure what was discussed, but it certainly was considered. It is unfortunate that there was no formal response to the August 1985 submission, but it was subsequently discussed with representatives from Atlantic Canada.

In terms of the figures we quoted in the September submission, we have not looked at them in any detail, but I have no reason to dispute them.

Mr. Laporte: So there are actually three reports. There was one in March 1985, and one in August 1985. So there were two in 1985 and one in September 1989.

Mr. Dobson: There is a third one as well. There was a February submission from the APTC.

[*Traduction*]

Ce que je trouve de particulièrement frustrant dans toute cette affaire, c'est que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique n'est pas un organisme indigne de confiance. Elle est fort respectée dans son domaine, elle est établie depuis longtemps. Elle n'est pas composée de fanatiques, à ma connaissance, elle ne compte pas de néo-démocrates dans ses rangs.

Le président: Dieu merci.

M. Laporte: Elle croit être respectée par le gouvernement, mais elle ne reçoit pas beaucoup d'attention de sa part. Ce que j'ai du mal à accepter, c'est qu'il existe une solution de rechange, mais qu'elle n'a jamais été examinée sérieusement, elle n'a jamais fait l'objet d'une analyse sérieuse. L'attitude du ministre le montre, et vous l'avez confirmé aujourd'hui. C'est très malheureux.

Avez-vous en main un exemplaire de ce mémoire de 1989?

M. Dobson: Oui.

M. Laporte: Voici le premier paragraphe de la page 3 du document de septembre 1989:

> Une analyse de l'impact régional du programme, analyse effectuée par la CTPA, a révélé que l'élimination de cette subvention ferait perdre à la région quelque 14,4 millions de dollars d'activité économique. Toutefois, si les deux élévateurs à grain de la région à Halifax et à Saint John ne pouvaient rester opérationnels, la perte enregistrée serait de près de 27,6 millions de dollars. Ces montants ne comprennent pas certains autres éléments.

Ces chiffres vous semblent-ils exacts? Vos propres études vous mènent-elles à une conclusion similaire?

M. Dobson: Tout d'abord, j'aimerais vous dire une ou deux choses. Ce texte a été soumis après la décision budgétaire. Évidemment, nous n'avions pas pu l'envisager dans le contexte du budget. La proposition de 1985 avait été envoyée en août 1985 et avait été suivie de rencontres entre des fonctionnaires de Transports Canada et la CTPA. Je crois qu'il y avait également eu des rencontres avec un représentant du cabinet du ministre à l'automne 1985.

Suite à quoi, tout le programme de subvention au tarif de l'Est a été laissé de côté pendant environ deux ans. Je n'ai pas personnellement participé à ces réunions et je ne sais pas exactement ce dont on a discuté mais la question avait certainement été envisagée. Il est dommage qu'il n'y ait pas eu de réponse officielle à la demande d'août 1985, mais il en a été par la suite discuté avec les représentants de la région de l'Atlantique.

Pour ce qui est des chiffres que nous avons indiqués dans le document de septembre, nous ne les avons pas réexaminés dans le détail, mais je ne vois pas pourquoi ils ne seraient pas justes.

M. Laporte: Il y a donc effectivement trois rapports. Un en mars 1985, un en août 1985. Donc, deux en 1985 et un en septembre 1989.

M. Dobson: Il y en a également un troisième. La CTPA en a soumis un en février.

[*Text*]

Mr. Laporte: What year are you referring to?

Mr. Dobson: February 1990. So there are four.

Mr. Laporte: There is an updated one, that is correct. What is the possibility of the loss of this program due to the Halifax elevator closing? What is the likelihood of that happening?

Mr. Dobson: The information we have, and this comes secondhand from Agriculture Canada, is that the short-term viability is not threatened.

Mr. Laporte: What does that mean? I do not understand that.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, it means the elevator is likely to run at 65% capacity in the immediate future, compared with a somewhat greater capacity—

Mr. Laporte: What is that figure of 65% based on?

Mr. Brennan: This is what Agriculture Canada tells us is likely.

Mr. Laporte: So you have no knowledge of how that 65% was arrived at?

Mr. Brennan: No, we have not, but I believe it also came out of a statement the Atlantic Provinces Transportation Commission made when it appeared before the Scott Committee on February 20, 1990. I quote:

> ...Canadian flour mills that export flour sales, capacity utilization will drop to about 65% to 70% from 95%.

That was information the APTC gave as well.

Mr. Laporte: As far as this 65% figure goes, you are relying on figures that Agriculture Canada and the APTC gave you at a committee meeting. Is that correct?

Mr. Brennan: That is right.

Mr. Laporte: So you yourself do not know what the figure would be.

Mr. Brennan: No.

Mr. Laporte: Have you done any studies as to the effects in the maritime region of the loss of this program?

Mr. Brennan: Mr. Chairman, as we indicated earlier, there have been several estimates over the years of the number of jobs that are totally supported by this program. That number has been fairly consistent at about 300. It was 300 in 1981, and it is about 300 today.

As we mentioned earlier, there are 70 jobs in Saint John, and the Atlantic Provinces Transportation Commission also cited a number when it was here in February. These help to make up the total number.

Mr. Laporte: What studies has the department done with respect to this bill? You have not done anything with respect to the Halifax elevator and the maritime region. What sort of analysis did the department go through to look at the actual impact, other than relying on a report here and there? I do not understand.

• 1605

Mr. Brennan: As I indicated earlier, Mr. Chairman, there have been several extensive studies done on the At and East program in the past. The most comprehensive one in recent times is probably the one I referred to just a few

[*Translation*]

M. Laporte: De quelle année parlez-vous?

M. Dobson: Février 1990. Il y en a donc quatre.

M. Laporte: C'est vrai, il y en a un qui a été actualisé. Est-il possible que ce programme disparaisse avec la fermeture de l'élévateur de Halifax? Quels sont les risques?

M. Dobson: D'après les renseignements à notre disposition, et c'est Agriculture Canada qui nous les a fournis, à court terme, il ne devrait pas y avoir de risques.

M. Laporte: Qu'est-ce que cela signifie? Je ne comprends pas.

M. Brennan: Cela signifie que l'élévateur continuera probablement de fonctionner dans l'immédiat à une capacité de 65 p. 100 plutôt qu'une capacité supérieure...

M. Laporte: D'où vient ce chiffre de 65 p. 100?

M. Brennan: C'est ce que Agriculture Canada juge probable.

M. Laporte: Vous ne savez donc pas comment l'on est parvenu à ces 65 p. 100?

M. Brennan: Non, mais je crois que c'est également tiré d'une déclaration de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique lorsqu'elle a comparu devant le comité Scott le 20 février 1990. Je cite:

> ...les minoteries canadiennes qui exportent de la farine verront leur capacité tomber à environ 65 p. 100 à 70 p. 100 par rapport aux 95 p. 100 actuels.

C'est un chiffre qui a également été donné par la CTPA.

M. Laporte: Pour ce qui est de ces 65 p. 100, ce sont donc des chiffres qui vous ont été fournis par Agriculture Canada et la CTPA lors d'une séance de comité. C'est cela?

M. Brennan: Oui.

M. Laporte: Donc, vous ne savez pas vous-même ce qu'il en serait.

M. Brennan: Non.

M. Laporte: Avez-vous effectué des études sur les effets de la perte de ce programme dans la région des Maritimes?

M. Brennan: Comme nous l'avons déjà dit, on a évalué plusieurs fois au cours des années le nombre d'emplois qui dépendent entièrement de ce programme. Ce chiffre est resté assez constant à environ 300. C'était 300 en 1981 et c'est environ 300 aujourd'hui.

Comme nous l'avons indiqué à d'autres reprises, il y a 70 emplois à Saint John et la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a également cité un chiffre en février. Cela facilite les choses pour calculer le total.

M. Laporte: Quelles études ont été effectuées par le ministère au sujet de ce projet de loi? Vous n'avez rien fait pour ce qui est de l'élévateur de Halifax et de la région des Maritimes. Dans quelle mesure le ministère a-t-il analysé les conséquences réelles qu'aurait ce projet de loi? S'est-il contenté d'un rapport ici et là? Je ne comprends pas.

M. Brennan: Comme je vous l'ai déjà dit, on a déjà fait plusieurs études approfondies sur le programme de subvention au tarif de l'Est. La plus importante qui ait été effectuée récemment est probablement celle dont je vous ai

[*Texte*]

minutes ago—the Canadian Transport Commission planning and evaluation directory of June 1984, which did a very comprehensive evaluation of the whole program. Its conclusion was that the level of support for individual jobs through this program, even then, was inordinately high, and that is one of the main reasons that led the government to propose to terminate it.

Mr. Laporte: Your main basis then for terminating the program was the 1984 report by the Transport Commission?

Mr. Brennan: Not entirely this, but it is relatively easy to update this in terms of the figures, because not a great deal has changed over the years. A few tonnages have changed. A few traffic levels have changed. A few rates have changed. Basically that thing has happened.

Mr. Laporte: Just for a point of information, I forgot about this.

On your first announcement, when you were first making an opening statement you said "section 272". I think it is 281, is it not, of the...? Is it now 272?

Mr. Dobson: It was 272 under the old Railway Act, but it is now 281 under the amended.

Mr. Brennan: I am sorry, Mr. Chairman. I have an old copy of the act. It was 272 at one time.

Mr. Laporte: It is now 281?

Mr. Brennan: Yes.

Mr. Stevenson (Durham): I wanted to go back to the some of your comments relative to the movement of wheat through the system.

Can you give me the approximate percentages of wheat that would move from Thunder Bay, or wherever, in the west—first of all, by water all the way from Thunder Bay; secondly, by rail all the way; and thirdly, by the method affected by the At and East, which is water to the Georgian Bay ports from Thunder Bay, and then by rail from there on to the affected ports. What percentage of the grain movement are we really...? I would like the three-way splits, if you have them. If you do not, at least give me the latter figure, to tell me what percentage of the grain and flour is going via the At and East, or was moving via the At and East program.

Mr. Brennan: I am sorry, Mr. Chairman, I do not have a full range of figures for grain movements out of Thunder Bay, because in recent years of course it has fallen quite significantly. It has been as high as 14 or 15 million tonnes. In recent years the market tends to switch to the Pacific Rim. What with that and the drought, the amount of grain actually going through Thunder Bay has come done somewhat in recent years.

Last year I believe about 8 million tonnes came through Thunder Bay and went onto a ship. Most of that going onto a ship—of course, it would be a laker or a bulker—would be taken down to a port like Montreal, Quebec, Port Cartier, and then trans-shipped onto a large ocean-going vessel and gone.

[*Traduction*]

parlé il y a quelques minutes, à savoir celle de la Commission canadienne des transports qui est un exercice de planification et d'évaluation qui a été effectué en juin 1984 et qui a permis d'examiner de très près l'ensemble du programme. La conclusion en fut que les subventions que représentait chacun de ces emplois, même à l'époque, étaient anormalement élevées et c'est une des raisons principales qui ont amené le gouvernement à proposer d'y mettre fin.

M. Laporte: L'argument principal qui a donc été invoqué pour mettre fin à ce programme fut le rapport de 1984 de la Commission des transports?

M. Brennan: Pas entièrement, mais il est assez facile de mettre ces chiffres à jour parce que les choses n'ont pas tellement changé depuis. Quelques tonnages seulement. Quelques fréquences d'utilisation. Quelques tarifs. C'est à peu près tout.

M. Laporte: À titre d'information seulement, car j'oublie.

Durant votre déclaration initiale, vous avez parlé de l'article 272. N'était-ce pas plutôt 281? À moins que ce ne soit maintenant 272?

M. Dobson: C'était 272 dans l'ancienne loi mais c'est devenu 281.

M. Brennan: Je suis désolé, j'ai là une ancienne version. C'était 272 à un certain moment.

M. Laporte: C'est maintenant 281?

M. Brennan: Oui.

M. Stevenson (Durham): J'aurais voulu revenir sur certains des commentaires que vous avez faits à propos du transport du blé dans ce système.

Pourriez-vous me donner les pourcentages approximatifs de blé qui irait de Thunder Bay ou d'ailleurs dans l'ouest—premièrement, qui serait transporté de Thunder Bay par bateau; deuxièmement, tout du long par chemin de fer; troisièmement, par la méthode touchée par les subventions au tarif de l'Est, c'est-à-dire par bateau jusqu'au port de la baie Georgienne puis par voie ferrée jusqu'au port voulu. De quel pourcentage est-il en fait question? J'aimerais savoir comment cela se répartit entre les trois modes de transport. Si vous n'avez pas ces chiffres, pourriez-vous au moins me donner le dernier, me dire quel pourcentage de grains et de farine est transporté au tarif de l'Est ou était transporté dans le cadre du programme de subvention au tarif de l'Est.

M. Brennan: Je regrette, monsieur le président, mais je n'ai pas tous ces chiffres concernant les mouvements de grains à partir de Thunder Bay car, ces dernières années, bien sûr, ils ont beaucoup diminué. Ils avaient atteint 14 ou 15 millions de tonnes. Récemment, le marché semble se diriger plutôt vers la région du Pacifique. Entre cela et la sécheresse, les quantités de grains passant par Thunder Bay ont pas mal diminué.

L'année dernière, je crois qu'il n'est passé par Thunder Bay que 8 millions de tonnes qui ont ensuite été transportées par bateau. Tout ce qui est ainsi chargé sur un bateau, qui serait évidemment un cargo hors-mer ou un vraquier est ensuite transporté à un port comme celui de Montréal, de Québec ou de Port-Cartier, puis transbordé sur un grand navire de haute mer.

[*Text*]

If you look at about 8 million out of Thunder Bay via water, and then you look at what went by rail from Thunder Bay to an Atlantic port, I am not really aware of any... There would be no preferential rate for hauling grain out of Thunder Bay, because it is outside the catchment area for At and East, and the cost would be many times more than by water, so I would be surprised if there was any.

Now as far as At and East is concerned, again last year the total tonnage, if you had that figure... Was it about half a million?

Mr. Dobson: For 1988, the figure that moved from Midland was about half a million tonnes. I would presume it would include a bit of Ontario grain, but I do not have the exact breakdown.

Mr. Stevenson: It would be half a million out of 8 million?

Mr. Brennan: Yes.

Mr. Stevenson: So when you look at the split—east versus west—we are looking at 3% or 4% of the total export shipments going via At and East?

Mr. Brennan: Yes. The normal flow of grain out through the west coast...the maximum the west coast can take is about 18 million, if you combine Vancouver and Prince Rupert. Again, I do not have the absolute figure for the last calendar year or... This crop year of course is not complete yet, but it would be about 17 million, I would think, going out through the west coast.

• 1610

Mr. Stevenson: Do you have a percentage figure looking at the Ontario wheat exports? How much of it has been moving during the regular water shipping season and how much moving via At and East?

Mr. Dobson: We do not have a breakdown of that information at this time.

Mr. Stevenson: Can you get that and supply it to the committee?

Mr. Brennan: Yes, Mr. Chairman, we will do that.

Mr. Stevenson: I know that earlier the concern about the loss of the elevators in the minister's riding was mentioned. I really should not be speaking for the minister, but I expect he is disappointed with the loss of the elevators but not totally disappointed with the fact that we now have tourist facilities going to be built on the same sites, so where you lose in one area you gain in another.

Mr. Ferguson: Do not tell the farmers that.

Mr. Stevenson: In the movement of the Ontario wheat to the Georgian Bay port—in a sense that is against the flow as you try to move it east—to what extent are there facilities to move it south and east for example, for the same sort of temporary storage, and to what extent can the adjustment be made to move more out during the water shipping season?

[*Translation*]

Si vous considérez donc qu'environ 8 millions de tonnes quittent Thunder Bay par bateau et que vous considérez ensuite ce qui est parti de Thunder Bay par voie ferrée en direction d'un port de l'Atlantique, il n'y aurait pas de tarif préférentiel pour transporter du grain à partir de Thunder Bay puisque cela dépasse le rayonnement du Programme au tarif de l'Est. Cela coûterait donc beaucoup plus cher que par bateau et je serais donc très surpris qu'il en soit transporté par voie ferrée.

Pour ce qui est maintenant du tarif de l'Est, là encore, l'année dernière, le tonnage total, si vous aviez ce chiffre... Était-ce à peu près un demi-million?

M. Dobson: Pour 1988, c'est environ un demi-million de tonnes qui ont été chargées à Midland. Je suppose que cela comprend un peu de grain de l'Ontario mais je n'ai pas la ventilation exacte.

M. Stevenson: Donc un demi-million sur 8 millions?

M. Brennan: Oui.

M. Stevenson: Si vous considérez donc la répartition entre l'est et l'ouest, cela représente de 3 à 4 p. 100 du total des exportations qui bénéficient du tarif de l'Est?

M. Brennan: Oui. Normalement, le grain est exporté par la côte ouest...et le maximum que peut absorber la côte ouest est environ 18 millions de tonnes, si vous combinez Vancouver et Prince-Rupert. Là encore, je n'ai pas le chiffre exact pour la dernière année civile ou... La campagne agricole n'est évidemment pas terminée, mais cela devrait représenter environ 17 millions de tonnes qui passeraient par la côte ouest.

M. Stevenson: Avez-vous un pourcentage pour les exportations de blé de l'Ontario? Combien de blé a-t-on transporté durant la saison normale de navigation et combien a été transporté au tarif de l'Est?

M. Dobson: Nous n'avons pas cette ventilation pour le moment.

M. Stevenson: Pourriez-vous transmettre ce renseignement au comité?

M. Brennan: Certainement, monsieur le président.

M. Stevenson: Je sais qu'on a parlé des inquiétudes qu'avait le ministre face à la fermeture des élévateurs dans sa circonscription. Ce n'est pas à moi de parler pour le ministre mais je suppose qu'il est déçu que l'on ait fermé ces élévateurs mais qu'il se console un peu puisque l'on va construire des installations touristiques au même endroit et qu'ainsi si l'on perd d'un côté on gagne de l'autre.

M. Ferguson: N'allez pas dire cela aux agriculteurs.

M. Stevenson: Pour ce qui est du transport du blé de l'Ontario au port de la baie Georgienne—dans un sens c'est aller contre le courant puisqu'on essaie de l'envoyer dans l'est—dans quelle mesure est-il possible, par exemple, de le transporter vers le sud-est? Existe-t-il des installations permettant de l'entreposer temporairement et est-il possible d'en transporter davantage durant la saison de navigation?

[*Texte*]

Mr. Dobson: I do not have any figures, quite frankly, on the elevator capacity, but the more natural movement would be for the grain to be trucked to the elevators and to move by water along the St. Lawrence system rather than being backhauled by rail. I do not have the implications in terms of elevator capacities and limits.

Mr. Stevenson: Have you had any communications with the Ontario Wheat Producers Marketing Board on the adjustments they will be making?

Mr. Dobson: I have not received anything from them and I have not made any inquiries of them.

The Chairman: Mr. Stevenson, you made a couple of requests for information. Do I understand that the witnesses have made note of that and will be responding to the committee clerk with the answers in due time?

Mr. Brennan: Yes, Mr. Chairman.

Mrs. Clancy: Mr. Brennan, I have a number of questions. First of all, there was your statement that the impact on Halifax is not yet determined, followed by a statement about short-term viability, which I assure you are words that strike fear into the heart of the average Atlantic Canadian. Talking about Agriculture Canada and the Nova Scotia Department of Agriculture, am I correct that they are working on a solution?

You said to my colleague that you have absolutely no idea what the solutions may be. Has there been no indication to Transport Canada, to the Department of Transport rather, from either the federal or the provincial Departments of Agriculture what ideas...? In Nova Scotia they may be considering turning the grain elevator into a theme park. We have to watch for these kinds of ideas, and I am wondering if you have any hints at all.

Mr. Dobson: We have received copies of the Atlantic Provinces Transportation Commission's submissions to Mr. Mayer and to Mr. Mazankowski. I believe they have been the lead players in a lot of initiatives, proposals that have gone forward.

Mrs. Clancy: What you are saying to me is that the provincial and federal Departments of Agriculture are just listening to ideas at this point, and they have not moved beyond that.

Mr. Dobson: I am not aware that there is any concrete program or proposal that has been agreed to.

Mrs. Clancy: But they are listening.

Mr. Dobson: They are talking; they are listening. Mr. Mazankowski indicated on I think last Wednesday or Thursday that the door is open. He is listening.

Mrs. Clancy: But do we know that there is a formal process taking place?

• 1615

Mr. Brennan: We do not know that as yet, Mr. Chairman, the reason for that being there is not likely to be a transportation subsidy solution to this problem. So the discussions will largely be between those who have the expertise in looking at how grain elevator systems and alternatives work.

[*Traduction*]

M. Dobson: Très franchement, je ne peux pas vous donner de chiffres sur la capacité de l'élévateur, mais le mouvement le plus naturel serait de transporter le grain par camion jusqu'aux élévateurs puis par voie maritime en empruntant le Saint-Laurent plutôt que par chemin de fer. Je ne sais pas ce que cela représenterait pour la capacité limite des élévateurs.

M. Stevenson: Avez-vous eu des communications avec l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario quant au genre de rajustements prévus?

M. Dobson: Cet office de commercialisation ne m'a pas contacté et je ne lui ai rien demandé.

Le président: Monsieur Stevenson, vous avez demandé quelques renseignements complémentaires. Les témoins ont-ils pris note de ces questions et auront-ils l'amabilité de soumettre leurs réponses à notre greffière en temps voulu?

M. Brennan: Oui, monsieur le président.

Mme Clancy: J'ai un certain nombre de questions à vous poser, monsieur. Tout d'abord, vous avez déclaré que l'on n'a pas encore très bien déterminé quel serait l'impact économique sur Halifax puis vous avez dit qu'à court terme l'élévateur semblait viable. Je puis vous dire que ce sont des paroles propres à effrayer le Canadien moyen de la région de l'Atlantique. Maintenant, me tromperais-je en disant que Agriculture Canada et le ministère de l'Agriculture de la Nouvelle-Écosse sont en train d'essayer de trouver une solution?

Vous avez répondu à mon collègue que vous n'aviez aucune idée des solutions qui pourraient être trouvées. Les ministères fédéral et provincial de l'Agriculture n'ont-ils absolument rien indiqué au ministère des Transports? En Nouvelle-Écosse, ils sont peut-être en train d'envisager de faire de l'élévateur à grain un parc d'amusement. Il faut faire attention à ce genre de chose et je voulais savoir si vous aviez une indication quelconque de ce qui se tramait.

M. Dobson: Nous avons reçu copie des rapports de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique à M. Mayer et à M. Mazankowski. Je crois que ce sont les principaux acteurs de nombre de ces nouvelles initiatives.

Mme Clancy: Vous êtes donc en train de me dire que, pour le moment, les ministères provincial et fédéral de l'Agriculture se contentent d'écouter des suggestions et n'ont rien fait d'autre.

M. Dobson: Je ne pense pas qu'il ait été arrêté jusqu'ici de programme ou de proposition concrète.

Mme Clancy: Mais les ministères sont à l'écoute.

M. Dobson: Ils sont en pourparlers; ils écoutent. M. Mazankowski a déclaré mercredi ou jeudi qu'il restait ouvert à toute suggestion. Il est à l'écoute.

Mme Clancy: Mais savons-nous s'il y a des pourparlers officiels en cours?

M. Brennan: Nous ne le savons pas encore parce que la solution ne passera vraisemblablement pas par une subvention au transport. Les entretiens se déroulent donc essentiellement entre ceux qui savent comment fonctionnent les élévateurs à grain et les autres solutions.

[*Text*]

Mrs. Clancy: So it could be a theme park?

Mr. Brennan: We do expect to be involved in discussions with Agriculture at some time. We are involved with them in the whole question of a review of agricultural subsidy policies to—

Mrs. Clancy: Is it possible, then, that there is as yet no real formal process, that the Atlantic Provinces Transportion Commission and others may be sending in suggestions but there is no mechanism whereby these two government departments, federal and provincial, have actually put a process in place?

Mr. Brennan: I could not comment on that.

Mrs. Clancy: So we still do not know?

Mr. Brennan: No.

Mrs. Clancy: Back to the question about short-term viability at 65% capacity. Given that the subsidy was effectively cancelled on July 15 of last year, could you tell us how long it took for the elevator in Halifax to reduce to 65% capacity?

Mr. Dobson: I do not exactly know. I know some adjustments were made. There was some grain and flour in the system as of July 15 that was still eligible under the program. Those movements were still eligible until the end of January.

Mrs. Clancy: Any idea how much? You have no idea of the amounts?

Mr. Dobson: No, I do not. I have some figures for the 1989 total movements to Halifax, but I do not know what portion of that would have been subsequent to July 15, 1989.

Mrs. Clancy: I was interested in your comment, Mr. Brennan. With the closure of the grain elevator in Saint John you noted—and perhaps this was just an off-the-cuff remark—that given the size of the subsidy, it was $60,000 per job. At one point you said 70 jobs. I believe it is more like 90 jobs in Saint John and 210 jobs in Halifax. If you add in the 210 jobs in Halifax, if you add in whatever jobs there are in the smaller ports affected, plus the other benefits of the subsidy, $60,000 per job is perhaps an unfair comment, would you not agree?

Mr. Brennan: I was referring to the direct situation in Saint John, where we took the amount of the subsidy that was being paid for the grain coming into Saint John with the direct jobs involved and simply divided one by the other to get—

Mrs. Clancy: But there were certainly other benefits accruing from that subsidy than just those jobs.

Mr. Brennan: Oh, indeed. There is a multiplier effect among those jobs, of course.

Mrs. Clancy: I noted your comment about switching to the Pacific Rim, which again is one of those comments that probably do not make the grain producers in Ontario any happier than they make the grain elevator workers in Halifax. I am wondering whether you would care to comment on the removal of the At and East in light of the increased competitiveness, not to say domination, of the European Economic Community in the international market in this way, with their increasingly heavy subsidies.

[*Translation*]

Mme Clancy: Ce pourrait donc bien être un parc d'amusement?

M. Brennan: Nous pensons qu'à un certain moment nous aurons en effet des entretiens avec Agriculture Canada. Nous revoyons avec eux toute la question des programmes de subventions agricoles. . .

Mme Clancy: Est-il alors possible qu'il n'y ait encore rien d'officiel et que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et les autres continuent à envoyer des suggestions sans que ces deux ministères fédéral et provincial aient encore décidé de la façon de les examiner?

M. Brennan: Je ne puis vous le dire.

Mme Clancy: Alors on ne sait toujours rien?

M. Brennan: Non.

Mme Clancy: Vous disiez donc qu'à court terme l'élévateur pourrait opérer à 65 p. 100 de sa capacité. Étant donné que la subvention a été effectivement supprimée le 15 juillet dernier, pourriez-vous nous dire combien de temps il a fallu pour que l'élévateur de Halifax tombe à 65 p. 100 de sa capacité?

M. Dobson: Je ne sais pas exactement. Je sais que certains rajustements ont été effectués. Il y avait du grain et de la farine qui, au 15 juillet, pouvaient toujours bénéficier de ce programme. Ces mouvements restaient possibles jusqu'à la fin janvier.

Mme Clancy: Savez-vous ce que cela représentait? N'en avez-vous aucune idée?

M. Dobson: Non, je ne sais pas. J'ai quelques chiffres pour le total de 1989 à Halifax, mais je ne sais pas quelle proportion est postérieure au 15 juillet 1989.

Mme Clancy: Ce que vous avez dit m'a semblé intéressant. Vous avez indiqué qu'avec la fermeture de l'élévateur à grains de Saint-John—c'était peut-être une remarque en l'air—étant donné l'importance de la subvention, cela représentait 60,000$ par emploi. À un autre moment, vous avez parlé de 70 emplois. Je crois que c'est plutôt 90 emplois à Saint-John et 210 à Halifax. Si vous ajoutez les 210 emplois à Halifax et les quelques emplois dans les plus petits ports, plus les autres retombées de cette subvention, ne pensez-vous pas que 60,000$ par emploi, c'est un peu exagéré?

M. Brennan: Je parlais de la situation à Saint-John où nous avons considéré le total de la subvention versée pour le grain arrivant à Saint-John et les emplois directs que cela créait. Nous avons simplement diviser l'un par l'autre pour obtenir. . .

Mme Clancy: Mais cette subvention apportait certainement d'autres avantages que simplement ces emplois.

M. Brennan: Oui, certainement. Il y a évidemment un effet multiplicateur.

Mme Clancy: Vous avez d'autre part parlé du détournement vers le bassin du Pacifique, ce qui, encore une fois, n'est probablement pas le genre de chose qui fait plaisir au producteurs de grains de l'Ontario ni aux employés des élévateurs de grains de Halifax. Pourriez-vous nous dire ce que va représenter la suppression de cette subvention au tarif de l'Est si l'on considère la concurrence accrue, pour ne pas dire la domination, que va représenter la Communauté économique européenne sur le marché international, communauté qui bénéficie de subventions très élevées.

[*Texte*]

Mr. Brennan: Yes, I guess our view would be that the removal of the At and East subsidy really does not have any impact on the east-west split situation. This had been developing long before the time when the At and East subsidy was removed. In fact, it has been a pattern for the last three or four years, where the balance of grain in terms of total exports from Canada has gone from being traditionally about 55% through Thunder Bay in the east to more recent figures where 55% or possibly slightly more is now going through the west. That reflects the growth of the markets in the Pacific Rim and the self-sufficiency that is developing in many of the traditional markets in Europe, such that the price of grain now, the f.o.b. price back in the St. Lawrence ports, which used to be higher than on the Pacific Rim, is now backing off.

Mrs. Clancy: Well, self-sufficiency in Europe...we are talking about a fairly heavily subsidized industry.

Mr. Brennan: Yes, indeed we are.

• 1620

Mrs. Clancy: So you cannot really call it self-sufficiency, except in the sense of the economic community self-sufficiency. But it is not a self-sufficient industry.

Mr. Brennan: I am really talking not so much about self-sufficiency in economic terms like that, but I believe France, for example, who used to import a lot of grain, now is beginning to export it. That may be a function of EEC subsidies. Nevertheless, the facts are that they are not buying it from us any more.

Mrs. Clancy: So when you are looking at eastern Canada, whether you are talking about the ports or the producers, effectively we have lost our competitive edge because we are losing subsidies, and we are being replaced in these markets by the Europeans, who are increasing subsidies.

Mr. Brennan: Not in terms of At and East. Almost all the grain that is exported through the west is put onboard a vessel in Thunder Bay. It goes into a laker in Thunder Bay. It does not catch this At and East subsidy in Thunder Bay. It does not kick in until you get further and further downstream. So the freight that is paid down through the St. Lawrence system is unsubsidized.

That grain is then offloaded in Port Cartier, Quebec, or Montreal, or whatever elevator it is sold out of, and it is stored there and trans-shipped into an ocean-going vessel, and then it goes off to either Europe or South America or wherever the routes take it from St. Lawrence ports.

Really, any grain that would formerly be exported out through Halifax under At and East as a winter movement, assuming it can be sold in a season when the seaway is open, would move just as economically, and in fact more than likely at lower cost, straight out through Thunder Bay.

Mrs. Clancy: But that is exactly what I am saying. When I say east, I am not talking about Thunder Bay; I am talking about Halifax and Saint John. So it is at the expense of the eastern ports. What effectively has been said here is that there is no point in subsidizing the eastern ports any longer.

[*Traduction*]

M. Brennan: Nous estimons que la suppression de cette subvention au tarif de l'Est n'a en fait aucune incidence sur la répartition du tonnage entre l'Est et l'Ouest. Cette tendance avait commencé bien avant la suppression de cette subvention. En fait, cela devenait très évident depuis trois ou quatre ans. De façon générale, les exportations totales de grains du Canada qui traditionnellement passaient à 55 p. 100 par Thunder Bay passent maintenant à 55 p. 100 ou peut-être même légèrement plus par l'Ouest. C'est une conséquence de la croissance des marchés du bassin du Pacifique et de l'autosuffisance de beaucoup de marchés traditionnels d'Europe. Ainsi le prix franco-à-bord du grain qui était autrefois supérieur dans les ports du Saint-Laurent que dans le bassin du Pacifique a diminué.

Mme Clancy: Vous parlez d'autosuffisance en Europe mais c'est un secteur très fortement subventionné.

M. Brennan: Oui, certainement.

Mme Clancy: Vous ne pouvez donc pas véritablement parler d'autosuffisance, sauf dans le sens d'autosuffisance de la Communauté elle-même. Mais on ne peut pas dire que ce secteur soit autonome.

M. Brennan: Je ne parle pas d'autonomie économique mais je crois que la France, par exemple, qui autrefois importait beaucoup de grains, commence à en exporter. C'est peut-être le résultat des subventions de la CEE, en tout cas, le fait est qu'elle ne nous en achète plus.

Mme Clancy: Donc, pour ce qui est de l'est du Canada, que vous parliez des ports ou des producteurs, nous avons perdu notre avance sur la concurrence parce que nous perdons des subventions et nous sommes remplacés sur ces marchés par les Européens qui augmentent eux leurs subventions.

M. Brennan: Par pour ce qui est du tarif de l'Est. Pratiquement tout le grain qui est exporté par l'Ouest est chargé sur un navire à Thunder Bay. Il arrive par bateau hors mer à Thunder Bay. Il ne touche pas cette subvention au tarif de l'Est à Thunder Bay. Celle-ci n'intervient que plus loin. Le tarif de transport payé sur le Saint-Laurent n'est pas subventionné.

Le grain est alors déchargé à Port-Cartier, à Québec ou à Montréal pour être stocké dans un élévateur d'où il sera vendu et transbordé sur un navire long courrier avant de s'en aller vers l'Europe, l'Amérique du Sud ou ailleurs.

En fait, tout grain qui aurait été autrefois exporté par Halifax grâce à la subvention au tarif de l'Est pendant l'hiver, à supposer qu'il puisse être vendu à une saison où la voie maritime est ouverte, serait transporté tout aussi économiquement, et probablement même à meilleur marché, directement à partir de Thunder Bay.

Mme Clancy: C'est exactement ce que je suis en train de dire. Quand je parle de l'Est, je ne parle pas de Thunder Bay; je parle de Halifax et de Saint-John. C'est donc les ports de l'Est qui en pâtissent. Ce que l'on a en fait, dit ici, c'est qu'il ne sert plus à rien de subventionner les ports de l'Est.

[*Text*]

Mr. Brennan: It is certainly true to say that the amount of grain that was exported through Saint John, and some of which is now exported through Halifax, is likely now to be exported through a St. Lawrence River port.

Mrs. Clancy: Exactly. In order words, the kibosh is put on the eastern ports. Again, I realize you do not know the answer as to how long it took to go from close to 100% capacity to 65%. I wonder if you have any theories, given the short-term viability, of how long it will take before Halifax follows Saint John.

Mr. Brennan: We cannot speculate on that. We are not really experts in the agricultural field. We understand these efforts are being made to find a solution to the problem at Halifax, and we hope it is successful.

Mrs. Clancy: But you do not know what efforts. All right, thank you.

Mr. Monteith (Elgin): Can you tell me what percentage of the grain exported is subsidized by At and East?

Mr. Brennan: Do you mean nationally, sir?

Mr. Monteith: Yes.

Mr. Dobson: It is roughly 500,000 tonnes that are subsidized under At and East, and grain exports are roughly in the order of 30 million tonnes.

Mr. Brennan: I think we sort of skated around that figure earlier when we spoke, and we came out with a figure of about 3%.

Mr. Monteith: It has been suggested that it was 3%, and I just wondered if you agreed.

Mr. Dobson: It is in that order, yes.

Mr. Monteith: The At and East is strictly rail subsidized for export grain only. Is there any effect on the farm-fed grain in the Maritimes?

Mr. Brennan: No, not directly, because the subsidy applies to export grain.

Mr. Monteith: But it will have some effect, I suppose, because of the percentage of utilization of the Halifax port.

Mr. Brennan: Yes, there is that concern that has been flagged about storage capacity at Halifax and the feed grain situation. Indeed, that is one of the issues we understand is being looked at by the Department of Agriculture and the Nova Scotia government.

Mr. Monteith: I think Mr. Stevenson referred to the Ontario situation, and and so did Mr. Ferguson. I guess it is essentially a backhaul situation to the Georgian ports. Can you indicate what amount of the Ontario production would be sent back to the Georgian ports to go via rail and take advantage of the At and East? Would that be 10% of the total Ontario crop, or can you tell us what that figure might be?

[*Translation*]

M. Brennan: On ne se trompe certainement pas en disant que la quantité de grain qui était exporté par Saint-John et dont une partie est maintenant exportée par Halifax, sera bientôt probablement exportée à partir d'un port du Saint-Laurent.

Mme Clancy: Exactement. Autrement dit, on est en train de torpiller les ports de l'Est. Je sais que vous m'avez dit que vous ne saviez pas combien de temps il avait fallu pour que l'on passe d'une capacité proche de 100 p. 100 à une capacité de 65 p. 100; je me demande si vous avez toutefois une idée, étant donné que vous avez dit que ce serait à court terme, du temps qu'il faudra pour que Halifax suive Saint-john.

M. Brennan: Nous ne pouvons le dire. Nous ne sommes vraiment pas experts en agriculture. Nous pensons que l'on est en train de déployer ces efforts pour essayer de trouver une solution au problème de Halifax et nous espérons que cela portera fruit.

Mme Clancy: Mais vous ne savez pas de quoi il s'agit. D'accord, merci.

M. Monteith (Elgin): Pourriez-vous me dire quel pourcentage de grain exporté est subventionné par ce programme au tarif de l'Est?

M. Brennan: Vous voulez dire, pour tout le pays?

M. Monteith: Oui.

M. Dobson: Environ 500,000 tonnes sont subventionnées et le grain exporté représente environ 30 millions de tonnes.

M. Brennan: Nous avons un peu hésité tout à l'heure, mais je crois que cela représente environ 3 p. 100.

M. Monteith: On a dit en effet que c'était 3 p. 100 et je me demandais simplement si vous étiez d'accord.

M. Dobson: C'est à peu près cela.

M. Monteith: Le tarif de l'Est est strictement une subvention au transport ferroviaire pour l'exportation de grains seulement. Y a-t-il un effet quelconque sur le grain autoconsommé dans les Maritimes?

M. Brennan: Non, pas directement, parce que la subvention s'applique au grain d'exportation.

M. Monteith: Mais je suppose que cela aura un certain effet du fait du poucentage d'utilisation du port de Halifax.

M. Brennan: Oui, on a parlé en effet de la capacité de stockage à Halifax et du grain de provende. C'est en effet une des questions qu'examine le ministère de l'Agriculture et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

M. Monteith: Je crois que M. Stevenson a parlé de la situation en Ontario, et M. Ferguson aussi. Il s'agit, si je ne m'abuse, essentiellement de rebrousser chemin jusqu'aux ports de la baie Georgienne. Pourriez-vous nous indiquer quelle part de la production de l'Ontario serait renvoyée aux ports de la baie Georgienne par voie ferrée pour profiter de la subvention au tarif de l'Est? Est-ce que ce serait 10 p. 100 de la récolte totale de l'Ontario ou pourriez-vous nous dire ce que pourrait être ce chiffre?

[*Texte*]

• 1625

Mr. Dobson: I do not have that figure available. You are asking what percentage of the Ontario production is—

Mr. Monteith: Do you have any figures on how much wheat went from Ontario and what the total would be for that year for Ontario, how much—

Mr. Dobson: We do not have that breakdown, but we can get it.

Mr. Monteith: It would seem to me that I was given to understand that in 1981 it was something like 40,000 tonnes out of a total of nearly 700,000. But perhaps you will be able to determine that and bring that information back to the committee.

Was part of the reason that the Ontario Wheat Board took advantage of the At and East program that it enabled them to maybe not so much get rid of the grain at that particular time but enabled other facilities to be freed up so that they could be used for other storage purposes? I am indicating that maybe they shipped wheat out, taking advantage of the At and East program to free terminal elevators up for storage of corn and soybeans in the fall

Mr. Brennan: I am not sure that we know in sufficient detail whether that is true. Certainly a lot of it was shipped backwards in order to get it out of there cheaply because of these particular rates on At and East. I guess that was a distortion in movements that one often sees in a program such as this.

Mr. Monteith: Can you tell me what happens to the rail rates when there is no At and East program?

Mr. Brennan: Yes we can, Mr. Chairman. Mr. Dobson has some figures we can quote from.

Mr. Dobson: These are 1988 rates. It is a table of statutory rates, the minimum compensatory rate and the level of the subsidy.

For grain moving from Midland to Halifax, the statutory rate was $5.56 a tonne. The minimum compensatory rate, as determined by the National Transportation Agency—and basically what that means is the railway's costs—was $40.70 a tonne which yielded a subsidy of about $35 a tonne.

For western flour moving from Thunder Bay to Halifax the statutory rate was $11.72 a tonne. The minimum compensatory rate was $83.15 a tonne for a subsidy of about $71.43 a tonne.

The minimum compensatory rates are normally less than commercial rates that railways would charge, all other things being equal, so my expectation would be that any commercial rates that the railways would charge would be at least equal to the MCR's unless there are other factors such as backhaul traffic and things like that.

Mr. Monteith: Do we have a program that subsidizes feed grain going to the east coast?

Mr. Brennan: Yes, there is a feed freight assistance program but we do not administer it.

Mr. Monteith: It is separate, is it?

[*Traduction*]

M. Dobson: Je n'ai pas ce chiffre sous la main. Vous demandez quel pourcentage de la production ontarienne est...

M. Monteith: Savez-vous combien de blé a été exporté par l'Ontario et quel serait le total pour cette année en Ontario, combien...

M. Dobson: Non, nous n'avons pas ce chiffre mais nous pourrions l'obtenir.

M. Monteith: Il me semble que l'on m'avait plus ou moins fait comprendre qu'en 1981 c'était quelque chose comme 40,000 tonnes sur un total de près de 700,000 tonnes. Peut-être pourriez-vous obtenir ce renseignement et le soumettre au comité.

Si l'Office du blé de l'Ontario a profité du programme au tarif de l'Est, était-ce en partie parce que cela leur permettait non pas de se débarrasser du grain à ce moment-là, mais de libérer d'autres installations qu'il pouvait ainsi utiliser pour entreposer autre chose? N'aurait-il pas expédié du blé en profitant du programme au tarif de l'Est afin de libérer les élévateurs pour entreposer du maïs et du soja à l'automne?

M. Brennan: Je ne sais pas si nous savons précisément ce qu'il en est. Il est certain qu'une bonne partie a rebroussé chemin pour profiter de ces tarifs spéciaux. Je crois que c'est le genre de chose que l'on voit souvent lorsque l'on a un tel programme.

M. Monteith: Pouvez-vous me dire ce qui arrive aux tarifs ferroviaires lorsqu'il n'y a pas de programme de subvention au tarif de l'Est?

M. Brennan: Oui. M. Dobson a quelques chiffres qu'il pourrait vous donner.

M. Dobson: Il s'agit des tarifs de 1988. C'est un tableau des tarifs réglementaires, du tarif minimum et du niveau de subventions.

Pour le grain transporté de Midland à Halifax, le tarif de réglementation est de 5,56$ la tonne. Le tarif compensatoire minimum, fixé par l'Office national des transports—et cela signifie en fait le coût pour les chemins de fer—était de 40,70$ la tonne ce qui rapportait une subvention d'environ 35$ la tonne.

Pour la farine de l'Ouest allant de Thunder Bay à Halifax, le tarif de réglementation était de 11,72$ la tonne. Le tarif compensatoire minimum était de 83,15$ la tonne, soit une subvention d'environ 71,43$ la tonne.

Les tarifs compensatoires minimums sont normalement inférieurs aux tarifs commerciaux que perçoivent les chemins de fer, danns les mêmes conditions, et je suppose donc que les chemins de fer ne demanderaient pas moins que le tarif compensatoire minimum à moins qu'il n'y ait d'autres facteurs comme la possibilité d'avoir du fret pour le retour, etc.

M. Monteith: Avons-nous un programme qui subventionne le transport des grains de provende vers la côte est?

M. Brennan: Oui, il y a un programme d'aide au transport des céréales fourragère mais ce n'est pas nous qui nous en occupons.

M. Monteith: C'est autre chose, alors?

[*Text*]

Mr. Brennan: Yes.

Mr. Monteith: Thank you.

Mr. Belsher: I would thank Mr. Brennan and Mr. Dobson for coming this afternoon. I noticed in your opening remarks you did refer to when the program was put in—correct me if I am wrong or confirm if I am right—and that it was put in to make sure that grain or flour that was being exported would leave Canada by way of any ports east of a certain destination from Buffalo or the Georgian Bay, instead of the U.S. ports, and that now, in the scheme of things, our ports are as competitive as the American east coast ports this program was established to assist with.

Mr. Brennan: That is essentially correct, Mr. Chairman, yes.

• 1630

Mr. Belsher: Also, picking up on what Mr. Ferguson was talking about on the amount of Ontario grain the At and East program is being utilized for, what percentage of that would be in the form of backhaul? In other words, it heads westerly first in order to get into the At and East program.

Mr. Brennan: There is a certain percentage—and I think we have already indicated that we are not quite sure how much at the moment—of Ontario grain that does move in the opposite direction first, instead of taking what would be a more natural route economically, given an unsubsidized market. There is a fair proportion of Ontario grain that goes in the opposite direction to pick up the cheap rail rate from one of the—

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I will not ask our witnesses to comment as to what they think of that, because it would not be fair to them, since they are part of the departmental staff that is there to carry out what we recommend. We will just let the comments speak for themselves.

With the cutting out of the At and East, what various ports would likely pick up the additional business because of that business now not going through either Saint John or Halifax?

Mr. Brennan: They would be river ports, Mr. Chairman. It is hard to say specifically what they are. But typically there are grain elevators down the St. Lawrence River at Montreal, at Quebec City, at Port Cartier, places like that. That would be where the export grain would go from.

Mr. Belsher: With regard to the Atlantic Provinces Transportation Commission and their presentation, they put a figure of possibly $10 million... If my memory serves me correctly, they were asking that there be a subsidy paid during the winter months on grain going east to be shipped by rail when the St. Lawrence system was frozen in; that the difference for rail shipments be picked up.

Mr. Brennan: As far as I recall, one of their proposals suggested that there should be a subsidy for part of the journey, not to cover the whole distance, which the At and East covers now, but possibly something running from Montreal to the Atlantic ports.

[*Translation*]

M. Brennan: Oui.

M. Monteith: Merci.

M. Belsher: Je voudrais remercier MM. Brennan et Dobson d'être venus cet après-midi. J'ai remarqué dans vos observations liminaires que vous avez dit que lorsque le programme a été mis en place, et corrigez-moi si je me trompe, c'était pour s'assurer que le grain ou la farine que l'on exportait le serait à partir de ports situés à l'est d'une certaine destination, qu'il s'agisse de Buffalo ou de la baie Georgienne, plutôt qu'à partir des ports américains et que, maintenant, la situation a changé et les ports canadiens que l'on voulait ainsi aider sont devenus aussi compétitifs que les ports de la côte est américaine.

M. Brennan: C'est essentiellement cela, en effet.

M. Belsher: Pour revenir à ce que M. Ferguson disait au sujet de la quantité de grain de l'Ontario subventionné au tarif de l'Est, quel pourcentage de ce grain rebrousse chemin? En d'autres termes, il est d'abord acheminé vers l'Ouest avant de pouvoir bénéficier du Programme au tarif de l'Est.

M. Brennan: Un certain pourcentage du grain de l'Ontario—et nous avons déjà dit que nous n'étions pas tout à fait certains à combien s'élèvait ce pourcentage à l'heure actuelle—qui est acheminé dans la direction opposée d'abord, plutôt que de suivre un trajet qui serait plus économique, si le marché n'était pas subventionné. Une bonne partie du grain de l'Ontario est d'abord acheminé dans la direction opposée afin de pouvoir bénéficier des tarifs ferroviaires bon marché de...

M. Belsher: Monsieur le président, je ne demanderai pas à nos témoins de nous dire ce qu'ils en pensent, car cela ne serait pas juste à leur égard, puisqu'ils font partie du personnel du ministère chargé de mettre en oeuvre ce que nous recommandons. Ces observations se passent d'explications.

Avec l'élimination du Programme au tarif de l'Est, quels ports verront vraisemblablement augmenter leurs activités puisque le grain ne sera plus acheminé à Saint-John ou Halifax?

M. Brennan: Les ports fluviaux, monsieur le président. Il est difficile de dire exactement lesquels. Mais il y a des élévateurs à grains le long du Saint-Laurent à Montréal, Québec, Port-Cartier. C'est à partir de ces ports que le grain destiné à l'étranger sera acheminé.

M. Belsher: Lors de leur comparution, les représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ont parlé de 10 millions de dollars peut-être...Si j'ai bonne mémoire, ils demandaient qu'une subvention soit payée pendant les mois d'hiver pour le grain acheminé vers l'Est et qui devait être expédié par voie ferroviaire lorsque la voie maritime du Saint-Laurent serait fermée, que la différence pour les expéditions ferroviaires soit payée.

M. Brennan: Si j'ai bonne mémoire, ils proposaient entre autres, une subvention pour une partie du trajet, non pas pour couvrir toute la distance que couvre à l'heure actuelle le Programme au tarif de l'Est, mais sans doute pour couvrir la distance entre Montréal et les ports de l'Atlantique.

[*Texte*]

Mr. Belsher: I take it from Mrs. Clancy's questioning you want to know whether anyone is listening to that.

We know an all-encompassing agriculture study is being made right now, which commenced last fall, with input from each province and from all facets of the agriculture industry with regard to what is being exported, what is being produced, where the costs are, and what all is going into the costs, and the subsidies as well, to make sure that we in Canada are as competitive as we can be in the world scheme of things in agriculture. I am sure this would certainly be a part of that.

Mrs. Clancy: You do not know for certain—

Mr. Belsher: You cannot prejudge as to what might come out of another study that has not been completed yet. That is what has been inferred here.

Mr. Chairman, that is all I care to comment on right now.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher.

• 1635

Mr. Ferguson: Mr. Monteith asked about the tonnes of Ontario wheat. The Ontario Wheat Board figures approximately 200,000 tonnes per year move through here. There is some suggestion that quite often the wheat in Ontario has to move west before it moves east. Well, that is only logical. I live 35 miles east of Sarnia. It is only logical that my wheat should travel west before it gets on a boat to come back east. I suppose it is transferred in some cases to Georgian Bay for storage, to the elevators up there. Of course then it gets onto the rail lines for transportation out of there in the winter months under this particular piece of legislation.

I am just wondering if the Department of Transport had looked at the take-overs of the terminal elevator systems in the province of Ontario, if the government looked at those taken over by some multinational corporations. Do you have the figures for how many of these are under the control of foreign-owned multinationals? I am talking about the lake port elevators in southwestern Ontario.

Mr. Brennan: I am sorry, Mr. Chairman, we do not have those figures.

Mr. Ferguson: This is one of the fears I have. The majority of the elevators are owned by foreign-owned multinationals. In fact, one of those foreign-owned multinationals owns 33 elevators across Ontario.

I think we are opening the door to these large companies supplying grain to Atlantic Canada from wherever they get it the cheapest, out of the United States or wherever. They could very well bring it in from the United States under the Export Enhancement Program. To remove a subsidy like this is inappropriate at this time.

Do you have any thoughts as to what will happen in the industry? We normally produce about 900,000 tonnes of wheat in Ontario in a normal year. Obviously about one-fifth of that travels under the subsidy provided by At and East. Do you have any thoughts on this, on any solutions, as to what can happen in this regard?

[*Traduction*]

M. Belsher: J'en déduis d'après les questions de Mme Clancy que vous voulez savoir si quelqu'un examine cette possibilité.

Nous savons qu'une étude complète de l'agriculture a été entreprise l'automne dernier, avec la participation de chaque province et de tous les secteurs de l'industrie de l'agriculture en ce qui concerne les exportations, la production, les coûts, tous les intrants qui font partie des coûts et les subventions également, afin de s'assurer que le Canada est le plus concurrentiel possible à l'échelle mondiale sur le plan de l'agriculture. Je suis certain que cela fait partie de cette étude.

Mme Clancy: Vous n'êtes pas certain...

M. Belsher: On ne peut prévoir ce qui pourrait ressortir d'une autre étude qui n'est pas encore terminée. Voilà la conclusion à laquelle on arrive.

Monsieur le président, je n'ai pas d'autres commentaires.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher.

M. Ferguson: M. Monteith a posé une question au sujet des tonnes de blé de l'Ontario. L'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario estime qu'environ 200,000 tonnes de blé par année sont acheminées par l'Ontario. On a laissé entendre que très souvent le blé de l'Ontario doit être acheminé vers l'Ouest avant d''être acheminé vers l'Est. Eh bien, ce n'est que logique. J'habite à 35 milles à l'est de Sarnia. Il est tout à fait logique que mon blé soit acheminé vers l'Ouest avant d'être chargé sur un navire pour revenir vers l'Est. Je suppose qu'il est dans certains cas acheminé vers la baie Georgienne afin d'y être entreposé dans les élévateurs. Aux termes de la loi en question, pendant les mois d'hiver, il est ensuite expédié par voie ferroviaire.

Le ministère des Transports sait-il combien de réseaux d'élévateurs terminus en Ontario ont été repris par des multinationales? Je veux parler des élévateurs des Grands Lacs, dans le sud-ouest de l'Ontario.

M. Brennan: Je suis désolé, monsieur le président, mais nous n'avons pas ces chiffres.

M. Ferguson: Je crains que la majeure partie des élévateurs n'appartienne aux multinationales étrangères. En fait, une de ces multinationales possède 33 élévateurs en Ontario.

À mon avis, nous ouvrons la porte à ces grandes sociétés qui pourraient aller chercher le grain destiné aux provinces de l'Atlantique là où il est le moins cher, que ce soit aux États-Unis ou ailleurs. Elles pourraient fort bien aller le chercher aux États-Unis dans le cadre du *Export Enhancement Program*. Il ne convient pas en ce moment d'éliminer une telle subvention.

Avez-vous une idée de ce qui arrivera dans l'industrie? En Ontario, au cours d'une année normale, nous produisons environ 900,000 tonnes de blé. De toute évidence, environ le cinquième de ce blé est acheminé au tarif de l'Est. Avez-vous une idée de ce qui pourrait arriver dans ce secteur, ou avez-vous des solutions à proposer?

[*Text*]

Mr. Brennan: We really have no competence in the Department of Transport to make judgments about the effect of ownership patterns on grain elevators. We would simply go to the Department of Agriculture about such matters if we wanted to know. Maybe I could respectfully suggest that this sort of question might be better addressed to them if they are in here as witnesses.

Mr. Ferguson: I am further fearful that the level of subsidies between Canada and the United States are very close at the present time under the free trade agreement. When they become equal the border has to open up. We are within a dollar a tonne, is it not, Mr. Laporte?

Mr. Laporte: Very close.

Mr. Ferguson: We could very well see our soft white winter wheat industry in southwestern Ontario wiped out because of a lack of subsidy here to move it into position on the Atlantic ports during winter months, and also through the destruction of the storage elevators in Georgian Bay and the lake ports.

I just want to have this on record. I know the Ontario Wheat Producers' Marketing Board feels very, very strongly about it. As a farmer in southwestern Ontario, I feel the very same. I am very upset that we are destroying a piece of legislation that will impact on the ability of Canadian farmers to supply a product to eastern Canada, to markets that may well be taken over through exports from another nation.

Mrs. Clancy: My first question in this round goes to the question of policy development within the department. On several of the questions my colleague asked you, you said that you would go to Agriculture Canada to ask about certain things. But surely when departmental policy is made from the bottom up rather than from the top down—as I am sure it is at certain points—the whole picture must be looked at. You do not decide whether or not the department is going to recommend the removal of a transport subsidy without looking at the other ramifications, do you?

• 1640

Mr. Brennan: No, and in fact probably a good example of what we are looking at right now on the agricultural front is the pretty exhaustive exercise we are involved in with the Department of Agriculture on the Western Grain Transportation Act, with several others.

Really, as far as this particular subsidy is concerned, as I pointed out earlier, quite a number of studies have been done over the years on the At and East that have come to the conclusion that the spending of this money on this particular subsidy was not a good use of government resources, that it led to a number of distortions in the market. I guess that basically is what led to the April 1989 budget decision to remove it. So it was not something done in isolation.

Mr. Ferguson: Is export enhancement a distortion of the market?

[*Translation*]

M. Brennan: Au ministère des Transports, nous ne sommes pas vraiment compétents pour porter un jugement sur les rachats d'élévateurs à grains. Nous poserions tout simplement la question au ministère de l'Agriculture, si nous voulions le savoir. Il vaudrait peut-être mieux que vous leur posiez la question s'ils doivent comparaître devant votre Comité.

M. Ferguson: Je crains également que le niveau des subventions entre le Canada et les États-Unis soit à peu près le même à l'heure actuelle aux termes de l'Accord de libre-échange. Lorsque les niveaux seront les mêmes, il faudra ouvrir la frontière. L'écart est de moins d'un dollar la tonne, n'est-ce pas, monsieur Laporte?

M. Laporte: A peu près.

M. Ferguson: Il se pourrait très bien que l'industrie du blé tendre d'hiver dans le sud-ouest de l'Ontario disparaisse en raison de l'absence de toute subvention au transport vers les ports de l'Atlantique pendant les mois d'hiver et également en raison de la destruction des élévateurs de la baie Georgienne et des ports des Grands lacs.

Je tiens tout simplement à le signaler. Je sais que l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario a cette question à coeur. En tant qu'agriculteur du sud-ouest de l'Ontario, cette question me tient à coeur également. Je crains que nous ne soyons en train de détruire une loi qui aura des conséquences sur la capacité des agriculteurs canadiens à fournir un produit à l'Est du Canada, à des marchés qui pourraient fort bien être envahis par les exportations d'un autre pays.

Mme Clancy: Ma première question concerne l'élaboration des politiques au ministère. À plusieurs des questions que mon collègue vous a posées, vous avez répondu que vous vous adresseriez au ministère de l'Agriculture au sujet de certaines choses. Mais lorsque la politique ministérielle est élaborée à partir du bas plutôt qu'à partir du haut—comme c'est le cas parfois, j'en suis certaine,—il faut examiner tout le tableau. Vous ne décidez pas si le ministère va ou non recommander l'élimination d'une subvention au transport sans examiner les autres ramifications, n'est-ce pas?

M. Brennan: Non, et l'étude assez détaillée à laquelle nous participons avec le ministère de l'Agriculture et plusieurs autres ministères sur la Loi sur le transport du grain de l'ouest en est un bon exemple.

En ce qui concerne la subvention en question, comme je l'ai dit plus tôt, de nombreuses études effectuées au cours des dernières années à ce sujet révèlent que cette subvention ne constituait pas une utilisation judicieuse des ressources gouvernementales, que cela donnait lieu à certaines distorsions sur le marché. Je suppose que c'est pour cette raison qu'il a été décidé d'éliminer cette subvention dans le budget d'avril 1989. Cette décision n'a donc pas été prise sans que l'on tienne compte du contexte tout entier.

M. Ferguson: L'accroissement des exportations est-il une distorsion du marché?

[*Texte*]

Mrs. Clancy: What about export enhancement? Is that a distortion of the market as well?

Mr. Brennan: Are you talking about the Western Grain Transportation Act?

Mrs. Clancy: Yes.

Mr. Ferguson: No, export enhancement.

Mrs. Clancy: Sorry—export enhancement.

Mr. Brennan: I am a transportation specialist, not a trade specialist.

Mrs. Clancy: All right. I realize I have not been terribly fair to you on that point.

Two other points. The first is again with regard to the Atlantic Provinces Transportation Commission and the submissions it made in March 1985, August 1985, and the spring of 1989, and the fact that there were no responses. Surely the spring of 1989, and the 1990 one subsequently, would have been in reaction to the the budget decision to cut At and East, and, prescient though they may have been in their submissions in March 1985 and August 1985, they could only have dreaded that possibility rather than known that it was in fact in the works. Is that not the case? Unless they knew something the rest of us did not.

Mr. Brennan: The At and East subsidy has been under scrutiny for some time. This announcement of the budget in 1989 was preceded by an announcement in an earlier budget—I am not sure whether it was a year before that or two years before that—to say that the government intended to cap the level of the subsidy.

Mrs. Clancy: Well, cap and cut are two—

Mr. Brennan: Yes. It did not do it.

Mrs. Clancy: Exactly.

Mr. Brennan: But it sent out a pretty strong signal that the At and East was not in favour, I guess.

Mrs. Clancy: Nonetheless, the fact that they perhaps had not had a response might have had something to do with their less-than-prescient situation prior to the budget in 1988. Would you agree?

Mr. Brennan: Yes, although you have to be careful what you mean by "a response". There are responses in the sense of a formal letter going out and there are responses one gets verbally through other signals.

Mrs. Clancy: I am just leading from what I was told here earlier.

Mr. Dobson: There was a response to the March 1985 submission. Mr. Mazankowski wrote back and asked the APTC if it had any construction suggestions, I guess, on how to deal with the At and East program. They did send in a submission in August 1985, and although there was no written response, the proposal was discussed, as I indicated earlier, with departmental officials, and I believe with people from the minister's office, and in effect the At and East program was put on the back burner for a couple of years.

[*Traduction*]

Mme Clancy: Est-ce également une distorsion du marché?

M. Brennan: Voulez-vous parler de la Loi sur le transport du grain de l'ouest?

Mme Clancy: Oui.

M. Ferguson: Non, de l'accroissement des exportations.

Mme Clancy: Je m'excuse—l'accroissement des exportations.

M. Brennan: Je suis spécialiste en matière de transport, non pas un spécialiste des échanges commerciaux.

Mme Clancy: Très bien. Je me rends compte que je n'ai pas été tellement juste à votre égard à ce sujet.

Deux autres questions. La première concerne encore une fois la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et les mémoires qu'elle a présentés en mars 1985, en août 1985 et au printemps de 1989, et le fait qu'il n'y a pas eu de réponse. Lorsqu'elle a présenté ses mémoires au printemps 1989 et en 1990, c'était certainement en réaction à la décision prise dans le budget d'éliminer la subvention au tarif de l'Est, mais lorsqu'elle a présenté ses mémoires en mars et en août 1985, elle ne pouvait que redouter cette possibilité et non pas en être certaine, n'est-ce pas? A moins qu'elle savait quelque chose que nous ne savions pas.

M. Brennan: La subvention au tarif de l'Est fait l'objet d'un examen minutieux depuis quelque temps. L'annonce dans le budget de 1989 faisait suite à une annonce faite dans un budget précédent—je ne sais plus très bien s'il remontait à un an ou deux ans—voulant que le gouvernement plafonne le niveau de la subvention.

Mme Clancy: Eh bien, plafonner et couper sont deux choses. . .

M. Brennan: Oui. Il ne l'a pas fait.

Mme Clancy: Exactement.

M. Brennan: Mais le message était assez clair: le gouvernement n'était pas en faveur d'une subvention au tarif de l'Est.

Mme Clancy: Néanmoins, le fait qu'ils n'ont peut-être pas eu de réponse a peut-être quelque chose à voir avec leur manque de pressentiment avant le budget de 1988, ne croyez-vous pas?

M. Brennan: Oui, mais attention, cela dépend de ce que l'on entend par «réponse». Une réponse peut être sous forme d'une lettre officielle, ou elle peut être verbale.

Mme Clancy: Je pose la question parce que c'est ce qu'on m'a dit ici précédemment.

M. Dobson: Il y a eu une réponse au mémoire de mars 1985. M. Mazankowski a écrit à la Commission des transports des provinces de l'Atlantique leur demandant des suggestions constructives au sujet du programme de subvention au tarif de l'Est. La Commission a présenté un mémoire en août 1985, et bien qu'elle n'ait reçu aucune réponse écrite, comme je l'ai dit précédemment, sa proposition a été étudiée par les représentants du ministère et du cabinet du ministre, et effectivement le programme de subventions au tarif de l'Est a été mis de côté pendant quelques années.

[*Text*]

Mrs. Clancy: Which may have led to a false sense of security in APTC.

Mr. Dobson: I do not know. The September 1989 proposal was addressed to Mr. Mayer, and it contained a number of proposed initiatives. Mr. Mayer I believe did respond to them and has in fact probably sent a couple of letters—

Mrs. Clancy: Okay, but that is *ex post facto*, September 1989; that has already happened.

Just one brief thing, and it is as much to my colleague across the floor as to the gentlemen from Transport. Again I would like to reiterate what Mr. Ferguson said about going west to go east. Those of us who live in port cities and are aware of the differences in various ports are also aware that indeed that might be a very sensible thing to do.

I refer you, for example, to the fact that Halifax and Port Hawkesbury are not as close to the seaway as the Port of Sydney, Nova Scotia, but the particular exigencies of the Port of Sydney, Nova Scotia, make it a much less used port than either Port Hawkesbury or Halifax. There may be a number of reasons for not taking the shortest distance between two points when you are starting out at a particular port.

• 1645

Mr. Laporte: With respect to the western grain, what impact do you believe or do you perceive the loss of this program will have on the movement of western grain to export markets?

Mr. Brennan: We do not believe it will have any impact on western grain. As I indicated earlier on, the At and East rate does not kick in until you come to a Georgian Bay port or a Lake Huron port or down here as far as Prescott. So in terms of western grain one would expect that to continue to move in the way it essentially does, except for a little bit that might have gone into Ontario during the winter, which we would expect would now move through the normal system from Thunder Bay to one of the river ports. It is cheaper that way anyway.

Mr. Laporte: My understanding is that the Canadian Wheat Board actually ships grain to these ports and then it is hauled by rail to get the At and East rate to take it out to Halifax and Saint John. In fact, the Canadian Wheat Board does ship grain, and the Canadian Wheat Board is western grain. It does ship grain out of Halifax and Saint John.

Mr. Brennan: Yes, there is some winter movement through there.

Mr. Laporte: Having had discussions with a couple of officials in the Canadian Wheat Board, they have indicated they have some concern about the loss of the program because there are certain customers—the one I remember off the top of my head is Cuba—that prefer to pick up their grain from an ice-free port. As you know, Saint John and Halifax are the only two ice-free ports on the eastern seaboard with elevators. With the closure of Saint John and with the potential closure of Halifax, there would be no ice-free ports. There is Montreal, but it is maintained—it is kept open.

[*Translation*]

Mme Clancy: Ce qui a peut-être donné lieu à un faux sentiment de sécurité de la part de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

M. Dobson: Je ne sais pas. Le mémoire envoyé en septembre 1989 à M. Mayer contenait un certain nombre de propositions. Je crois que M. Mayer y a répondu et qu'il a en fait sans doute envoyé quelques lettres...

Mme Clancy: Oui, mais c'était après le fait, en septembre 1989.

Une autre question brièvement qui s'adresse à mon collègue d'en face autant qu'aux représentants de Transports Canada. J'aimerais répéter encore une fois ce que M. Ferguson a dit au sujet du blé acheminé vers l'ouest avant d'être expédié vers l'est. Ceux d'entre nous qui vivent dans des villes portuaires et qui connaissent les différences qui existent entre ports savent également qu'il est peut-être tout à fait logique de faire une telle chose.

Par exemple, Halifax et Port Hawkesbury ne sont peut-être pas aussi près de la voie maritime que le port de Sydney en Nouvelle-Ecosse, mais les exigences particulières du port de Sydney font en sorte que ce port est beaucoup moins utilisé que Port Hawkesbury ou Halifax. Il y a peut-être de nombreuses raisons pour lesquelles on ne choisit pas la distance la plus courte entre deux points lorsque l'on part d'un port en particulier.

M. Laporte: Pour ce qui est des céréales de l'Ouest, quel impact pensez-vous que la disparition de ce programme peut avoir sur leur transport vers les marchés d'exportation?

M. Brennan: Il ne devrait y avoir aucune répercussion sur les céréales de l'Ouest. Comme je l'ai dit tout à l'heure, le tarif de l'Est n'intervient que lorsque l'on arrive dans un port de la baie Georgienne ou du lac Huron ou par ici jusqu'à Prescott. Par conséquent, la situation resterait sensiblement la même pour le transport des grains de l'Ouest, sauf pour le peu qui peut être expédié en Ontario au cours de l'hiver, qui devrait maintenant passer par le système normal de Thunder Bay à l'un des ports fluviaux. De toute façon, c'est moins cher de cette façon-là.

M. Laporte: Si j'ai bien compris, la Commission canadienne du blé expédie actuellement les céréales vers ces ports et elles sont ensuite acheminées par rail pour obtenir le tarif de l'Est vers Halifax et Saint-John. En fait, la Commission canadienne du blé expédie bien des céréales et la Commission s'occupe du grain de l'Ouest. Elle expédie des céréales à partir de Halifax et de Saint-John.

M. Brennan: Oui, l'hiver, certains convois passent par là.

M. Laporte: Lors d'une discussion que j'ai eue avec deux fonctionnaires de la Commission canadienne du blé, ils m'ont dit qu'ils redoutaient la disparition du programme parce que certains clients—le premier dont le nom me revienne est Cuba—préfèrent faire venir leurs céréales d'un port qui ne soit pas pris par les glaces. Comme vous le savez, Saint-John et Halifax sont les deux seuls ports dégagés de la côte est disposant d'élévateurs. Avec la fermeture de Saint-John et la fermeture éventuelle de Halifax, il n'y aurait plus de port dégagé. Il y a Montréal, mais il est entretenu—il reste ouvert.

[*Texte*]

They indicated to me that their impression was that all things being equal, they actually lose some sales because they lost these ports. It takes away an extra dimension of the marketability of Canadian grain. How would you respond to that?

Mr. Brennan: I would be surprised if it were so, Mr. Chairman. After all, it is not only Montreal that is available for the trans-shipment of grain from the west, but there are several other ports down the river. They all operate all through the winter, and usually are open all the way through the winter.

Mr. Laporte: They are open all the way through the winter, but they have indicated to me that countries such as Cuba prefer not to travel on the St. Lawrence during the winter months, for whatever reasons, I do not know. That is why I am throwing it out because that is what is being indicated to me.

Although they are maintained open there is some problem with ice, or difficulty with ice, or it is a potential problem. They have indicated to me that it takes away a dimension of their marketability, and, all things being equal, they may actually lose some sales because countries like Cuba prefer to pick up their grain from a place like Halifax or Saint John.

Mr. Brennan: I have not heard that argument made at all. It is possible that the Cubans have something that compels them to pay more insurance if they come into the river, or something like that. Occasionally it does happen, but I would have to know some detail before I could respond more clearly to that suggestion.

Mr. Laporte: Have there been any discussions with the Canadian Wheat Board with respect to their thoughts, since they are major shippers of grain out of the port? Has there been any discussion with them about the loss of this program?

Mr. Brennan: There has been discussion with them, but they have not communicated that particular concern to us.

Mr. Laporte: At what sort of level would these discussion have taken place? Is this with officials from the department or with the minister himself, or what sort of level would these—

Mr. Brennan: I really do not know what discussions the minister might have had, but this would be between officials.

Mr. Laporte: When would these would have taken place?

Mr. Brennan: I really do not know offhand, but we do meet the Canadian Wheat Board people at fairly regular intervals in the course of normal business. For example, our own department has been looking at what changes might be made to the Western Grain Transportation Act since the beginning of last year before the agricultural task force got going. In the course of that sort of business we met with Wheat Board officials several times. In the course of those discussions this program has come up several times, along with other business, admittedly, but certainly it did come up.

Mr. Laporte: Did it come up in passing or as an item on an agenda, or how do you mean?

[*Traduction*]

On m'a dit qu'ils avaient l'impression que toutes choses étant égales, ils avaient en fait perdu certaines ventes à cause de la fermeture de ces ports. L'un des arguments de vente des céréales canadiennes disparaît. Comment répondez-vous à cela?

M. Brennan: Je serais étonné qu'il en soit ainsi, monsieur le président. Après tout, il n'y a pas qu'à Montréal qu'on peut faire le transbordement des céréales de l'Ouest mais dans plusieurs autres ports sur le fleuve. Tous fonctionnent toute l'année, et restent ouverts pendant tout l'hiver.

M. Laporte: Ils sont ouverts tout l'hiver mais on m'a dit que des pays comme Cuba préfèrent ne pas se déplacer sur le Saint-Laurent pendant les mois d'hiver, pour une raison quelconque, je ne sais pas. C'est pour cette raison que je soulève le problème, puisqu'on m'en a fait part.

Bien que les ports restent ouverts, la glace pose certains problèmes ou certaines difficultés, ou constitue un problème potentiel. On m'a dit que ceci supprimait l'un des attraits des céréales canadiennes pour les acheteurs étrangers et que l'on risquait de perdre certaines ventes parce que des pays comme Cuba préféraient se procurer leurs céréales à des endroits comme Halifax ou Saint-John.

M. Brennan: On ne m'a jamais présenté cet argument. Il est possible que les Cubains soient obligés de payer plus cher en assurances s'ils empruntent le fleuve, ou quelque chose comme ça. Cela peut arriver mais il faudrait que je connaisse la situation de façon précise pour pouvoir répondre clairement.

M. Laporte: A-t-on cherché à connaître l'opinion des membres de la Commission canadienne du blé, puisque celle-ci expédie de grandes quantités de grains à partir du port? A-t-on discuté des problèmes posés par la suppression de ce programme?

M. Brennan: Il y a eu des discussions avec eux, mais ils n'ont pas abordé ce problème.

M. Laporte: A quel niveau ces discussions se déroulent-elles? Rencontrez-vous les fonctionnaires du ministère, le ministre lui-même ou à quel niveau...

M. Brennan: Je ne sais pas à quelles discussions le ministre a pu prendre part, mais ceci se fait entre fonctionnaires.

M. Laporte: Quand ces discussions auraient-elles eu lieu?

M. Brennan: A priori, je ne sais pas, mais nous rencontrons assez régulièrement les membres de la Commission canadienne du blé dans le cadre de nos activités normales. Par exemple, notre ministère a toujours cherché à voir quels changements pouvaient être apportés à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest depuis le début de l'année dernière, avant le démarrage du groupe de travail de l'agriculture. Nous avons donc rencontré à plusieurs reprises les fonctionnaires de la Commission du blé à ce sujet. Dans le cadre de ces discussions, ce programme est venu sur le tapis à plusieurs reprises, en même temps que d'autres sujets, mais il est vrai que la question a été posée.

M. Laporte: A-t-elle été posée en passant ou était-ce un point de l'ordre du jour? Que voulez-vous dire au juste?

[*Text*]

• 1650

Mr. Brennan: Normally if one goes to talk to the Wheat Board, as we do from time to time, one touches base on the various issues at play.

Mr. Laporte: Has there been any detailed discussion of the program with the Canadian Wheat Board or any request by the board to discuss the program?

Mr. Brennan: I cannot recall the amount of detail that went into the particular discussions. I know I have had discussions myself that have been amongst a number of other things I talked to the Wheat Board about.

Mr. Laporte: If the Wheat Board did not suggest this concern, did they discuss any concerns about the loss of the program?

Mr. Brennan: Nothing that I sticks in my memory, and certainly not this issue.

Mr. Laporte: You indicated with respect to farm-fed grains and the whole agricultural industry in the Maritimes that you are not having discussions, but that there are discussions going on with the Department of Agriculture and the Province of Nova Scotia. Is that correct?

Mr. Brennan: We understand that to be true, yes.

Mr. Laporte: Are these discussions as a result of the loss of this program or are they just ongoing discussions? What is the nature of those discussions so far as you are aware?

Mr. Brennan: I had a transcript of what Mr. Mazankowski said. My interpretation of it was that the particular discussions he referred to were in the context of the loss of this program. Of course, there are discussions going on with the whole Feed Freight Assistance Program in the context of the larger review, which is also under way. The 44-member task force, is looking at other things too.

Mr. Laporte: I would like a clarification of an answer to one of my colleagues on the other side. You indicated that the reason for the At and East program in the first place was to make the ports of Halifax, Saint John and other ports competitive with American ports and that this is no longer necessary. Is that correct?

Mr. Brennan: Yes, that is right. It really started before the seaway was built, when it was more difficult to get grain out for a longer period of the year. At that time the U.S. railways were offering cheap rates down from points like Buffalo or into Ontario down to U.S. ports. That was the start of the concern. When the seaway was built around 1960, when rates were controlled and U.S. railways were cutting rates, it led to a bit of a rate war in Canada, and this gave rise to this particular situation of frozen rates.

Mr. Laporte: Was there not some concern about making sure that Halifax and Saint John are made competitive with St. Lawrence ports such as Montreal? Was that the reason this program was sent up?

[*Translation*]

M. Brennan: Normalement, en restant comme nous le faisons en contact avec la Commission du blé, on sait où en est la situation dans les différents domaines.

M. Laporte: Avez-vous discuté en détail de ce programme avec la Commission canadienne du blé ou celle-ci vous en a-t-elle fait la demande?

M. Brennan: Je ne sais plus si les discussions ont été détaillées. Je me souviens que j'ai moi-même pris part à des discussions sur ce sujet entre autres choses que j'ai abordées avec les membres de la Commission.

M. Laporte: Si les membres de la Commission n'ont pas soulevé ce problème, ont-ils émis des réserves au sujet de la disparition du programme?

M. Brennan: Rien dont je me souvienne, et certainement pas cette question-là.

M. Laporte: Vous avez dit à propos des grains de provende consommés à la ferme et de l'industrie agricole des Maritimes en général que vous n'aviez pas de discussions, mais que des entretiens étaient en cours avec le ministère de l'Agriculture et la province de Nouvelle-Écosse. Est-ce exact?

M. Brennan: Nous croyons que c'est le cas, oui.

M. Laporte: Ces discussions sont-elles liées à la disparition de ce programme ou s'agit-il d'entretiens réguliers? D'après ce que vous savez, quelle est la nature des ces discussions?

M. Brennan: J'avais la retranscription des propos de M. Mazankowski. Selon mon interprétation, les discussions auxquelles il faisait allusion se rapportaient à la disparition de ce programme. Naturellement, les discussions continuent également dans le contexte de l'examen global de l'ensemble du programme d'aide au transport des céréales fourragères, qui est également en cours. Le groupe de travail de 44 membres examine également d'autres questions.

M. Laporte: Je voudrais une précision sur la réponse qui a été donnée à l'un de mes collègues de l'autre côté. Vous avez dit que le programme au tarif de l'Est avait été institué au départ pour permettre aux ports de Halifax, de Saint-John et à d'autres ports de concurrencer les ports américains et que ceci n'était plus nécessaire. Est-ce exact?

M. Brennan: Oui, c'est vrai. Le programme a été lancé avant la construction de la voie maritime, lorsqu'il était plus difficile de transporter les céréales pendant une plus longue période de l'année. À cette époque, les compagnies ferroviaires américaines proposaient des tarifs très bas à partir de points comme Buffalo ou entre l'Ontario et les ports américains. C'est ce qui a fait naître l'inquiétude. Lorsque la voie maritime a été construite vers 1960, que les tarifs ont été contrôlés et que les compagnies ferroviaires américaines ont coupé les prix, il y a eu une petite guerre des prix au Canada, et c'est ce qui a abouti à ce blocage des prix.

M. Laporte: Ne voulait-on pas également veiller à ce que Halifax et Saint-John puissent concurrencer les ports du St-Laurent comme Montréal? Est-ce pour cette raison que le programme a été mis sur pied?

[*Texte*]

Mr. Brennan: No, that was not the origin of it, Mr. Chairman. I think the origin, as you can see from the way the legislation was drafted in the first place, was really from Montreal down—Canadian ports generally.

Mr. Laporte: It may be a small point in a sense, but it bothers me a bit. In 1966, when this bill was being debated in the House, the minister at that time, Minister Pickersgill, had stated:

> The purpose of this bill is to ensure that we will have rates which will provide some inducement and incentive to shippers to use the facilities of the Atlantic ports.

Mr. Brennan: It is certainly true that the Atlantic ports got Halifax and Saint John West, which were named in the legislation.

Mr. Laporte: He went on to say it was important to maintain Halifax and Saint John competitive with Montreal. The point I am getting at is that the APTC proposal was based on making Halifax and Saint John competitive with Montreal. I put it to you that one of the reasons the bill was put into place in the first place was to make sure that Halifax and Saint John remained competitive with Montreal.

The Atlantic Provinces Transportation Commission proposal was a modified At and East designed to reduce the subsidy substantially, but at the same time make sure that Halifax and Saint John remained competitive with Montreal. As you know, one of the problems we have in this country is distance.

Am I wrong? Am I off the wall with that comment? Does the Department of Transport not see a logic in that argument or agree with that argument—or that concern, as perhaps a better way to put it?

• 1655

Mr. Brennan: The answer to that is probably that the At and East rate applies not just to supplying grain to Saint John and Halifax. Obviously the legislation is intended to help them, but it was also intended to help other Canadian ports, farther west.

Mr. Belsher: About the agriculture sector in the Atlantic area and feed grain, are both Saint John and Halifax used by the agricultural sector, or is one used in preference to the other?

Mr. Dobson: It is my understanding that 95% of the business through the Saint John elevator was At and East export grain. It might have been used for some local storage, domestic storage, but not very much.

For the Halifax elevator, roughly 60% of its business was At and East export grain and flour and the other 40% was domestic. Clearly the closure of the Halifax elevator would have much broader implications for the Atlantic livestock sector, feed grain users, than the closure of the Saint John facility.

The Chairman: I want to thank Mr. Brennan and Mr. Dobson for coming before us today.

[*Traduction*]

M. Brennan: Non, ce n'est pas cela qui a été à l'origine du programme, monsieur le président. À l'origine, comme on le voit d'après la façon dont la loi a été rédigée au départ, il s'agissait principalemenet des ports à partir de Montréal, des ports canadiens en général.

M. Laporte: C'est peut-être un élément sans importance, mais il me gêne un peu. En 1966, lorsque ce projet de loi a été débattu à la Chambre, le ministre de l'époque, M. Pickersgill, avait déclaré:

> L'objectif de ce projet de loi est de nous garantir des tarifs qui pousseront et inciteront les transporteurs à utiliser les installations des ports de l'Atlantique.

M. Brennan: Il est tout à fait vrai que les ports de l'Atlantique comprenaient Halifax et Saint-John ouest, qui étaient nommés dans la loi.

M. Laporte: Il a continué en disant qu'il était important de permettre à Halifax et à Saint-John de rester compétitifs avec Montréal. Je veux dire qu'au départ, la proposition de la CTPA visait à rendre Halifax et Saint-John compétitifs par rapport à Montréal. Je crois qu'au départ, l'une des raisons d'être de ce projet de loi était de permettre à Halifax et à Saint-John de continuer à concurrencer Montréal.

La proposition de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique correspondait à un programme de tarif de l'Est modifié destiné à diminuer considérablement la subvention, mais en même temps à permettre à Halifax et à Saint-John de continuer à concurrencer Montréal. Comme vous le savez, l'un de nos problèmes dans ce pays, c'est la distance.

Ai-je tort? Est-ce que je me trompe en disant cela? N'y a-t-il pas une certaine logique dans cet argument—ou plutôt cette inquiétude, du ministère des Transports?

M. Brennan: La réponse à cela est sans doute que le tarif de l'Est ne s'applique pas uniquement à l'envoi des céréales à Saint-John et à Halifax. La loi cherche bien sûr à les aider mais elle visait également à aider d'autres ports canadiens, plus à l'ouest.

M. Belsher: Pour ce qui est du secteur agricole dans la région de l'Atlantique et des grains de provende, utilise-t-on autant Saint-John que Halifax, ou l'un plutôt que l'autre?

M. Dobson: Je crois que 95 p. 100 de l'activité de l'élévateur de Saint-John correspondait à du grain d'exportation au tarif de l'Est. L'élévateur a peut-être été utilisé pour entreposer certaines denrées locales, mais assez peu.

Quant à l'élévateur de Halifax, il servait à raison d'environ 60 p. 100 aux grains et à la farine d'exportation au prix de l'Est et à raison de 40 p. 100 au commerce intérieur. La fermeture de l'élévateur de Halifax aurait certainement des répercussions beaucoup plus grandes sur le secteur du bétail de l'Atlantique, les utilisateurs de grains de provende, que la fermeture de l'élévateur de Saint-John.

Le président: Je voudrais remercier M. Brennan et M. Dobson d'être venus comparaître aujourd'hui.

[*Text*]

We very much appreciate your input, and the clerk will look forward to receving the answers to the questions which Mr. Stevenson posed to you and to which you have undertaken to provide a response.

On future business of the committee, we had agreed last time there would be meetings on May 17 and the Atlantic Provinces Transportation Commission would be called. I think we further agreed to discuss today what other witnesses might be required by the committee.

We have before us a list, one provided last time by Mrs. Finestone and one put forward by Mr. Laporte. There is also, of course, the list contained in the brief provided by the Atlantic Provinces Transportation Commission, which contains a list of entities most of which I think are duplicated in the other sheet. We have received a fax letter from Elsie Wayne, the Mayor of Saint John, but I notice the City of Saint John is already on Mr. Laporte's list. We have a fax from the Port of Halifax.

With that background, I would appreciate hearing from members on whom they would like to have called. From the perspective of the Chair, obviously we would like to have the bill dealt with and reported back to the House, but we also want to give the matter a thorough airing. So we are in the hands of the committee.

Mrs. Clancy: I would like to speak very strongly, Mr. Chairman, on behalf of the Port of Halifax, the Port of Saint John, and the City of Saint John, and in favour of Dover Mills, which is a very important component in the "viability", if I may borrow that word from our witnesses, of the Port of Halifax, and also the Nova Scotia Federation of Agriculture.

The Chairman: I should point out that the clerk informs me that from speaking with the Atlantic Provinces Transportation Commission she understands the commission is in fact contacting these organizations, which were under its umbrella insofar as the previous brief was concerned. They may or may not notify the clerk and the clerk can of course notify such entities as we decide here today should be contacted and summoned.

• 1700

Mr. Laporte: I do not care how many different groups we have, but I think with respect to my list, perhaps with the exception of the Atlantic Grains Council, I would like to see an invitation at least go to these groups and maybe the Prairie Pools—I am not sure if they would want to come—as well. With the exception of those groups, I think a letter or at least an invitation show go out to them to seek their interest. I know for sure that John Doring from Dover Mills Limited would like to be here.

Mrs. Clancy: Yes, I do too.

Mr. Laporte: I know that the Maritime Farmers Council wants to be here. I know that the City of Saint John or the port authority there is going to want to come, as well as someone from Halifax. However, I believe—

[*Translation*]

Nous vous sommes très reconnaissants de vos commentaires et la greffière attend de recevoir les réponses aux questions que vous a posées M. Stevenson et auxquelles vous vous êtes engagés à fournir une réponse.

Pour ce qui est des activités futures du comité, nous avons décidé la dernière fois que nous nous réunirions le 17 mai et que l'on convoquerait la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Nous avons également décidé de discuter aujourd'hui des autres témoins que le comité pourrait vouloir faire venir.

Nous avons devant nous une liste, une que nous a remise la dernière fois Mme Finestone et une autre présentée par M. Laporte. Il y a également bien sûr la liste contenue dans le mémoire fourni par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui contient un certain nombre de noms dont la plupart se retrouvent sur l'autre feuille. Nous avons reçu une lettre par télécopieur d'Elsie Wayne, maire de Saint-John, mais je vois que la ville de Saint-John est déjà sur la liste de M. Laporte. Nous avons également reçu une télécopie du Port de Halifax.

Ceci étant dit, j'aimerais que les membres nous disent qui ils aimeraient faire venir. Du point de vue du président, il est clair que nous voulons pouvoir examiner le projet de loi et faire rapport à la Chambre mais nous voulons également donner à la question toute l'attention qu'elle mérite. Nous sommes donc à la disposition du comité.

Mme Clancy: Je trouve, monsieur le président, que nous devons absolument entendre les représentants du Port de Halifax, du Port de Saint-John et de la ville de Saint-John, ainsi que de Dover Mills, qui a un rôle très important dans la «viabilité», si je puis emprunter ce mot à nos témoins, du Port de Halifax, ainsi que de la Fédération de l'agriculture de Nouvelle-Ecosse.

Le président: Je dois vous signaler que la greffière me dit que d'après les conversations qu'elle a eues avec la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, celle-ci devrait en fait contacter ces organisations, qu'elle chapeaute en ce qui concerne le mémoire précédent. Il peuvent avertir ou non la greffière, et celle-ci peut naturellement avertir les organismes que nous décidons aujourd'hui de contacter et de convoquer.

M. Laporte: Peu importe le nombre de groupes que nous avons, mais en ce qui concerne ma liste, à l'exception peut-être du *atlantic Grains Council*, j'aimerais que l'on invite au moins ces groupes et peut-être aussi le *Prairie* Pools—mais je ne suis pas sûr que ses représentants accepteront de venir. Ces groupes exceptés, je trouve qu'il faudrait envoyer une lettre ou au moins une invitation à ces organismes pour leur demander leur avis. Je sais de source sûre que John Doring de Dover Mills Limited souhaite comparaître.

Mme Clancy: Oui, moi aussi.

M. Laporte: Je sais que les membres du *Maritime Farmers Council* veulent venir. Je sais que la ville de Saint John ou le port de Saint John voudront comparaître, ainsi qu'un représentant de Halifax. Cependant, je pense...

[*Texte*]

Mrs. Clancy: Well, the Port of Halifax. They are two different entities, okay?

Mr. Laporte: Okay. I think a letter should go out to those groups to see what the response is. As you indicated, Mr. Chairman, because of the APTC being an umbrella group, some may say they will let the APTC speak for them. If that is the case, fine. But I know some of them do not. I know that Dover Mills Limited wants to appear and it might be more logical to put them with the Canadian National Millers Association or something like that. However, I do think the invitation should go out.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I was just wondering, in view of the question this afternoon, if we should be asking the Ontario wheat growers as well. I do not think they appear on anyone's list.

Mr. Ferguson: Yes, they are on both lists. I believe the Ontario Corn Growers' Association should also be asked, Mr. Chairman.

Mrs. Clancy: They are on a list.

Mr. Belsher: My concern is that we are a legislative committee, and if we start inviting far too broad a. . .we will be exceeding the mandate of what we can recommend. We are here to deal with legislation and we should try to get our arms around the various organizations. I can certainly see Dover Mills coming, because they have a very distinct vested interest in seeing that there be an elevator in Halifax. In that the Atlantic Provinces Transportion Commission. . . I guess we do not know, Mr. Chairman, who they are contacting. Are they contacting all of the people on their list?

The Chairman: I think they have indicated to the clerk that they intend to do that. However, I do not think we can rely on a third party to do our work for us. I think we should give some direction to the clerk in terms of contacting those entities we feel should be called or at least should be given the opportunity to be here.

Based on what I am hearing, would it be reasonable or feasible to consider having—if I can put it this way—a Halifax day in the sense that perhaps the port and Dover and any other of the organizations that happen to be centered there can make a presentation, and a Saint John day with the mayor, the port and anyone else? Perhaps there is some interest from the Wheat Producers' Marketing Board, the Ontario Corn Growers' Association. Is it reasonable perhaps to have a third session involving whatever input we could have from those areas? I am just thinking in terms of trying to. . .

Mrs. Clancy: It sounds like a good idea, Mr. Chairman. I understand what Mr. Belsher is getting at too. Having sat on another legislative committee that went on and on and on, as our clerk knows, I understand your fears.

Although the Atlantic Provinces Transportation Commission might certainly speak for some of the other groups listed here, there are others that I think can give a particular perspective. I refer again to Dover Mills, the Port

[*Traduction*]

Mme Clancy: Eh bien, le port de Halifax. Ce sont deux organismes différents, d'accord?

M. Laporte: D'accord. Je crois qu'il faudrait envoyer une lettre à ces groupes pour voir quelle est leur réaction. Comme vous l'avez dit, monsieur le président, la CTPA chapeautant plusieurs groupes, certains préféreront peut-être laisser la CTPA les représenter. Si c'est le cas, très bien. Mais je sais que d'autres ne seront pas de cet avis. Par exemple, les responsables de Dover Mills Limited veulent comparaître, et il est peut-être logique de les grouper avec la *Canadian National Millers Association* ou avec un organisme du même genre. Cependant, je trouve qu'il faut envoyer des invitations.

M. Belsher: Monsieur le président, je me demandais, étant donné les questions posées cet après-midi, si nous devrions également inviter les producteurs de blé de l'Ontario. Ils ne semblent pas être sur les listes.

M. Ferguson: Si, ils sont sur les deux listes. Je crois qu'il faudrait également inviter la *Ontario Corn Growers' Association*, monsieur le président.

Mme Clancy: Ils sont sur la liste.

M. Belsher: Le problème, c'est que nous sommes un comité législatif, et si nous commençons à inviter un trop grand nombre de. . . nous allons dépasser le mandat qui nous a été confié en matière de recommandations. Nous sommes ici pour examiner le projet de loi et nous devrions essayer de prendre ces différentes organisations ensemble. Je suis tout à fait d'accord pour faire venir les représentants de Dover Mills, parce qu'ils sont intéressés au premier chef par la question de l'élévateur de Halifax. Dans la mesure où la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. . . J'imagine que nous ne savons pas qui elle va contacter. Va-t-elle contacter toutes les personnes de sa liste?

Le président: Les membres de la commission auraient dit à la greffière que c'était leur intention. Cependant, nous ne pouvons pas demander à une tierce partie de faire notre travail à notre place. Nous devrions donner des indications à la greffière pour qu'elle prenne contact avec les organismes que nous souhaitons convoquer ou auxquels nous voulons au moins donner la possibilité de venir.

D'après ce que vous venez de dire, serait-il raisonnable ou faisable d'envisager—si je puis dire—une journée de Halifax, en ce sens que le port, Dover et toutes les autres organisations se trouvant là pourraient être entendus ce jour-là, et une journée Saint John avec le maire, le port et peut-être d'autres? La possibilité intéresserait peut-être le *Wheat Producers' Marketing Board*, la *Ontario Corn Growers' Association*. Devrait-on prévoir une troisième séance pour les témoins qui feraient partie de cette catégorie? Je réfléchis pour voir comment. . .

Mme Clancy: L'idée me semble bonne, monsieur le président. Je comprends également ce que veut dire M. Belsher. Comme j'ai fait partie d'un autre comité législatif qui a poursuivi ses travaux pendant très longtemps, comme le sait notre greffière, je comprends vos craintes.

Bien que la Commission du transport des provinces atlantiques puisse représenter certains autres groupes énumérés ici, il y en d'autres qui pourraient donner un point de vue particulier. Je pense encore à Dover Mills, au port de

[*Text*]

of Halifax, the Port of Saint John, because there is an element of competition between the two ports. There always has been. So I think we would have to hear from both of them. I do not think necessarily that the Atlantic Provinces Transportation Commission, although its input is absolutely necessary, can cover quite the same territory as those other groups.

• 1705

Mr. Laporte: I think you have a very good idea, and they should be put together in some sort of subject area or group of some description, as long as each group has a chance for a fair hearing and we do not sort of run them through every 15 minutes or something like that. I think it is a very good idea.

The Chairman: In that regard, if the clerk is able to put it together, if there were three or four entities from each community, it might be possible to sit them all down and sort of have a joint session. They might make a presentation, and then members might want to pose the questions. I wonder if it might work that way. If we devote a couple of sessions in a day to it, we are talking, say, about a 11 a.m. to 1 p.m. and a 3.30 p.m. to 5.30 p.m. type of slot, which would probably give adequate time to air their concerns.

Mrs. Clancy: Is the standard not about an hour usually for each witness?

The Chairman: I think so. I am thinking in terms of trying to accommodate everyone at the same time, to save members time also. Would it be in order to instruct the clerk to see if it is possible to have the witnesses come in the manner suggested? That is, the Halifax input would be on a day and the Saint John input on another day, and perhaps the Ontario input on a third day.

Mr. Stevenson: I think we would certainly support that, Mr. Chairman.

The Chairman: I think the clerk will do the necessary phoning and see what can be lined up.

Mr. Belsher: Should we be trying to slot in a day next week then, rather than waiting until after May 17?

The Chairman: May 17 is a Thursday. I do not think it is possible to do much before that time. We would be looking at Tuesday, May 22, and we have two slots there, 11 a.m. and 3.30 p.m. For example, on Thursday, May 24, again, we have two time slots, 11 a.m. and 3.30 p.m.

Mr. Belsher: What about May 15, a week today?

The Chairman: The problem is, I will not be here. I am not sure if there is provision for a substitute, and I do not know whether the clerk can get people here with that amount of notice or not. I am in the hands of the committee in that regard.

Mr. Laporte: I think that is a little early, Mr. Chairman. I think your idea of going on May 22 would be a good idea, because we can get a full week in. I thought at one time we could have May 22, 23 and 24.

[*Translation*]

Halifax, au port de Saint John, parce qu'il y a une certaine concurrence entre les deux ports. Il y en a toujours eu. Nous devrions donc les entendre tous les deux. Je ne crois pas que la Commission des transports de la province de l'Atantique, quoique son témoignage soit absolument nécessaire, puisse aborder exactement les mêmes domaines que ces autres groupes.

M. Laporte: Je crois vous avez une excellente idée et qu'il faudrait les regrouper soit par thème, soit par type de groupes, à condition que chacun ait vraiment la possibilité de se faire entendre et que l'on ne doive pas les faire se succéder à raison de 15 minutes chacun ou quelque chose comme cela. Je crois que c'est une très bonne idée.

Le président: À cet égard, si la greffière y parvient, il serait possible, s'il y avait trois ou quatre organismes pour chaque localité, de les rassembler et d'organiser une séance mixte en quelque sorte. Chacun présenterait son exposé, et les membres pourraient ensuite poser leurs questions. Peut-être pourrions-nous procéder ainsi. Si nous consacrons deux séances par jour pour le faire, par exemple de 11 heures à 13 heures et de 15h30 à 17h30, ils auraient sans doute assez de temps pour nous exposer leurs préoccupations.

Mme Clancy: Ne consacre-t-on pas normalement environ une heure à chaque témoin?

Le président: Je crois, oui. J'essaie de voir si l'on pourrait entendre tout le monde en même temps, ce qui ferait également gagner du temps aux membres. Pouvons-nous demander à la greffière de voir s'il serait possible de faire venir les témoins de cette façon-là? C'est-à-dire que nous entendrions les témoignages de Halifax un jour, puis ceux de Saint-John un autre jour, et peut-être les groupes de l'Ontario un troisième jour.

M. Stevenson: Je serais tout à fait favorable à cela, monsieur le président.

Le président: La greffière va faire les appels téléphoniques nécessaires et voir à quoi on peut aboutir.

M. Belsher: Devrions-nous essayer de prévoir une journée la semaine prochaine, plutôt que d'attendre jusque après le 17 mai?

Le président: Le 17 mai est un jeudi. Je ne crois pas que l'on puisse faire grand-chose avant. Nous envisagerions donc le mardi 22 mai, et là, nous aurions deux séances, 11 heures et 15h30. Ensuite, le jeudi 24 mai, nous pourrions avoir également deux séances par exemple, 11 heures et 15h30.

M. Belsher: Et le 15 mai, dans une semaine?

Le président: Le problème est que je ne serai pas là. Je ne sais pas si l'on a prévu un suppléant et je ne sais pas non plus si la greffière réussirait à faire venir les témoins avec aussi peu de préavis. Je suis à la disposition du comité.

M. Laporte: Je crois que c'est un peu trop rapide, monsieur le président. Votre idée du 22 mai me semble bonne, parce que nous pourrions avoir toute une semaine. J'ai pensé à un moment qu'il serait possible d'avoir les 22, 23 et 24 mai.

[*Texte*]

The Chairman: We have May 23 at 3.30 p.m. also. Perhaps it might be possible to get the Ontario ones on that day, and on the days when we have two sessions we might be able to accommodate the Maritime witnesses, again subject to their availability.

Mr. Monteith: What time on Thursday?

The Chairman: Thursday, May 24 is 11 a.m. and 3.30 p.m.

Mr. Monteith: You were talking about Thursday, May 17.

The Chairman: On Thursday, May 17, we have 11 a.m. and 3.30 p.m., but that is the Atlantic Provinces Transportation Commission. It may be that some of these organizations we have spoken about will feel satisfied to have the APTC speak. We have been given an indication that this might be the case. Perhaps with that direction, we could leave it to the clerk. The clerk is asking if we can go through one more time who should abe asked, for example, in terms of Halifax. I heard Dover Mills, the port...

Mrs. Clancy: I would like to reserve the right to check. I have not had a specific request from the City of Halifax—the city council, the mayor or any of the aldermen—but I would like to check that, if I might. On the other hand, I have had requests from Dover Mills, APTC and the Nova Scotia Federation of Agriculture. Those are three I am aware of.

• 1710

The Chairman: In regard to Saint John, we have the request from the city, and I am assuming that the port would have to have an interest.

Mrs. Clancy: The port is on the list, somewhere. I know they would have an interest. It would be contrary to mine, but they still have one.

Mr. Stevenson: If we are going to have a single session on a Thursday, it would be nice to haye that session in the morning as opposed to 3.30 p.m. to 5.30 p.m.

The Chairman: With regard to Thursday, May 17, I think initially we had talked in terms of two sessions. There has been some discussion as to whether the APTC might come in conjunction with other possible witnesses. Since it appears we are going to have APTC alone, perhaps that 11 a.m. slot would suffice. I think I see agreement on that.

Mr. Laporte: The 11 a.m. slot is for how long? Will it be 11 a.m. to 1 p.m.?

The Chairman: Yes.

Mr. Belsher: Can we move the rest of Halifax up into that same day? We are really dragging here.

The Chairman: Are you under a deadline, Mr. Belsher?

Mr. Belsher: No, I just know that summer is coming.

The Chairman: The 3.30 p.m. to 5.30 p.m. or 6 p.m. time slot is there on Thursday.

Mrs. Clancy: The problem, which I think has been articulated by two of our colleagues, is that a number of us catch flights on Thursday afternoon.

[*Traduction*]

Le président: Il y a aussi le 23 mai à 15h30. Il serait peut-être possible de faire venir ce jour-là les témoins de l'Ontario, et les jours où nous avons deux séances, nous pourrions accueillir les témoins des Maritimes, s'ils sont disponibles, naturellement.

M. Monteith: À quelle heure jeudi?

Le président: Le jeudi 24 mai à 11 heures et 15h30.

M. Monteith: Vous parliez du jeudi 17 mai.

Le président: Le jeudi 17 mai, nous avons 11 heures et 15h30, mais c'est la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Il se peut que certaines organisations dont nous avons parlé se contentent d'être représentées par la CTPA. On nous a dit que ce serait peut-être le cas. Cela dit, nous pourrions laisser ce soin à la greffière. Elle aimerait savoir si nous pourrions reprendre encore une fois la liste des groupes à contacter, par exemple, pour Halifax. J'ai entendu Dover Mills, le port...

Mme Clancy: Je voudrais me réserver le droit de vérifier. Je n'ai pas eu de demandes à proprement parler de la ville de Halifax—le conseil municipal, le maire ou l'un des échevins—mais j'aimerais pouvoir vérifier cela. D'autre part, j'ai reçu des demandes de la Dover Mills, de la CTPA et de la *Nova Scotia Federation of Agriculture*. Ce sont les trois organismes dont je suis sûre.

Le président: Pour Saint John, nous avons reçu une demande de la ville, et je suppose que le port serait également intéressé.

Mme Clancy: Le port est quelque part sur la liste. Je sais que les représentants du port veulent défendre leurs intérêts. Ce ne sont pas les mêmes que les miens, mais ils en ont.

M. Stevenson: Si nous devons avoir une seule séance le jeudi, il serait bon qu'elle ait lieu le matin plutôt que de 15h30 à 17h30.

Le président: Pour le jeudi 17 mai, nous avions prévu au départ deux séances. On a discuté pour savoir si la CTPA viendrait en même temps que d'autres témoins possibles. Puisqu'il semble que nous allons entendre la CTPA seule, la séance de 11 heures du matin suffirait peut-être. Je vois que vous êtes d'accord sur ce point.

M. Laporte: Combien de temps dure la séance de 11 heures? De 11 heures à 13 heures?

Le président: Oui.

M. Belsher: Pouvons-nous entendre les autres groupes de Halifax le même jour? Il me semble que nous traînons.

Le président: Avez-vous un délai à respecter, monsieur Belsher?

M. Belsher: Non, je sais simplement que l'été arrive.

Le président: Le jeudi, il y a la séance de 15h30 à 17h30 et celle de 18 heures.

Mme Clancy: Le problème qui a été, je crois, mentionné par deux de nos collègues, c'est que nous sommes plusieurs à avoir des avions à prendre le jeudi après-midi.

[*Text*]

Mr. Stevenson: If we are going to schedule two slots on a Thursday, that is fine and dandy. If we are only going to schedule one on a Thursday, let us try to make it the earlier one as opposed to the later one. But I certainly do not object to scheduling two slots on a Thursday.

The Chairman: The clerk tells me that right now there is pressure in terms of meeting rooms. It seems to me that perhaps the appropriate thing to do is to have the APTC, if possible, for the 11 a.m. slot on Thursday, May 17.

Then can we leave it to the clerk to try to arrange the meetings that we have discussed here for Tuesday, Wednesday, and Thursday, the 22nd, 23rd and 24th of May? At one of those meetings we can have a further discussion in terms of tying together the loose ends and an appearance by the minister. Is there agreement?

Some hon. members: Agreed.

Mrs. Clancy: Mr. Chairman, at the moment the abortion debate is scheduled for the 22nd, 23rd and 24th. Some of us may have to skate between two places.

The Chairman: I suspect that we all will from time to time, but that is the nature of the place.

Mrs. Clancy: I have to keep an eye on you guys almost all the time on these matters.

The Chairman: Oh, you need not worry, I am sure things will transpire—

Mrs. Clancy: It is Mr. Belsher I am more worried about.

The Chairman: The clerk is still concerned, as clerks are, about detail. Insofar as Saint John is concerned, she has the City of Saint John and the port. There is a grain elevator company, I do not know if—

Mr. Laporte: There is a grain elevator company. The grain elevator company, which is run by Cargill I understand, may or may not have any interest in coming here to keep that elevator open. There is also the union, the ILA, which has lost all its workers, and they might have a little more interest.

The Chairman: I think we will leave it to the clerk then to decide. The third one we are talking about is Ontario, and there I think we talking in terms of the Ontario Wheat Producers' Marketing Board and the Ontario Corn Growers' Association. Are there any others?

• 1715

Mr. Belsher: Have the corn growers asked, or are we just putting out suggestions about who might be interested?

Mr. Ferguson: I think that is just a suggestion, with the corn growers.

Mr. Belsher: The wheat producers I am sure would be.

The Chairman: Can we strike the corn producers off then, in terms of advising the clerk?

[*Translation*]

M. Stevenson: Si nous devons prévoir deux séances un jeudi, c'est très bien. Si nous n'en prévoyons qu'une le jeudi, essayons de prendre celle du matin plutôt que celle de l'après-midi. Mais je n'ai pas d'objection à avoir deux séances un jeudi.

Le président: La greffière me dit que pour l'instant, il est difficile d'obtenir des salles de réunion. Il serait peut-être préférable de faire venir la CTPA, si possible, à 11 heures le jeudi 17 mai.

Ensuite, nous pouvons laisser le soin à la greffière d'organiser les réunions dont nous avons parlé pour le mardi 22, le mercredi 23 et le jeudi 24 mai? À l'une de ces réunions, nous pourrons reprendre la discussion pour voir comment regrouper tout cela et à quel moment faire venir le ministre. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Mme Clancy: Monsieur le président, pour le moment, le débat sur l'avortement est prévu pour les 22, 23 et 24. Certains d'entre nous devront peut-être se trouver à deux endroits à la fois.

Le président: Je crois que ce sera notre cas à tous à certains moments, mais c'est dans la nature de nos activités.

Mme Clancy: Je dois presque toujours garder l'oeil sur vous, messieurs, sur ces questions.

Le président: Oh! vous n'avez pas à vous inquiéter, je suis sûr que certaines choses se sauront...

Mme Clancy: C'est M. Belsher qui m'inquiète le plus.

Le président: La greffière s'inquiète toujours, comme tous les greffiers au sujet des détails. Pour ce qui est de Saint John, elle a la ville de Saint John et le port. Il y a une compagnie d'élévateur à grains, je ne sais pas si...

M. Laporte: Il y a une compagnie d'élévateur à grains. Je crois qu'elle est dirigée par Cargill, et il se peut qu'elle désire comparaître pour essayer de conserver cet élévateur ouvert. Peut-être que non. Il y a également le syndicat, le ILA, qui a perdu tous ses travailleurs, et que la question intéresse peut-être un peu plus.

Le président: Nous laisserons donc à la greffière le soin de décider. Le troisième groupe serait celui de l'Ontario, et là il s'agirait du *Ontario Wheat Producers' Marketing Board et de la Ontario Corn Growers' Association*. Y en a-t-il d'autres?

M. Belsher: Est-ce que les producteurs de maïs ont demandé à venir, ou essayons-nous seulement de deviner qui est susceptible d'être intéressé?

M. Ferguson: C'est simplement une suggestion, en ce qui concerne les producteurs de maïs.

M. Belsher: Je suis sûr que les producteurs de blé seraient intéressés.

Le président: Pouvons-nous donc éliminer les producteurs de maïs, pour ce qui est des noms que nous donnons à la greffière?

[*Texte*]

About Ontario, is it sufficient to ask the Ontario Wheat Producers' Marketing Board people and delete the corn producers?

Mr. Ferguson: I would like to have the corn producers contacted to see if they are interested, because I would hate to see anybody left out. A lot of corn moves out of Ontario into Atlantic Canada, or at least it did in the past. I think it would be wrong not to include them. But whether they will accept or not, because of the busy time of year, is something else again.

Mr. Stevenson: When you contact the corn people, you want to make sure you make it known that this relates to the At and East. I cannot imagine very much corn was moved out under the At and East program.

Mr. Belsher: We do not export corn.

Mr. Ferguson: We have sent some offshore at different times. But mainly it is feed freight assistance, and it does not necessarily apply to the Railway Act.

Mrs. Clancy: There is another impact. I will wait. If they come, you will find out what it is.

Mr. Belsher: One of the propositions was that the American countervail. . .these people did not ask for it when the corn producers asked for the help at the time.

Mrs. Clancy: I understand that is subject to change, though.

The Chairman: The following week, May 29, 30, 31, I am going to suggest the clerk try to find a time for the Minister of Transport to appear. I hope we will be able to get into clause-by-clause consideration after that time.

Mr. Laporte: I would like to make a slightly different suggestion as I look at the list here. I wonder if would be more appropriate to put the Cities of Halifax and Saint John together, in the sense of having Dover Mills, the port authorities, and so on, and then having a separate day for groups such as the Maritime Farmers Council, who want to appear, the Department of Agriculture of Nova Scotia, the pork producers, the Nova Scotia Federation of Agriculture, because there are two elements to this bill. One is the actual effect on the ports themselves, with the actual movement of flour and grain, which is the loss of jobs in Saint John and Halifax. The other is the impact it may have on agriculture itself. In some ways there are two different areas, so it might be more appropriate to put Saint John and Halifax on one day and then have a separate day for the maritime council and agricultural groups. That might be a more appropriate way, because you are talking about one subject-matter.

The Chairman: I think I heard Ms Clancy speak about competitive aspects between the ports and the cities. I do not know whether they—

Mr. Laporte: Do you think there is a problem with that?

Mrs. Clancy: I am just not sure if any committee can take Ron Ellis and Elsie Wayne in one day. It would be too much excitement.

[*Traduction*]

En ce qui concerne l'Ontario, peut-on se limiter au *Ontario Wheat Producers' Marketing Board* et supprimer les producteurs de maïs?

M. Ferguson: J'aimerais que l'on prenne contact avec les producteurs de maïs pour voir s'ils sont intéressés, car je ne voudrais exclure personne. De grandes quantités de maïs de l'Ontario vont dans la région atlantique, ou tout au moins c'était le cas auparavant. Je crois que ce serait une erreur de ne pas inclure ces producteurs. Mais il faut voir s'ils sont disposés à accepter ou pas, étant donné que c'est une période très occupée.

M. Stevenson: Quand vous contacterez les producteurs de maïs, veuillez leur signaler qu'il s'agit du programme de subvention au tarif de l'Est. Je ne crois pas que beaucoup de maïs ait été expédié dans le cadre de ce programme.

M. Belsher: Nous n'exportons pas de maïs.

M. Ferguson: Nous en avons envoyé à l'étranger à différentes périodes. Mais il s'agit surtout de l'aide au transport des céréales fourragères, et cela ne s'applique pas nécessairement à la Loi sur les chemins de fer.

Mme Clancy: L'impact est différent. J'attendrai. S'ils viennent, vous verrez bien.

M. Belsher: Certains estiment que les droits compensateurs américains. . .ces personnes ne les ont pas demandés lorsque les producteurs de maïs ont demandé de l'aide à l'époque.

Mme Clancy: Mais je crois que ceci va peut-être changer.

Le président: La semaine suivante, les 29, 30, 31 mai, je vais demander à la greffière d'essayer de trouver un moment approprié pour faire venir le ministre des transports. J'espère que nous pourrons ensuite entamer l'étude article par article.

M. Laporte: Je regarde cette liste et je voudrais faire une proposition un peu différente. Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux faire venir ensemble les villes de Halifax et de Saint John, et avoir Dover Mills, les administrations portuaires, etc, et ensuite prévoir une journée séparée pour des groupes comme le *Maritime Farmers Council*, qui veut comparaître, le ministère de l'Agriculture de Nouvelle-Écosse, les producteurs de ports, la *Nova Scotia Federation* of Agriculture, parce qu'il y a deux parties à ce projet de loi. D'une part, les effets réels sur les ports eux-mêmes, avec le transport de la farine et des grains, qui signifient la perte d'emplois à Saint-John et à Halifax. D'autre part, il faut étudier l'impact que ceci peut avoir sur l'agriculture elle-même. D'une certaine façon, ce sont deux questions différentes, et il serait peut-être préférable de faire venir Saint John et Halifax une journée et de prévoir ensuite une autre journée pour le conseil maritime et les groupes d'agriculteurs. Ce serait peut-être mieux, car on resterait sur le même sujet.

Le président: Je crois que j'ai entendu Mme Clancy parler de la concurrence entre les ports et les villes. Je ne sais pas s'ils. . .

M. Laporte: Pensez-vous que ceci poserait un problème?

Mme Clancy: Je ne suis pas sûre qu'un comité puisse accueillir Ron Ellis et Elsie Wayne le même jour. Ce serait trop.

[*Text*]

No, I do not think it is a real problem, because in this particular case, although there certainly has always been competition between the two ports, they are two ports with a single voice, if you will, because cancellation of At and East is extremely deleterious to both. I would not see a problem. I think whatever way you do it, as long as they are here.

Mr. Laporte: I think it is a little more logical.

Mr. Stevenson: We have a plan we agreed on.

The Chairman: There are some additional groups, of course, that are on these lists, the Nova Scotia Federation of Agriculture for example, Maritime Farmers Council. Perhaps we should be instructing the clerk to consider lumping the agricultural aspects into a session and disposing of those witnesses in that way.

• 1720

The clerk has a lot of work to do, and it may be that some will not wish to appear and others will be satisfied to have the transportation commission from the Atlantic provinces, and so on. The clerk has sufficient direction, so I suggest we leave the scheduling in her hands.

I will now adjourn this meeting, pointing out that we will reconvene on May 17 at 11 a.m., with the Atlantic Provinces Transportation Commission.

[*Translation*]

Non, je ne crois pas que ceci pose de problème, parce que dans ce cas-ci, bien que ces deux ports aient toujours été en concurrence, ce sont deux ports qui parlent d'une seule voix, en quelque sorte, parce que la suppression du programme de subvention au tarif de l'Est leur nuit terriblement à tous les deux. Je ne crois qu'il y ait de problème. Peu importe la façon dont on procède, du moment où ils viennent.

M. Laporte: Je crois que c'est un peu plus logique.

M. Stevenson: Nous nous sommes entendus sur un plan.

Le président: Il y a, bien sûr, d'autres groupes sur ces listes, la*Nova Scotia Federation of Agriculture*, par exemple, le *Maritime Farmers Council*. Nous devrions peut-être demander à la greffière d'envisager de regrouper les intérêts agricoles en une séance pour que nous entendions ces témoins de cette façon-là.

La greffière a beaucoup à faire, et il se peut que certains groupes ne souhaitent pas comparaître et que d'autres se contentent de se faire représenter par la Commission des transports des provinces atlantiques, etc. La greffière a suffisamment d'indications, et nous devrions lui laisser le soin d'organiser le programme.

Je vais maintenant lever la séance, en vous signalant que nous nous réunissons à nouveau le 17 mai à 11 heures, pour entendre la Commission des transports des provinces atlantiques.

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 17 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer
(subventions pour le grain et la farine)

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

TÉMOINS:

WITNESSES

From the Department of Transport:

Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

John Dobson, Grain Transportation and Handling, Manager Branch Line Rehabilitation Program.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Martin Brennan, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination;

John Dobson, Transport et manutention des céréales, gestionnaire du Programme de remise en état des embranchements.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, May 17, 1990

Chairman: Geoff Wilson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le jeudi 17 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-26

An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament, 1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature, 1989-1990

35041—1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

Chairman: Geoff Wilson

Members

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Rod Laporte
Ken Monteith
Ross Stevenson
Brian White—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Thursday, May 17, 1990:

Harry Brightwell replaced David Bjornson.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

Président: Geoff Wilson

Membres

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Rod Laporte
Ken Monteith
Ross Stevenson
Brian White—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le jeudi 17 mai 1990:

Harry Brightwell remplace David Bjornson.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 17, 1990
(3)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) at 11:10 o'clock a.m. this day, in Room 308 West Block, the Chairman, Geoff Wilson, president.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Harry Brightwell, Rod Laporte, Ken Monteith and Brian White.

Other Members present: Howard Crosby, Ron MacDonald and Joe McGuire.

Witnesses: From the Atlantic Provinces Transportation Commission: Ramsay M. S. Armitage, General Manager; Peter Vuillemot, Assistant General Manager. *From the Atlantic Farmers Council*: Keith Russell, Executive Director. *From Dover Mills Limited*: John Doering, Vice President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 30, 1990 relating to Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies). (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, May 3, 1990, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Ramsay M. S. Armitage from the Atlantic Provinces Transportation Commission made a statement.

Keith Russell from the Atlantic Farmers Council made a statement.

John Doering from Dover Mills Limited made a statement.

It was agreed,—That the following documents be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the Atlantic Provinces Transportation Commission. (*See Appendix "C-26/1"*)

2. Brief submitted by Dover Mills Limited. (*See Appendix "C-26/2"*)

The witnesses answered questions.

It was agreed,—That a tentative schedule be set up on TUESDAY, May 29, 1990 with the following in attendance:

1. Canadian Wheat Board, Winnipeg, Manitoba.

2. City of Dartmouth, Nova Scotia.

At 1:06 o'clock p.m., the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m. Tuesday, May 22, 1990.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 MAI 1990
(3)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), se réunit aujourd'hui à 11 h 10, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Geoff Wilson (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Harry Brightwell, Rod Laporte, Ken Monteith et Brian White.

Autres députés présents: Howard Crosby, Ron MacDonald et Joe McGuire.

Témoins: *De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique*: Ramsay M. S. Armitage, directeur général; Peter Vuillemot, directeur général adjoint. *Du Conseil des agriculteurs des provinces atlantiques*: Keith Russell, directeur exécutif. *De Dover Mills Limited*: John Doering, vice-président.

Le Comité reprend les travaux prévus à son ordre de renvoi du lundi 30 avril 1990, soit l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine) (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 3 mai 1990, fascicule nº 1*).

Le président met en délibération l'article 1.

Ramsay M. S. Armitage, de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, fait un exposé.

Keith Russell, du Conseil des agriculteurs des provinces de l'Atlantique, fait un exposé.

John Doering, de Dover Mills Limited, fait un exposé.

Il est convenu,—Que ces deux documents soient imprimés en annexe aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui:

1. Le mémoire de la Commission des transports des provinces atlantiques (*voir Appendice «C-26/1»*);

2. Le mémoire de Dover Mills Limited (*voir Appendice «C-26/2»*).

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le programme provisoire du mardi 29 mai inclut:

1. La Commission canadienne du blé, Winnipeg, Manitoba.

2. La ville de Dartmouth, Nouvelle-Écosse.

À 13 h 06, le Comité s'ajourne au mardi 22 mai, à 11 heures.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, May 17, 1990

• 1109

The Chairman: I call the meeting to order. We now have a quorum.

We are resuming consideration of Bill C-26, An Act to amend the Railway Act, clause 1.

I would like to take this opporunity to welcome the delegation from the Atlantic Provinces Transportation Commission. We have with us the General Manager, Mr. Ramsay Armitage; the Assistant General Manager, Mr. Peter Vuillemot; and Mr. Keith Russell, representing the Atlantic Farmers Council; and John Doering, Vice-President of Dover Mills Limited.

Members will have written submissions from the Atlantic Provinces Transportation Commission and also from Dover Mills. I suggest that we begin with Mr. Armitage and ask that he perhaps summarize the position of the Atlantic Provinces Transportation Commission and then we can hear from Mr. Russell in regard to the Atlantic Farmers Council and perhaps from Mr. Doering in regard to Dover Mills. At the conclusion of those opening statements, members will have an opportunity to direct questions to the various witnesses.

Mr. Ramsay Armitage (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): Thank you very much, Mr. Chairman, and good morning, gentlemen of the committee. The procedure you have outlined is exactly what we had hoped for, so no quarrel so far.

We are very pleased to be here this morning. We appreciate the opportunity to present our views on what we consider to be a very important and serious matter in relation to Bill C-26 which, as you know, officially terminates the legislation authorizing the At and East export grain and flour subsidy.

To highlight some background, Mr. Chairman—and I am going to be very brief in doing this because already a great deal of information has been placed on the record through the speeches and debate that has taken place on the bill, particularly during second reading, and also earlier consideration of the matter by your own committee—I would like to first direct your attention to the submission dated September of 1989 which the APTC submitted to the Hon. Charles Mayer. That should be before you, gentlemen. I am not going to spend a great deal of time on it, but I want to direct your attention to it because it contains a good deal of the specifics leading up to the current situation.

There is one part of it that I would direct your attention to, on pages 6 and 7. There is a list of organizations located in the Atlantic provinces that share the concern about the cancellation of the At and East program. Many of those will be appearing before your committee themselves, I understand. That is fine. On the other hand, it should be placed on the record that all of these organizations have been represented at earlier meetings and all of them have gone on

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 17 mai 1990

Le président: Puisque nous avons maintenant quorum, j'ouvre la séance.

Nous poursuivons aujourd'hui l'examen du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. Nous en sommes à l'article 1.

Je tiens à souhaiter la bienvenue aux représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Nous accueillons son directeur général, M. Ramsay Armitage, et son directeur général adjoint, M. Peter Vuillemot. Nous recevons également M. Keith Russell du *Atlantic Farmers Council* et M. John Doering, vice-président de *Dovers Mills Limited*.

Un exemplaire des mémoires de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et de *Dover Mills* vous ont déjà été remis. Je propose que M. Armitage nous résume d'abord la position de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, après quoi M. Russell nous exposera les préoccupations du *Atlantic Farmers Council*. Peut-être M. Doering pourra-t-il ensuite nous exposer le point de vue de *Dover Mills*. Après les déclarations liminaires, j'ouvrirai la période des questions.

M. Ramsay Armitage (directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Je vous remercie, monsieur le président, et bonjour, mesdames et messieurs. Comme nous comptions procéder comme vous le proposez, voilà au moins un terrain d'entente.

Nous sommes très heureux de comparaître ce matin devant le comité. Nous le remercions de l'occasion qui nous est donnée de lui présenter nos vues sur un projet de loi très important comportant de très graves conséquences, car le projet de loi C-26, comme vous le savez, met officiellement fin au programme de subvention au transport de la farine et du grain d'exportation vers l'Est.

Je vous donnerai un bref aperçu de la situation, monsieur le président, car je sais qu'il en a été longuement question à la Chambre au moment de la deuxième lecture du projet de loi et que les témoins qui ont déjà comparu devant le comité vous ont déjà également fourni beaucoup de renseignements à ce sujet. J'attire d'abord votre attention sur le mémoire daté de septembre 1989 que notre commission a présenté à l'honorable Charles Mayer. Vous devriez en avoir un exemplaire. Je n'ai pas l'intention de m'étendre trop longuement sur ce mémoire, mais je tiens cependant à dire qu'il expose en détail les événements qui ont abouti à la situation actuelle.

À la page 6 de ce mémoire, vous trouverez la liste des organismes des provinces de l'Atlantique qui s'inquiètent de la suppression du programme «À l'Est de». Si je ne m'abuse, un bon nombre d'entre eux doivent également comparaître devant le comité, ce qui est très bien. Par ailleurs, je tiens à faire remarquer que leur position a déjà été présentée au cours de réunions précédentes et qu'ils ont tous fait part publiquement de leurs préoccupations au sujet de la

[*Texte*]

record clearly about their concern over the matter and have asked the Atlantic Provinces Transportation Commission to spearhead the representations and try to achieve certain offsets in order to minimize the impact of the loss of the program.

I direct your attention to the fact that there are 19 trade organizations and companies identified in that submission. To some extent we are speaking for all of them. Many of them, as I say, will be appearing individually as well.

I also direct your attention to the fact that I am a director of the Canadian Feed Industry Association, Atlantic Division, also chairman of their Transportation Committee, and have been delegated to speak on their behalf as well. I like to think, then, that we have a fairly large representation on behalf of the Atlantic region in relation to the matter that is before you this morning.

As far as the Atlantic Provinces Transportation Commission is concerned, I ask you to realize that we are an advisory organization representing the broad sphere of interest of the Atlantic provinces' shippers and receivers in matters of transportation.

• 1115

Going back to 1985, the APTC has been on record as calling for changes in the At and East. Our organization took some initiative, recognizing that the program—as it existed both then and since then—has not been that effective in terms of the dollars spent for the objectives met. Some studies had identified this. So our role really goes back to 1985.

We took the initiative to urge certain changes in the program. We knew that if something was not done to address the problems related to the program, in the final analysis we would stand to lose the program anyway. We took the bull by the horns, so to speak, and asked for changes in the program at that time.

We had three objectives in mind—to maintain the grain elevators as viable units at Halifax and Saint John; to maintain the commercial viability of the flour mill at Halifax; and to maintain a consistent flow of grain and flour by rail through the ports of Halifax and Saint John.

In specific terms, we placed a proposal before the Minister of Transport of the day. It called for modifications to the application of the At and East that we felt would have achieved those objectives, while at the same time representing a very substantial savings to the federal Treasury.

At the time, At and East was running about $40 million to $45 million a year. We had projected that at least half of those expenditures could be saved while still meeting the objectives I have just identified.

Mr. McGuire (Egmont): Excuse me, Mr. Chairman. What year was that?

Mr. Armitage: That was 1985. There were actually two submissions. One was in March 1985. In that March submission we attempted to identify the major importance of the program for economic benefits to the region. We followed with a further submission in August 1985. This proposed changes to achieve these very objectives so that we would not lose the economic benefits the program was generating.

[*Traduction*]

suppression de ce programme. Ces organismes ont demandé à la Commission des transports des provinces de l'Atlantique de se faire leur porte-parole et l'ont pressé de réclamer certaines mesures compensatoires pour réduire les conséquences de l'abolition du programme.

J'attire donc votre attention sur le fait que notre mémoire énumère 19 organismes professionnels ainsi que sociétés qui appuient notre position. Nous nous faisons, dans une certaine mesures, leur porte-parole bien qu'un certain nombre d'entre eux doivent comparaître également devant le comité.

Je me fais aussi le porte-parole aujourd'hui de l'Association canadienne des industries de l'alimentation animale, division de l'Atlantique, dont je suis le directeur et aussi le président de son comité des transports. Nous représentons donc ce matin un nombre assez important d'organismes de l'Atlantique qui seront touchés par le projet de loi C-26.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique est un organisme consultatif qui représente les intérêts généraux en matière de transport des expéditeurs et des consignataires de l'Atlantique.

Dès 1985, la CTPA réclamait publiquement des modifications au programme «à l'est de», consciente du fait qu'il n'était pas très rentable compte tenu des résultats obtenus. Certaines études l'ont confirmé.

Nous avons donc pris l'initiative dès 1985 de réclamer certains changements au programme, car nous savions que s'ils n'était modifié, il finirait par être aboli. Nous avons donc, pour ainsi dire, pris le taureau par les cornes et avons pris les devants en réclamant certains changements.

Notre objectif était triple: assurer la viabilité des silos de Halifax et de Saint John ainsi que de la meunerie de Halifax et assurer l'acheminement par rail vers les ports de Halifax et de Saint John d'un volume suffisant de grains et de farine.

Nous avons proposé au ministre des Transports de l'époque certaines modifications au programme «à l'est de» non seulement dans le but d'atteindre ces objectifs, mais aussi de faire économiser des sommes considérables au Trésor fédéral.

À cette époque, le programme coûtait entre 40 et 45 millions de dollars par an. L'adoption des mesures que nous préconisions aurait permis, à notre avis, d'économiser la moitié de ces sommes tout en permettant d'atteindre les objectifs que je viens de vous énumérer.

M. McGuire (Egmont): Je m'excuse, monsieur le président. De quelle année parle-t-on?

M. Armitage: De 1985. Nous avons présenté deux mémoires, l'un en mars 1985 dans lequel nous exposions les principaux avantages économiques du programme pour la région, et l'autre en août 1985, lequel exposait en détail les mesures qui permettraient d'assurer le maintien de ces avantages.

[*Text*]

I am just going to jump ahead at this point, Mr. Chairman. I recognize that so much has already been placed on the record; we certainly do not want to duplicate it. I would point out that when the budget speech was made in the spring of 1989, the response that came from Atlantic Provinces was, I personally think, a very responsible one.

I am pleased with the fact that we responded in—what I think was—a constructive way. We sought to obtain a number of offsets to address the worst of the economic impact that would ensue from the outright cancellation of the program. Without getting into detail about those offsets, perhaps it is enough to mention at this stage that none of them, none of them, even to this point in time, proved to represent a meaningful way to address the economic harm created by the outright loss of the program.

At this point, perhaps I could just quickly highlight some of the economic factors that will stem from the program's loss. To do that, I should mention that approximately 90%—very close to all of the tonnage that moved under the At and East program, for instance, in the year 1988—moved through the Atlantic ports of Halifax and Saint John. That makes it perfectly obvious that the Atlantic ports were receiving most of the benefit from the program.

Export grain moving under the program represented roughly 100% of all the activity at the Saint John, New Brunswick, elevator. Approximately 60% to 65% of the volume of traffic moving through Halifax was made up of At and East.

• 1120

Relating to those figures, the economic consequences are such that the Halifax elevator has imposed a surcharge for grain moving through the elevator for both domestic feed use and milling use, not for export, to try to offset some of the revenue that was otherwise generated by the At and East tonnage that has been lost.

There is an economic impact right there: higher charges in terms of using the elevator. But the worst of it is that, according to our economic evaluation, approximately $14.4 million in economic activity has already been lost to the Atlantic region. We can add to that, unfortunately, by pointing out that should the Halifax elevator be unable to continue, this will be increased by some additional $13.2 million of lost economic activity.

The Halifax elevator in particular, in relation to the agricultural interests of the Atlantic region, plays a vital role in the storage and handling of domestic feed grains. In addition, it is also very important to the milling industry in the sense that it provides a source of storing milling wheat. Mr. Doering will be making a presentation shortly and will perhaps expand on that just slightly.

I really wanted to just touch a little further on the fact that the employment losses are not insignificant at all. In Saint John, for instance, 11 full-time and 40 seasonal jobs have already been lost due to the closure of the elevator. There are an additional 40 person-years of stevedoring, port and railway employment that has been lost due to the termination of grain shipments through that port. Those are employment losses that have already occurred at the Port of Saint John.

[*Translation*]

Comme je ne voudrais pas répéter ce que vous avez déjà entendu, monsieur le président, je vais maintenant faire un bond dans le temps. J'estime personnellement que les provinces de l'Atlantique ont réagi de façon très sensée au budget déposé au printemps 1989.

Je suis heureux de pouvoir dire que nous y avons réagi de façon constructive. Nous avons essayé d'obtenir un certain nombre de mesures compensatoires qui permettraient de contrer les pires problèmes économiques qu'entraînerait l'abolition pure et simple du programme. Sans entrer dans les détails pour l'instant, qu'il me suffise de dire qu'aucune de ces mesures n'a vraiment permis de contrer les conséquences néfastes de la perte du programme.

Permettez-moi maintenant de vous exposer brièvement certaines de ces conséquences. Je devrais d'abord faire brièvement remarquer que près de 90 p. 100 du tonnage expédié dans l'Atlantique en 1988 dans le cadre du programme l'a été par les ports de Halifax et de Saint John. Cela montre clairement que ce sont les ports de l'Atlantique qui profitaient le plus du programme.

Presque toute l'activité du silo de Saint John, au Nouveau-Brunswick était attribuable au grain d'exportation expédié en vertu du programme. Dans le cas de Halifax, cela représentait entre 60 p. 100 et 65 p. 100 du volume de grain expédié.

Les conséquences économiques de l'abolition du programme sont telles que le silo de Halifax a dû majorer le tarif s'appliquant au grain destiné au marché intérieur et non à l'exportation, soit aux provendes et au grain de mouture, pour essayer de compenser la perte des revenus provenant des tarifs dits «à l'est de».

L'augmentation des tarifs d'ensilage constitue donc une première conséquence négative. Qui plus est, nous estimons que la région de l'Atlantique a déjà perdu 14,4 millions de dollars en activité économique en raison de l'abolition du programme. Si le silo de Halifax devait fermer ses portes, cela entraînerait une perte supplémentaire de 13,2 millions de dollars.

Le silo de Halifax, en particulier, joue un rôle vital pour l'agriculture dans l'Atlantique puisque c'est là qu'on y entrepose les provendes destinées au marché intérieur. Il sert également à l'entreposage du blé de mouture, d'où son importance pour les meuneries. M. Doering vous en dira un peu plus long là-dessus dans quelques instants.

J'aimerais faire remarquer que l'abolition du programme entraîne également des pertes d'emploi importantes. A Saint John, par exemple, 11 emplois à temps plein et 40 emplois saisonniers ont déjà été perdus en raison de la fermeture du silo. En outre, la fin des expéditions de grain vers Saint John a aussi entraîné la perte de 40 emplois dans les secteurs portuaires et ferroviaires. Il s'agit d'emplois qui ont déjà été perdus.

[*Texte*]

In Halifax employment at the elevator has been reduced by 27 jobs and approximately 265 person-years of employment have been lost among stevedores, port and railway workers. Just a final note on that point, a further 220 person-years of employment are threatened, should the Halifax elevator be forced to close.

The current objective of the Atlantic Provinces Transportation Commission and the various organizations we represent, as well as those who are represented along with us here this morning, is to try to re-establish a sufficient flow of traffic through both Halifax and Saint John to enable the grain elevators to continue to operate on a viable basis. In fact, Mr. Chairman and members of the committee, you will probably have noted by now from our submission that we have placed a specific proposal before the Government of Canada and now before your committee, which we think is a way the matter can be addressed and at the same time create the additional economic activity at the elevators that is required to ensure that they are there on an ongoing basis.

Without getting into details about the proposal, it calls for the establishment, during the winter non-seaway season only, of a differentially related rail rate structure so that the ports of Halifax and Saint John will be able to compete on a competitive basis with St. Lawrence ports for the movement of export grain and flour. If anybody has any questions about the specifics of the proposal, I would be glad to answer them.

That summarizes the position of the Atlantic Provinces Transportation Commission, Mr. Chairman. As you suggested, perhaps we could carry on with Mr. Russell.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Armitage. We do appreciate the quality of your submission and the written material from September and today.

I should also point out that most of the organizations you outlined, as listed on pages 6 and 7 of the September brief, have in fact been contacted. A number of them have indicated that they are quite satisfied to have your commission speak on their behalf and others will come before this committee subsequently.

• 1125

Mr. Keith Russell (Executive Director, Atlantic Farmers Council): Mr. Chairman, the organization I represent is a co-ordinating regional organization, representing the four provincial federations of agriculture and the agriculture co-operatives in Atlantic Canada. As such, we can speak for more than 80% of the livestock and poultry producers in the Atlantic region, which is an industry with a farm-gate value of $500 million in 1989.

The livestock and poultry industry in Atlantic Canada requires about one million tons of feed grains per year to satisfy its demands. We grow about half that requirement in Atlantic Canada and are increasing our local production, but we will still have a deficit for some years to come.

In the meantime, we import the rest of our feed grains from Ontario and from Western Canada, so about half our feed grains come from outside the region. Of that amount, about half comes from the prairie provinces, primarily wheat and barley, and the other half comes from Ontario, mainly in the form of feed corn.

[*Traduction*]

À Halifax, 27 emplois ont été perdus au silo et environ 265 années-personnes ont été supprimées dans les secteurs portuaire et ferroviaire. Un dernier mot à ce sujet. Deux cent-vingt années-personnes de plus sont menacées par la fermeture éventuelle du silo de Halifax.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique ainsi que les organisations qu'elle représente de même que les représentants des associations qui nous accompagnent aujourd'hui se sont fixés comme objectif d'obtenir que le transport du grain par les ports de Halifax et de Saint John remontent à un niveau suffisant pour assurer la viabilité des silos. Les membres du comité auront sans doute constaté que notre mémoire comporte une proposition que nous avons soumise au gouvernement du Canada, et maintenant à ce comité, afin d'assurer la survie de ces silos.

Sans entrer dans les détails, nous proposons l'établissement, pendant l'hiver seulement, d'un tarif ferroviaire différentiel de manière à ce que les ports de Halifax et de Saint John soient en mesure de concurrencer les ports du Saint-Laurent pour ce qui est du transport du grain et de la farine d'exportation. Je serai heureux de vous donner des précisions au sujet de cette proposition si vous le souhaitez.

Voilà qui résume, monsieur le président, la position de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Comme vous l'avez proposé, M. Russell pourrait maintenant faire sa déclaration liminaire.

Le président: Je vous remercie, monsieur Armitage. Votre mémoire de septembre dernier, ainsi que celui d'aujourd'hui, sont étayés d'arguments solides.

Je tiens à préciser que nous avons invité à comparaître devant le comité la plupart des organismes qui sont énumérés à la page 6 du mémoire de septembre. Certains d'entre eux nous ont répondu que la Commission parlerait en leur nom alors que d'autres ont accepté notre invitation à comparaître.

M. Keith Russell (directeur administratif, Atlantic Farmers Council): Monsieur le président, l'organisme que je représente est un organisme de coordination régional auquel appartiennent quatre fédérations provinciales de l'agriculture ainsi que les coopératives agricoles de l'Atlantique. Nous représentons 80 p. 100 des producteurs de bétail et de volaille de la région de l'Atlantique, une industrie dont le chiffre d'affaires, à la production, s'est élevé à 500 millions de dollars en 1989.

L'industrie du bétail et de la volaille de l'Atlantique a besoin d'environ 1 million de tonnes de provendes par an pour répondre à ses besoins. Nous cultivons à peu près la moitié de cette quantité dans l'Atlantique, et la production locale augmente continuellement. Malheureusement, elle ne suffira pas à la demande avant quelques années.

Nous importons donc la moitié de nos provendes de l'Ontario et de l'Ouest. Les Prairies nous fournissent la moitié des provendes dont nous avons besoin, principalement du blé et de l'orge, et l'Ontario nous fournit l'autre moitié, surtout du maïs.

[*Text*]

We have two ways in which to transport that grain to Atlantic Canada, by rail or by water. Movement by water flows through the port of Halifax because an offloading leg is located in the elevators there. The fact that we are able to move grain through Halifax by water provides the basis for negotiating competitive rates with the railways. This is very important to us because, if we were to lose the ability to move feed grains in by water through Halifax, we could expect, from past experience, that the loss of competition in transportation modes would result in an increase of from $25 to $30 a tonne in transportation rates to bring our grain into the region.

We are already in an uncompetitive situation due to transportation rates even with the competition, so this would add to the situation to the point where a part of our livestock industry, particulary our pork industry, would certainly find it impossible to survive. That would, in turn, create difficulties for the continued viability of our struggling meatpacking industry, which is heavily dependant on pork. So a lot of investment and employment is involved in maintaining that competitive rate for livestock feeds coming in through Halifax.

The danger posed by the passage of Bill C-26 is that two things could happen. The Halifax elevators might find it necessary to close and we would then be completely without any competition in the transportation mode. The other scenario could involve the Halifax elevators remaining open, but the cost of use would be considerably higher than it has been with the At and East program.

This scenario would be immediately reflected in the higher competitive rates we would have to pay the railways to move the same grain. They will base their rate closely on whatever it costs us to bring the grain in by water. If movement and storage costs go up by $10 we can be quite confident that the rail rates will follow it upward as soon as they can.

This is our problem and our situation. We support the Atlantic Provinces Transportation Commission in the work and the initiatives it has taken in providing leadership for the rest of us in order to pursue this issue until it is resolved in a successful conclusion.

• 1130

Mr. John Doering (Vice-President, Dover Mills Limited): Mr. Chairman, I have just a few comments to add to those already presented by Mr. Armitage. I do not want to repeat a lot of material already discussed in the House or that we already presented at earlier hearings of the transport committee.

The APTC identified the major problem, as we see it, which is of course the continued operation of the elevator in Halifax. As one of the four principal customers of that elevator, we share with the other customers the major problem of trying to stay in business should this elevator close because of the lack of throughput to keep it open and viable.

Our company does about $20 million worth of business a year and that is a throughput of between $50,000 and $60,000 tonnes of wheat a year, which we process into flour, flour mixes and millfeeds. We have about 45 full-time employees, the majority of whom have been with us for 15 years or more. The mill itself has been in existence for 21 years.

[*Translation*]

Ce grain peut être expédié par chemin de fer ou par bateau vers l'Atlantique. Le transport par bateau passe par le port de Halifax où les silos sont équipés du matériel de déchargement voulu. C'est parce que le transport du grain par voie maritime est possible que nous pouvons négocier des tarifs ferroviaires concurrentiels. D'après notre expérience, si le transport maritime est supprimé, nous pouvons nous attendre à ce que les tarifs ferroviaires augmentent de 25$ à 30$ la tonne.

Malgré cette concurrence, nous nous trouvons dans une situation déjà difficile compte tenu de nos frais de transport plus élevés de sorte que l'abolition de celle-ci compromettrait la survie d'une partie de notre industrie du bétail, et en particulier de l'industrie du porc. Le secteur du conditionnement de la viande, qui repose lourdement sur le porc, serait par ricochet touché. On voit donc que beaucoup d'emplois et d'investissements dépendent de la compétitivité des tarifs de transport des provendes vers Halifax.

L'adoption du projet de loi C-26 risque d'entraîner deux conséquences. La fermeture éventuelle des silos de Halifax mettrait fin à toute concurrence dans le domaine des transports. Si les silos demeuraient ouverts, l'abolition du programme «à l'est de» entraînera une augmentation considérable de nos frais de transport.

En outre, les chemins de fer se presseraient d'augmenter leurs tarifs également qu'il aligneraient sur les tarifs maritimes. Si les coûts de transport et d'entreposage augmentent de 10$, les tarifs ferroviaires seront inéluctablement relevés en conséquence.

Voilà donc le problème auquel nous sommes confrontés. Nous appuyons le rôle de chef de file qu'a assumé la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ainsi que les efforts qu'elle a déployés pour en arriver à une solution.

M. John Doering (vice-président, Dover Mills Limited): Monsieur le président, je n'ai que quelques mots à ajouter à ce qu'a dit M. Armitage. Je ne voudrais pas répéter ce qui a été dit en Chambre ou devant le comité des transports.

Comme l'a fait remarquer la CTPA, ce qui nous préoccupe avant tout, c'est la survie du silo de Halifax. Comme les quatre autres principaux clients du silo, nous nous demandons comment nous allons pouvoir poursuivre nos activités si celui-ci ferme en raison d'une diminution du volume des expéditions de grain.

Notre société a un chiffre d'affaires annuel d'environ 20 millions de dollars. Elle transforme entre 50,000 et 60,000 tonnes de blé par année en farine, en mélange de farine et en son. Nous comptons 45 employés à temps plein dont la majorité compte 15 années de service. La meunerie elle-même existe depuis 21 ans.

[*Texte*]

So the spin-off benefits from what we do are quite considerable when you multiply that by the people who depend upon them. As we source more of our materials, supplies, engineering and technical help in Atlantic Canada, there is quite a spin-off of benefits to our region.

The location we have has been very fortunate for us over the years because it allowed us easy access to world shipping routes. We traditionally managed to produce about 70% of our business staying in Atlantic Canada and 30% going to export markets. However, with the cancellation of the At and East we have virtually lost most of that commercial export market because the cost of moving flour to dockside has gone up by $30 a tonne. This includes the cost of the inbound wheat and the outbound freight on flour itself. We are talking about a finished product worth approximately $300 a tonne.

Moreover, when the Feed Freight Assistance on millfeeds was dropped last fall our cost of producing flour in Halifax rose by another $5 a tonne, a cost we are not able to pass on to any of our domestic or export customers given the competitive nature of our business.

Cancellation of the At and East and the disqualification of millfeeds for Feed Freight Assistance were handled by the government in what we believe was a rather high-handed way without discussion or consultation with those of us most seriously affected. The result was that it virtually destroyed the competitiveness of the Canadian milling market sector and also undermined our own ability to compete with mills inland in Canada.

Our competitive position has been eroded even further due to the necessity of purchasing our wheat in Thunder Bay in full hold quantities in excess of 3,000 tonnes per hold or multiples of that. We grind about 200 tonnes a day when we are running at absolutely full capacity. Given that we must build stock to carry us through the winter our costing has also been disadvantaged compared to mills west of the St. Lawrence. In their case, those mills have been able to receive wheat by rail at prices very close to water rates and they have also been able to pool cargoes and vessels for effective inventory and cost control.

These options are not available to us in Halifax. The published rail tariff to Halifax is about $47 tonnes, and that is about $15 over St. Lawrence. Whereas we believe we can get a slightly better rate under confidential contracts, so can the mills west of the St. Lawrence, and the differential between the two would remain more or less as it is.

At present, the differential on water wheat between Halifax and the Montreal mills is about $3.50 a tonne. But without effective rail alternatives or competition there is no reason to expect that differential will not widen, placing our mill at an even greater disadvantage. So the proposals APTC set before this committee would go a long way to helping to alleviate the problem insofar as maintaining the viability of the elevator which is our major concern. So we support that for this reason. It would also help the Atlantic farmers, who Keith Russell represents, and the rather fragile milling wheat sector in the Atlantic provinces we are trying to support and build so that we have other alternatives than moving wheat all the way from Thunder Bay.

[*Traduction*]

Les retombées de nos activités dans l'Atlantique sont donc considérables lorsqu'on songe au nombre de personnes visées ainsi qu'aux sommes que nous consacrons à l'achat de matériaux, de fournitures, de services d'ingénierie et de services techniques.

Le fait que notre meunerie soit située dans l'Atlantique nous a été profitable dans le passé en raison de la proximité des grandes lignes de transport mondiales. Jusqu'à présent, 70 p. 100 de notre production était destinée au marché intérieur, et 30 p. 100 à l'exportation. Depuis l'abolition du Programme «à l'est de», nous avons presque perdu l'essentiel de ce marché d'exportation en raison de l'augmentation de 30$ la tonne des frais de transport de la farine vers les ports. Cela comprend les frais de transport de la farine vers la meunerie et les frais de transport de la farine à partir de celle-ci. Le produit fini vaut environ 300$ la tonne.

En outre, avec l'abolition à l'automne dernier du Programme d'aide au transport des aliments du bétail, nos coûts de production à Halifax ont augmenté de 5$ la tonne, augmentation que nous n'avons pas pu répercuter sur nos clients ici au Canada ou à l'étranger pour des raisons de concurrence.

Nous estimons que le gouvernement a agi de façon cavalière en abolissant le Programme «à l'est de» et en excluant le son du Programme d'aide au transport des aliments du bétail sans d'abord en discuter avec ceux qui seraient les plus touchés par ces mesures. Elles ont d'ailleurs gravement compromis la compétitivité des meuneries canadiennes et a placé les meuneries de l'Atlantique dans une position défavorable par rapport aux meuneries de l'intérieur du pays.

Pour empirer les choses, nous devons maintenant acheter notre blé de Thunder Bay par cale entière de plus de 3,000 tonnes. Lorsque nous tournons à pleine capacité, nous moulons environ 200 tonnes par jour. Étant donné que nous devons constituer des réserves pour l'hiver, nos coûts sont donc supérieurs à ceux des meuneries situées à l'ouest du Saint-Laurent dont le grain peut être acheminé par voie ferroviaire à des prix voisins des tarifs maritimes et qui peuvent regrouper les changements de grains, ce qui leur permet de réduire leurs frais d'entreposage et leurs coûts.

Cela n'est pas possible aux meuneries de Halifax. Les tarifs ferroviaires à destination de Halifax sont d'environ 47$ la tonne, soit 15$ de plus que ce qui est demandé aux meuneries du Saint-Laurent. S'il nous est possible de négocier un tarif légèrement moins élevé, les meuneries à l'ouest du Saint-Laurent peuvent également le faire, et l'écart entre nos frais demeurerait le même.

À l'heure actuelle, cet écart est de 3,50$ la tonne pour ce qui est du transport maritime. La situation risque d'empirer si la concurrence entre les différents modes de transport est supprimée. La proposition que vous a soumise la CTPA contribuerait grandement à atténuer le problème en assurant la viabilité du silo de Halifax. C'est pourquoi nous l'appuyons. En outre, cette proposition aiderait également les agriculteurs de l'Atlantique dont Keith Russell est le représentant. En nous offrant une solution autre que celle de nous approvisionner auprès du port de Thunder Bay, elle permettrait également d'assurer la survie des meuneries de l'Atlantique dont la situation est déjà précaire.

[*Text*]

The only other proposal that could improve the competitiveness of Canadian milling and bring our capacity utilization up to a level that would restore this industry to health and assist wheat producers across the country would be an Export Enhancement Policy.

• 1135

This is not a new proposal. Indeed, the Canadian National Millers Association proposed this five years ago in a study they presented. They have consistently supported this particular offset as a way of looking at a solution. It would not unlike the U.S. program and would apply to wheat and wheat flour.

Those of us who have been closely following the progress of the GATT round of talks are not holding out real expectations that subsidies are going to be eliminated in the near future. Even if some kind of agreement were forged, it is very unlikely that those subsidies would be wound down within any reasonable time period. In the meantime, Canadian wheat sales and flour exports would continue to languish.

In our view, we believe it is the responsibility of our government to assist agri-business to compete against foreign, government-assisted economic aggression.

The total agriculture support package, we believe, should be re-examined to address head-on the pressures, such as foreign subsidies, that are depressing farm prices or helping to depress farm prices and certainly destroying the competitiveness of the industry I am involved in.

We know there has been some discussion at fairly high levels here in Ottawa about this kind of thing. We hope it continues and is seriously considered as an alternative.

As a flour miller whose business has been severely damaged by foreign export subsidies, we would welcome any opportunity to work with anyone to work out new solutions on export offsets. This would go a long way to mitigate the disastrous effects of the loss of the railways' At and East subsidy. This is my submission, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Doering. At this point I wonder if I might have the agreement of members that the brief submitted by the Atlantic Provinces Transportation Council and also the one by Dover Mills Limited be appended to the *Minutes of Proceedings and Evidence* of today's meeting.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Armitage: Mr. Chairman, before you open it up to questions may I just add one very important point. When we arrived this morning we were presented with a press release issued by the Department of Agriculture, under the names of the Hon. Donald Mazankowski and the Hon. Charles Mayer. It says that a study has been announced to address the concerns about the future of grain-handling facilities in the Atlantic region. We would like to applaud this announcement. We think it is a very positive move. We have not really had a chance to examine it and discuss it among ourselves even. Certainly it is a very good step in the right direction.

[*Translation*]

L'adoption d'un programme de promotion des exportations favoriserait aussi la compétitivité des meuneries canadiennes en nous permettant d'accroître notre taux d'activité tout en servant également les intérêts des producteurs de blé.

Il ne s'agit pas d'une proposition nouvelle. L'Association canadienne des meuniers l'a déjà présentée il y a cinq ans dans une étude. C'est une mesure compensatoire que nous réclamons depuis longtemps. Il existe un programme semblable aux États-Unis qui s'applique également au blé et à la farine de blé.

Ceux d'entre nous qui ont suivi de près les négociations du GATT ne s'attendent pas à ce que la guerre des subventions prenne fin de si tôt. Même si une trêve était conclue, on mettrait un certain temps à supprimer ces subventions. Dans l'intervalle, les ventes de blé et les exportations de farine du Canada continueraient de diminuer.

À notre avis, il incombe au gouvernement d'aider les entreprises du secteur agricole à soutenir cette concurrence étrangère qui repose sur des aides publiques.

Nous estimons qu'il convient de revoir l'ensemble des programmes d'aide à l'agriculture pour contrer l'effet des subventions versées par certains gouvernements étrangers qui contribuent à faire baisser les prix agricoles et à miner la compétitivité de notre industrie.

Nous savons qu'il y a eu des discussions en ce sens à un niveau élevé à Ottawa. Nous espérons qu'elles se poursuivront et que cette solution sera sérieusement envisagée.

Notre industrie souffre grandement de la guerre des subventions, et nous sommes prêts à collaborer à la recherche de moyens de résoudre ce problème. Notre proposition permettrait de contrer dans une large mesure les conséquences négatives de l'abolition du Programme des subventions au transport ferroviaire dit «à l'est de». Voilà qui met fin à mon exposé, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Doering. Je demande au comité l'autorisation d'annexer au procès-verbal de ce jour le mémoire de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ainsi que celui de *Dover Mills Limited*.

Des voix: D'accord.

M. Armitage: Avant que nous ne passions à la période des questions, monsieur le président, j'aurais quelques mots à ajouter. Ce matin, on nous a remis un communiqué diffusé par le ministère de l'Agriculture au nom de MM. Donald Mazankowski et Charles Mayer. Ce communiqué annonce la tenue d'une étude sur l'avenir des installations de manutention du grain dans la région de l'Atlantique. Nous nous réjouissons de cette annonce. Il s'agit, à notre avis, d'une mesure positive. Nous n'avons pas eu l'occasion d'étudier le communiqué ni d'en discuter entre nous. C'est certainement un pas dans la bonne direction.

[*Texte*]

On the other hand, in saying that—and I do not mean to indicate any negativism at all—it is important that this be done in a timely way. It must be done very promptly and, as I say, without delay. Otherwise the damage that has already fallen into place as a result of the termination of the At and East may become irreparable in the sense that it may become much more difficult, for instance, to reactivate the Saint John elevator.

Once that elevator, which is now closed, is placed into moth balls, it will become, I am told, an expensive proposition to reactivate it. Timing will be of the essence. That does not mean this is not a very positive announcement. Indeed it is. While this does not indicate it in specific terms, I would like to think that part of the terms of reference will examine the differential rate proposal that had been submitted by the APTC in addressing the problem. It would seem only logical that this should be the case.

The final point I would like to make about the announcement is that the APTC offers its services and would very much like to be involved in the process in terms of establishing the terms of reference. I gather it is going to be placed in the hands of a steering committee. We would very much like to be part and parcel of the whole effort. We applaud the announcement.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Thank you very much, Mr. Armitage. Welcome back to Ottawa. I saw you just a few weeks ago in another meeting. It sounded like similar evidence you were placing before that committee as well.

• 1140

I want to applaud the Atlantic Provinces Transportation Commission and what they have submitted to the Standing Committee on Transport as well as what you have placed before us this morning. You are not against the doing away of the At and East per se, in the legislation we have before us now, but you are trying to identify the repercussions that fall out from that if other action is not taken.

Mr. Armitage: Yes, that is essentially correct. The At and East was not that effective, as has been identified. But at the same time we felt it was very wrong to do away with the At and East until such time as suitable offsets had been put in place to achieve the objective of keeping our elevators in place and viable. So I cannot accept that the At and East should have been done away with and then we should look for something to address the problems that creates. I think that should have been done first, frankly.

Mr. Belsher: Mr. Armitage, does your organization have any study or any estimates on what the volumes would have to be to keep the two elevators in question viable; the flow-through necessary?

Mr. Armitage: There, we simply took the tonnage that has been moving through both ports, Saint John and Halifax, over the last five years and developed an average.

Mr. Peter Vuillemot (Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): The combined average would be about 400,000 tonnes per year, approximately.

Mr. Belsher: Does each of them need 400,000, or does one need more than the other?

[*Traduction*]

J'aimerais cependant faire remarquer—et je ne voudrais pas donner l'impression d'être négatif—que le temps presse. Cette étude doit être entreprise sans tarder. Sinon, le tort qu'aura causée l'abolition du programme «à l'est de» sera irréparable étant donné qu'il sera très difficile, par exemple, au silo de Saint John de reprendre ses activités une fois qu'il les aura abandonnées.

On me dit, en effet, que cela serait très coûteux. Le temps presse donc. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'une annonce très positive. Même s'il n'en est pas fait spécifiquement mention dans le communiqué, j'espère qu'on étudiera le tarif différentiel que propose notre commission comme solution au problème. Il me semble que ce serait logique.

Enfin, la commission est prête à collaborer à l'élaboration du mandat du groupe d'étude. Cette tâche doit être confiée à un comité directeur. Nous aimerions beaucoup y participer. Nous nous félicitons donc de cette annonce.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Je vous remercie, monsieur Armitage. Bienvenue de nouveau à Ottawa. Je vous ai vu il y a quelques semaines à peine. Vous avez alors à peu près tenu les mêmes propos devant un autre comité.

Je me réjouis de la position prise par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et développée dans le mémoire qu'elle a soumis aujourd'hui au Comité permanent des transports ainsi de ce que vous nous avez dit ce matin. Vous ne vous opposez pas à la suppression du programme «à l'Est de», dans le projet de loi que nous étudions, mais vous essayez de dégager les conséquences de cette mesure si l'on ne prend pas d'autres initiatives.

M. Armitage: C'est juste. Le programme «à l'Est de» n'était pas tellement efficace, comme on l'a montré. Mais en même temps, nous avons pensé que ce serait une erreur de le supprimer sans prévoir de compensation adéquate pour permettre aux silos de continuer à être viables. J'estime donc inadmissible que l'on veuille commencer par supprimer ce programme pour commencer ensuite à réfléchir aux problèmes que cela entrainera. Franchement, c'est mettre la charrue avant les boeufs.

M. Belsher: Monsieur Armitage, votre organisation a-t-elle essayé de déterminer les volumes qui seraient nécessaires pour permettre à ces deux silos de rester viables, la quantité de céréales qui devraient y transiter?

M. Armitage: Nous avons simplement pris les tonnages qui ont transité par les deux ports, Saint John et Halifax, au cours des cinq dernières années et fait une moyenne.

M. Peter Vuillemot (directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): La moyenne combinée est d'environ 400,000 tonnes par an.

M. Belsher: Ont-ils besoin chacun de 400,000 tonnes, ou l'un des deux a-t-il une plus grosse capacité que l'autre?

[*Text*]

Mr. Armitage: The Halifax facility is a great deal larger than the Saint John facility. On the other hand, Saint John is much more reliant on export—totally reliant on export—whereas Halifax has a mix of export and domestic milling wheat for the feed industry.

I really cannot place an exact figure on the record this morning, Mr. Belsher, for what would be appropriate. Our feeling is that the elevators were faring reasonably well, given the activity created by the At and East, and if that same kind of activity could be recreated in a different way the elevators would remain in place. That is the theory, anyway.

Mr. Belsher: For the feed grain that flows into the Atlantic area, does the majority flow in by way of water or by rail? Do you have a handle on how much comes by each mode?

Mr. Armitage: If you express it in terms of feed ingredients, which in addition to the feed grains would include other feed additives, such as proteins, minerals, and the like, the total consumption in the four Atlantic provinces is in the area of 400,000 to 450,000 tonnes. Out of that tonnage in recent years roughly 180,000 tonnes moved by water through the port of Halifax. So the railway then actually had a larger share, but the water was certainly very significant.

Mr. Belsher: Then is the terminus for the railway feed grain moving into the Atlantic area mainly Saint John, or is does it get dispersed in other areas of the Atlantic region?

Mr. Armitage: The railway activity is spread throughout, but it is fair to say the railway is more competitive, is more effective in competing, in those areas that are farther away from the port of Halifax, for obvious reasons. As you move away from the port and involve more inland transportation over and above your water transportation to the port of Halifax, the water mode becomes less and less competitive. So it is fair to say the railway is more competitive in New Brunswick, for instance, than in Nova Scotia, and the consumption of water-borne feed grains would certainly be greater in the provincce of Nova Scotia. But that is not to say there is no significant rail activity in moving those feed grains into Nova Scotia too.

Mr. Belsher: About the confidential rates, I guess the ability to have that has been in place since some time in 1987. Has Dover Mills been able to take advantage of that, or is this in the future?

• 1145

Mr. Doering: We have had discussions with the railways and have worked out a rate. But at the moment it is not competitive with water, and we would be at a disadvantage in our markets if we used that rate. So far it is not nearly as close as the water rate.

Mr. Belsher: It has not proven beneficial as yet.

Mr. Doering: Not so far.

Mr. Belsher: In other words, the railways have not sharpened their pencils enough.

[*Translation*]

M. Armitage: L'installation de Halifax est beaucoup plus grosse que celle de Saint John. D'un autre côté, Saint John compte beaucoup plus sur les exportations—totalement en fait—alors qu'à Halifax transitent à la fois de la farine destinée à l'exportation et de la farine destinée à l'industrie fourragère intérieure.

Je ne peux pas vraiment vous donner un chiffre officiel ce matin, monsieur Belcher. A notre avis, ces silos fonctionnaient relativement bien dans le contexte du programme «à l'Est de», et ils pourraient continuer à fonctionner si l'on recréait sous une autre forme une activité équivalente, en théorie du moins.

M. Belsher: Les céréales fourragères qui arrivent dans la région de l'Atlantique sont acheminées en majorité par bateau ou en train? Vous avez une idée de la répartition?

M. Armitage: Si vous parlez des ingrédients des pâtures, c'est-à-dire que vous ajoutez aux grains fourragers d'autres additifs tel que les protéines, les éléments minéraux, etc, la consommation totale dans les quatre provinces de l'Atlantique est de l'ordre de 400,000 à 450,000 tonnes. De ce total, ces dernières années, environ 180,000 tonnes ont transité par bateau par le port de Halifax. Donc, c'est le chemin de fer qui avait la part du lion, mais le transport par bateau demeurait quand même important.

M. Belsher: Dans ce cas, le terminus des grains fourragers arrivant par chemin de fer dans la région atlantique est-il essentiellement Saint John, ou est-ce qu'il y a dispersion dans d'autres zones de la région atlantique?

M. Armitage: Il y a une activité ferroviaire un peu partout, mais il est clair pour des raisons évidentes que plus on s'éloigne de Halifax, plus le chemin de fer est concurrentiel. Plus on s'éloigne du port de Halifax vers l'intérieur, moins le transport par bateau est intéressant. On peut donc dire que le chemin de fer est plus compétitif au Nouveau-Brunswick, par exemple, qu'en Nouvelle-Écosse, et que la consommation de grains fourragers amenés par bateau est certainement plus importante en Nouvelle-Écosse. Cela n'empêche pas cependant que des quantités assez importantes de ces grains fourragers arrivent aussi par le train en Nouvelle-Écosse.

M. Belsher: En ce qui concerne les taux confidentiels, je crois que la possibilité d'y recourir existe depuis 1987 environ. Est-ce que Dover Mills a pu en profiter, ou est-ce pour plus tard?

M. Doering: Nous avons discuté avec les représentants des chemins de fer et établi un taux. Pour l'instant, il n'est pas concurrentiel avec le transport par bateau, et nous serions désavantagés si nous l'utilisions. Jusqu'à présent, nous sommes loin du taux du transport maritime.

M. Belsher: Jusqu'à présent, ce n'est pas rentable.

M. Doering: Effectivement.

M. Belsher: Autrement dit, les chemins de fer ont encore du chemin à faire.

[*Texte*]

Mr. Doering: Right.

Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): I would like to applaud the work that you folks have done in the ATPC. I think the work is very impressive and detailed. It is because of you that there are some possibilities out there. It is because of your group that some alternatives exist, and you should be commended very highly on the work you have done. It was unfortunate that your first briefs back in 1985 were barely acknowledged. It is clear that this is an announcement that should have been made 18 months ago, before it even cut out the program. But it is bearing some fruit, and I hope it will continue to do so. I commend you for the work you have done, and I really hope that you remain persistent in your efforts and try to meet those preliminary comments.

You outline all the direct losses. This is simply direct loss, is that correct? It is not indirect losses. Am I assuming right?

Mr. Armitage: That is correct, just direct losses. It is important to note that they are losses attributable solely to the Atlantic region. They do not include losses to the shipping industry or the ports in the Great Lakes.

Mr. Laporte: Do you have any idea what sort of indirect losses we are looking at? Do you have any estimate on that?

Mr. Armitage: No.

Mr. Laporte: Halifax is much more than an export point. It is important for Dover Flour Mills, for the feed industry. How important is the feed industry in the whole makeup of the Maritime economy. Is it a small amount? Is it a big amount? Is it miniscule compared to fishing? Can you make some comments on the importance of agriculture to the Maritimes?

Mr. Armitage: As to the economic benefit of port activity itself, I understand the Port of Halifax Commission will be appearing before you shortly, and they have done some studies. That is a question they could very well address.

Mr. Doering: The benefit to us, in terms of our economic activity, is a multiple of what we do, the revenue that is generated, and the jobs. We are not a large employer, so it does not involve many people directly. But without the flour mill in the Atlantic region, the price of bread products would increase significantly. I say that because they dropped significantly when we established that mill 20 years ago. It improved competitiveness in Atlantic Canada for bakery products. From that point of view, it was quite valuable for the region.

• 1150

In terms of what it might do for at least the milling wheat sector, which is relatively small but shows great potential—and there is an opportunity for trmendous growth there as an alternative crop—the spin-off really becomes

[*Traduction*]

M. Doering: Exactement.

M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Je tiens à vous féliciter pour le travail que vous avez accompli à la CTPA. C'est un travail impressionnant et très détaillé. C'est grâce à vous qu'il y a des possibilités là-bas. C'est grâce à vous qu'il existe un choix, et vous méritez d'être chaleureusement félicité pour ce travail. Il est regrettable qu'on n'ait accordé si peu d'attention à vos premiers mémoires en 1985. Il est clair que cette annonce aurait dû être faite il y a 18 mois, avant qu'on interrompe le programme. Mais elle porte fruit, et j'espère qu'elle va continuer. Je vous félicite pour votre travail, et j'espère que vous allez continuer sur cette voie.

Vous décrivez les pertes directes. Il s'agit simplement des pertes directes, n'est-ce pas? Vous ne parlez pas des pertes indirectes?

M. Armitage: En effet, il s'agit uniquement des pertes directes. Notez bien que ce sont des pertes imputables uniquement à la région de l'Atlantique. Ces chiffres ne comprennent pas les pertes de l'industrie du transport maritime ou des ports des Grands Lacs.

M. Laporte: Avez-vous une idée du montant des pertes indirectes?

M. Armitage: Non.

M. Laporte: Halifax est beaucoup plus qu'un port d'exportation. C'est un port important pour la*Dover Flour Mills*, pour l'industrie des moulées. Quelle est l'importance de cette industrie dans l'ensemble de l'économie des Maritimes? Est-elle mineure ou majeure? Est-elle infime comparée à la pêche? Pouvez-vous nous parler de l'importance de l'agriculture pour les Maritimes?

M. Armitage: Pour ce qui est des retombées économiques de l'activité du port lui-même, je crois que la Commission du port de Halifax va bientôt comparaître devant votre comité et qu'elle a des études sur la question. Ils seront parfaitement en mesure de vous répondre.

M. Doering: Du point de vue de notre activité économique, les retombées correspondent au produit de ce que nous faisons, des recettes réalisées et des emplois. Nous ne sommes pas un gros employeur, donc nous ne concernons pas directement un très grand nombre de personnes. Mais sans la minoterie dans la région atlantique, le prix des produits de boulangerie augmenterait considérablement. Je peux le dire car ce prix a considérablement diminué quand nous avons créé cette minoterie il y a 20 ans. Elle a permis au Canada atlantique de devenir beaucoup plus compétitif dans le domaine de la boulangerie. De ce point de vue, elle a eu un rôle très positif pour la région.

Quant à ce qu'elle pourrait apporter au moins au secteur du blé de mouture, qui est relativement restreint mais qui présente un potentiel considérable—et comme culture de remplacement, ses perspectives de croissance sont

[*Text*]

quite a multiple and involved quite a lot of people in agriculture. At the moment it may represent maybe $3 million, but the opportunity is quite large, and so there would be quite a loss there.

Mr. Laporte: Is the milling industry not growing at all?

Mr. Doering: The milling industry has been growing. However, currently wheat prices are very low and it is not very encouraging for producers at the moment to put the extra effort into milling wheat. There will be some who will continue, I am glad to say, and I hope that they will remain in it over the long term, because there are great opportunities out there in the future.

The other side is the spin-off activity that happens because we are there and we do the export business. That is another fairly large sum of money because of all the people who are involved in handling export flour products. However, I do not have a number for that.

Mr. Laporte: No, I appreciate that.

Mr. Russell: I think I am safe in saying that Stats Canada and our provincial statisticians can give us figures of somewhere in the nature of 25,000 commercial jobs being involved with the livestock industry in Atlantic Canada, plus or minus 2,000 or 3,000 one way or the other. That would include the on-farm jobs, the commercial off-farm jobs, those in the feed mills, transportation, meat-packing plants and the dairies. It would be the works. It would not include the government jobs—departments of agriculture and these kinds of people.

Out of those 25,000 jobs divided up amongst the various sectors, those at greatest risk are those in the pork and the poultry sectors, which are very heavily dependent on imported grains. The dairy sector is less so, because of the nature of dairy feeding. My guess would be that about 5,000 of those 25,000 jobs would be placed at considerable risk if the Halifax elevator were to close.

Mr. Laporte: Where would those effects be felt? Would it be in one location or throughout the Maritimes?

Mr. Russell: It would be throughout the Maritimes, but mostly in Nova Scotia.

Mr. Laporte: Am I correct in saying that the whole agricultural industry in the Maritimes has been something that has been nurtured, cultured and assisted along and is now at a point now where it is starting not to become self-sufficient but is gaining some strength and is starting to set down some roots in the Maritimes and yet is still a relatively fragile industry?

Mr. Russell: Yes, I think that is a good statement. During the last decade, during the 1980s, the real growth in the agricultural industry in Atlantic Canada was 35%. If we could continue that rate of growth over the next couple of decades, we could double the size of the industry. We have a market for a good part of that extra output right there in Atlantic Canada, becuse we are only producing half of our red meats at the current time. In spite of the difficulties we have had during the 1980s, we have been able to have that kind of increase.

[*Translation*]

fantastiques—les retombées sont multiples et touchent beaucoup de gens dans le domaine agricole. Pour l'instant, ce secteur représente à peu près 3 millions de dollars peut-être, mais potentiellement c'est un créneau très intéressant, et il y aurait donc une perte considérable à ce niveau.

M. Laporte: La meunerie ne progresse pas du tout?

M. Doering: Le secteur de la meunerie a progressé. Toutefois, le cours actuel du blé est très faible et n'incite pas les producteurs à faire un gros effort actuellement dans le domaine du blé de mouture. Je suis heureux de vous dire que certains vont continuer, et que j'espère qu'ils vont continuer à long terme, car il y a des perspectives d'avenir considérables dans ce domaine.

Le deuxième volet de retombées, ce sont les activités que nous créons parce que nous sommes là et que nous faisons de l'exportation. Là encore, il s'agit de sommes assez importantes, vu le nombre de personnes concernées par l'exportation des produits de farine. Mais je n'ai pas de chiffres exacts.

M. Laporte: Non, je le comprends.

M. Russell: Sans trop vouloir m'avancer, je pense que Statistique Canada et nos statisticiens provinciaux pourraient nous confirmer que l'industrie du bétail dans le Canada atlantique représente environ 25,000 emplois commerciaux, à 2,000 ou 3,000 emplois près. Ce chiffre engloberait les emplois dans les fermes, les emplois commerciaux hors ferme, les emplois dans les moulins à provende, dans le transport, dans les entreprises de conditionnement de la viande et dans les laiteries, tout ça. Mais cela n'incluerait pas les emplois au gouvernement, les gens du ministère de l'Agriculture ou autres.

Sur ces 25,000 emplois répartis entre divers secteurs, les plus menacés sont ceux du secteur du porc et de la volaille, qui sont étroitement tributaires des céréales importées. Le secteur laitier est moins menacé du fait de la nature de l'alimentation dans ce secteur. Je pense que 5,000 de ces 25,000 emplois seraient dangereusement menacés si le silo de Halifax fermait ses portes.

M. Laporte: A quel niveau se ferait sentir ces répercussions? Localement ou partout dans les Maritimes?

M. Russell: Partout dans les Maritimes, mais surtout en Nouvelle-Écosse.

M. Laporte: Est-il exact que toute l'industrie agricole dans les Maritimes a été nourrie, cultivée et encadrée et qu'elle commence maintenant non pas à devenir autonome, mais à acquérir un peu de force et à s'enraciner dans les Maritimes, mais que c'est quand même une industrie encore relativement fragile?

M. Russell: Je pense que c'est assez juste. Au cours de la dernière décennie, au cours des années 80, la croissance réelle de l'industrie agricole dans le Canada atlantique a été de 35 p. 100. Si nous pouvions maintenir ce taux de croissance au cours des 20 prochaines années, nous pourrions doubler la taille de cette industrie. Nous pouvons écouler une bonne partie de cette production supplémentaire sur place au Canada atlantique, car pour l'instant nous ne produisons que la moitié de notre viande rouge. Malgré les difficultés des années 80, nous avons réussi à maintenir ce taux de croissance.

[*Texte*]

We have plenty of land and we have people who would like to farm. We think we have some opportunities. But we do of course have some concerns about the very uncertain situation that faces agriculture across the country these days, with the GATT negotiations, the farm policy review, the determination of the federal government to have more cost sharing at the provincial level. We come from four of the have-not provinces and we are not sure how long they can do that.

• 1155

The quick answer to your question is yes. We are poised for potential expansion, and we have a great deal of what we need to do it. But we do need some reasonable and equitable treatment on issues like this one in order to pursue our industry.

Mr. Laporte: If there is nothing to replace this programn, what does that do to the potential growth of agriculture in the Maritimes?

Mr. Russell: It would set it back two to four years while we made a readjustment.

Mr. McGuire: I too would like to welcome the witnesses to the committee. I should also welcome myself, since this is my first appearance here.

Mr. Chairman, I do not know what the purpose of this exercise, since the powers in Bill C-26 have been in force since last July. Today we have a news release saying the Atlantic grain elevators are to be studied. It may be positive, but it is something that should have been done long before the government decided to eliminate this program.

Getting back to the At and East program, when governments put programs in place it is usually to satisfy an existing need. When this program was put in place by J. W. Pickersgill in 1966, it was intended to ensure that eastern Canadian ports could compete with U.S. ports, and to enable the ports of Halifax and St. John's to compete with Montreal and other St. Lawrence River ports. The rationale at the time that this was an equal obligation, because of the Crow's Nest rates in the west.

In 1978 the Ontario wheat growers took the government to court. As a result of taking the government to court they were included in it, and their words were that the At and East allowed the Ontario Wheat Producers Marketing Board to put in place an efficient and orderly marketing process.

The rationale for setting up the At and East is fairly well documented. What do you people think was the rationale for the elimination of the At and East program? Why do you think the government believes Atlantic Canada and the Atlantic Canadian elevators are now in a position to do without this particular subsidy?

Mr. Armitage: The At and East, as I have understood it over the years, had a twofold objective. One was to enable ports on the east coast of Canada, including St. Lawrence ports, to compete with U.S. ports. That was part of the

[*Traduction*]

Nous ne manquons pas de terres et des quantités de gens sont prêts à travailler dans l'agriculture. Il y a des créneaux. Mais naturellement nous nous inquiétons pour l'agriculture au Canada, quand nous voyons les négociations du GATT, l'examen de la politique agricole, et la volonté du gouvernement fédéral de faire participer plus les provinces aux frais. Nous venons de quatre provinces démunies, et nous ne savons pas combien de temps elles pourront encore tenir.

Pour répondre en un mot, oui. Nous pourrions facilement élargir nos activités, et nous avons une bonne partie de ce qu'il nous faut pour cela. Mais nous avons besoin d'être traités de façon à peu près raisonnable et équitable sur des questions comme celle-ci pour permettre à notre industrie de se développer.

M. Laporte: S'il n'y a rien pour remplacer ce programme, quelles seront les conséquences sur la croissance potentielle de l'agriculture dans les Maritimes?

M. Russell: Nous perdrions de deux à quatre ans, le temps de faire le rétablissement.

M. McGuire: Je souhaite moi aussi la bienvenue aux témoins. J'imagine que je devrais aussi me souhaiter la bienvenue à moi-même, puisque c'est la première fois que je suis ici.

Monsieur président, je me demande quel est le but de cet exercice, puisque les dispositions du projet de loi C-26 sont en vigueur depuis juillet dernier. Nous avons eu aujourd'hui un communiqué de presse déclarant qu'il fallait étudier la question des silos à céréales de l'Atlantique. C'est peut-être quelque chose de positif, mais le gouvernement aurait dû le faire bien avant de supprimer ce programme.

Pour en revenir au programme «à l'Est de», quand les gouvernements mettent en place un programme, c'est généralement pour répondre à un besoin. Quand J.W. Pickersgill a mis en place ce programme en 1966, c'était pour permettre aux ports de l'Est canadien de concurrencer les ports américains et aux ports de Halifax et de Saint John de concurrencer les ports de Montréal et les autres ports du Saint-Laurent. À l'époque, il s'agissait d'un souci d'équité, compte tenu de l'existence du taux du Nid-du-Corbeau dans l'Ouest.

En 1978, les céréaliculteurs de l'Ontario ont poursuivi le gouvernement devant les tribunaux. Ils ont ainsi pu se faire inclure, et ils ont dit que le programme «à l'Est de» permettait à l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario de mettre en place une procédure de commercialisation efficace et ordonnée.

Les raisons pour lesquelles a été créé le programme «à l'Est de» sont bien connues. Pourquoi à votre avis l'a-t-on supprimé? Pourquoi, à votre avis, le gouvernement estime-t-il que le Canada atlantique et les silos de cette région peuvent désormais se passer de cette subvention?

M. Armitage: Le programme, tel que je le connais depuis des années, avait deux objectifs. D'une part, il s'agissait de permettre aux ports de la côte est du Canada, y compris les ports du Saint-Laurent, de concurrencer les ports

[*Text*]

reason for the At and East. At the time a rate structure existed for the movement of export grain through U.S. ports. It was very competitive and we stood to lose a great deal of traffic through U.S. ports at the expense of Canadian economic activity.

One could hardly take exception to such a valid reason. In their budget statement last spring the government announced—correctly, I believe—that competition with U.S. ports was no longer a valid reason.

The second reason for the At and East was to enable the Atlantic ports of Saint John and Halifax to compete with St. Lawrence ports. Otherwise, the rate structure would be such as to totally discourage the use of Atlantic ports. And the evidence on that is very clear—with the cancellation of the At and East the movement has terminated.

In answer to that question I can only say that the government simply overlooked the impact on Atlantic ports. That was an objective of the original program as we understood it to be, and we have pointed out that this objective is still very important in today's terms. That is why we are still around; we are trying to make that case.

• 1200

Mr. McGuire: I would also like to have a response from the Atlantic Farmers Council as to why they think the government felt the farmers in Atlantic Canada could do without the subsidy at this time or a year ago.

Mr. Russell: Our opinion is similar to Ramsay's, in that adequate examination of the ramifications was not done before action was taken. We wonder whether sufficient inter-departmental consultation was done here in Ottawa with the various departments of the federal government as to what the implications and ramifications might be before the decision was made. Once it was done it was done. It looked like a way to cut $40 million from government expense and that was largely the basis for taking the action.

Mr. McGuire: You have both avoided mentioning the Free Trade Agreement as a basis for elimination of this program. Do you think there is any connection between the two?

Mr. Russell: I suppose there might have been, but the fact also remains that it has been quite well established that a lot of the movement of American grain from Buffalo eastward, which was the original cause, had dissipated. I do not know.

Mr. McGuire: When these types of events occur, someone else normally benefits. The Ports of Halifax and Saint John and the farmers of Atlantic Canada will all suffer because of the elimination. Do you see anyone benefitting or any new storage facilities being erected elsewhere? We still have to obtain grain from somewhere, so if it is not economical to have the grain stored, milled, or delivered to the Maritimes, either to Saint John or to Halifax, who stands to gain from elimination of these facilities?

[*Translation*]

américains. C'était l'une des raisons de ce programme. À l'époque, il existait une structure tarifaire pour les céréales exportées qui passaient par des ports américains. Cette formule était très compétitive et une grande partie du trafic risquait de passer aux ports américains aux dépens de l'activité économique du Canada.

On peut difficilement contester une raison aussi valable. Dans l'exposé budgétaire du printemps dernier, le gouvernement a annoncé—à juste titre, je crois—que la concurrence avec les ports américains n'était plus une raison valable.

En deuxième lieu, le programme «à l'Est de» devait permettre aux ports atlantiques de Saint John et de Halifax de concurrencer les ports du Saint-Laurent. Sinon, du fait de la structure tarifaire, on n'aurait eu aucun intérêt à se servir des ports de l'Atlantique. La preuve, depuis la suppression du programme «à l'Est de», il n'y a plus aucun mouvement.

Pour répondre à votre question, je dirais simplement que le gouvernement a oublié d'envisager les répercussions de cette intiative sur les ports de l'Atlantique. C'est précisément pour cela que le programme avait été mis sur pied au départ, et nous avons montré que cet objectif demeurait important à l'heure actuelle. C'est pour cela que nous sommes toujours là; nous essayons de le montrer.

M. McGuire: J'aimerais aussi que les représentants du Atlantic Farmers Council me disent pourquoi ils estiment que le gouvernement a pensé que les agriculteurs du Canada atlantique pouvaient se passer de cette subvention maintenant ou il y a un an.

M. Russell: Nous sommes du même avis que Ramsey, à savoir que le gouvernement n'a pas suffisamment réfléchi aux conséquences avant d'agir. Nous nous demandons s'il y a eu suffisamment de consultations interministérielles ici à Ottawa avec les divers ministères concernés sur les implications et les ramifications d'une telle décision. Une fois que cela a été fait, c'était trop tard. Apparemment, c'était plutôt un moyen de réduire de 40 millions les dépenses du gouvernement.

M. McGuire: Ni l'un ni l'autre vous n'avez suggéré que l'Accord de libre-échange pouvait être une des raisons de la suppression de ce programme. Pensez-vous qu'il y ait un rapport entre les deux?

M. Russell: Peut-être, mais il reste qu'il est clair qu'une bonne partie du transport de céréales américaines de Buffalo vers l'est, qui était la cause initiale, a disparu. Je ne sais pas.

M. McGuire: Ce genre de chose profite généralement à quelqu'un. Les ports de Halifax et de Saint John et les agriculteurs du Canada atlantique vont tous souffrir de cette suppression. Pensez-vous qu'elle va profiter à quelqu'un et que de nouvelles installations d'entreposage vont être construites ailleurs? Il va bien falloir continuer à faire venir notre grain de quelque part, et s'il n'est pas possible de l'entreposer, de le moudre ou de le livrer de façon économique dans les Maritimes, soit à Saint John, soit à Halifax, à qui va profiter la suppression de ces installations?

[*Texte*]

Mr. Armitage: It is perfectly obvious that if the Atlantic ports are no longer able to compete with the St. Lawrence ports for the movement of export grain and flour, the St. Lawrence ports will be the beneficiaries. In one sense, that transportation will still take place in Canada and perhaps it is all well and good from the point of view of the Quebec ports.

On the other hand, we in the Atlantic region, and Canada as a whole, would stand to lose these facilities, which are there to serve our export needs. We feel that the elevator system in the Atlantic provinces is very important as a part of the national system to enable our region to participate in the movement of export grain. But the system is also of importance in order to enable the Canadian Wheat Board and the Ontario producers to have an alternative to the St. Lawrence ports in the case of problems in the St. Lawrence Seaway, to accommodate the needs of those buyers who prefer to pick up their product at the Atlantic ports, and so on. So it is a trade-off, but the Atlantic provinces would obviously be the net losers, and we say that Canada, as a whole, would also be a loser, to some extent.

Mr. McGuire: To pursue this issue, where would improvements take place in the system if the Halifax and Saint John facilities close? Who would benefit, in your opinion? What ports on the St. Lawrence would benefit?

• 1205

Mr. Armitage: My impression is that the Port of Quebec City would be the chief beneficiary because it would provide perhaps the next best alternative to the Atlantic ports with the types of movements taking place under At and East.

Mr. McGuire: So would they increase their elevator storage somewhat at Quebec City.

Mr. Armitage: To the extent that the capacity is not there, yes, I would think this would have to follow.

Mr. McGuire: Is there an opportunity elsewhere or a further loss to the west? We get our wheat from Ontario and the west. Is it going to be cheaper to get it from, say, the eastern states or the European Common Market if this program goes through? Is it more beneficial now for us in the Atlantic area to go to Europe to get our supplies?

Mr. Russell: We cannot do this. You can only do that if you get a licence to do so by the Canadian Wheat Board, and they are very unwilling to allow those in now. As far as imports in the United States are concerned, when the subsidy levels and so on even out presumably there will be a free movement of different—

Mr. McGuire: So we get nailed twice. We get elimination of the program and then we get cut off from maybe cheaper supplies of wheat.

[*Traduction*]

M. Armitage: Il est bien évident que si les ports de l'Atlantique ne peuvent plus concurrencer ceux du Saint-Laurent pour le transport des céréales et de la farine d'exportation, ce sont les ports du Saint-Laurent qui vont être les bénéficiaires. En un sens, ce transport va continuer à exister au Canada et c'est peut-être une excellente chose pour les ports du Québec.

En revanche, dans le Canada atlantique et dans l'ensemble du Canada, nous allons perdre ces installations qui sont là au service de nos exportations. Nous considérons que les silos des provinces de l'Atlantique sont un important élément du système national qui permet à notre région de participer aux exportations de céréales. Mais ces silos sont aussi importants dans la mesure où ils permettent à la Commission canadienne du blé et aux producteurs de l'Ontario de passer par ailleurs que par les ports du Saint-Laurent en cas de problèmes dans la voie maritime, de répondre aux souhaits des acheteurs qui préfèrent se faire livrer dans les ports de l'Atlantique, etc. Il y a donc un compromis, mais ce sont évidemment les provinces de l'Atlantique qui seraient pénalisées, et nous considérons que le Canada tout entier y perdrait dans une certaine mesure aussi.

M. McGuire: Toujours sur le même sujet, où le système s'améliorerait-il si les installations de Halifax et de Saint John fermaient? À votre avis, qui en profiterait? Quels ports du Saint-Laurent?

M. Armitage: Je pense que c'est le Port de Québec qui sera le plus avantagé car il sera probablement le mieux placé pour remplacer les ports de l'Atlantique pour toutes les marchandises qui transitent dans le cadre du programme «à l'Est de».

M. McGuire: Donc Québec augmenterait la capacité de ses silos.

M. Armitage: Si elle est insuffisante pour l'instant, ce serait logique en effet.

M. McGuire: Y a-t-il d'autres possibilités ailleurs ou d'autres pertes pour l'Ouest? Notre blé vient de l'Ontario et de l'Ouest. Est-ce qu'il va devenir plus économique de le faire venir, par exemple, des États de l'Est ou de la Communauté économique européenne si ce programme se réalise? Est-il plus avantageux actuellement pour la région atlantique d'aller s'approvisionner en Europe?

M. Russell: Nous ne pouvons pas le faire. On ne peut le faire que si l'on obtient une licence de la Commission canadienne du blé, et elle est très réticente. Pour ce qui est des importations en provenance des États-Unis, une fois que les subventions, etc. seront au même niveau, il y aura probablement un libre mouvement de divers. . .

M. McGuire: Donc nous nous faisons doublement coincés. D'une part, on supprime le programme et ensuite nous perdons la possibilité de nous approvisionner plus économiquement en blé.

[*Text*]

Mr. Russell: Yes, and we have also been nailed for the fact that we have not been excused from the countervail on U.S. corn. That would be a big help to us. If we had the same treatment that British Columbia was getting, the Feed Freight Assistance would cover all the balance of cost with the exception of about $19 or $20 and we would be in very much better shape.

Mr. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo): Gentlemen, I welcome you and am very impressed with your presentation. I want to pursue a few points with you, Mr. Russell. Mr. McGuire said that farmers are going to suffer and I believe they suffer only if the Halifax port closes and you cannot get any competition through that port for your grains. Is this not correct?

Mr. Russell: Yes, that is our concern.

Mr. Brightwell: In other words, it is only going to suffer if you have the port closing.

Mr. Russell: I am pretty sure there has been some suffering. The cost of use of the Halifax elevator has already gone up, and this is hurting us.

Mr. Brightwell: By the way, you come from four eastern provinces all of which have balanced budgets this year, and I was interested to hear you were a have-not province down there. Our budget, as you know, is in a very large deficit. Why are the farmers on the east coast not sufficient?

I would like to suggest that they are not sufficient in supplying their own demands because cheaper grains have been put into their market from the west supposedly as a benefit, but in the net result making it so farmers could not grow a profitable crop down there. They are not able because we did not do the kind of research which might come under plant breeders' rights to get the type of crop they needed. They have the ability to be sufficient but policies in the past have done to the eastern farmer just what policies in Europe are doing now on export enhancement to grain farmers in other areas. Would you comment around those questions.

Mr. Russell: We had a situation for three decades, from 1941 through until about 1970, when the complete cost of transportation on feed grains was covered 90% to 95% by the Feed Freight Assistance Program. Feed grains were essentially the same price in the Maritimes and Atlantic Canada as they were anywhere else across the country. As a result, we developed a livestock and poultry industry based to a large extent on these competitively priced grains. Since 1970 it has been dropping from 90% down to about 25% now.

We consistently said to government over the last three or four years to do two things. First, increase Feed Freight Assistance to about 60% of the transportation cost, the same balance of cost as British Columbia. That is equity. At the same time, give us the encouragement we need to grow our own grain.

[*Translation*]

M. Russell: Oui, et nous sommes aussi coincés parce que nous n'avons pas été libérés du droit compensateur sur le maïs américain. Cela nous aiderait énormément. Si nous avions le même traitement que la Colombie-Britannique, le programme d'aide au transport des aliments du bétail couvrirait les frais à 19$ ou 20$ près, et nous serions en bien meilleure posture.

M. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo): Messieurs, je vous souhaite la bienvenue et je suis très impressionné par votre exposé. J'aimerais revenir sur quelques questions avec vous, monsieur Russell. M. McGuire a dit que les agriculteurs allaient souffrir, mais je crois qu'ils ne souffriront que si le port de Halifax ferme et que vous ne pouvez plus bénéficier de la concurrence pour vos céréales grâce à ce port, n'est-ce pas?

M. Russell: En effet, c'est ce qui nous inquiète.

M. Brightwell: Autrement dit, l'agriculture ne va souffrir que si le port ferme.

M. Russell: Je suis sûr que cela a déjà commencé. Le coût d'utilisation du silo de Halifax a déjà augmenté, et nous en souffrons.

M. Brightwell: En fait, vous venez de quatre provinces de l'Est qui ont équilibré leurs budgets cette année, et j'ai trouvé intéressant de vous entendre dire que vous vous considériez démuni là-bas. Comme vous le savez, notre budget accuse un déficit considérable. Pourquoi les agriculteurs de la côte est ne réussissent-ils pas à subvenir à leurs besoins?

À mon avis, c'est parce qu'on a fait venir du grain de l'Ouest à bon marché pour les avantager, disait-on, mais à cause de cela les agriculteurs sont devenus incapables de faire pousser une récolte dans des conditions rentables. Ils ne peuvent pas parce que nous n'avons pas fait les recherches que nous pourrions faire dans le cadre de la loi sur les obtentions végétales pour mettre au point le type de récolte qui leur convient. Ils ont les moyens de subvenir à leurs besoins, mais les politiques passées ont eu la même conséquence sur les agriculteurs de l'Est que les politiques européennes actuelles en matière d'exportation sur les céréaliculteurs d'autres régions. Qu'en pensez-vous?

M. Russell: Pendant trois décennies, de 1941 à environ 1970, le coût du transport des grains de provende était couvert à 90 p. 100 ou 95 p. 100 par le programme d'aide au transport des aliments du bétail. Ces céréales se vendaient à peu près au même prix dans les Maritimes et le Canada atlantique que partout ailleurs au Canada. Grâce à ces céréales compétitives, nous avons pu mettre sur pied toute une industrie du bétail et de la volaille. Depuis 1970, nous sommes tombés de 90 p. 100 à environ 25 p. 100.

Depuis trois ou quatre ans, nous ne cessons de dire au gouvernement de faire deux choses. Premièrement, faire remonter l'aide au transport des aliments du bétail à environ 60 p. 100 du coût du transport, comme pour la Colombie-Britannique. C'est une question d'équité. Deuxièmement, nous apporter les encouragements dont nous avons besoin pour cultiver nos propres céréales.

[*Texte*]

• 1210

I think we have the capability—Newfoundland does not, but the Maritimes do—to become eventually self-sufficient in grain. At that time Feed Freight Assistance can be perhaps not discontinued—Newfoundland would still need it, and perhaps Cape Breton—but for the rest of the Maritimes it could be very materially reduced. We do have the Atlantic Livestock Feed Initiative. We hope this is about to go into phase two. It is an attempt to help us become self-sufficient.

Phase one of the program was successful after only three crop years; we think we can see somewhere down there—15, 20 years, maybe. In the meantime, in order to maintain our livestock industry so that it can be competitive right within our own regional market, we need something more than the 15% and 25% Feed Freight Assistance. The current task group on transportation may come up with the kind of basket of alternatives needed to do that.

We are not married per se to Feed Freight Assistance. In Atlantic Canada we need the restoration of a competitive feed base for our livestock industry.

Mr. Brightwell: I think you have basically confirmed what I said, that policies in the past have created an industry that is not self-sufficient. Policies in the future can make them self-sufficient. I think I will just end with more of a comment than a question.

I get the impression that the benefit of the At and East, regardless of its original intent, was to the east coast industry. It was of particular benefit more to flour and port labourers—and perhaps more to the Ontario wheat producers, who used it as an alternate method of distribution—than it was to the western producers.

If I understand the arithmetic, it increased the cost of sending a tonne of western grain to export by something like $20 or $22 a tonne, overall. I may be wrong on the final figures, but this policy definitely cost Canada more to export grain than it would through another policy. A change in policy with some benefit to you would satisfy your particular area.

I will end up with a last comment—because the chairman is going to get anxious—that my corn producers would argue pretty strongly that the countervail is not hurting you as much as, perhaps, you might say. Because of time, I cannot advance that argument.

Mr. Crosby (Halifax West): Mr. Armitage, and your colleagues, let me welcome you to the committee. We are both well aware that we have been over this ground on a number of occasions. But the concerns need repeating. The message has to be delivered to the appropriate persons in authority.

[*Traduction*]

Je pense que les provinces maritimes, à l'exception de Terre-Neuve, pourront un jour devenir autarciques sur le plan de la production céréalière. A ce moment-là, sauf pour Terre-Neuve et peut-être pour l'île du Cap-Breton, le programme d'aide au transport des céréales fourragères pourra être supprimé ou ramené à des proportions beaucoup plus modestes. Nous bénéficions du projet de développement des productions fourragères de la région de l'Atlantique. Nous espérons qu'il entrera dans sa deuxième phase. C'est un programme destiné à nous amener vers l'autarcie.

La phase 1 du programme a été couronnée de succès après trois campagnes agricoles seulement. Cette autarcie pourrait se réaliser dans 15 ou 20 ans, peut-être. D'ici là, pour que l'élevage continue de soutenir la concurrence sur le marché régional, il nous faut une aide plus grande que les 15 ou 25 p. 100 accordés par le programme d'aide au transport des céréales fourragères. Le groupe de travail sur les transports pourra peut-être suggérer des solutions de rechange pour y arriver.

Nous ne tenons pas mordicus au programme d'aide au transport des céréales fourragères. Ce qu'il nous faut, dans la région de l'Atlantique, c'est rétablir un secteur fourrager compétitif pour l'élevage.

M. Brightwell: Vous avez essentiellement corroboré ce que j'ai dit, à savoir que les politiques du passé ont créé une industrie qui ne se suffit pas à elle-même. Les politiques de l'avenir pourront peut-être les amener à ce stade. Je vais terminer sur une observation plutôt qu'une question.

J'ai l'impression que le programme «à l'Est de», peu importe son objet à l'origine, profitait à l'industrie de la côte est, en particulier aux meuniers et aux débardeurs—et peut-être encore plus aux producteurs de blé de l'Ontario qui y voyaient une option de distribution supplémentaire—bien plus qu'aux producteurs de l'Ouest.

Si mes calculs sont bons, il a fait monter le prix de transport du grain de l'Ouest destiné à l'exportation d'environ 20 ou 22$ la tonne. Je me suis peut-être trompé dans mes chiffres, mais il est certain que cette politique a rendu beaucoup plus coûteuse pour le Canada l'exportation de céréales. Une nouvelle politique assortie de certains avantages pour vous pourrait satisfaire votre industrie.

Ma dernière observation, car le président s'impatiente, c'est que les producteurs de maïs de ma région vous diront en termes assez vifs que les droits compensateurs ne vous pénalisent pas autant que vous l'affirmez. Faute de temps, je ne peux pas développer cet argument.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Monsieur Armitage, ainsi que vos collègues, je vous souhaite la bienvenue au comité. Nous savons que vous avez déjà ressassé la question à de nombreuses reprises. Ces choses méritent toutefois d'être redites. Le message doit être entendu par les responsables.

[*Text*]

I just want to record the fact that we are all aware that the At and East has been under attack for some time over the years. A cap was put on it at one point in time to limit the liability to $40 million. There is no question that when the Prime Minister came into government in 1984 there was a review of all expenditure items, and properly so; we were running huge, enormous, deficits over a long period of time.

All government expenditures were under review and consideration, including the At and East. It is not something that happened exactly last spring. The At and East was in jeopardy in 1984 and 1985. It survived the 1985 budget reductions. I would say to Mr. Russell that one of the important considerations then was the Feed Freight Assistance Program. The ultimate goal was self-sufficiency in feed grains for Atlantic Canada.

So we have all these developments over a period of time. I know you are aware of them. But the bottom line is that we have a problem we want to resolve; the At and East is not an effective way to subsidize Atlantic Canada, whether it is ports or the agricultural industry. There are other ways to accomplish those ends.

• 1215

I think the decision has been taken by government to cancel the At and East as an instrument of assistance. I think our job is to establish offsetting elements that would mitigate any damaging effect the cancellation of the At and East has on the Atlantic economy generally, and the special impacts it has particularly.

I appreciate your coming before the committee to outline the difficulties that the cancellation of the At and East could give rise to and to come up with some concrete suggestions about how the problems might be resolved. I think this is what we have always meant when we—and you, Mr. Armitage, in particular, on behalf of the commission—have talked about offsets to the cancellation of the At and East. I think the chairman and members of the committee are being most helpful in providing the forum to record various viewpoints on what are appropriate offsets, given that the At and East has in effect been cancelled. That decision will no doubt be maintained.

Mr. Russell, farming and agriculture is not my field, but I would like to get your comments on the self-sufficiency program. I would have thought that from a farming point of view, it was the way to address the concern of the difficult impacts of the cancellation of the At and East on the agricultural community.

Mr. Russell: We feel that in the long run over the long term, our best security in Atlantic Canada is producer-owned feed ingredients. It is going to take a while to do it. In the last three years, we have increased our grain production in Atlantic Canada by 10%. This moved us from about 45% self-sufficiency up to 48% self-sufficiency. We have a long way to go yet.

In the meantime, if Feed Freight Assistance were taken away, if this is allowed to happen, as drafted, and so on, then we could lose our livestock industry because it would not be able to compete. We want to become self-sufficient. In the meantime, we need Feed Freight Assistance and other policies in place to hold our livestock industry where it is until we do become self-sufficient.

[*Translation*]

Nous savons tous que le programme «à l'Est de» est controversé depuis plusieurs années. A une certaine époque, le fonds a été plafonné à 40 millions de dollars. Lorsque le premier ministre a formé le gouvernement en 1984, il a fait passer en revue toutes les catégories de dépenses, ce qui était tout à fait de mise puisque nous accumulions depuis longtemps d'énormes déficits.

Toutes les dépenses ont donc été passées en revue, y compris le programme «à l'Est de». Ça ne remonte pas au printemps dernier. Ce programme était contesté dès 1984 et 1985. Il a survécu aux réductions budgétaires de 1985. A M. Russell, je dirai qu'on a beaucoup réfléchi à l'époque au programme d'aide au transport des céréales fourragères. On visait en bout de ligne à atteindre l'autarcie en céréales fourragères pour la région de l'Atlantique.

Voilà donc ce qui s'est passé. Vous êtes au courant, je le sais. Mais en définitive il nous reste un problème qu'il faut résoudre. Le programme «à l'Est de» ne constitue pas le meilleur moyen de subventionner la région de l'Atlantique, qu'il s'agisse de l'activité portuaire ou agricole. Il y a d'autres façons de s'y prendre.

Le gouvernement a déjà pris la décision de supprimer l'aide publique que représentait le Programme «à l'Est de». À nous de trouver d'autres mesures qui réussiront à contrer l'effet néfaste que sa suppression aura sur l'économie de la région atlantique.

J'apprécie le fait que vous soyez venus ici nous exposer les difficultés que vous prévoyez et nous faire des suggestions concrètes pour les atténuer. C'est de cela qu'il était question lorsque nous—et vous, monsieur Armitage, en particulier, au nom de la commission—avons discuté de mesures destinées à compenser la suppression du programme. Le président et les membres du comité manifestent un grand esprit d'ouverture en vous offrant une tribune pour discuter des mesures à prendre étant donné que, dans les faits, le programme «À l'Est de» a bel et bien été supprimé. On ne reviendra sûrement pas sur cette décision.

Monsieur Russell, l'agriculture, je n'y connais pas grand-chose, mais j'aimerais savoir ce que vous pensez du programme d'autarcie. J'aurais cru que c'était justement une façon de contrer les effets négatifs de la suppression de ce programme.

M. Russell: À long terme, notre meilleure garantie sera que le producteur cultive lui-même ses plantes fourragères. Ce n'est pas pour demain. Ces trois dernières anneés, la production céréalière de la région de l'Atlantique a augmenté de 10 p. 100. Notre autarcie céréalière est passée de 45 à 48 p. 100. Il nous reste encore beaucoup de chemin à faire.

Entre-temps, si le Progamme d'aide au transport des céréales fourragères est supprimé comme prévu, l'élevage risque de disparaître faute de pouvoir soutenir la concurrence. Nous voulons devenir autarciques. Mais d'ici là, ce programme et d'autres politiques doivent rester en place pour que l'élevage survive.

[*Texte*]

Mr. Crosby: The point I wanted to develop is that, given the act of cancellation of the At and East subsidization, some of the problems and impacts in relation to the agriculture industry can be overcome by supporting a self-sufficiency program in feeds.

Mr. Russell: Yes, recognizing the fact that the effect of the At and East. . .and the possibility of closing the elevator is going to be immediate, the beneficial effect of achieving self-sufficiency is some years down the road.

Mr. Crosby: The challenge is to bring all of these elements together. Another element, of course, is improved rail transportation. I know other interested parties will be looking at it.

Mr. Doering, can you give us some more specifics on what you would like to see happen, given the cancellation of the At and East as it impacts on your particular industry? Let me ask you at the same time whether you are involved in exporting to the United States of America.

Mr. Doering: No, Mr. Crosby, we are not able to export to the United States at the moment, but we are actively looking at that market, as are most of the mills in Canada in light of the present round. We believe the market could well open to us within 18 months or so. We do not see ourselves being a major player there by any means. It is a big market and there are a lot of competitors down there.

Probably in the short term we could survive without any offsets at all, but it would not take very long for us to be wiped out competitively without having enough volume to continue.

The first thing we are asking for is some sort of program that is going to keep the elevator open. Without the elevator, we are not in business. This is the primary objective of this whole focus.

The second one is what we have suggested and what the Canadian National Millers Association is suggesting; that is, some sort of export enhancement program that will increase our capacity. If that happened, it would also benefit the elevator in terms of export wheat. It would also justly and fairly have some impact on the entire milling sector, so we would not receive favourable treatment compared to our competitors, which is of course of some concern.

• 1220

Mr. Crosby: You use the term "export enhancement". What kind of export market are you talking about? Are you talking about markets in which you now cannot compete because of assistance to competitors?

Mr. Doering: No, no. I would like to suggest to you that one market could well be the Cuban market, which we traditionally have served for 26 years but has virtually gone. We had about 10,000 tonnes going there this year and that is all. We lost that market several times in the last three years to the West Germans, highly subsidized sales from the EEC. We would like to see if we could get that market back, and certainly an export enhancement policy would help us do that. I am sure the cost would be relatively small, although I do not have a figure on that. That market used to be about 200,000 tonnes a year.

Mr. MacDonald (Dartmouth): I would like to welcome our witnesses today and apologize for being a little late coming in. I had some business in the House which had to be attended to.

[*Traduction*]

M. Crosby: Ce que je voulais dire, c'est que la suppression du programme «à l'Est de» étant chose faite, une partie des difficultés du secteur agricole pourront être surmontées grâce à un programme d'autarcie en cultures fourragères.

M. Russell: Oui, vu la disparition du Programme «à l'Est de» et la fermeture prochaine du silo, les avantages de l'autarcie ne se feront pas sentir avant quelques années.

M. Crosby: Le pari, c'est de réussir à combiner tous les éléments. Je pense évidemment à l'amélioration du transport ferroviaire. Je sais que d'autres voudront se pencher là-dessus.

Monsieur Doering, pouvez-vous nous donner des idées précises sur ce que vous souhaitez voir après la disparition du programme? Pendant que j'y suis, je vous demanderai aussi si vous exportez vos produits aux États-Unis.

M. Doering: Non, monsieur Crosby, nous ne pouvons pas exporter aux États-Unis à l'heure actuelle, mais, comme la plupart des meuneries canadiennes, c'est un marché que nous convoitons activement, surtout vu ce qui se passe actuellement. Ce marché pourrait s'ouvrir à nous dans les 18 prochains mois environ. Nous ne pensons pas réussir une grosse pénétration. Le marché est vaste et il y a beaucoup de concurrence.

À court terme, nous pourrions probablement survivre sans mesures compensatoires, mais nous ne tarderions pas à être dévorés par la concurrence faute de volume suffisant.

D'abord et avant tout, nous voulons que le silo reste en activité. La fermeture du silo, c'est notre mort. C'est ce qui compte par-dessus tout.

En deuxième lieu, à l'instar de l'Association canadienne des meuniers, nous voulons un programme de stimulation des exportations pour accroître notre capacité. Le silo en profiterait aussi à cause de l'exportation du blé. Comme tout le secteur des meuneries en profiterait aussi, nous ne recevrions pas de traitement de faveur par rapport à nos concurrents.

M. Crosby: Vous avez parlé de «stimulation des exportations». À quel marché d'exportation pensez-vous? Là où vous ne pouvez pas soutenir la concurrence à cause de l'aide que reçoivent vos concurrents?

M. Doering: Non, non. Je dirais peut-être plus Cuba, un marché qui a été le nôtre pendant 26 ans mais que nous avons à toutes fins utiles perdu: à peine 10,000 tonnes cette année. Ces trois dernières années, c'est l'Allemagne de l'Ouest qui a raflé les contrats grâce aux subventions considérables de la CEE. Nous aimerions reconquérir ce marché et il est évident qu'une politique de stimulation des exportations nous y aiderait. Je suis convaincu que ce ne serait pas tellement coûteux, même si je n'ai pas de chiffre à vous donner. Il s'agit d'un marché d'à peine 200,000 tonnes par année.

M. MacDonald (Dartmouth): Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins et je m'excuse de mon retard. J'ai été retenu à la Chambre.

[*Text*]

I guess the best thing to do is to try to position the argument a little better. There are some members of the government who keep insisting that this is a *fait accompli*. If that is the case, we might as well just forget about our democratic process. The bill has not yet passed all stages of the House, thank God. The government implemented the changes last July before the bill did pass all stages of the House. Hopefully we are now debating this in the House and in committee, Mr. Chairman, to see whether or not the bill is going to have a negative effect and perhaps should be changed, modified or held in abeyance.

What I hear is that the government—and I have participated in the debate myself and I have listened to the member for Annapolis Valley—Hants, who is the chairman of this committee and spoke eloquently about the problem of this particular bill. What I have heard is that in the interim period from about 1985 on, representatives from the Atlantic provinces—transportation, counsel and others—have tried to have a dialogue with the government about what should replace the At and East if the At and East indeed was going to be going by the wayside. What I also understand is that dialogue has not taken place. What we generally have right now is a bill that takes away a subsidy, which punishes the industry in Atlantic Canada in a way that the western industry. . .because the Western Grain Transportation Act has not been changed. It punishes one part of the industry that just happens to be in Atlantic Canada. Now I hear some government members saying that it is a *fait accompli*, that we should not talk about the At and East bill anymore. The reason we should not talk about it is that we have to get beyond here.

I want to find out if the industry was consulted. You people represented various public interests and private interests. Were you consulted ahead of time? Were you asked for your input as the effect of the cancellation of the At and East? Were you asked for your recommendations as to how to minimize the damage? That is the first question.

Secondly, when the government gets through this charade—and that is exactly what it is, it is a charade—of passing it at all stages of the House, what shape is the agricultural industry going to be in? What shape is the rail transportation and the transportation industry going to be in? What shape is Dover Mills going to be in by the time this process finishes? Further, is there going to be irreparable harm to all three sectors by the time the government comes in and asks what you would like to replace it with to minimize the damage? Do you feel you have been consulted enough and do you feel you have been listened to enough? It is open.

Mr. Armitage: No, we were not consulted. I also feel we had every right to be consulted because of the initiative we took in 1985, which has already been mentioned, to alert the government to the fact that we were aware that the program was not working effectively and that changes needed to be made. We suggested some changes. I would have to say to you, no, we were not consulted. We were not advised of the budget decision and we did not have an opportunity to contribute in any way to addressing the situation at that time.

[*Translation*]

Le mieux, je crois, c'est de présenter votre argument sous un autre angle. Pour certains députés de la majorité, c'est un fait accompli. Si c'est le cas, autant oublier le processus démocratique. Le projet de loi n'a pas traversé toutes les étapes de son adoption à la Chambre, Dieu merci. Le gouvernement a appliqué les modifications en juillet dernier, avant que le projet de loi n'ait été adopté en bonne et due forme. Aujourd'hui, à la Chambre et en comité, nous sommes en train d'en discuter pour déterminer s'il aura des conséquences négatives et s'il doit être modifié ou s'il faut suspendre son étude.

J'ai moi-même participé au débat et j'ai écouté le député d'Annapolis Valley—Hants qui préside notre comité et qui a évoqué avec éloquence les difficultés que présente ce projet de loi; j'ai appris que depuis 1985 environ, des représentants des provinces de l'Atlantique—du secteur du transport, des avocats et d'autres—ont essayé de discuter avec le gouvernement d'un nouveau programme qui remplacerait le programme «à l'Est de» si celui-ci devait disparaître. Or, ce dialogue n'a pas eu lieu. Le projet de loi supprime la subvention aux dépens de l'industrie dans la région atlantique du pays puisque la loi sur le transport du grain de l'Ouest n'a pas été modifiée. Seule la région de l'Atlantique est frappée. Des députés de la majorité nous disent aujourd'hui que c'est un fait accompli et qu'il n'y a pas lieu de revenir sur le programme «à l'Est de». Pourquoi? Parce qu'il faut passer à l'étape suivante.

Je voudrais savoir si l'industrie a été consultée. Vous-même représentez divers intérêts publics et privés. A-t-on pris la peine de vous consulter? Vous a-t-on demandé ce que seraient les conséquences de la disparition du programme «à l'Est de»? Vous a-t-on demandé ce que vous entrevoyez comme mesure pour limiter les dégâts? C'est ma première question.

Par ailleurs, lorsque le gouvernement en aura fini de cette comédie, car c'est de bien de cela qu'il s'agit, et que le projet de loi aura été adopté à la Chambre, dans quel état se retrouvera l'agriculture? Dans quel état sera le secteur des transports, par chemin de fer notamment? Dans quel état seront les meuneries *Dover Mills*? Les dégâts seront-ils irréparrables dans les trois secteurs le jour où le gouvernement vous demandera de proposer un programme de rechange? Avez-vous le sentiment que l'on vous a consulté et que l'on vous a écouté?

M. Armitage: Non, nous n'avons pas été consultés. Et nous aurions été en droit de l'être parce que dès 1985 nous avons prévenu le gouvernement que le programme battait de l'aile et qu'il fallait le modifier. Nous avons proposé quelques modifications. Je dois vous répondre que non, nous n'avons pas été consultés. On ne nous a pas informé de la décision annoncée dans le budget et nous n'avons pas pu offrir nos vues sur la question.

[*Texte*]

• 1225

Indeed there will be serious economic consequences to the removal of the At and East. We are hoping there will be some steps taken to help minimize it. Of course, this is the basis of the differential rate proposal that we have placed before this committee today and earlier before the House of Commons Standing Committee on Transport.

There is no question that the railway industry will be harmed. With the loss of the At and East and with no means of encouraging something to take its place in the way of new traffic to make up for the lost traffic—it will be lost economic activity—the viability of the railways will be weakened to some extent.

Mr. MacDonald: Do you believe the loss of this At and East and the resulting traffic loss may have an impact on the viability of the CN line into Halifax?

Mr. Armitage: I am not saying that it would threaten their viability, but it would weaken their economic situation. The railway industry is structured in such a way that it has a great deal of fixed costs. As you lose traffic to spread that fixed cost around, of course you have to some extent weakened the viability. This does not mean they will not continue to operate as viable railways. I am certainly hopeful they will, and I believe they will.

At the same time, there is economic impact in the sense of railway employment and railway activity as well as port employment and activity at the elevators too. Maybe the others would wish to add to that.

Mr. Russell: I do not have anything particularly to add.

Mr. MacDonald: How deep is the damage going to be? If you started in 1985 to try to talk to this government about the offsets that had to be done if At and East was going to be changed or eliminated and you have gotten nowhere, do you have much faith that in the next few months the government is going to respond in as quick a manner as they must have to in order to maintain the viability and competitiveness of their agricultural industry in Atlantic Canada? How quickly do they have to act?

Mr. Russell: I guess the breaking point for us would be if they reach the situation where that Halifax elevator had to close. It would be doomsday for us.

Mr. MacDonald: Maybe I can jump over to the gentleman from Dover Mills here and ask him about the possibility. Because you have got a lot of product going through there, how much jeopardy is the Halifax elevator in right now without any offsets?

Mr. Doering: My understanding is that they have always have been a marginal operation. Losing 60% of their through-put obviously puts them in a very serious economic situation. I do not have figures so I do not know—we are not part of it; it is privately operated. I do understand it is a very serious situation for them.

In terms of what it has done for Dover Mills, first of all, were we consulted? No, the industry was not consulted. We, on our part as part of the Canadian National Millers Association, have made a number of presentations and briefs

[*Traduction*]

Effectivement, les conséquences économiques de la suppression du programme seront graves. Nous espérons que des mesures seront prises pour les atténuer. C'est précisément la raison pour laquelle nous avons proposé un taux différentiel ici aujourd'hui et plus tôt devant le Comité permanent des transports.

Il est indiscutable que les chemins de fer vont s'en ressentir. Le programme «à l'Est de» qui disparait sans quoi que ce soit pour compenser le trafic perdu—c'est autant d'activité économique qui disparaît—, c'est la viabilité des chemins de fer qui en pâtira.

M. MacDonald: Pensez-vous que la disparition du programme et la diminution du trafic nuiront à la viabilité de la ligne du CN jusqu'à Halifax?

M. Armitage: Je ne dis pas que cela menacera sa viabilité, mais cela affaiblira sa situation économique. Par dénifition, les chemins de fer ont beaucoup de frais fixes. Comme il faut les répartir sur un trafic réduit, c'est la viabilité qui en souffre. Cela ne veut pas dire qu'ils cesseront d'être rentables, j'espère et même je crois qu'ils continueront de l'être.

Non seulement les chemins de fer sont touchés, mais aussi les ports et les silos. D'autres voudront peut-être en parler.

M. Russell: Je n'ai rien de particulier à ajouter.

M. MacDonald: Les dégâts seront-ils gros? Puisque vos démarches auprès du gouvernement dès 1985 pour obtenir des mesures compensatoires n'ont pas abouti, pensez-vous qu'il interviendra rapidement dans les mois qui viennent pour maintenir la viabilité et la compétitivité de l'agriculture dans la région de l'Atlantique? Quand sera-t-il trop tard?

M. Russell: Il sera trop tard le jour où le silo de Halifax fermera. Pour nous, ce sera la fin du monde.

M. MacDonald: Je devrais demander ce qu'en pense le représentant des meuneries *Dover Mills*. Beaucoup de grains passent par là, et je voudrais savoir quelle menace pèse sur le silo de Halifax si aucune mesure compensatoire n'est prise.

M. Doering: D'après ce que je sais, il y a relativement peu d'activité. Si le silo perd 60 p. 100 de son volume d'activité, il est évident que sa situation va devenir précaire. Comme je n'ai pas de chiffres, je ne saurai vous dire—nous sommes indépendants et le silo appartient à quelqu'un d'autre. Je sais par contre que sa situation est très grave.

Pour ce qui est des répercussions sur *Dover Mills*, je vous dirai d'abord que nous n'avons pas été consultés. Par l'intermédaire de l'Association canadienne des meuniers, nous avons fait des démarches auprès de nombreux

[*Text*]

sent to all kinds of people in government relative to this issue. We have accepted that there could be some changes made in At and East and would recommend changes and a number of offsets. This goes back again many years. The last group was in April 1985. We did not receive replies to those presentations.

Mr. MacDonald: Were there no acknowledgements or replies?

Mr. Doering: To my knowledge, there was no reply. I cannot say if there was an acknowledgement. Consequently, that kind of scenario was established. When the policy was changed in the budget speech, of course we had no prior knowledge of that.

Mr. MacDonald: There is not a good reason for people to be holding their breath that things are going to be changed now if the bill goes through.

Mr. Doering: No. To put it in perspective in terms of what it has meant since last summer, we have been able to run that mill 7 days a week, 24 hours a day for 4 or 5 years from June until December. We are not able to do that now, and the mill is operating roughly 4 days a week and maybe down to 3 days a week. This is a very serious, immediate—

Mr. MacDonald: This is like closing the barn door after the horse has gone. Is it a viable option from your perspective to have the At and East reinstated at least for a defined period of time while the adjustment goes forward? Is it an option to say that we are going to have to go through a period of adjustment? As an industry and as a public interest body, we have to ensure that when this goes, if it is going to go, those offsets are in place. In the meantime, just to keep a check on the government, let us put it back in for a six-month period or a one-year period so we do not have the devastating effect on the industry we could be having in the next few months if the elevator closes. During that period of time let us basically mandate the government to come to an agreement on offsets so that at least things do not get any worse until those offsets come in.

• 1230

Mr. Russell: All the government would have to do would be to implement the proposal we put forward this morning.

Mr. MacDonald: If they implement that, do you think it will minimize the damage to all the sectors?

Mr. Russell: Yes.

Mr. Monteith (Elgin): Given that the At and East is an export-only assistance, given that 70% of product of export is exported in the west coast—total exports are somewhere in the neighbourhood of 18 million tonnes—what percentage of the export of wheat at the eastern ports is subsidized by the At and East?

Mr. Armitage: Mr. Monteith, I believe that question was raised during an earlier session, and if I recall correctly from the *MinutesI of Proceedings and Evidence*, it was identified as something like 3%, but personally I do not know the answer to the question.

[*Translation*]

représentants du gouvernement. Nous avions accepté que des changements soient apportés au programme «à l'Est de», et nous avons recommandé des modifications ainsi qu'un certain nombre de mesures compensatoires. Cela remonte à plusieurs années. Les dernières démarches ont été faites en avril 1985 et elles sont restées sans réponse.

M. MacDonald: Pas même d'accusés de réception?

M. Doering: À ma connaissance, aucune réponse n'a été donnée. J'ignore s'il y a eu un accusé de réception. C'est pourquoi on a songé à ceci. Évidemment nous n'étions pas au courant du changement de politique annoncé dans le discours du budget.

M. MacDonald: Il n'y a donc pas de quoi s'attendre à une révision si le projet de loi est accepté?

M. Doering: Non. Pour vous donner une idée, sachez que la meunerie est en activité 7 jours par semaine, 24 heures par jour depuis 4 ou 5 ans entre juin et décembre. Aujourd'hui, ce n'est plus possible, et l'usine est en activité environ 4 jours par semaine, parfois même seulement trois. C'est très grave, c'est...

M. MacDonald: Il est trop tard pour fermer l'écurie quand le cheval s'est sauvé, n'est-ce pas? Souhaiteriez-vous que ce tarif soit rétabli, au moins en attendant que vous vous adaptiez? Est-il juste de dire qu'il faudra une période d'adaptation? Vous qui représentez ce secteur d'activité, vous devez vous assurer que des mesures seront prises pour compenser la disparition du programme. En attendant, histoire d'avoir à l'oeil le gouvernement, rétablissons le tarif pendant six mois ou un an pour épargner à l'industrie les effets dévastateurs qu'aurait la fermeture du silo. Chargeons le gouvernement d'en arriver à une entente sur les mesures compensatoires, ne serait-ce que pour éviter que les choses n'empirent d'ici-là.

M. Russell: Le gouvernement n'aurait qu'à adopter la proposition que nous avons faite ce matin.

M. MacDonald: Est-ce que cela suffirait à limiter les dégats dans tous les secteurs?

M. Russell: Oui.

M. Monteith (Elgin): Etant donné que le programme «À l'Est de» ne vise que les exportations, qu'elles sont acheminées à 70 p. 100 vers la côte ouest et qu'au total elles représentent 18 millions de tonnes, quel pourcentage du blé destiné à l'exportation et transitant par dans les ports de l'Est est subventionné par ce tarif?

M. Armitage: Monsieur Monteith, la question a été posée lors d'une séance antérieure, je crois, et si je me fie aux *Procès-verbaux et Témoignages* ce serait de l'ordre de 3 p. 100, mais je ne tiens pas cette information de première main.

[*Texte*]

Mr. Monteith: I understand it to be 3%. So 3% of the product which goes to the eastern ports is subsidized through the At and East and the rest of the material which goes to eastern ports to be exported goes by water or unsubsidized rail or truck.

Mr. Armitage: Yes, that would be correct.

Mr. Monteith: Something was indicated earlier about Ontario taking advantage of the At and East. Do you know what percentage of the Ontario wheat might go by the At and East program?

Mr. Armitage: Again, I am relying on the *Minutes of Proceedings and Evidence* from earlier meetings, but I believe a figure of 200,000 tonnes was identified in terms of the Ontario participation out of a total tonnage of around 700,000.

Mr. Monteith: I think the 1988-89 figures are somewhere in the neighbourhood of over 1 million tonnes for total production.

Mr. Armitage: But moving under At and East I think it was identified as 200,000 tonnes of Ontario export grain.

Mr. Monteith: Most of that would have to be done by some means of back haul to take advantage of the At and East.

Mr. Armitage: Yes, that would be right. If I may just add, Mr. Monteith, the proposal we submitted to this committee this morning is one that relates to the movement of export grain from western Canada.

It calls for a differential-related rate structure for the movement of grain whereby the Ports of Halifax and St. John would be set at a competitive relationship with the St. Lawrence ports. In terms of the cost of this to the Government of Canada whereby we have estimated somewhere in the vicinity of $6 million to $10 million per year, our figures relate to the movement of western export grain. We did not include the possibility of Ontario export grain coming under this differential-related rate structure. It is certainly a possibilility that it could be included.

Mr. Monteith: I just want to point out that Ontario does not take great advantage of the At and East program. In some years if their exports are done early, they would probably not take any advantage of the At and East program. The Ontario Wheat Producers Marketing Board will be appearing before us and we will be able to get this information from them.

I merely want to indicate that the amount of grain travelling via the At and East program is not tremendous. The government, in a budget document you probably were not consulted about—most budget documents are kept secret until they are announced on the floor of the House by the minister...

• 1235

You indicated earlier that you felt the At and East program was not...you asked for some changes and said perhaps it was not a sufficient program. You also indicated that the Minister of Agriculture's news release said a study is being done and he is concerned about the fact that the government will have to take a serious look at the effects of the reduction of the At and East.

[*Traduction*]

M. Monteith: Je crois que c'est 3 p. 100. Si c'est le cas, le solde du volume qui transite par les ports de l'Est afin d'être exporté est transporté par bateau ou, sans subvention, par camion ou chemin de fer.

M. Armitage: Effectivement.

M. Monteith: On a dit tout à l'heure que l'Ontario tirait profit du tarif «à l'Est de». Savez-vous quel pourcentage du blé ontarien est assujetti à ce régime?

M. Armitage: Encore une fois, je me fie aux *Procès-verbaux et Témoignages* des séances antérieures, mais je crois que la part de l'Ontario serait de 200,000 tonnes sur 700,000.

M. Monteith: Je crois que les chiffres de 1988-1989 seraient plutôt d'un million de tonnes.

M. Armitage: Mais sous le régime du tarif «à l'Est de», je pense qu'il s'agit de 200,000 tonnes de céréales ontariennes destinées à l'exportation.

M. Monteith: Pour en profiter, il faudrait qu'une bonne partie de cette production reparcourt une partie du chemin en sens inverse.

M. Armitage: Oui. Si vous me le permettez, monsieur Monteith, la proposition que nous avons faite ce matin porte sur le transport des céréales destinées à l'exportation venant de l'ouest du pays.

Nous réclamons un barème de tarifs modulés qui placerait les ports de Halifax et de Sait John en situation concurrentielle avec ceux du Saint-Laurent. Quand nous avons dit que cela coûterait entre 6 et 10 millions de dollars, nous parlions des céréales de l'Ouest et non des céréales ontariennes. Evidemment, elles pourraient être assujetties au même régime.

M. Monteith: Je voulais seulement vous dire que l'Ontario ne tire pas grand profit du programme «à l'Est de». Si la récolte est précoce, les céréaliculteurs ontariens ne se prévalent probablement pas du programme. Du reste, l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario comparaîtra devant nous et nous pourrons leur poser la question.

Je voulais seulement montrer que la quantité de céréales assujetties au programme «à l'Est de» n'est pas énorme. Le gouvernement, dans un document relatif au budget à propos duquel vous n'avez probablement pas été consulté—la plupart d'entre eux restent secrets jusqu'à ce que le ministre en fasse l'annonce à la Chambre...

Selon vous, le Programme de subvention au transport du grain et de la farine vers l'Est était imparfait et avait besoin d'être modifié. Vous avez aussi dit que dans un communiqué du ministre de l'Agriculture, celui-ci a indiqué qu'une étude était en cours et qu'il se préoccupait du fait que le gouvernement devra étudier sérieusement les effets de la réduction de ce programme.

[*Text*]

I want to point that out because it is not all doom and gloom, as some members opposite may wish to—

Mr. MacDonald: You would not be referring to me, would you?

Mr. Monteith: No.

Mr. Brightwell: You are only one member.

Mr. Monteith: I said "members".

Mr. Laporte: I would like to continue where I left off. I want to get some facts and some background material on the record. I want to talk a bit about the effects on the agricultural industry and the effects of the loss on agriculture. You mentioned that one area is meat packing. Is there a potential loss in the meat packing industry, Mr. Russell?

Mr. Russell: Our meat packing industry is struggling, and it is heavily dependent on pork. We produce about two-thirds of the pork that we consume in Atlantic Canada, and about one-third of the beef. So our meat packing industry has been heavily dependent on pork. And any closure of the Halifax elevator would have its most devastating immediate effect on the pork industry. To the extent that there has been some reduction in our production or pork, any further reduction will make it less viable for our meat packing industry, with all the jobs and investments that are involved.

Mr. Laporte: Where is the Maritime meat packing industry located, and what sort of investment—

Mr. Russell: We have three major meat packers, one in Berwick, Nova Scotia—Larson Packers—one in Charlottetown and one in Moncton. The largest of the three is in Moncton. We have another one in Fredricton, but it is closed and its condition is very uncertain. The one in Charlottetown is subsidized by the provincial government as is the one in Berwick. But you reach a point where even that cannot keep you going. Once you lose meat packing, it disturbs the whole marketing process for our beef sector. If the packing plant closes because there is not enough pork, where will I send my beef?

Mr. Laporte: The domino effect.

Mr. Russell: The domino effect, yes.

Mr. Laporte: In your presentation you mentioned that you had two fears about the Halifax elevator—when it might close and if the rates go up. The rates in fact have gone up. How does that affect the feed industry and its competitiveness? What impact does that have?

Mr. Russell: To a large extent those increases were covered. The increases that occurred up until last fall were absorbed in the re-adjustment of Feed Freight Assistance. The rates were adjusted lst fall, so that tended to buffer the effect for that period of time. But if usage rates continue to rise, we have been given no guarantee at all that they are going to be covered off by corresponding increases in Feed Freight Assistance.

• 1240

Mr. Laporte: Have you had much discussion with the Halifax elevator about their rates? Is there any discussion on that at all? Do you have any idea what may happen there?

[*Translation*]

Si je le rappelle, c'est que ce n'est pas aussi catastrophique que certains députés d'en face voudraient...

M. MacDonald: Ce n'est pas de moi que vous parlez?

M. Monteith: Non.

M. Brightwell: Il n'a pas parlé au singulier.

M. Monteith: J'ai parlé au pluriel.

M. Laporte: Laissez-moi reprendre le fil de ma pensée. J'aimerais que certains faits soient portés au procès-verbal. Je voudrais parler des dégâts causés au secteur de l'agriculture. Vous-même avez évoqué le cas des industries de la viande. Ce secteur risque-t-il de subir des pertes, monsieur Russell?

M. Russell: Notre industrie des viandes vivote et est largement tributaire de la viande de porc. Nous produisons environ les deux tiers du porc que nous consommons et environ le tiers du boeuf. Elle dépend donc beaucoup du porc. Et la fermeture de l'élévateur de Halifax aurait des effets dévastateurs immédiats sur cette industrie. Puisque la production de porc a déjà un peu baissé, toute réduction supplémentaire compromettra la viabilité de l'industrie des viandes, qu'il s'agisse des emplois ou des investissements.

M. Laporte: Où se trouvent les abattoirs et les conserveries dans les Maritimes et, financièrement...

M. Russell: Il y en a trois, une usine à Berwick en Nouvelle-Écosse—Larson Packers—une à Charlottetown et une autre à Moncton. La plus grande des trois se trouve à Moncton. Il y en a une autre à Fredericton, mais elle est fermée et son avenir est incertain. Celles de Charlottetown et de Berwick sont subventionnées par le gouvernement provincial. Mais à un moment donné, même cela ne suffit plus. Si l'on perd les conserveries, ce sont tous les mécanismes de mise en marché du boeuf qui seront touchés. Si les usines ferment faute de porc, à qui vais-je vendre mon boeuf?

M. Laporte: L'effet domino.

M. Russell: Oui, l'effet domino.

M. Laporte: Vous avez dit avoir deux craintes à propos de l'élévateur de Halifax: le moment de sa fermeture et l'augmentation éventuelle de ses tarifs. De fait, les tarifs ont monté. Quel effet cela a-t-il sur la culture des productions fouragères et la compétitivité des exploitations?

M. Russell: Dans une bonne mesure, ces augmentations ont été compensées par une augmentation de l'aide au transport des céréales fourragères. Je parle des augmentations antérieures à l'automne dernier. Les taux ont été rajustés l'automne dernier, ce qui en a un peu minimisé les effets pour cette période. Mais si ces taux continuent à grimper, rien ne nous garantit qu'ils seront compensés par des augmentations correspondantes dans le Programme d'aide au transport des céréales fourragères.

M. Laporte: Avez-vous discuté de ces taux avec les gens de l'élévateur de Halifax? Y a-t-il eu des entretiens à ce sujet? Avez-vous une idée de ce qui pourrait se passer là?

[*Texte*]

Mr. Armitage: Yes, Mr. Laporte, the Halifax elevator has been quite open about the need to increase their rates to offset some of the economic loss they have incurred trying to keep the facility going. This has been quite well accepted by, for instance, the feed industry. We are certainly made aware of this.

With some reluctance we are forced to accept a higher usage charge. We accept it because we recognize the need to keep the elevator going. At the same time, this effectively increases the cost of using the water route through Halifax. In turn, that will at some point—usually very quickly thereafter—be reflected in the rail rates. So already there has been that kind of impact. The future in that area is very uncertain.

Mr. Laporte: I would like to make some comments on the whole about your competitiveness with the U.S. milling industry. As you indicated earlier, the market potentially is going to be opening up. Certainly the New Democratic party likes to see competition and ability for businesses and industry to compete and to make a profit. Of course the concern is to have fair competitiion, fair trade.

I would like to know what you see as the advantages or disadvantages with respect to the milling industry both in Canada and the United States. In general, what sort of advantages has the American milling industry had that you have not? When the door is open, what is your potential to compete with them?

Mr. Doering: The American milling industry has a very positive advantage at the moment, and has had it for the last two or three years, because of the Export Enhancement Policy in the United States. This has enabled U.S. mills to run at 95% of capacity on a six-day week. Obviously that considerably reduces the unit cost.

The Canadian milling industry runs at about 95% capacity on a five-day week. That has been reduced since the loss of the At and East. I do not have the latest industry figures, but I understand it has dropped below what it was. So obviously there is an advantage there.

In terms of trying to be competitive in world markets, using new technology, all these kind of things, you have to have a sufficient level of investment. Of course to make that investment you have to have profits. You have to be able to run properly to generate the capital.

So at the moment the milling industry in Canada is disadvantaged in that respect also, simply because of the poor utilization of our facilities' total capacities.

Looking at the free trade issue and how we are going to attempt to enter that market, obviously we will be looking at some niche markets for Canadian milling. I am sure my competitors are looking at basically the same things I am,

[*Traduction*]

M. Armitage: Oui, monsieur Laporte, les propriétaires de l'élévateur de Halifax nous ont expliqué très clairement pourquoi ils devaient augmenter leurs taux afin de compenser dans une certaine mesure les pertes économiques qu'ils subissent en essayant de garder l'élévateur ouvert. Les producteurs de grains fourragers, par exemple, ont très bien accepté ces explications. Et pour notre part, nous avons bien sûr été mis au courant.

Nous sommes bien obligés, même si c'est à regret, d'accepter la hausse des frais imposés aux utilisateurs. Nous l'acceptons parce que nous reconnaissons la nécessité de garder l'élévateur ouvert. Mais en même temps, cette situation augmente en fait les coûts du transport par bateau via Halifax, ce qui devrait se répercuter à un moment donné, probablement assez vite, sur les taux ferroviaires. On constate donc déjà un effet de ce genre. L'avenir est vraiment incertain dans ce domaine.

M. Laporte: Je voudrais faire des commentaires sur votre situation concurrentielle générale vis-à-vis des meuneries américaines. Comme vous l'avez indiqué tout à l'heure, il est possible que le marché soit en train de s'ouvrir. Le Nouveau parti démocratique aimerait certainement que nos entreprises et nos industries puissent faire concurrence à celles des États-Unis et réaliser des profits. Mais bien sûr, il faut que ce soit une concurrence loyale, selon des pratiques commerciales équitables.

Je voudrais savoir quels sont d'après vous les avantages et les handicaps des meuneries canadiennes par rapport aux américaines. En général, de quel genre d'avantages jouissent les meuneries américaines par rapport à celles du Canada? Quand la porte sera ouverte, dans quelle mesure pouvez-vous leur faire concurrence?

M. Doering: Les meuneries américaines possèdent un avantage très net pour le moment, et ce depuis les deux ou trois dernières années, en raison de la politique américaine destinée à favoriser les exportations. Ainsi, elles ont pu fonctionner à 95 p. 100 de leur capacité pendant une semaine de six jours, ce qui réduit considérablement leurs coûts unitaires.

En revanche, les meuneries canadiennes fonctionnent elles aussi à environ 95 p. 100 de leur capacité, mais pendant une semaine de cinq jours. Et ce pourcentage a été réduit depuis la suppression du Programme de subventions du transport du grain et de la farine vers l'Est. Je ne connais pas les dernières données établies par l'industrie, mais je pense que ce pourcentage a effectivement baissé. De toute évidence, les meuneries américaines sont donc avantagées sur ce point.

En ce qui concerne notre position concurrentielle sur les marchés mondiaux, et l'utilisation de nouvelles technologies, par exemple, il faut avoir un niveau d'investissement suffisant. Et bien sûr pour faire ces investissements, il faut réaliser des profits. Il faut pouvoir bien fonctionner pour générer le capital nécessaire.

Donc, à l'heure actuelle, les meuneries sont désavantagées de ce point de vue également, simplement parce que nous n'utilisons pas nos installations à leur pleine capacité.

En ce qui concerne la question du libre-échange et de ce que nous comptons faire pour pénétrer ce marché, nous allons certainement étudier certains créneaux particuliers que pourraient occuper les meuneries canadiennes. Je suis sûr

[*Text*]

servicing those niches where Canadian wheat quality is important and where our access to market is relatively close and simple and the strains of competition are perhaps not as severe. But that is not initially going to be a big market for Canadian mills because of the disadvantage of our cost structure.

Mr. Laporte: Did you say we will not be disadvantaged? I did not hear you.

Mr. Doering: It will not be a disadvantage. We are disadvantaged initially because of our cost structure.

Mr. Belcher: I have two quick questions for Mr. Russell. In your brief you talk about the elimination of the countervail duty to U.S. corn. When the Import Tribunal was dealing with the Ontario action on the countervail, do you recall if the Atlantic agriculture industry opposed the import being placed, similar to the way B.C. did? B.C. opposed it being laid against corn coming into B.C. because Ontario corn had never been shipped from Ontario to British Columbia. The only corn that ever came into British Columbia came from the U.S.

• 1245

Mr. Russell: Yes. We appeared at the time of the first hearing and we had. . .the Farmers Council did not, but we supported the position taken by the feed manufacturers, the Government of Nova Scotia and the Nova Scotia Federation of Agriculture in this latest go around. We have been active participants, yes.

Mr. Belsher: No, but was that done at the initial time, two years ago when the countervail was brought in, or is it being done only now when they are asking for a review?

Mr. Russell: No, it was done two years ago, sir.

Mr. Belsher: Had the Atlantic area ever brought in corn from the U.S.?

Mr. Russell: No, I do not think so. I think generally our corn has come from Ontario, because Feed Freight Assistance applied to Ontario corn but not to American corn.

Mr. Belsher: And Feed Freight Assistance—

Mr. Russell: I think probably some U.S. corn would have come down. It would have been trucked down into northern New Brunswick probably from Quebec.

Mr. Armitage: There is no question about it. We have been largely dependent on Ontario corn, but on occasion the odd vessel load of U.S. corn was brought in and utilized in the Atlantic provinces.

Mr. Belsher: Did the two prices of wheat have an influence on the growth of acreage in growing grain in the Atlantic area?

[*Translation*]

que mes concurrents recherchent à peu près les mêmes choses que moi, c'est-à-dire qu'ils veulent occuper les créneaux où la qualité du blé canadien est importante, où les marchés sont assez proches et faciles d'accès, et où la concurrence n'est peut-être pas aussi serrée. Mais cela ne représentera pas, du moins au départ, un marché important pour les meuneries canadiennes à cause de la situation désavantageuse dans laquelle nous place notre structure de coût.

M. Laporte: Avez-vous dit que nous ne serions pas désavantagés? Je n'ai pas bien compris.

M. Doering: Nous ne le serons pas vraiment, sauf au départ, à cause de notre structure de coût.

M. Belsher: J'aimerais poser deux questions rapides à M. Russell. Vous parlez dans votre mémoire de la suppression du droit compensateur sur le maïs américain. Quand le Tribunal des importations a étudié la requête déposée par l'Ontario au sujet de ce droit compensateur, vous souvenez-vous si les agriculteurs des provinces de l'Atlantique s'opposaient eux aussi à cette mesure, comme ceux de la Colombie-Britannique? La Colombie-Britannique s'opposait à l'imposition de ce droit compensateur sur le maïs importé dans cette province, parce qu'elle ne s'était jamais approvisionnée en Ontario. Le seule maïs importé en Colombie-Britannique venait des États-Unis.

M. Russell: Oui. Nous avons comparu au moment de la première audience et nous avons. . . le *Farmers Council* n'était pas du même avis, mais nous avons appuyé pour notre part la position prise par les producteurs de grain fourrager, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et la *Nova Scotia Federation of Agriculture* à ce moment-là. Oui, nous avons participé activement au débat.

M. Belsher: Non, mais j'aimerais savoir si vous l'avez fait dès le début, il y a deux ans, quand ce droit compensateur a été décrété, ou si vous n'êtes intervenus que dernièrement, au moment de la demande d'examen?

M. Russell: Non, c'était il y a deux ans, monsieur.

M. Belsher: Les provinces de l'Atlantique ont-elles déjà importé du maïs des États-Unis?

M. Russell: Non, je ne pense pas. En général, je crois que notre maïs vient de l'Ontario, parce que le Programme d'aide au transport des céréales fourragères s'appliquait au maïs de l'Ontario, mais non au maïs américain.

M. Belsher: Et ce programme d'aide. . .

M. Russell: Je pense qu'il est possible que du maïs américain ait été transporté par camion dans le nord du Nouveau-Brunswick, probablement en provenance du Québec.

M. Armitage: Cela ne fait aucun doute. Nous dépendons dans une large mesure du maïs ontarien, mais nous utilisons à l'occasion dans les provinces de l'Atlantique du maïs américain transporté par bateau.

M. Belsher: Le système de double prix du blé a-t-il eu une influence sur l'augmentation de la superficie consacrée à la culture du grain dans la région de l'Atlantique?

[*Texte*]

You mentioned that over the last three years there has been a 10% increase in the acreage. I think it was a couple of years ago when the two-price system for grain was dropped. What influence did the two-price system have on the growth rate of increased acreage?

Mr. Russell: I am not aware, sir.

Mr. Brightwell: I just want to make a comment on Mr. Doering's statement that the mills are disadvantaged because of the American export enhancement program.

I thought the Canadian farmers ate that disadvantage in that you are moving product at the same price as the Americans. Am I missing something there? I thought the Canadian farmers paid for that export enhancement, not the mills.

Mr. Doering: I am not sure if I follow your question exactly, sir. Our cost structure is slightly different from the Americans', but the cost of the wheat was fairly close to the American price. However, there is a differential of about $20 a tonne. It has been more than that; it has been up to $40 a tonne in the differential between American and Canadian wheat. I am not sure I follow your—

Mr. Brightwell: I think you have answered it. In other words, the pass-through was not totally to the farmer, which I really thought it was.

I would just like to comment further that somebody has suggested that the At and East was sort of the eastern version of the Crow benefit and yet the Crow benefit applies to every tonne of corn or of wheat that comes from the west that goes through the At and East program, so it applies to that before it gets to the At and East. I think we should keep that clear in our minds.

Finally, has Halifax Harbour raised its rates before? If so, by how much over the last, say, five years?

Mr. Armitage: I cannot really give you a figure over the last five years, but it is true that the Halifax elevator and, for that matter, the Saint John elevator have raised their rates. In the past, it has been consistent with the recommended maximum rates of the Canadian Grain Commission. For the first time I am aware of, this increase at Halifax exceeded the maximum rate level permitted by the Canadian Grain Commission, with special permission. So it is something that has taken place at Halifax to address this particular problem. It has not taken place at any other elevator in Canada.

• 1250

Mr. McGuire: I have a brief question for Mr. Russell. It has been briefly touched on by Messrs Laporte and Brightwell in the first round. Nova Scotia and New Brunswick do have the land base to become more self-sufficient, and Prince Edward Island right now is basically self-sufficient in grain production. They are not really that much affected by the At and East, but New Brunswick, Nova Scotia and Newfoundland are affected by it. Is it fair to say

[*Traduction*]

Vous avez mentionné que cette superficie avait augmenté de 10 p. 100 au cours des trois dernières années. Je pense que le système de double prix du grain a été abandonné il y a quelques années. Quelle influence ce système a-t-il eu sur le rythme d'augmentation de cette superficie?

M. Russell: Je ne sais pas, monsieur.

M. Brightwell: Je voudrais simplement faire un commentaire en réponse à ce qu'a dit M. Doering, à savoir que les meuneries sont désavantagées à cause du programme américain destiné à encourager les exportations.

Je pensais que c'était les agriculteurs canadiens qui étaient désavantagés, parce que votre produit se vend au même prix que celui des Américains. Ai-je manqué quelque chose? Je pensais que c'était les agriculteurs canadiens qui faisaient les frais du programme américain et non les meuneries.

M. Doering: Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre question, monsieur. Notre structure de prix est légèrement différente de celle des Américains, mais le prix du blé est à peu près le même ici qu'aux États-Unis. Il y a une différence d'environ 20 $ la tonne. Celle-ci a déjà été plus élevée; elle a atteint à un certain moment 40 $ la tonne. Mais je ne suis pas sûr de suivre votre. . .

M. Brightwell: Je pense que vous avez répondu à ma question. Autrement dit, contrairement à ce que je croyais, ce ne sont pas seulement les agriculteurs qui ont subi le contrecoup de ce programme.

Je voudrais aussi faire suite à un commentaire selon lequel le Programme de subvention du transport du grain et de la farine vers l'Est était en quelque sorte une variante de la subvention du Nid-de-Corbeau pour l'Est du pays, et pourtant, cette dernière subvention s'applique à chaque tonne de maïs ou de blé qui vient de l'Ouest et qui profite du programme de subvention vers l'Est; elle s'applique donc d'abord à ce dernier programme. Je pense que cela doit être très clair.

Enfin, j'aimerais savoir si le port de Halifax avait déjà augmenté ses tarifs auparavant? Si oui, de combien, au cours des cinq dernières années à peu près?

M. Armitage: Je ne peux pas vous donner de chiffres précis pour les cinq dernières années, mais il est vrai que l'élévateur de Halifax, et celui de Saint-Jean, ont déjà augmenté leurs tarifs. Dans le passé, ces augmentations étaient conformes au maximum recommandé par la Commission canadienne du grain. Pour la première fois, à ce que je sache, l'augmentation décrétée à Halifax a dépassé le maximum permis par la Commission canadienne du grain, en vertu d'une permission spéciale. Cette mesure a donc été prise à Halifax en réponse à ce problème particulier, mais aucun autre élévateur canadien n'a fait de même.

M. McGuire: J'ai une brève question à poser à M. Russell, sur un sujet qui a été mentionné en passant par MM. Laporte et Brightwell lors de la première série de questions. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick possèdent un territoire assez grand pour assurer leur autonomie, dans le domaine de la production du grain, et l'Île du Prince-Édouard est déjà à toutes fins utiles autonome. Elle n'est donc pas vraiment touchée par le

[*Text*]

that Maritimers take no great pleasure in receiving subsidies, and our greatest wish is to become self-sufficient, but this particular bill, the abrupt elimination of the subsidy, is more or less self-defeating? Instead of encouraging our farmers and giving them an opportunity to become more self-sufficient and giving them time to take advantage of the opportunities, this will have the opposite effect. There will be less farmers growing less grain rather than encouraging more farmers to get into the business.

Mr. Russell: I think there are two ways we can become self-sufficient. One is that we can grow more grain and forage and protein crops to feed an increasing livestock industry. The other way would be to reduce our livestock industry to about half of what it is now, and we would be self-sufficient already.

The closure of that Halifax elevator could substantially and rather immediately reduce our livestock industry. Once it is reduced, it is much harder to get it back up again, and because investment is lost, people and resources, both physical and financial, have been displaced. If this were to happen 20 years from now, hopefully it would not be a problem for us at all, because we would be growing all our own grain. But we are not yet, and this can have a devastating effect.

Mr. McGuire: The potential is there.

Mr. Russell: Oh, yes.

The Chairman: I just want to raise a procedural matter with members while we still have a quorum. There is a tentative schedule of meetings in front of each member, and I draw your particular attention to Wednesday, May 23. There had been a suggestion concerning Ontario corn associations, which in turn recommended the Ontario Grain and Corn Council. Should the committee agree, we will have the clerk ask them, should they wish to appear, and they might appear following the Ontario Wheat Producers Marketing Board.

There were some further witnesses, I believe, the Nova Scotia Grain Marketing Board and the Atlantic Grain Council, which were contacted and indicated they were satisfied to have the Atlantic Provinces Transportation Commission make the presentation, which of course we have now.

Mr. Laporte: Was the Canadian Wheat Board or the Canadian National Millers Association contacted? If so, what was their response?

The Chairman: The clerk informs me no. Was there any indication of interest in asking those bodies if they wish to appear?

[*Translation*]

programme de subventions, mais le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve le sont. Est-il juste de dire que les gens des Maritimes ne sont pas ravis de toucher des subventions et qu'ils veulent avant tout devenir autonomes, mais que ce projet de loi, qui supprime abruptement cette subvention, aura à toutes fins utiles des effets contraires à l'effet recherché? Plutôt que d'encourager nos agriculteurs et de leur permettre de devenir plus autonomes, en leur donnant assez de temps pour tirer profit de toutes les possibilités, on en arrivera à une situation tout à fait contraire. Il y aura moins d'agriculteurs qui feront pousser moins de grain, alors qu'il faudrait encourager les agriculteurs à se lancer dans cette production.

M. Russell: Je pense que nous pouvons devenir autonomes de deux façons. La première serait que nous produisions plus de grain et de fourrage, ainsi que des cultures à plus haute teneur en protéine, pour nourrir un cheptel de plus en plus important. L'autre façon consisterait à réduire notre cheptel à la moitié environ de ce qu'il est actuellement, ce qui nous permettrait d'être déjà autonomes.

La fermeture de l'élévateur de Halifax pourrait avoir des effets considérables, et assez immédiats, sur nos éleveurs de bétail. Une fois que le cheptel sera réduit, il sera beaucoup plus difficile de le rétablir, et à cause des investissements perdus, il y aura des gens et des ressources, tant matérielles que financières, qui auront été déplacés. Si cela devait se produire dans 20 ans, cela n'entraînerait pour nous aucun problème, avec un peu de chance, parce que nous produirions tous notre propre grain. Mais ce n'est pas le cas actuellement, et cette fermeture peut avoir des effets dévastateurs.

M. McGuire: Mais le potentiel est là.

M. Russell: Oh oui.

Le président: Je voudrais simplement soulever une petite question de procédure avec les membres du comité pendant que nous avons encore quorum. Vous avez devant vous un calendrier provisoire de nos séances à venir. J'attire tout particulièrement votre attention sur la séance du mercredi 23 mai. On nous avait suggéré d'entendre des associations ontariennes de producteurs de maïs, qui nous ont recommandé à leur tour d'inviter le Conseil ontarien du maïs-grain à comparaître. Si les membres du comité sont d'accord, la greffière transmettra cette invitation au Conseil, qui pourrait comparaître après l'*Ontario Wheat Producers Marketing Board*.

Il y a aussi d'autres témoins avec qui nous avons communiqué, notamment le *Nova Scotia Grain Marketing Board* et l'*Atlantic Grains Council*, qui nous ont dit qu'ils étaient d'accord pour que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique fasse une présentation en leur nom, et c'est bien sûr le témoin que nous entendons maintenant.

M. Laporte: Avons-nous communiqué avec la Commission canadienne du blé ou la *Canadian National Millers Association*? Si oui, quelle a été leur réponse?

Le président: La greffière me dit que non. Y a-t-il des membres du comité qui se sont dits intéressés à entendre le témoignage de ces organismes?

[*Texte*]

Mr. Laporte: Yes. I raised it before. I believe there has been a brief presented by the Canadian National Millers Association. You would know, Mr. Doering. In fact, I have seen it. I do not know if you can speak on their behalf, but would they be interested in appearing or not?

• 1255

Mr. Doering: I understood that they were interested, Mr. Chairman. They had presented briefs on this subject on other occasions, and they have done some work on this. I do not know the current status of their particular work, but I think they should be contacted.

The Chairman: We will have the clerk contact the Millers Association and the Canadian Wheat Board, and Mr. MacDonald has indicated the possibility of the City of Dartmouth. If any or all of those groups are interested, then perhaps they could be slotted on Tuesday, May 29.

Mr. Laporte: Mr. Chairman, there still a couple of areas I would like to go into with the witnesses, first of all with respect to this business of self-sufficiency.

I am a westerner—I am not from the Maritimes so I do not know for sure—but speaking to people from that area, farmers on P.E.I and on the mainland have indicated to me they doubt that they will ever be able to get away comletely from western grains because of the quality of grain, that the western grains have a little higher protein. For finishing animals off, it is nice to have some of the western higher-protein grain, and unless there are some other varieties that can grow in the Maritimes there is still going to be some need to rely on some western grain to produce a good quality animal. Can you comment on that?

Mr. Russell: I think it depends to a large extent on who is growing the grain, what varieties he is using, and what kind of a year it is. These things all have an effect. I would agree with these people. Yes, I would expect we are always going to need some imported grain.

One of the other things that we are more apt to need is some imports of feed corn. We have much less capability of producing our feed corn requirements than we have of producing our wheat and barley requirements.

The other thing, of course, is that it is going to be a long time before they grow grain in Newfoundland. I think there is always going to be a need for some continued importation of grains for one purpose or another. But in the main I think we should be 85%, 90% self-sufficient.

Mr. Laporte: I know that the APTC represents some of the brewers in the Maritimes, I believe they do anyway, but I have not heard any comment on the effects, if any, on the brewing industry. Mr. Armitage, could you comment at all? Do you know what, if any, the effects will be with respect to the brewing industry in the Maritimes?

[*Traduction*]

M. Laporte: Oui. J'en ai déjà parlé. Je pense que la *Canadian National Millers Association* a déjà présenté un mémoire au comité. M. Doering le saurait. En fait, je l'ai vu, ce mémoire. Je ne sais pas si je puis parler au nom de cette association, mais est-ce qu'elle serait intéressée à comparaître?

M. Doering: Ils m'ont semblé très intéressés, monsieur le président. Ils ont déjà présenté des mémoires à ce sujet en d'autres occasions et ont étudié la question assez à fond. Je ne sais pas où en sont leurs travaux actuellement, mais je pense qu'il serait bon de les inviter.

Le président: Nous allons donc demander à la greffière de communiquer avec la *Millers Association* et la Commission canadienne du blé. M. MacDonald a également parlé de la possibilité d'inviter des représentants de la ville de Dartmouth. Si l'un ou l'autre de ces groupes était intéressé, nous pourrions peut-être les entendre le mardi 29 mai.

M. Laporte: Monsieur le président, j'aimerais poser encore quelques questions aux témoins, d'abord au sujet de cette histoire d'autonomie.

Je viens de l'Ouest et je ne connais donc pas très bien la situation dans les Maritimes, mais d'après ce que m'ont dit des gens de la région, des agriculteurs de l'Île du Prince-Édouard et du continent, ils doutent fort de jamais pouvoir cesser complètement d'utiliser du grain de l'Ouest en raison de la qualité de ce grain, puisqu'il a une teneur en protéine un peu plus élevée. Pour le finissage du bétail, il est intéressant de pouvoir utiliser du grain de l'Ouest à plus haute teneur en protéine, et tant qu'on ne produira pas dans les Maritimes d'autres variétés de grain, on va encore devoir compter sur le grain de l'Ouest, dans une certaine mesure, pour produire un animal de bonne qualité. Avez-vous un commentaire à faire à ce sujet?

M. Russell: Je pense que tout dépend dans un large mesure de ceux qui font pousser le grain, des variétés qui sont utilisées et de la conjoncture annuelle. Toutes ces choses ont un effet sur la qualité du grain, mais j'aurais tendance à être d'accord avec ces gens. Oui, nous aurons probablement toujours besoin de grain importé.

Il est également possible que nous ayons besoin d'importer davantage de maïs fourrager. Notre capacité de production de maïs fourrager est en effet de loin inférieure à notre capacité de production de blé et d'orge.

En outre, bien sûr, ce n'est pas demain que les Terre neuviens vont se mettre à la culture du grain. Je pense qu'ils devront toujours continuer à importer du grain, pour diverses utilisations. Mais, en gros, je pense que nous devrions être à 85 ou 90 p. 100 autonomes.

M. Laporte: Je sais que la CTPA représente certains brasseurs des Maritimes, ou du moins je le pense, mais je n'ai entendu aucun commentaire sur les effets de la suspression du programme de subvention sur l'industrie brassicole. Monsieur Armitage, j'aimerais avoir votre opinion à ce sujet. Savez-vous quelles pouraient être les conséquences de cette mesure sur l'industrie brassicole des Maritimes?

[*Text*]

Mr. Armitage: First of all, I cannot pretend to be representing the brewing industry in a direct sense, but in a broad sense of trying to represent the shippers throughout the Atlantic provinces it is fair to say that we certainly have a role. To that extent I can tell you that my impression is that the breweries are not using the grain elevators, and they are not using water transportation to use their in-bound material. Years ago they used to do that. My impression is that they really do not have a direct interest.

Mr. Laporte: Earlier you indicated that if the Halifax elevator were to close there would be an expense on the closure and there would be an expense to reactivate that elevator. Do you know what that entails? What we are looking at in that sort of prospect?

Mr. Armitage: Really what I was referring to was the Saint John elevator which is already closed in a very real sense. The elevator has been shut down. But I understand, from speaking to people directly involved in the Saint John Port Corporation, that the next stage, in the absence of being able to locate a market or a meaningful activity for the elevator, would be to mothball the elevator. How many years it would be kept in that form is uncertain, but that would be a first step.

Once mothballed, the machinery would have to replaced, or a good deal of it, to reactivate the elevator, so there is a major capital expense involved to reopen the elevator once mothballed. It has not reached that stage yet, but unless something is done soon to create a new market for the elevator. . .it is not very far away.

• 1300

Mr. Laporte: Regarding the Saint John elevator, I noticed in some of your earlier briefs you talked about the need for a maritime arm for the Saint John elevator, which would be an advantage. I noticed in your latest brief that this has disappeared from your proposal. Do you not consider it important any more? What relevance does it have to play?

Mr. Armitage: I hope it has not disappeared from our proposal, Mr. Laporte, because it is still part and parcel of our proposal. In order for the Saint John elevator to participate in the movement of export grain or, for that matter, the possibility of getting involved in domestic feedgrains on a year-round basis, it would be essential for them to have a marine receiving facility. It is part and parcel of our proposal.

Mr. Laporte: It has not disappeared.

Mr. Armitage: No, it has not disappeared. I am told it is still in today's presentation.

Mr. Laporte: Good. I had seen it this morning and went through very quickly. I am very glad to hear it.

Mr. Armitage: Just to add this, I understand the Mayor of Saint John, Her Worship Elsie Wayne, is appearing. If it was not in our brief, I would be in real trouble, I can assure you.

[*Translation*]

M. Armitage: Premièrement, je ne peux pas prétendre représenter l'ensemble de l'industrie brassicole, mais parce que nous essayons de représenter toutes les entreprises d'expédition des provinces Atlantiques, nous avons probablement notre rôle à jouer. En ce sens, je puis vous dire que, d'après moi, les brasseries ne se servent pas des élévateurs à grain ni du transport maritime pour leur matériel d'arrivée. Elles le faisaient il y a bien des années. Mais j'ai bien l'impression qu'elles n'ont pas d'intérêt direct dans cette affaire.

M. Laporte: Vous avez indiqué tout à l'heure que, si l'élévateur de Halifax devait fermer, il y aurait des frais au moment de cette fermeture, et également au moment de la réouverture éventuelle de l'élévateur. Savez-vous ce que seraient ces frais? À quoi pouvons-nous nous attendre?

M. Armitage: Ce que je voulais dire, en réalité, c'est que l'élévateur de Saint-Jean est déjà bel et bien fermé. Mais, d'après ce que m'ont dit des gens qui sont liés de très près à la Société du port de Saint-Jean, la prochaine étape consisterait à mettre l'élévateur en réserve en attendant de pouvoir trouver un marché ou une activité intéressante pour cette installation. Personne ne semble savoir pendant combien d'années il serait ainsi gardé en réserve, mais ce serait une première étape.

Dès lors, il faudrait remplacer l'outillage, du moins en partie, afin de pouvoir remettre l'élévateur en service; la réouverture de cet élévateur, après sa mise en réserve, entraînerait donc d'importantes dépenses d'immobilisation. Nous n'en sommes pas encore là, mais si l'on ne trouve pas bientôt un nouveau marché pour cet élévateur, cela pourrait arriver assez vite.

M. Laporte: En ce qui concerne l'élévateur de Saint-Jean, j'ai constaté dans certains de vos mémoires précédents que vous parlez de la nécessité d'un volet maritime pour cet élévateur, ce qui serait avantageux. Mais j'ai remarqué aussi que cette proposition ne paraît plus dans votre dernier mémoire. Est-ce que vous jugez qu'elle n'est plus importante? Quelle est sa pertinence?

M. Armitage: J'espère bien qu'elle n'a pas disparue, monsieur Laporte, parce que nous maintenons cette proposition intégralement. Pour que l'élévateur de Saint-Jean puisse participer à l'exportation de grains ou, d'ailleurs, pour qu'il puisse avoir sa part dans les mouvements de grains fourragers canadiens sur une base annuelle, il serait essentielle qu'il dispose d'une installation de réception maritime. Cela fait partie intégrante de notre proposition.

M. Laporte: Cela n'a pas disparu.

M. Armitage: Non, on me dit que notre mémoire d'aujourd'hui en fait état également.

M. Laporte: Bien. Je l'ai vu ce matin et je l'ai parcouru très rapidement. Je suis très heureux de vous entendre dire cela.

M. Armitage: A ce même sujet, on m'a dit que le maire de Saint-Jean, son honneur Elsie Wayne, doit comparaître devant votre comité. Si cette proposition ne figurait pas dans notre mémoire, je puis vous assurer que nous serions vraiment en difficulté.

[*Texte*]

Mr. Laporte: I am looking forward to seeing the mayor before the committee. I can assure you of that as well.

With respect to the news release the government is going to be setting up a committee or a study—I am not sure exactly what they are doing—has there been any offer by the government to any of you sitting at the table today to participate in that study and to become actively involved in it?

Mr. Armitage: Not as yet. This was issued, I understand, only yesterday. We have only just received it before appearing before you this morning. I would sincerely hope this is their plan. No, we have not yet been contacted.

Mr. Laporte: Mr. Doering or Mr. Russell, have you had any input at all into this?

Mr. Russell: We are certainly prepared to but we have not been asked yet.

Mr. Doering: We would be very happy to assist but we have not been contacted.

Mr. Laporte: Is it fair to say that you have no objections to becoming involved in this process at all?

Mr. Doering: Oh, no, absolutely not. We would welcome it.

Mr. Russell: We would want to be.

Mr. Laporte: Finally, I want to talk a little bit about the effects on the railway, the line to Halifax and the potential problems there. It has been suggested to me by people in Saint John that the line to Saint John particularly may become unviable now that there is no At and East grain going to Saint John. Some people have expressed some real concern over the future of that line. Of course VIA Rail goes over it. It is important in a number of ways. They have suggested that the line may well be in a very vulnerable position now that the At and East program is gone. Do you have any thoughts or comments on it?

Mr. Armitage: The only comment I would like to make there, Mr. Laporte, is simply that we share the concern you have just reflected. The loss of the At and East certainly has had a proportionately greater impact on the future of the Canadian Atlantic Railway, which is a subsidiary of CP Rail, in terms of its service to the Port of Saint John. Even before the loss of the At and East program, the railway was suffering financial problems and this just accentuated them. Yes, indeed this simply adds to an already difficult situation.

It is a real concern from the point of view that we in the Atlantic region very desperately need assurance that we will have ongoing rail transportation. This is not to say we are against the abandonment of every little branch line that really

[*Traduction*]

M. Laporte: Je suis très impatient d'entendre le témoignage du maire. Je puis vous en assurer moi aussi.

En ce qui concerne le communiqué selon lequel le gouvernement va mettre sur pied un comité ou commander une étude—je ne sais pas exactement comment il compte procéder—,j'aimerais savoir si l'un ou l'autre d'entre vous a été invité à participer à cette étude de façon active?

M. Armitage: Pas encore. Si je comprends bien, ce communiqué n'a été publié qu'hier. Nous l'avons reçu immédiatement avant de comparaître ce matin. J'espère sincèrement que c'est bien ce que le gouvernement compte faire. Mais, non, on a pas encore communiqué avec nous.

M. Laporte: Monsieur Doering ou monsieur Russell, avez-vous eu votre mot à dire dans cette affaire?

M. Russell: Nous sommes certainement prêts à intervenir, mais on ne nous l'a pas encore demandé.

M. Doering: Nous serons très heureux de nous rendre utiles, mais personne n'a communiqué avec nous.

M. Laporte: Est-il juste de dire que vous n'avez aucune objection à participer à cet examen?

M. Doering: Oh non, absolument pas. Nous en serions très heureux.

M. Russell: D'ailleurs nous tenons à y participer.

M. Laporte: Finalement, j'aimerais parler rapidement des effets de la suppression du programme sur les chemins de fer, c'est-à-dire sur les services ferroviaires vers Halifax et les problèmes qui pourraient se produire à ce sujet. Il y a des gens de Saint-Jean qui m'ont dit que la viabilité du service vers cette ville était maintenant particulièrement menacée s'il n'y a plus de grain subventionné qui est acheminé vers Saint-Jean. Certaines personnes se sont dites très inquiètes de l'avenir de ce service. Bien sûr, Via Rail utilise ce tronçon. Il est donc important de diverses façons. Mais ces gens semblent croire que ce service se trouve dans une position très vulnérable maintenant que le Programme de subventions au transport du grain et de la farine vers l'Est n'est plus. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Armitage: Le seul commentaire que j'aimerais faire, monsieur Laporte, c'est que nous partageons ces préoccupations. La disparition du programme de subventions a certainement eu des effets plus importants, toutes proportions gardées, sur l'avenir du *Canadian Atlantic Railway*, qui est une filiale de CP Rail, en ce qui concerne le service vers le port de Saint-Jean. Même avant la disparition du programme de subventions, cette compagnie ferroviaire connaissait de graves problèmes financiers, qui n'ont été qu'accentués. Donc, effectivement, la suppresssion de ce programme ne fait qu'aggraver une situation déjà difficile.

C'est très inquiétant parce que nous, dans la région de l'Atlantique, avons désespérément besoin de garanties sur le maintien des services ferroviaires. Cela ne veut pas dire que nous nous opposons à l'abandon de toutes les petites lignes

[*Text*]

is not generating meaningful traffic; not at all. At the same time, we do not want to see the abandonment process—and we are clearly on record in this regard with the Minister of Transport—go so far as to jeopardize the network as a whole so that we will not have what we have been referring to as an essential network to service regional economic development needs. We need the railway in the Atlantic provinces.

Mr. Laporte: I am wondering if you can provide myself and the rest of the members of the committee with a bit of a... If the line to Saint John is gone, what effect does that have on rural transportation in New Brunswick?

• 1305

Mr. Armitage: It would have a very significant effect. It is true that the competing railway, CN Rail, serves Saint John as well; but on the other hand, without the service of CP Rail coming into the region we would have one railway serving the region in total. There would be absolutely no rail competition—that is, within the rail mode—and we would consider this a very serious prospect.

The Chairman: That concludes our questioning. We have been exceptionally well briefed. It was certainly a well-prepared presentation, and I am sure all members would join me in thanking the witnesses for coming today and for providing us with their viewpoint on this important issue.

The legislative committee will continue on Tuesday, May 22, at 11 a.m.

This meeting stands adjourned.

[*Translation*]

secondaires qui ne sont pas vraiment utilisées; loin de là. Mais en même temps, nous ne voulons pas que cet abandon de service aille assez loin pour mettre en danger l'ensemble du réseau ferroviaire et nous empêche d'avoir ce que nous appelons un réseau essentiel pour répondre aux besoins d'expansion économique de la région; et nous avons clairement exprimé cette position au ministre des Transports. Nous avons besoin du chemin de fer dans les provinces de l'Atlantique.

M. Laporte: Je me demandais si vous pouviez me donner, ainsi qu'aux autres membres du comité, un petit renseignement... Si la ville de Saint-Jean n'est plus desservie, quel effet cela aura-t-il sur les services de transport dans les régions rurales du Nouveau-Brunswick?

M. Armitage: Cela pourrait avoir des effets très importants. Il est vrai que la compagnie concurrente, CN Rail, dessert également Saint-Jean. Mais rn revanche, sans CP Rail, il n'y aurait plus qu'une seule compagnie ferrovaire desservant l'ensemble de la région. Il n'y aurait donc absolument aucune concurrence, du moins en ce qui concerne le transport ferrovaire, et nous pensons que ce serait très grave.

Le président: Voila qui met fin à la période de questions. Nous avons été exceptionnellement bien renseignés aujourd'hui. Le mémoire qu'on nous a soumis était certainement très bien préparé, et je suis sûr que tous les membres du Comité vont se joindre à moi pour remercier les témoins d'être venus aujourd'hui et de nous avoir fait part de leur point de vue sur cette question importante.

Le Comité législatif poursuivra ses travaux le mardi 22 mai à 11h00.

La séance est levée.

APPENDIX "C-26/1"

Atlantic Provinces Transportation Commission

P. O. Box 577
Moncton
New Brunswick
E1C 8L9

Tel. (506) 857-2820
Fax. (506) 857-2835

SUBMISSION

TO

THE HOUSE OF COMMONS
LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

BY

ATLANTIC PROVINCES TRANSPORTATION COMMISSION

MAY, 1990

Sponsored by the governments of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island, Newfoundland and Labrador. Affiliated with the Atlantic Provinces Chamber of Commerce.
Offices: Suite 210, Commerce House, 236 St. George Street, Moncton, New Brunswick

INTRODUCTION

The Atlantic Provinces Transportation Commission is pleased to present the following brief outline of the importance of the "At and East" Export Grain and Flour program to Atlantic Canada, the effects of its termination on the region and steps that have been taken to mitigate the negative impact of the termination of the program.

The Atlantic Provinces Transportation Commission (APTC) is an advisory organization which represents the interests of Atlantic Provinces shippers and receivers in matters of transportation. The APTC is financially supported by the governments of the four Atlantic Provinces. The APTC was delegated to coordinate regional response to the termination of the "At and East" program at a meeting of representatives of interested regional organizations sponsored by Transport Canada in June, 1989.

ATLANTIC REGION IMPACT

The "At and East" program had a significant impact on the Atlantic Region, particularly on the ports of Halifax and Saint John. Approximately 90% of the total tonnage moved under the "At and East" in 1988, the last normal year of the program, was exported through Atlantic Region ports. Export grain moving under the program represented almost 100% of the volume handled at the Saint John elevator and approximately 60% of the volume handled by the elevator at Halifax. The termination of the "At and East" program has had serious economic consequences for the Maritime ports as well as for the railways and other activities related to the movement of grain. Also, the flour milling and the livestock and poultry industries in the Atlantic Region have been negatively affected. The Halifax elevator has imposed a surcharge on its outward elevation rates of between 57 and 97 cents per tonne, depending upon the commodity, as an attempt to compensate for reduced volumes as a result of the removal of the "At and East" program.

An analysis, by the APTC, shows that approximately $14.4 million in economic activity has been lost in the region due to the termination of the program.

Should the Halifax grain elevator be unable to continue operations, due to the loss of the "At and East" volume, then a further $13.2 million in economic activity will be lost.

The importance of maintaining the Halifax grain elevator as a viable operation is critical. The elevator plays a vital role in the storage and handling of domestic feed grain and milling wheat. The use of the Halifax elevator for the handling of waterborne cargoes of domestic feed grains represents the only competitive alternative to the use of the railway as a means of obtaining the required feed ingredients for the local livestock and poultry industries. Without the ability to use water transportation, of which the Halifax grain elevator is an essential component, rail rates for domestic feed grains would be higher than is now the case. Moreover, the only Atlantic region flour mill is totally dependent upon the Halifax elevator for the storage of milling wheat.

The rail traffic provided by the movement of export grain and flour under the "At and East" program represented an important contribution to the viability of the rail lines serving the region and the ports of Halifax and Saint John.

Employment losses have occurred at the grain elevators and the ports of Saint John and Halifax. In Saint John, 11 full time and 40 seasonal jobs have been lost due to the closure of the elevator. An additional 40 person-years of stevedoring, port and railway employment have been lost due to the termination of grain shipments through the port. In Halifax, employment at the elevator has been reduced by 27 jobs and approximately 265 person-years of employment have been lost among stevedore, port and railway workers. A further 220 person-years of employment are threatened should the Halifax elevator be forced to close.

MINIMIZING THE IMPACT OF THE TERMINATION OF THE "AT AND EAST" PROGRAM

Following the announcement of the termination of the "At and East" program as part of the 1989 federal budget, a meeting of interested Atlantic Region organizations was held. A number of measures were proposed with a view to

offsetting the negative economic impacts of the termination of the program on the Atlantic Region. These measures included:

- *utilization of unit trains to move export grain to Halifax and Saint John, with the provision of existing government owned hopper cars under similar terms as they are provided under the WGTA;*

- *use of water transport for the shipment of Plan "C" feed grains to the Atlantic Provinces;*

- *elimination of the countervail duty on U.S. corn;*

- *provision of facilities to receive grain by water at Saint John;*

- *promotion of the continued use of Halifax for the shipment of export flour; and,*

- *provision of permits allowing the importation of feed grains from foreign countries.*

It is now apparent, after some investigation and study, that these alternative measures will not offer a meaningful solution to the problem of maintaining sufficient throughput at the Halifax and Saint John grain elevators. This is not to say that at least some of these objectives are not without potential benefits to the region, but the means to achieve their implementation promptly enough to address the need is lacking. The closure of the Saint John elevator has occurred and the long term future of the Halifax grain elevator is uncertain.

APTC DIFFERENTIAL RATE PROPOSAL

The following proposal has been developed by the APTC, with the objective of maintaining a sufficient flow of traffic at both the Halifax and Saint John grain elevators to allow for their continued operation.

In lieu of the "At and East" and to apply on an annual basis during the period of Seaway winter closing:

(1) rail rates on export grain and flour to Halifax and Saint John be set at a level necessary to encourage the use of Maritime ports for the movement of export grain and flour;

(2) such rates to be determined annually by the National Transportation Agency at a fixed differential over the rates to Quebec City;

(3) the railways be reimbursed for the difference between the rates as determined by the Agency and compensatory rates; and,

(4) these provisions be limited to maximum annual tonnages for both export grain and flour, but not less than the volume required to maintain the grain elevators at Halifax and Saint John as viable units.

The basis for this proposal is that for the continued encouragement of the use of the ports of Halifax and Saint John for the shipment of export grain and flour, rail rates to these ports would be maintained at a fixed differential over the rates to Quebec City for export grain and flour. The fixed rates would be determined on an annual basis by the National Transportation Agency. The railways would be reimbursed for the difference between the fixed rate and the compensatory rate.

A maximum tonnage limit and a restriction to limit the application of the rates to the period of winter closure of the St. Lawrence Seaway would reduce the demands on the federal government. Suggested maximum annual limits are 200,000 tonnes of flour and 400,000 tonnes of grain. The estimated cost of such a program would be less than $10 million annually.

This proposal would provide for the continuation of grain elevator operations at Halifax and Saint John until such time as the offsets being pursued, can be implemented, or until other alternative solutions can be found to ensure the long term viability of the grain elevators.

CONCLUSION

The termination of the "At and East" program has already had a significant negative impact on the Atlantic Region in terms of lost jobs, closure of the Saint John elevator, reduced traffic on regional rail lines and increased costs to the flour mill and livestock and poultry producers. The potential exists for further economic harm to the region should the Halifax grain elevator be unable to continue operations. It is critical that steps be taken to ensure that further negative economic consequences for the Atlantic Region can be avoided.

The APTC is prepared to work with the federal government to assist in the further development and implementation of this or other proposals to promote the use of existing Atlantic Region facilities for the handling of export grain and flour.

APPENDIX "C-26/2"

dover mills limited

SUBMISSION

TO

THE HOUSE OF COMMONS

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

BY

DOVER MILLS LIMITED

MAY 1990

P.O. Box 2185, Halifax, Nova Scotia, B3J 3C4, Telephone: (902) 429-0622, Fax: (902) 423-9075

On behalf of Dover Mills Limited I am pleased to be able to add a few comments to the presentation of the Atlantic Provinces Transportation Commission relative to the effects of the termination of the "At and East" export grain and flour subsidy. Our presentation before the Standing Committee on Transport on February 20th contained several pages of testimony which I have summarized for this occasion.

APTC has identified that the continued operation of the Halifax Grain Elevator is the first and most pressing issue facing the grain and flour business in Halifax. Dover Mills Limited is one of four customers for the grain elevator, the others being the Livestock Producers of N.S., the N.S. Winter Grain Marketing Board and the Canadian Wheat Board. From our mill's perspective the elevator is absolutely essential, as it is our lifeline for grain cargo receipt and storage. In simplest terms, if grain throughput is not sufficient to generate enough revenue to maintain viability and as a result the elevator closes then the flour mill would also have to close. We share that concern with the Feed and Livestock Producers and the Grain Producers of our region. Our flour, flour mix and millfeed business generates upwards of $20 million revenue per year and has approximately 45 employees, the majority of whom have in excess of 15 years with us. The spin off benefits to our region for services is considerable as we gradually move towards higher levels of self sufficiency for milling wheat sourced in our region as well as technical engineering and research services.

With our location on the Halifax waterfront and being the only commercial flour mill east of Montreal, we have been able to benefit by easy access to world shipping lanes for export markets, and traditionally our sales mix has been divided at about 70% domestic and 30% export sales.

Since the cancellation of "At and East", that export component has been lost as the transportation costs to deliver flour to dockside, including inbound wheat by the cheapest source and outbound flour has increased by $30.00 per tonne. Moreover, when the Feed Freight Assistance on millfeeds was dropped last fall our cost of producing flour in Halifax rose by an additional $5.00 per tonne, a cost we are not able to pass on to our customers, either domestic or export, given the competitive nature of the business. The cancellation of "At and East" and the disqualification of millfeeds for Feed Freight Assistance were handled by government in an arrogant and arbitrary way, without discussion or consultations with those most seriously affected -and the result has been to destroy the competitiveness of our Canadian Milling sector and to undermine one specific regional flour mill even further as compared to inland mills in Canada.

Our competitive position has been eroded further due to the necessity of purchasing our wheat in Thunder Bay in full hold quantities in excess of 3,000 tonnes and multiples of that. With a wheat grist of only 200 tonnes per day at full capacity utilization and given that we must build stock to carry us through the winter our costing has also been disadvantaged compared to mills west of the St. Lawrence.

In their case, mills have been able to receive wheat by rail at prices that are very close to water rates and have also been able to pool cargos in vessels for effective inventory and cost control. These options are not available to us in Halifax. The published rail tariff to Halifax is about $47.00 per tonne which is about $15.00 over St. Lawrence. Whereas we have reason to believe we can get a slightly better rail rate than the published rate, so also do the Quebec mills and the differential between the two is more or less maintained. At present the differential between Montreal and Halifax on wheat by water is $3.50 per tonne, but without effective rail competition there is no reason to expect that the differential will not widen, placing our mill at a yet greater disadvantage.

The proposals set before this committee by the APTC at least address the issue of the transportation differential between East coast ports and the River. Acceptance of the offsets APTC has proposed will at least enable us, the mill, the livestock and poultry producers and the still fragile milling wheat production sector to survive in the short term as we seek to build a more secure future for our region in the long term.

The only other proposal that could improve the competitiveness of Canadian milling and bring our capacity utilization up to a level that would restore this industry to health and assist our wheat producers across the country would be an Export Enhancement Policy, not unlike the U.S. program, applied to wheat and wheat flour.

Those who have been closely following the progress of the GATT round of talks are not holding out expectations that subsidy competition will end in the near future. Even if some kind of agreement to wind down U.S. and EEC subsidies were achieved, implementation could well be over an extended time period during which Canadian wheat sales and flour exports would continue to languish. Surely it is the responsibility of our government to assist agribusiness to compete against foreign government assisted economic aggression. The total agriculture support package should be re-examined to address head on the pressures such as foreign subsidies that are depressing farm prices and destroying the competitiveness of the milling industry in Canada. We believe there has been some progress in Ottawa on this subject. As a flour miller whose business has been severely damaged by foreign export subsidies we would welcome any opportunity to work out new solutions on export offsets that would go a long way to mitigate the disastrous consequences of the loss of the railway "At and East" subsidy.

APPENDICE «C-26/1»

C.P. 577
Moncton (N.-B.)
E1C 8L9

Tél. (506) 857-2820
Fax (506) 857-2835

MÉMOIRE

AU

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26 (CHAMBRE DES COMMUNES)

PRÉSENTÉ PAR

LA COMMISSION DES TRANSPORTS DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

MAI 1990

Parrainée par les gouvernements de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que de Terre-Neuve et du Labrador. Affiliée à l'Atlantic Provinces Chamber of Commerce, Commerce House, 230, rue St. George, bureau 210, Moncton (Nouveau-Brunswick).

INTRODUCTION

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA) est heureuse de présenter ce bref aperçu de l'importance que revêtait le Programme de subventions au transport des grains et de la farine «À l'Est de», des répercussions qu'aura son abolition sur la région et des mesures qui ont été prises pour en diminuer les effets.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA) est un organisme consultatif qui défend les intérêts des expéditeurs et des receveurs de céréales en matière de transport. La CTPA est financée par les gouvernements des quatre provinces de l'Atlantique. Elle a reçu le mandat de coordonner les réactions des intéressés de la région face à l'abolition du programme "À l'est de...", à l'occasion d'une rencontre des organismes régionaux visés, parrainée par Transports Canada, en juin 1989.

INCIDENCE DE L'ABOLITION DU PROGRAMME DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

Le programme «À l'est de ...» était très important pour la région atlantique, en particulier pour les ports d'Halifax et de Saint John. Environ 90 p. 100 du tonnage total transporté dans le cadre du programme «À l'est de...», en 1988 (la dernière année normale du programme), a été exporté par l'entremise des ports de l'Atlantique. Les céréales exportées en vertu du programme représentaient près de l'entier du volume manutentionné à l'élévateur de Saint John et environ 60 p. 100 de celui

manutentionné à l'élévateur d'Halifax. L'abolition du programme «À l'est de...» a eu de graves répercussions financières sur la viabilité des ports des Maritimes, de même sur le réseau ferroviaire et quelques autres activités liées au transport du grain. La disparition de ce programme a en outre eu une incidence négative sur les meuneries et l'industrie de l'élevage du bétail et de la volaille dans l'Atlantique. L'élévateur d'Halifax a imposé une surcharge de 57 à 97 cents la tonne, selon la catégorie de céréale, pour l'entreposage des grains d'exportation, pour compenser la diminution du volume de céréales manutentionnées en raison de l'abandon du programme.

D'après une analyse de la CTPA, la région aurait perdu environ 14,4 millions de dollars d'activités économiques depuis la fin du programme, et si cette mesure devait entraîner la fermeture de l'élévateur d'Halifax, ce serait 13,2 millions de pertes de plus qu'il faudrait ajouter à cette somme.

Or, il est absolument essentiel que l'exploitation de l'élévateur d'Halifax demeure rentable. Cet élévateur joue un rôle vital en ce qui concerne l'entreposage et la manutention des provendes et du blé de mouture produits localement. L'utilisation de l'élévateur d'Halifax, pour la manutention des provendes locales transportées par bateau, représente la seule solution de rechange capable de concurrencer le rail pour alimenter les industries de l'élevage du bétail et de la volaille. S'il n'était plus possible de transporter ces céréales par bateau, à cause de la disparition de l'élévateur d'Halifax, les tarifs ferroviaires pour le transport des

provendes locales seraient beaucoup plus élevés que maintenant. Rappelons en outre que l'unique meunerie de l'Atlantique dépend entièrement de l'élévateur d'Halifax pour l'entreposage de son blé de mouture.

Le trafic ferroviaire occasionné par le mouvement du grain d'exportation en vertu du programme «À l'est de...» contribuait largement à assurer la rentabilité des services ferroviaires de la région de même que des ports d'Halifax et de Saint John.

Des emplois ont été abolis aux élévateurs à grains et dans les ports de Saint John et d'Halifax. La fermeture de l'élévateur de Saint John a entraîné 11 pertes d'emplois à temps plein et 40 à temps partiel. La fin des expéditions de céréales via le port a provoqué l'abolition de 40 autres années-personnes chez les débardeurs, les employés des ports et du chemin de fer. À Halifax, il y a 27 emplois de moins à l'élévateur et environ 265 années-personnes de moins chez les débardeurs et les employés du port et du chemin de fer. En outre, la fermeture éventuelle de l'élévateur d'Halifax menacerait 220 autres années-personnes.

MESURES EN VUE D'ATTÉNUER LES CONSÉQUENCES NÉGATIVES DE L'ABOLITION DU PROGRAMME «À L'EST DE...»

Après l'annonce de l'abolition du programme «À l'est de...», dans le budget fédéral 1989, les organismes visés de la région atlantique se sont rencontrés et ont formulé des propositions en vue d'atténuer les conséquences négatives de l'abolition de ce programme sur l'économie de la région. Voici les mesures qui ont été proposées:

- *utilisation de trains-blocs pour le transport du grain d'exportation vers Halifax et Saint John, pourvu que les wagons-trémies appartenant actuellement au gouvernement soient fournis à des conditions similaires à celles prévues aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest;*

- *transport par bateau des provendes du plan «C» acheminées vers les provinces de l'Atlantique;*

- *suppression des droits compensateurs sur le maïs des États-Unis;*

- *construction d'installations pour recevoir les cargaisons de grains par bateau à Saint John.*

- *programmes incitatifs pour le maintien des expéditions de farine d'exportation par le port d'Halifax;*

- *octroi de permis d'importation des provendes des pays étrangers.*

Il semble évident, après enquête et étude, que ces mesures de rechange ne régleront pas le problème du maintien d'un volume de manutention suffisant aux élévateurs d'Halifax et de Saint John. Cela ne veut

cependant pas dire que la réalisation d'au moins certains de ces objectifs ne serait pas bénéfique pour la région, mais nous ne sommes pas en mesure actuellement de les atteindre à temps pour répondre aux besoins. L'élévateur de Saint John est déjà fermé et il n'est pas sûr qu'à long terme celui d'Halifax pourra demeurer ouvert.

LA CTPA PROPOSE UN TARIF DIFFÉRENTIEL

Afin de maintenir un volume de manutention suffisant aux élévateurs d'Halifax et de Saint John, de manière à éviter leur fermeture, la CTPA propose les mesures suivantes :

Mesures destinées à remplacer le programme «À l'est de...» et applicables annuellement durant la période de fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent :

(1) *fixer les tarifs ferroviaires pour le transport du grain et de la farine d'exportation vers Halifax et Saint John, de manière à encourager l'utilisation des ports des Maritimes;*

(2) *confier à l'Office national des transports la tâche de fixer annuellement un écart entre le tarif à destination des ports des Maritimes et celui à destination du port de Québec.*

(3) *rembourser aux sociétés ferroviaires la différence entre les tarifs fixés par l'Office et le coût d'exploitation des lignes ferroviaires;*

(4) *limiter l'application de ces mesures aux tonnages annuels maximum de grain et de farine d'exportation voulus pour maintenir la rentabilité des élévateurs d'Halifax et de Saint John.*

Cette proposition est fondée sur le principe suivant : pour encourager les exportateurs de grain et de farine à continuer d'utiliser les ports d'Halifax et de Saint John, il faut qu'il y ait un écart entre le prix payé pour expédier les céréales d'exportation via les ports des Maritimes plutôt que via le port de Québec. Cet écart pourrait être déterminé annuellement par l'Office national des transports. Les sociétés ferroviaires recevraient un dédommagement pour compenser l'écart entre le tarif fixé et leur coût d'exploitation.

L'application de ce tarif serait limitée à un tonnage maximum et à la période de fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent, afin de diminuer les coûts que devrait assumer le gouvernement fédéral. Les limites suggérées seraient de 200 000 tonnes de farine et de 400 000 tonnes de grain. Le coût approximatif de ce programme serait inférieur à 10 millions de dollars par année.

Cette proposition permettrait de maintenir les élévateurs d'Halifax et de Saint John ouverts tant que dureraient les réductions de tarifs, ou tant qu'une solution de rechange valable n'aurait pas été trouvée pour garantir la rentabilité à long terme des élévateurs à grain.

CONCLUSION

L'abolition du programme «À l'est de...» a déjà eu des répercussions négatives importantes sur la région atlantique : pertes d'emplois, fermeture de l'élévateur de Saint John, réduction du trafic ferroviaire dans la région et augmentation des coûts des meuneries et des éleveurs de bétail et de volaille. La région risque de connaître d'autres problèmes économiques, si l'élévateur d'Halifax est incapable de poursuivre ses activités. Il est urgent que des mesures soient prises pour éviter que l'économie de la région atlantique ne subisse d'autres préjudices.

La CTPA est disposée à collaborer avec le gouvernement fédéral pour parfaire ces propositions ou en élaborer d'autres, afin d'encourager les manutentionnaires de grain et de farine d'exportation à utiliser les installations existantes de la région atlantique.

APPENDICE «C-26/2»

(TRADUCTION)

dover mills limited

MÉMOIRE PRÉSENTÉ

AU

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

PAR

DOVER MILLS LIMITED

MAI 1990

P.O. Box 2185, Halifax, Nova Scotia, B3J 3C4, Telephone: (902) 429-0622, Fax: (902) 423-9075

Au nom de la société Dover Mills Limited, je suis heureux de pouvoir ajouter quelques commentaires à ceux qui ont été formulés par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA) au sujet des répercussions de l'abolition du Programme de subvention au transport du grain et de la farine vers l'Est à partir d'un point intérieur désigné. L'exposé que nous avons fait le 20 février dernier devant le Comité permanent des transports comportait plusieurs pages que j'ai résumées pour l'occasion.

La CTPA avait alors souligné que l'exploitation continue du silo à grains de Halifax constituait le problème le plus grave et le plus urgent auquel font face les producteurs de grains et de farine de cette ville. La société Dover Mills Limited est l'une des quatre utilisateurs de ce silo, les autres étant les éleveurs de bétail de la Nouvelle-Écosse, le *N.S. Winter Grain Marketing Board* et la Commission canadienne du blé. Ce silo est absolument essentiel, car il nous permet de recevoir et d'entreposer nos cargaisons de grains. En termes plus simples, si la consommation de grains ne génère pas des revenus suffisants pour assurer notre viabilité, le silo devra fermer et la minoterie ne pourra éviter la fermeture. Nous partageons les mêmes inquiétudes que les producteurs de céréales fourragères, les éleveurs de bétail et les producteurs de grains de notre région. Avec des ventes annuelles de plus de 20 millions de dollars pour la farine, les mélanges de farine et les issues de meunerie et environ 45 employés, dont la majorité sont avec nous depuis plus de 15 ans, notre société a des retombées économiques importantes dans la région. Nous approchons progressivement de l'autosuffisance au niveau du blé de mouture. Nous sommes également de plus en plus indépendants sur le plan de la technologie et des services de recherches.

Comme nous sommes situés dans le port même de Halifax et que nous sommes la seule minoterie commerciale à l'est de Montréal, nous avons facilement accès aux routes maritimes internationales pour pénétrer les marchés d'exportation. Nos ventes se répartissent généralement ainsi: 70 p. 100 au Canada et 30 p. 100 à l'étranger.

Depuis l'abolition du Programme de subvention, nos exportations ont toutefois perdu du terrain, car les coûts engendrés par le transport de la farine jusqu'aux docks sont trop élevés. Ainsi, il en coûte 30 $ de plus la tonne pour transporter le blé le moins cher qui arrive et la farine qui repart. En outre, depuis que les issues de meunerie ont été exclues, l'an dernier, du Programme d'aide au transport des céréales fourragères, il nous en coûte 5 $ de plus la tonne pour produire notre farine à Halifax, hausse que nous ne réussissons pas à faire assumer aux consommateurs, canadiens ou étrangers, en raison de la concurrence qui existe actuellement. Le gouvernement a décidé de façon arrogante et arbitraire d'abolir le Programme de subvention et d'exclure les issues de meunerie du Programme d'aide au transport. Avant d'agir ainsi, il n'a pas consulté les parties intéressées, ce qui a eu pour conséquence de porter un dur coup à la compétitivité de l'ensemble des minoteries canadiennes et de nuire tout particulièrement à une minoterie régionale.

Notre compétitivité a diminué encore davantage lorsque nous avons dû acheter notre blé à Thunder Bay en cargaisons complètes de plus de 3 000 tonnes. Comme l'on ne peut que broyer 200 tonnes de blé par jour lorsque l'utilisation de la capacité s'élève à 100 p. 100 et que nous devons entreposer une partie du blé pour l'hiver, notre société s'est encore une fois retrouvée désavantagée sur le plan des coûts par rapport aux minoteries situées à l'ouest du Saint-Laurent.

Les minoteries arrivent à recevoir du blé acheminé par voie ferroviaire à des prix qui correspondent presque aux taux de transport maritime; elles parviennent également à regrouper leurs cargaisons sur des navires afin d'en faire un inventaire approprié et de contrôler les coûts. Ces avantages ne sont pas offerts à Halifax. Le tarif ferroviaire officiel est d'environ 47 $ la tonne à Halifax, soit près de 15 $ de plus que de l'autre côté du Saint-Laurent. Bien que nous ayons des raisons de croire que nous pourrions bénéficier d'un tarif ferroviaire légèrement meilleur que le taux

officiel, l'écart demeurera plus ou moins le même, car les minoteries québécoises bénéficieront également de cette baisse de tarif. À l'heure actuelle, l'écart entre le taux de transport maritime en vigueur à Montréal et à Halifax est de 3,50 $ la tonne. Toutefois, si les tarifs ferroviaires ne sont pas plus avantageux, l'écart continuera probablement de s'élargir, ce qui nuira encore davantage à notre société.

Les propositions que la CTPA a présentées au Comité permettraient à tout le moins de réduire l'écart entre les tarifs des ports de la côte Est et ceux en vigueur de l'autre côté du fleuve. L'acceptation des mesures proposées nous permettra, ainsi qu'aux éleveurs de bétail, aux producteurs de volailles et à l'industrie encore fragile du blé de mouture, de survivre à court terme en attendant que nous puissions assurer notre avenir à long terme.

Une seule autre solution permettrait d'accroître la compétitivité des minoteries canadiennes et d'amener l'utilisation de la capacité à un niveau qui aiderait l'industrie et les producteurs de blé du pays: élaborer une politique d'amélioration des exportations, comme celle en vigueur aux États-Unis, pour le blé et la farine de blé.

Ceux qui suivent de près les progrès réalisés dans le cadre des négociations du GATT ne s'attendent pas à ce que la concurrence cesse bientôt au niveau des subventions. Même si une entente quelconque destinée à réduire les subventions offertes par les États-Unis et la CEE intervenait, elle n'entrerait pas complètement en vigueur avant un certain temps, et les ventes de blé et les exportations de farine continueraient de végéter. Il incombe certainement au gouvernement d'aider les sociétés agricoles à faire concurrence aux entreprises étrangères qui bénéficient d'une aide économique de l'État. L'ensemble des programmes d'aide à l'agriculture devrait faire l'objet d'un examen pour qu'on s'attaque directement aux problèmes, notamment aux subventions des gouvernements étrangers qui font chuter les prix agricoles et portent un dur coup à la compétitivité des minoteries canadiennes. Certains progrès auraient d'ailleurs été réalisés à cet égard à Ottawa. En tant que minoterie dont les activités dépérissent en raison de ces subventions, la société Dover Mills serait heureuse de participer à tout processus visant à trouver des solutions qui permettraient d'atténuer une bonne partie des conséquences désastreuses que l'abolition du Programme de subvention a entrainées.

WITNESSES

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Mr. Ramsay M.S. Armitage, General Manager;

Mr. Peter Vuillemot, Assistant General Manager.

From the Atlantic Farmers Council:

Mr. Keith Russell, Executive Director.

From Dover Mills Limited:

Mr. John Doering, Vice President.

TÉMOINS

De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

Ramsay M. S. Armitage, directeur général;

Peter Vuillemot, directeur général adjoint.

Du Conseil des agriculteurs des provinces atlantiques:

Keith Russell, directeur exécutif.

De Dover Mills Limited:

John Doering, vice-président.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, May 22, 1990

Chairman: Geoff Wilson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le mardi 22 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-26

An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament, 1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature, 1989-1990

35042

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

Chairman: Geoff Wilson

Members

Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Rod Laporte
Ken Monteith
Barbara Sparrow
Ross Stevenson
Brian White—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, May 22, 1990:

Barbara Sparrow replaced Ross Belsher.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

Président: Geoff Wilson

Membres

Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Rod Laporte
Ken Monteith
Barbara Sparrow
Ross Stevenson
Brian White—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mardi 22 mai 1990:

Barbara Sparrow remplace Ross Belsher.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 22, 1990
(4)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) met at 11:12 o'clock a.m. this day, in Room 371 West Block, the Chairman, Geoff Wilson, president.

Members of the Committee present: Harry Brightwell, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Rod Laporte, Ken Monteith and Barbara Sparrow.

Witnesses: *From the City of Saint John, New Brunswick*: Mayor Elsie E. Wayne and Ralph Murray, Senior, Transportation Policy Analyst. *From the Saint John Port Corporation, New Brunswick*: R. Adam McBride, Director, Finance and Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 30, 1990 relating to Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies). (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, May 3, 1990, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Mayor Elsie E. Wayne from the City of Saint John made a statement.

R. Adam McBride from the Saint John Port Corporation made a statement.

The witnesses answered questions.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Wednesday, May 23, 1990.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 22 MAI 1990
(4)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), se réunit aujourd'hui à 11 h 12, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Geoff Wilson (*président*).

Membres du Comité présents: Harry Brightwell, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Rod Laporte, Ken Monteith et Barbara Sparrow.

Témoins: *De la ville de Saint-Jean (N.-B.)*: Elsie E. Wayne, mairesse; Ralph Murray, analyste principal, Politique des transports. *De la Société du port de Saint-Jean (N.-B.)*: R. Adam McBride, directeur, Finances et administration.

Le Comité reprend les travaux prévus à son ordre de renvoi du lundi 30 avril 1990, soit l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine) (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 3 mai 1990, fascicule nº 1*).

Le président met en délibération l'article 1.

Elsie E. Wayne, mairesse de la ville de Saint-Jean, fait un exposé.

R. Adam McBride, de la Société du port de Saint-Jean, fait un exposé.

Les témoins répondent aux questions.

À 12 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 23 mai, à 15 h 30.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, May 22, 1990

• 1111

The Chairman: I would like to call this meeting of the legislative committee on Bill C-26 to order, please. We are resuming consideration of that bill, An act to amend the Railway Act, and we are resuming consideration of clause 1.

I would like to take this opportunity to welcome our witnesses today. We have with us, from the City of Saint John, Mayor Elsie Wayne, along with Senior Transportation Policy Analyst, Mr. Ralph Murray; from the Saint John Port Corporation, Mr. Adam McBride, Director of Finance and Administration. Welcome.

Her Worship Mayor Elsie Wayne (City of Saint John): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the legislative committee. I want to thank you very much for permitting the City of Saint John and our port corporation to appear before you today to express our concerns regarding Bill C-26, specifically as it relates to the cancellation of the At and East Grain and Flour Subsidy Program.

The City of Saint John is the industrial centre of Atlantic Canada. We have a population of 76,000 and we service a metropolitan population in excess of 120,000. We are served by CNR and we are the eastern terminus for CAR.

The Port of Saint John is one of Canada's leading ports, handling in excess of 14 million tonnes of cargo per year. We are served by Air Canada, Air Nova, Air Atlantic, and Canadian Airlines International Limited. Saint John is situated only 63 miles from the U.S. border, with direct highway links to the U.S. markets. We have been working on free trade long before free trade came into play, I have to tell you. It has worked extremely well for us.

Atlantic Canada, including Saint John, is very dependent upon transportation links in order to maintain a viable economic existence. Unfortunately, over the past two and a half years we have suffered severe cutbacks in our various transportation sectors, which affects the daily business and personal lives of all of our citizens.

Air schedules have been disrupted and over 50% of Atlantic Canada's rail systems have been eliminated to our area. VIA Rail has been curtailed, and I am sure you are all aware of what we went through with that. Our inadequate highway system is strained to the limit. We do not have a four-lane TransCanada Highway system with connector links. I want to tell you, as a member of the national board of the Federation of Canadian Municipalities and a member of the national board for the transportation committee, we have had the support of every province in Canada. For the first time ever at the Federation of Canadian Municipalities, they came to support our proposal for assistance from the federal government for a four-lane highway through the province of New Brunswick. But all provinces came to our aid on that one.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 22 mai 1990

Le président: La séance du comité législatif sur le projet de loi C-26 est ouverte. Nous reprenons l'étude de ce projet de loi, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, à l'article 1.

Je vais commencer par souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons aujourd'hui la mairesse de la ville de Saint John, Mme Elsie Wayne, et l'analyste principal de la politique des transports, M. Ralph Murray; ainsi que M. Adam McBride, directeur des finances et de l'administration à la Société du port de Saint John. Bienvenue.

Son honneur la mairesse Elsie Wayne (ville de Saint John): Merci beaucoup, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité législatif. Je vous suis profondément reconnaissante d'avoir permis à la ville de Saint John et à la Société du port de cette ville de comparaître devant vous aujourd'hui et de vous faire part de nos préoccupations au sujet du projet de loi C-26, notamment en ce qui concerne l'annulation du programme de subventions au transport du grain et de la farine «à l'est de».

La ville de Saint John est le centre industriel du Canada atlantique. Nous avons une population de 76,000 habitants et nous desservons une population métropolitaine de plus de 120,000 personnes. Nous sommes desservis par le CNR et nous sommes le terminus à l'est du CAR.

Le port de Saint John est l'un des principaux ports du Canada, avec un trafic de plus de 14 millions de tonnes par an. Nous sommes desservis par Air Canada, Air Nova, Air Atlantic et les lignes aériennes Canadien International. Saint John n'est qu'à 63 milles de la frontière américaine, et a des liens routiers directs avec les marchés américains. Je peux vous dire que nous nous occupions de libre-échange bien avant qu'on commence à en parler, et que cela a très bien marché pour nous.

Le Canada atlantique, y compris Saint John, a absolument besoin de réseaux de transport pour survivre économiquement. Malheureusement, depuis deux ans et demi, nos divers secteurs des transports ont été durement touchés, avec des conséquences sur la vie économique et personnelle de toute notre population.

Les liaisons aériennes ont été réduites et plus de 50 p. 100 des liaisons ferroviaires avec le Canada atlantique ont été supprimées. Vous savez certainement ce qu'a signifié pour nous la disparition de VIA Rail. Notre réseau routier, insuffisant, est exploité au maximum de ses possibilités. Nous n'avons pas de Transcanadienne à quatre voies avec des bretelles de liaison. En tant que membre du Conseil national de la Fédération canadienne des municipalités et membre du Conseil national du comité des transports, je peux vous dire que nous avons l'appui de toutes les provinces du Canada. Pour la première fois à la Fédération canadienne des municipalités, nous avons un appui massif à notre proposition de demande d'aide au gouvernement fédéral pour la création d'une route à quatre voies à travers le Nouveau-Brunswick. Cette proposition a recueilli l'appui unanime des provinces.

[*Texte*]

• 1115

The withdrawal of the At and East subsidy program could and would lead to further transportation curtailments in our sector. As you are all aware, the At and East subsidy program was put in place in 1960 for grain, in 1966 for flour. In addition to providing employment in our area, it provides Canada with an Atlantic gateway during the winter months, when the St. Lawrence Seaway system is closed to commercial marine traffic.

About specific impact on Saint John, it is far-reaching. Betweeen the years 1984 and 1988, 230,000 to 300,000 tonnes of grain moved through the port annually. In 1989 this figure dropped to 83,000 tonnes.

In 1988 the grain rail revenue to CP Rail and Canadian Atlantic Railway was in excess of $6.5 million. Today it is nil. One can only use one's imagination and think about a place the size of the province of New Brunswick, more particularly the city of Saint John, and think about a cutback of $6.5 million and what it has done to our economy. The loss of this revenue, together with revenue losses from a reduced VIA Rail operation, declines in container traffic, and continual pressure on business because of competition from our U.S. ports, has and will continue to affect overall rail revenues severely. Rail abandonments have become a way of life in Atlantic Canada lately, and reduction in revenue gives a further reason for railways to apply for abandonment and for the National Transportation Agency quickly to agree.

The loss of more than 40 grain trains per year also means the loss of considerable revenue to the train crews, yardmen, etc. Over the past several years the grain elevator in Saint John has operated with 11 full-time employees and 40 part-time employees, and until 1989 the average annual wages amounted to $600,000.

A skeletal staff was still working at the elevator until this week. They finished this week. The last 2,500 tonnes of wheat were removed from the facility, which is now shut down. The elevator is now mothballed and in all probably will be dismantled, leaving only one port grain elevator east of the St. Lawrence available for handling any quantity of grain.

Adam is going to speak to you about the loss of revenue through our port and what it means. The permanent loss of employment is disastrous. We have one of the highest unemployment rates in the whole of Canada, 10.3% unemployment.

I would like now to turn to other facts relating to this and other subsidies, facts that should be seriously considered by our present government. The list of subsidies, or whatever they might be called, is very long, but I will deal only with those relating to grain and flour movement through Saint John and Atlantic Canada.

The Minister of Finance, in referring to the At and East subsidy when filing the budget papers on April 27, 1989, said:

[*Traduction*]

La suppression du programme «à l'est de» portera un coup supplémentaire à nos transports. Comme vous le savez, ce programme de subvention a été mis en place en 1960 pour le grain et en 1966 pour la farine. Non seulement il nous permet de créer des emplois, mais il permet au Canada de disposer d'une ouverture sur l'Atlantique en hiver, quand la Voie maritime du Saint-Laurent est fermée au trafic commercial.

Les conséquences directes sur Saint John sont considérables. De 1984 à 1988, de 230,000 à 300,000 tonnes de grain ont transité chaque année par notre port. En 1989, ce montant est tombé à 83,000 tonnes.

En 1988, le transport ferroviaire de grain a rapporté plus de 6,5 millions de dollars à CP Rail et au Canadian Atlantic Railway. Aujourd'hui, il n'y a plus rien. Il ne faut pas beaucoup d'imagination pour imaginer les répercussions d'une coupure de 6,5 millions de dollars sur l'économie d'une région de la taille du Nouveau-Brunswick, et plus particulièrement de la ville de Saint John. Cette perte de recettes, ajoutée aux pertes entraînées par la réduction des activités de Via Rail, au recul du trafic de conteneurs et aux pressions pressantes de la concurrence des ports américains, va continuer à se faire sentir de plus en plus lourdement. Ces temps derniers, il est devenu tout à fait courant de désaffecter des tronçons de chemin de fer, et la baisse de revenu constitue pour les compagnies ferroviaires un excellent argument pour demander la suppression de nouvelles lignes, à laquelle l'Office national des transports s'empresse de consentir.

Avec la perte de plus de 40 trains de grain par an, c'est aussi le revenu de cheminots et d'employés des chemins de fer qui disparaît. Ces dernières années, l'élévateur à grain de Saint John employait 11 personnes à plein temps et 40 personnes à temps partiel, ce qui représentait en moyenne jusqu'en 1989 une masse salariale de 600,000$.

Jusqu'à cette semaine, l'élévateur a continué à fonctionner avec un personnel réduit à sa plus simple expression. C'est maintenant terminé. Les dernières 2,500 tonnes de blé qui restaient dans l'élévateur l'ont quitté, et il est maintenant fermé. Il va probablement être démantelé et il ne restera plus qu'un seul élévateur à grain portuaire à l'est du Saint-Laurent.

Adam vous parlera du manque à gagner de notre port et de ses conséquences. La perte permanente d'emplois est désastreuse. Notre taux de chômage est de 10,3 p. 100, soit l'un des plus élevés de tout le Canada.

J'aimerais maintenant en venir à d'autres faits concernant cette subvention et d'autres subventions, des faits sur lesquels le gouvernement devrait se pencher très sérieusement. La liste des subventions ou autres est très longue, mais je ne parlerai que de celles qui concernent le grain et la farine qui transitent par Saint John et le Canada atlantique.

À propos de la subvention «à l'est de», le ministre des Finances déclarait en présentant son budget le 27 avril 1989:

[*Text*]

This competitive concern no longer exists, since the cost of shipping by rail to U.S. ports is now considerably higher than the cost of shipping through the Great Lakes-Saint Lawrence Seaway. The subsidy has the effect of diverting traffic away from the Seaway in favour of subsidized rail movements and is inconsistent with the government's market-oriented transportation policy.

This statement certainly must be challenged. U.S. rail competition for grain movements to port of exit has not been a problem for Atlantic Canada ports for the past 20 years. The competition has been, and is, the St. Lawrence River ports. Canadian taxpayers, including those in Atlantic Canada, have been subsidizing the St. Lawrence Seaway since construction began, and will no doubt continue to do so for many years to come.

The Western Grain Transportation Act certainly offers inducement for rail movements to the west coast. Is this not a subsidy similar to the At and East subsidy? If it is conceded that it is a subsidy, then how will the government deal with it in the context of the finance minister's statement? We are not advocating elimination of payments to the western grain farmers, no, but rather a level playing field for Atlantic ports.

• 1120

As long as our federal government is providing inducement to shippers to use the rail between the Prairie provinces and the west coast, the railways will be in a break-even or profitable situation. They will therefore not have to worry about abandonments.

The cost for ice-breaking by Transport Canada vessels has been a real sore point with Atlantic Canada ports since winter navigation began on the St. Lawrence River in 1959. Once again, we must challenge our Canadian government. Transport Canada has indicated that ice-breaking is essential for flood control on the St. Lawrence River. If the Canadian government is responsible for flood control, then every province in Canada should receive subsidies for flood control.

Mr. Chairman, I am that lady who lives on a flood plain. I have been flooded out of my home more than seven times, with water up and over my bed. I can tell you, we did not get any kind of flood control money from our federal government.

Additionally, foreign flag ships, including grain carriers on commercial ventures, can and frequently do request ice-breaker assistance. Canadian taxpayers bear the brunt of the cost. A portion of the funds saved from the At and East subsidy will no doubt be used towards ice-breaking in the Gulf of St. Lawrence river system. Atlantic Canada ports lose two ways: the At and East will be gone, and we will help subsidize foreign flag vessels to proceed to the St. Lawrence.

[*Translation*]

Ce souci concurrentiel n'a plus de raison d'être, puisque le coût du transport ferroviaire jusqu'aux ports des États-Unis est maintenant de beaucoup supérieur aux frais d'expédition par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. La subvention a pour effet de détourner le trafic de la Voie maritime, en faveur d'un transport ferroviaire subventionné, et est incompatible avec la politique de transport axée sur le marché qu'a adoptée le gouvernement.

Nous devons nous inscrire en faux contre cette déclaration. La concurrence des chemins de fer américains ne dérange pas les ports du Canada atlantique depuis 20 ans. La concurrence venait et vient toujours des ports du Saint-Laurent. Les contribuables canadiens, y compris ceux du Canada atlantique, ont toujours subventionné la Voie maritime du Saint-Laurent depuis sa construction et vont certainement continuer pendant des années encore.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest encourage clairement le transport ferroviaire vers la côte Ouest. Ne s'agit-il pas d'une subvention analogue à la subvention «à l'est de»? Si l'on reconnaît que c'est une subvention, que va faire dans ce cas le gouvernement à la lumière de la déclaration du ministre des Finances? Nous ne réclamons pas la suppression des paiements aux céréaliculteurs de l'Ouest, pas du tout, nous réclamons simplement la parité pour les ports de l'Atlantique.

Tant que le gouvernement fédéral continue d'encourager les expéditeurs à utiliser le chemin de fer entre les provinces des Prairies et la côte Ouest, les compagnies ferroviaires seront rentables et n'auront donc pas à se préoccuper d'abandonner certains trajets.

Le coût des brise-glace de Transports Canada fait problème pour les ports du Canada Atlantique depuis 1959 quand la navigation est devenue possible l'hiver sur le Saint-Laurent. Là encore, nous devons nous inscrire en faux contre cette politique. Selon Transports Canada, les brise-glace sont essentiels à la lutte contre les inondations le long du Saint-Laurent. Si le gouvernement fédéral est responsable de la lutte contre les inondations, alors toutes les provinces canadiennes devraient recevoir des subventions à cet effet.

Monsieur le président, moi j'habite une plaine inondée régulièrement. Au moins sept fois j'ai dû abandonner ma maison parce qu'il y avait de l'eau jusqu'à la hauteur de mon lit. Je peux vous assurer que nous n'avons pas reçu un cent du gouvernement fédéral pour lutter contre les inondations.

De plus, les navires battant pavillon étranger, y compris des céréaliers privés, peuvent demander l'aide de brise-glace et le font souvent. Ce sont les contribuables canadiens qui assument le plus gros des frais. Une partie des économies réalisées grâce à la suppression du programme «à l'est de» servira certainement à financer les brise-glace dans le golfe du Saint-Laurent. Les ports du Canada Atlantique seront donc doublement perdants: il n'y aura plus de subvention «à l'est de» et ils continueront à subventionner les navires battant pavillon étranger qui empruntent le Saint-Laurent.

[*Texte*]

Last week your committee received a presentation from the Atlantic Provinces Transportation Commission. This included details of consequential losses to Atlantic Canada, and a list of possible solutions presented to the federal government on more than one occasion. Apparently, none of the proposed solutions were thought feasible.

It is interesting to note that when glancing at two of the proposals, the Canadian taxpayer is already bearing the brunt of expense to satisfy the government's market-oriented transportation policy; the federal government provides hopper cars for use under the Western Grain Transportation Act.

The second item concerns the countervail duty on U.S. corn. The Province of B.C. received an exemption for duty on U.S. corn moving into the B.C. markets. In the Atlantic provinces the Transportation Commission felt that Atlantic Canada livestock producers and other corn users could benefit by saving some moneys on purchases of U.S. corn. In a recent review, the Canadian International Trade Tribunal indicated no change in the present status at this time. Our federal government is obviously losing revenue in B.C., another form we consider to be a subsidy.

It is not our intent today to request our government to take remedial action with regard to the various items mentioned in this brief, but rather to request equal consideration when dealing with costs related to transportation. The Atlantic Provinces Transportation Commission placed before you a differential rate proposal. We feel it deserves careful consideration by the federal government. This proposal would not only cost the government far less than under the At and East program, but would also ensure a continued flow of grain and flour through Atlantic Canada ports.

We therefore would ask you to consider the following four recommendations:

1. Rail rates on export grain and flour to Halifax and Saint John be set at a level necessary to encourage the use of Maritime ports for the movement of export grain and flour;

2. Such rates to be determined annually by the National Transportation Agency at a fixed differential over the rates to Quebec City;

3. The railways be reimbursed for the difference between the rates as determined by the agency and compensatory rates; and

4. These provisions be limited to maximum annual tonnages for both export grain and flour, but not less than the volume required to maintain grain elevators at Halifax and Saint John as viable units.

I have just one other statement, Mr. Chairman. Believe me when I say that it is not a political statement, but we feel it is one your committee must take into consideration.

[*Traduction*]

La semaine dernière, votre comité a entendu le mémoire de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. On y exposait en détail les pertes indirectes que subira la région de l'Atlantique ainsi qu'une liste des solutions possibles qu'on a déjà proposées plus d'une fois au gouvernement fédéral. Il semble qu'aucune de ces solutions ne soit réalisable.

En jetant un coup d'oeil à deux de ces suggestions, on constate que le contribuable doit toujours assumer le gros des dépenses pour satisfaire la politique gouvernementale des transports qui est axée sur le marché. Le gouvernement fédéral fournit des wagons-trémies en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

L'autre sujet de préoccupation, c'est le droit compensateur imposé sur le maïs des États-Unis. La Colombie-Britannique a reçu l'autorisation de ne pas prélever ce droit pour le maïs américain vendu sur les marchés de la province. Dans la région de l'Atlantique, la Commission des transports a jugé que les producteurs de bétail et les autres acheteurs de maïs pourraient économiser en achetant du maïs américain. Le Tribunal canadien du commerce extérieur a décidé, à la suite d'une étude récente, que rien ne changerait pour le moment. Notre gouvernement fédéral perd certainement des revenus en Colombie-Britannique. À nos yeux, c'est une forme de subvention.

Nous ne sommes pas venus ici dans l'intention de demander au gouvernement fédéral de régler les divers problèmes mentionnés dans le mémoire, mais plutôt pour qu'il tienne tout autant compte des coûts reliés au transport. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a proposé un taux différentiel. Nous croyons que le gouvernement fédéral doit y réfléchir attentivement. Non seulement cela coûterait-il au gouvernement moins cher que le programme «à l'est de», mais il assurerait une circulation ininterrompue de grain et de farine dans les ports de l'Atlantique.

Nous vous demandons donc de réfléchir aux quatre recommandations suivantes:

1. Que les tarifs ferroviaires pour le transport du grain et de la farine d'exportation vers Halifax et Saint John soient fixés à un niveau encourageant l'utilisation des ports des Maritimes pour le transport de ces denrées;

2. Que l'Office national des transports établisse annuellement ces tarifs pour qu'il y ait toujours le même écart entre eux et les tarifs jusqu'à Québec;

3. Qu'on rembourse aux compagnies ferroviaires la différence entre les tarifs établis par l'Office et les tarifs compensatoires; et

4. Que ces mesures valent jusqu'à concurrence de tonnages annuels maximaux pour le grain et la farine d'exportation, à condition que ce plafond ne soit pas inférieur au volume requis pour que les silos de Halifax et Saint John soient rentables.

J'ai une dernière remarque à faire, monsieur le président. Je vous assure, ce n'est pas une déclaration politique, mais je crois que votre comité doit en tenir compte.

[*Text*]

• 1125

Right now our country is on rocky ground as to what is happening between Quebec and the rest of us, and you must take into consideration what would happen to the maritime ports if Quebec decides to pull out and the ports along the St. Lawrence Seaway are no longer our Canadian ports, they are Quebec ports, and we only have Halifax and Saint John.

Mr. Chairman, that is a very serious consideration that only we, as we came here today, realized must be taken into consideration when you are dealing with this matter.

I thank you very much for hearing me today. I trust that you will take our recommendations under advisement.

We are proud people, like all other Canadians. We want to work. Our men want to work. Our people want to work. Our port is one of the oldest ports in Canada. If you look at the history of your country, they deserve this consideration.

Mr. R. Adam McBride (Director, Finance and Administration, Saint John Port Corporation): The Saint John Port Corporation is pleased to present the following brief, and I believe it has been circulated. I will skip over various sections of it in the interest of brevity and just touch on the highlights.

We are pleased to present this brief outline of the importance of the At and East Grain and Flour Program to the Port of Saint John, the effects of its termination, and steps that have been taken to mitigate the negative impact of the termination of this program.

The Saint John Port Corporation is a federal Crown corporation, incorporated pursuant to the Canada Ports Corporation Act in December 1986. As a member of the Ports Canada group, the Saint John Port Corporation has a mandate to be financially self-sufficient.

In this vein, the Saint John Port Corporation is the current owner and administrator of the Port of Saint John, a port of regional and national significance that has been operating since the 1700s.

Grain shipments through Saint John began in 1894, almost 100 years ago. For many years, from the 1930s through the late 1960s, there were three elevators in Saint John moving Canadian grain to offshore markets. There is now only one of these elevators still in operation today, and its future is certain if the At and East subsidy is removed. When I say it is certain, that is to say that it will close without question. And regarding my comment that it is still in operation, at this point the two or three staff members remaining are simply cleaning up the elevator in preparation for final mothballing.

The At and East program has a significant impact on the Atlantic region, and especially on the Port of Saint John. Approximately 90% of the total tonnage moved under the At and East in 1988, which was the last normal year of the program, was exported through Atlantic region ports, while export grain moving into the program represented 100% of the volume handled at the Saint John elevator.

[*Translation*]

En ce moment, notre pays est dans une situation plutôt précaire étant donné ce qui se passe entre le Québec et le reste du Canada. Vous devez penser à ce qui adviendra des ports des Maritimes si le Québec décide de se retirer de la Confédération puisque les ports du Saint-Laurent ne seront plus des ports canadiens, mais des ports du Québec. Il ne restera plus que Halifax et Saint John.

Monsieur le président, c'est très sérieux et il semble que nous soyons les seuls à avoir pensé que cela devait être pris en considération dans les circonstances.

Je vous remercie de m'avoir reçue aujourd'hui. J'espère que vous réfléchirez à nos recommandations.

Nous sommes des Canadiens fiers comme les autres. Nous voulons travailler. Nos hommes, nos femmes veulent tous et toutes travailler. Notre port est l'un des plus anciens du Canada. Étant donné l'histoire de notre pays, nous méritons votre considération.

M. R. Adam McBride (directeur, Finances et administration, Société du port de Saint John): La Société du port de Saint John est heureuse de vous présenter ce mémoire dont, je crois, vous avez tous reçu copie. Je vais en sauter diverses parties pour ne vous exposer que les points saillants afin de ne pas prendre trop de temps.

Nous sommes heureux de vous présenter ce bref aperçu de l'importance, pour le port de Saint John, du programme de subventions au transport du grain et de la farine «à l'est de», des conséquences de sa suppression et des mesures qui ont été prises pour atténuer l'impact négatif de la fin du programme.

La Société du port de Saint John est une société d'État fédérale constituée en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports en décembre 1986. En tant que membre de Ports Canada, la Société du port de Saint John a le mandat d'être financièrement indépendante.

À cet effet, la Société est actuellement propriétaire et administratrice du port de Saint John, d'importance régionale et nationale, qui existe depuis le dix-huitième siècle.

C'est en 1894, il y a donc presque 100 ans, que les envois de céréales ont commencé à passer par Saint John. Pendant de nombreuses années, des années 30 jusqu'à la fin des années 60, il y avait là trois silos qui servaient à expédier les céréales canadiennes vers les marchés étrangers. Un seul de ces silos est toujours utilisé et son avenir est assuré si le programme «à l'est de» est supprimé. J'entends par là que le silo est assuré de fermer. Et même si je viens de dire qu'il est toujours exploité, en fait il ne reste que deux ou trois employés chargés de le nettoyer en vue de sa désaffectation.

Le programme «à l'est de» est important pour toute la région de l'Atlantique, et surtout pour le port de Saint John. Environ 90 p. 100 du volume total transporté en vertu de ce programme en 1988, la dernière année normale du programme, a été exporté en passant par les ports de la région de l'Atlantique, et le silo de Saint John a entreposé uniquement des céréales d'exportation transportées dans le cadre de ce programme.

[*Texte*]

The termination of the At and East program has had serious economic consequences for maritime ports, as well as for railways and other activities related to the movement of grain. The flour milling and the livestock and poultry industries in the Atlantic region have also been negatively affected. The Halifax elevator has imposed a surcharge on its outward elevation rates of between 57¢ and 97¢ per tonne, depending on the commodity, as an attempt to compensate for reduced volumes as a result of the removal of the At and East program.

The Saint John situation is somewhat different, where the elevator has announced that it will close this year and all employees have been served with lay-off notices.

A recent analysis by the Atlantic Provinces Transportation Commission shows that approximately $27.6 million in economic activity could be lost in the maritime region due to the termination of this program, if both elevators close.

The elevator at the Port of Saint John has a capacity of 44,000 tonnes. A recent economic impact study, prepared by Martin O'Connell Associates and conducted for the Saint John Port Corporation, estimated that the direct economic impact from the movement of bulk grain through the Port of Saint John for 1988 was $8.5 million. In terms of revenue per tonne impact, grain is fourth, behind containers, steel, and other breakbulk cargoes. It also represents approximately 8% of the direct revenue impact of the Port of Saint John on the New Brunswick economy.

Loss of the At and East subsidy will also affect the movement of export flour via the Port of Saint John. Although this traffic was at fairly modest levels in 1988, equalling 2,000 tonnes, it has been as high as 100,000 tonnes in years gone by, and it is a very labour-intensive cargo. The loss of this potential traffic will have a significant impact on the longshoring industry in Saint John.

• 1130

Closure of the Saint John elevator produces significant financial losses for the corporation and impairs its financial viability. The following outlines the impact of the elevator closure on the corporation.

The average net income to the corporation from grain shipments over the last five years has been approximately $425,000 per annum.

The cost of winding up and mothballing the elevator operation is estimated to be $220,000 for closure in 1990, plus another $50,000 per year for continuing taxes, insurance and other costs.

The book value of the assets is approximately $117,000 and unless other alternate uses of the elevator develop, the corporation will be faced with demolition of the elevator in the next few years, at an estimated cost of $1.5 million.

In 1990 the corporation will experience a reduction in its earnings of approximately $745,000 from the accumulated effects of the loss of grain revenue and increased elevator expenditures. Our corporation would not be able to maintain its profitability while sustaining these kinds of losses.

[*Traduction*]

La suppression de ce programme a eu des répercussions économiques graves sur les ports des Maritimes de même que sur les chemins de fer et les autres activités reliées au transport du grain. Les minoteries et les producteurs de bétail et de volaille dans l'Atlantique en ont également été affectés. Le silo de Halifax a imposé une surcharge variant entre 57c. et 97c. la tonne à ses taux pour les marchandises en partance dans l'espoir de récupérer les pertes de volume imputables à la suppression du programme «à l'est de».

À Saint John, c'est un peu différent puisqu'on a annoncé que le silo fermerait cette année et que tous les employés ont déjà reçu leur avis de licenciement.

Dans une analyse récente, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique constate que, si les deux silos sont fermés, la région des Maritimes perdra environ 27,6 millions de dollars en activité économique à cause de la fin du programme.

Le silo du port de Saint John a une capacité de 44,000 tonnes. Une étude d'impact économique faite récemment par Martin O'Connell Associates pour la Société du port de Saint John estime que le transport des grains en vrac par le port de Saint John a eu des retombées économiques directes de 8,5 millions de dollars en 1988. En termes de revenus à la tonne, les grains viennent au quatrième rang pour les retombées après les conteneurs, l'acier et d'autres marchandises dégroupées. De plus, les grains représentent environ 8 p. 100 des retombées directes du port de Saint John sur l'économie du Nouveau-Brunswick.

La suppression du programmme aura aussi un effet sur le transport de la farine d'exportation par le port de Saint John. Même si en volume cette denrée n'était pas très importante en 1988 puisqu'il n'y a eu que 2,000 tonnes, auparavant, il pouvait en transiter jusqu'à 100,000 tonnes. C'est une marchandise qui nécessite beaucoup de main-d'oeuvre. La perte de cette marchandise aura un impact sur le débardage à Saint John.

Le déficit important qu'entraînera la fermeture du silo de Saint John nuira à la viabilité financière de la Société. Je vous expose brièvement l'effet qu'aura cette fermeture sur la Société.

Depuis cinq ans, la Société tire un revenu net moyen des envois de céréales d'environ 425,000$ par année.

On estime que les coûts de liquidation et de désaffectation du silo seront de 220,000$ en 1990, année de la fermeture, et de 50,000$ par année pour les taxes, les assurances et les autres frais.

La valeur comptable des avoirs est d'environ 117,000$. Donc, à moins de trouver d'autres utilisations pour le silo, la Société sera obligée de le démolir d'ici quelques années, ce qui coûterait environ 1,5 million de dollars.

En 1990, les revenus de la Société diminueront d'environ 745,000$ puisque la perte des revenus céréaliers s'ajoutera à la hausse des dépenses pour le silo. Notre société ne pourra pas demeurer rentable tout en encaissant de telles pertes.

[*Text*]

Cargill Grain Company Limited, the operator of the Saint John elevator on behalf of the Saint John Port Corporation, employs 11 full-time and 40 part-time employees and spends approximately $600,000 in wages in Saint John annually. Traditionally, they have exported between 250,000 and 300,000 tonnes, for which their total revenue base is between $1.2 million and $1.5 million per annum. All of this grain is transported by CP Rail through its subsidiary, Canadian Atlantic Railways, and all export grain will be lost to the elevator with the termination of this subsidy.

In 1988 CP Rail earned approximately $6.7 million on the movement of the export grain to the Port of Saint John. The loss of this traffic will worsen an already critical volume situation due to earlier declines in container and breakbulk cargos. This will have a significant negative effect on CP Rail's ability to provide competitive rail services to the province of New Brunswick.

Our elevator primarily serves the export market, but the rail traffic provided by the movement of export grain over that portion of the rail line from Montreal to Saint John was an important contribution to the viability of that line. The Maritimes are dealing with the abandonment of approximately 50% of the rail network in the region. Any loss of traffic which affects the viability of the remaining lines is viewed as a very serious matter.

The loss of the At and East subsidy will have a dramatic effect on the Port of Saint John and the associated transportation industry. Grain exports represent $8.5 million in direct revenue impacts. Nearly 90 direct jobs are attributable to the grain traffic via the port, and the loss of flour traffic will also impact negatively on the local economy.

The rail traffic provided by the movement of export grain and flour under the At and East program represented an important contribution to the viability of the rail lines serving the region and the Ports of Halifax and Saint John.

Employment losses have occurred at the grain elevator and the Ports of Saint John and Halifax. In Saint John approximately 50 jobs have been lost and an additional 40 person-years of stevedoring, port and railway employment have been lost due to the termination of grain shipments. In Halifax employment at the elevator has been reduced by 27 jobs and as many as 265 person-years of employment have been lost in associated industries. A further 220 person-years of employment are threatened at Halifax should that elevator be forced to close.

The proposal which the Mayor of Saint John recently outlined was developed by the Atlantic Provinces Transportation Commission and is supported by the Saint John Port Corporation. The objective is to maintain a sufficient flow of traffic at both the Halifax and Saint John grain elevators to allow for their continued operation.

This proposal was submitted to the House of Commons Standing Committee on Transport in February 1990 by the APTC. Briefly, it says that in lieu of the At and East and to apply on an annual basis during the period of Seaway winter

[*Translation*]

La *Cargill Grain Company Limited*, qui exploite le silo de Saint John au nom de la Société du port de Saint John, emploie 11 employés à temps plein et 40 à temps partiel; elle verse annuellement quelque 600,000$ en salaires dans la ville de Saint John. Par le passé, elle exportait entre 250,000 et 300,000 tonnes de denrées dont elle tirait des revenus annuels variant entre 1,2 million et 1,5 million de dollars. Tous ces grains sont transportés par une filiale de CP Rail, la *Canadian Atlantic Railways*, mais à cause de la suppression de la subvention, le silo ne recevra plus aucun grain d'exportation.

En 1988, CP Rail a tiré des revenus d'environ 6,7 millions de dollars du transport des grains d'exportation par le port de Saint John. La perte de cette denrée exacerbera un problème déjà critique étant donné que déjà le transport des conteneurs et des marchandises dégroupées a connu des baisses importantes. Cela nuira sérieusement à la capacité de CP Rail d'assurer des services ferroviaires concurrentiels au Nouveau-Brunswick.

Notre silo dessert principalement le marché des exportations, mais le trafic ferroviaire assuré par le déplacement des grains d'exportation de Montréal à Saint John contribue énormément à la viabilité de la ligne. Les Maritimes sont confrontées au délaissement de presque la moitié du réseau ferroviaire de la région. Toute perte supplémentaire de trafic qui peut nuire à la viabilité des lignes qui restent est considérée comme un problème grave.

La suppression du programme «à l'est de» aura un effet catastrophique sur le port de Saint John et l'industrie du transport connexe. Les exportations de grains représentent 8,5 millions de dollars en retombées économiques directes. Près de 90 emplois seront directement reliés au transit des céréales par le port et la perte des cargaisons de farine affectera également l'économie locale.

Le trafic ferroviaire assuré par le transport des grains et farine d'exportation dans le cadre du programme contribue de façon importante à la viabilité des lignes ferroviaires qui desservent la région et les ports de Halifax et Saint John.

On a déjà aboli des emplois au silo et dans les ports de Saint John et Halifax. À Saint John, quelque 50 emplois ont disparu et l'arrêt des envois de grains a entraîné la perte de 40 autres années-personnes chez les débardeurs, aux ports et dans les chemins de fer. À Halifax, il y a 27 emplois de moins au silo et jusqu'à 265 années-personnes ont été supprimées dans des industries connexes. À Halifax, si on était obligé de fermer le silo, on perdrait 220 autres années-personnes.

La recommandation de la mairesse de Saint John a été préparée par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et a reçu l'appui de la Société du port de Saint John. Elle a pour objectif de maintenir un volume de trafic suffisant pour que les silos de Halifax et de Saint John puissent continuer d'être exploités.

La CTPA a présenté la recommandation en février 1990 au Comité permanent des transports à la Chambre des communes. On propose de remplacer le programme par des tarifs ferroviaires annuels pour les grains et la farine, pendant

[*Texte*]

closing, rail rates on grain and flour be set at a level necessary to encourage the use of Maritime ports. The Saint John Port Corporation would prefer that the statement read "set at rates which ensure the continued use of Maritime ports". These rates would be determined annually by the NTA. The railways would be reimbursed for the difference between the rates as determined by the agency, and these provisions would be limited to maximum annual tonnages for both export grain and flour, but not less than the volume required to maintain the grain elevators in Saint John and Halifax as viable units. In Saint John this viability level is approximately 200,000 tonnes per year.

• 1135

Taken together, these measures would reduce the demand on the federal treasury from $32.1 million in At and East subsidies in 1988 to just under $10 million. At the same time, it would prevent the loss of $27.6 million in economic activity in the Maritimes, and, more specifically, in Saint John it would prevent the loss of over 90 jobs and $8.5 million in rail and grain elevator operations. The competitive situation of both CP Rail and the poultry and livestock farmers in the Maritimes would also be preserved at its present level, which is not all that strong in any case.

The termination of the At and East program has already had a significant negative impact on the Atlantic region in terms of lost jobs, the upcoming closure of our elevator in Saint John, reduced traffic on regional rail lines, and increased costs to the flour mill and livestock and poultry producing industries. The potential exists for further economic harm to the region should the Halifax grain elevator be unable to continue operations. It is critical that steps be taken to ensure that further negative economic consequences for the Atlantic region be avoided.

The Saint John Port Corporation is encouraged by last week's announcement by the agriculture minister and the grains and oilseeds minister regarding a study to address grain handling facilities in the Atlantic region and to examine the financial viability of the elevators in Saint John and Halifax. We stand ready to participate in and contribute to this study with other interested parties. However, we do hope this study will be undertaken quickly and will bring forward positive recommendations for Saint John, which will prevent further job losses and other economic losses associated with winding up and subsequently re-opening our grain elevator. The Saint John Port Corporation is prepared to work with the federal government to assist in the further development and implementation of the study I have just referred to, the proposal contained in my brief, or other proposals to promote the use of the existing Atlantic region facilities for the handling of export grain and flour.

Mr. Ferguson (Lambton—Middlesex): I want to welcome the witnesses here today, Mr. Chairman, although I feel badly that they are appearing before the committee because of this particular piece of legislation.

[*Traduction*]

que la voie maritime est fermée l'hiver, lesquels encourageront l'utilisation des ports des Maritimes. La Société du port de Saint John préférerait qu'on dise plutôt que les tarifs devraient assurer qu'on continue d'utiliser les ports des Maritimes. Ces tarifs seraient établis annuellement par l'ONT. On rembourserait aux chemins de fer la différence entre les taux qu'établit l'Office jusqu'à concurrence de tonnages annuels maximaux pour les grains et farine d'exportation, à condition qu'ils ne soient pas inférieurs au volume requis pour assurer la rentabilité des silos de Saint John et Halifax. À Saint John, le seuil de rentabilité est d'environ 200,000 tonnes par année.

Grâce à ces deux mesures ensemble, il n'en coûterait plus au trésor public qu'un peu moins de 10 millions de dollars en comparaison des 32,1 millions de dollars qu'ont coûtés les subventions du programme «à l'est de» en 1988. On éviterait par la même occasion la perte de 27,6 millions de dollars en activité économique dans les Maritimes et, à Saint John même, de plus de 90 emplois et 8,5 millions de dollars en revenu—des chemins de fer et des silos. On maintiendrait également à son niveau actuel la compétitivité de CP Rail et celle des éleveurs de volaille et de bétail dans les Maritimes. De toute façon, ils ne sont pas très compétitifs.

La suppression du programme «à l'est de» a déjà eu tout un impact négatif dans la région de l'Atlantique étant donné la perte d'emplois, la fermeture prochaine du silo de Saint John, la diminution du trafic sur nos lignes ferroviaires régionales et la hausse des coûts des minoteries et des industries de transformation du bétail et de la volaille. Si le silo de Halifax devait à son tour être fermé, les dommages économiques seraient encore plus grands. Il faut absolument prendre des mesures pour éviter à tout prix de nouvelles conséquences économiques défavorables pour la région de l'Atlantique.

La semaine dernière, le ministre de l'Agriculture et celui des Céréales et Graines oléagineuses ont annoncé une étude sur les installations servant à la manutention des grains dans la région de l'Atlantique qui étudiera la viabilité financière des silos de Saint John et de Halifax. Selon la Société du port de Saint John, c'est encourageant. Elle est disposée à y participer et à collaborer avec tous les autres intéressés. Nous espérons toutefois que l'étude sera entreprise sous peu et qu'elle aboutira à des recommandations intéressantes pour Saint John qui empêcheront la disparition d'autres emplois et de nouvelles pertes économiques liées à la désaffectation puis à la réouverture ultérieure du silo. La Société du port du Saint John est prête à aider le gouvernement fédéral à élaborer et mettre en oeuvre l'étude que je viens de mentionner, la recommandation présentée dans le mémoire et les autres recommandations en vue de promouvoir l'utilisation des installations qui se trouvent déjà dans la région de l'Atlantique pour manutentionner les grains et farine d'exportation.

M. Ferguson (Lambton—Middlesex): Monsieur le président, je veux souhaiter la bienvenue aux témoins, même si je ne suis pas très heureux qu'ils comparaissent devant le comité à cause du projet de loi.

[*Text*]

I am a farmer from southwestern Ontario. A lot of my wheat and corn has probably gone through those ports. I realize the benefits that occurred not only to us in that end but also to you people. The Ontario Wheat Producers' Marketing Board has been a user of the At and East legislation for a lot of years now.

Your Worship, were you consulted before this came out as to what was happening here, or did you just find out about it after the fact?

Mayor Wayne: I found out about it after the fact.

Mr. Ferguson: So there was no consultation at all.

Mayor Wayne: No. We have a port commission and corporation. We have two bodies. The commission is appointed by the council of the City of Saint John. We were aware of the rumours of what was going to happen. I guess we were dealing with our local MP and others, trying to find out just exactly what was going to happen, and the next thing we knew the subsidy was gone.

I want to just say, if I might, Mr. Chairman, that the port of the city of Saint John has local port status—corporation status—but we are the only port across Canada that received that status and did not have its debt removed. When all other ports across Canada had local port status put upon them, they had their debts wiped out. The port of Saint John did not have that, Mr. Chairman. They allow us to operate, and then it comes back on our shoulders. We must become a viable operation, and losing this subsidy, losing this business, makes it that much more difficult for us to be able to be in a good, viable financial position as a federal port.

Mr. Ferguson: Mr. McBride stated that the viability of the rail lines will now be in jeopardy. Consequently, you would be really cut off completely if the viability of the rail lines are in jeopardy. If I heard you correctly, Mr. McBride, you said the future viability of the livestock and poultry industry in Atlantic Canada is also impacted upon. Could you enlarge on that for us, please?

• 1140

Mr. McBride: It is impacted upon us to the extent that competitive options currently exist for feed grains to be imported into the Maritime region. They are first brought in by rail; CN and CP Rail bring them into the Maritimes. The competitive option is water-bound transport from the Great Lakes-Ontario region around to the Port of Halifax, which currently has a grain unloading leg. It serves as a distribution point for much of Nova Scotia and portions of New Brunswick.

To the extent that both the Saint John and Halifax grain elevators are forced to close as a result of the loss of the At and East, this option would be removed from Maritime livestock and poultry growers. I believe the danger there is that without a competitive option the price of their feed could escalate, which would put them in some difficulty.

Mr. Ferguson: You mentioned that Halifax has an unloading system; the Port of Saint John does not. Do you have fears as well that this market would be supplied by offshore nations such as the U.S. or other countries and be supplied by water out of the Texas Gulf or out of Mississippi ports?

[*Translation*]

Je suis un agriculteur du sud-ouest de l'Ontario. Une bonne partie de mon blé et de mon maïs a probablement transité par les ports dont vous parlez. Je me rends compte des avantages que nous, aussi bien que vous, en avons tirés. L'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario bénéficie du programme «à l'est de» depuis des années.

Madame la mairesse, vous a-t-on consultée avant qu'on annonce le projet de loi ou avez-vous appris cela après coup?

Mme Wayne: J'ai appris tout cela après coup.

M. Ferguson: Il n'y a donc eu aucune consultation.

Mme Wayne: Aucune. Il y a pourtant une Commission du port et une Société du port. Ce sont deux organismes distincts puisque les membres de la commission sont nommés par le conseil municipal de Saint John. Nous avions entendu des rumeurs sur ce qui allait se passer. Nous avons fait affaire avec notre député et d'autres encore afin de découvrir ce qui allait se passer au juste, puis du jour au lendemain, nous avons appris que la subvention avait été supprimée.

Si vous permettez, monsieur le président, je voudrais dire que le port de Saint John est maintenant constitué en société, mais c'est le seul port au Canada qui ait reçu ce statut sans qu'on radie sa dette. On a radié la dette de tous les autres ports au moment de leur constitution en société. Le port de Saint John n'a pas eu droit à cette faveur. On nous autorise à l'exploiter, mais nous avons toujours cette dette sur les épaules. La Société du port doit être rentable, mais le fait de perdre cette subvention et une partie de notre clientèle ne nous aide pas à assainir notre situation financière ni à être viable.

M. Ferguson: M. McBride a affirmé que la viabilité des lignes ferroviaires était en péril. Vous seriez vraiment isolés du reste du pays si les lignes ferroviaires n'étaient plus viables. Monsieur McBride, avez-vous effectivement dit que la viabilité future de l'industrie du bétail et de la volaille était également en jeu dans la région de l'Atlantique? Pourriez-vous donner des précisions s'il vous plaît?

M. McBride: Cela a un effet dans la mesure où, à l'heure actuelle, on a le choix d'importer dans les Maritimes des grains de provende moins chers. Le CN et CP Rail les transportent jusque dans les Maritimes par voie ferrée. L'autre possibilité, c'est leur transport depuis les Grands Lacs jusqu'au port de Halifax où on les décharge. C'est le centre de distribution pour presque toute la Nouvelle-Écosse et certaines régions du Nouveau-Brunswick.

Si la suppression du programme de subventions oblige les silos de Saint John et de Halifax à fermer, les éleveurs de bétail et de volaille des Maritimes n'auront plus d'alternative. S'il n'y a plus de concurrence, le prix des grains de provende risque d'augmenter, ce qui desservirait les éleveurs.

M. Ferguson: Vous avez dit que Halifax avait un système de déchargement, mais pas Saint John. Est-ce que vous craignez que ce marché sera approvisionné par d'autres pays comme les États-Unis dont les grains seront acheminés par bateau depuis le golfe du Texas ou les ports du Mississipi?

[*Texte*]

Mr. McBride: I am not aware of any current threats of that nature. I think the most significant danger or concern at this point is that limiting the introduction of feed grains into the Maritimes solely to rail movement, the transportation costs and the competitive factors having disappeared, will raise those costs to our farmers.

Mr. Ferguson: In terms of the export shipments out of there, if my mind serves me correctly, some of those shipments are going into the Caribbean area, for example, to Cuba and those places. Will those markets be lost to Canada if those shipments out of Saint John are curtailed? Will those boats come up into the St. Lawrence ports to pick up their loads?

Mr. McBride: The Canadian Wheat Board, of course, is responsible for the sale of grain. Countries that purchase our grain share with the Wheat Board the responsibility for designating ports. I would expect that vessels will be nominated to call St. Lawrence ports. If the Saint John–Halifax option is not available, it would have a slightly higher ocean transportation cost for those buyers.

Mr. Ferguson: I was referring here to some of the movement of grain that does not come under the jurisdiction of the Canadian Wheat Board. I was referring here specifically to the situation a few years ago when we had substantial shipments of white beans going through the freight sheds of the Port of Saint John. These were in containers or bagged, and off-loaded onto the ships. I am also referring to Ontario wheat and the Ontario corn as well.

Mr. Ralph Murray (Senior Transportation Policy Analyst, City of Saint John): Mr. Ferguson, as you are aware, since you have mentioned it, offshore shipments of beans and offshore shipments of almost any food product have basically only the four avenues out of Canada. Now the majority of our grain and wheat is moving out of the west coast Ports of Vancouver and Prince Rupert. During the summer months the small lots go out of Churchill, and of course the St. Lawrence River gets tremendous amounts through the Thunder Bay region.

Saint John and Halifax have been enjoying some of that traffic during the winter months under the At and East. What will happen to our so-called At and East subsidized shipments is that they will just automatically move over to the St. Lawrence River. It is really just logic; it is pure logic. They will be the offshore because, as you know, they keep the St. Lawrence open year-round now and it is nothing for ships to get up the St. Lawrence River in January, February and March. Countries even in the Caribbean will use that facility now.

Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): I wonder if I could, your Worship, just initially start off with a statement and see what your thoughts are on it.

As a nation, historically we have committed ourselves to regional development. It has been one of the mainstays of this nation, because of the distances that Canadians live apart and because of the large regions of open country between areas of population, that we have developed and implemented policies allowing regions to compete on an equal basis—or as the new term now is, on a level playing field—with other areas of the country.

[*Traduction*]

M. McBride: Je ne suis pas au courant de cela. Je crois que le principal risque à ce stade-ci, c'est que les prix augmenteront pour les agriculteurs si les grains de provende ne peuvent plus être acheminés vers les Maritimes que par voie ferrée puisque tous les facteurs concurrentiels auront disparu.

M. Ferguson: Pour ce qui est des exportations en partance de là, si je ne m'abuse, certains sont à destination des Caraïbes, de Cuba, etc. Est-ce que le Canada perdra ces marchés si ces expéditions à partir de Saint John sont réduites? Est-ce que les navires remonteront jusqu'aux ports du Saint-Laurent pour aller chercher leur cargaison?

M. McBride: La Commission canadienne du blé est évidemment responsable des ventes de grain. Les pays qui achètent notre grain décident des ports de concert avec la Commission. Je présume que les navires iront dorénavant aux ports du Saint-Laurent. S'ils ne peuvent plus faire escale à Saint John ou Halifax, cela signifie que les frais de transport maritime seront légèrement plus élevés pour ces acheteurs.

M. Ferguson: En fait, je faisais allusion aux grains qui ne sont pas vendus par l'entremise de la Commission canadienne du blé. Je songeais en particulier aux importants envois de fèves blanches qui, il y a quelques années, passaient par les entrepôts du port de Saint John. Elles étaient en sac ou en conteneur et chargées sur les navires. Je pensais aussi au blé et au maïs de l'Ontario.

M. Ralph Murray (analyste principal de la politique des transports, ville de Saint John): Monsieur Ferguson, puisque vous en parlez, vous savez que les exportations de fèves et de n'importe quelle autre denrée alimentaire au Canada ne peuvent emprunter que quatre trajets à destination de l'étranger. À l'heure actuelle, la majeure partie de nos grains et de notre blé passe par les ports de Vancouver et de Prince Rupert sur la côte Ouest. L'été, les cargaisons moins importantes passent par Churchill et il y en a aussi beaucoup qui passent par le Saint-Laurent via Thunder Bay.

L'hiver, grâce au programme «à l'est de», une partie de ces envois sont passés par Saint John et Halifax. Dorénavant, ces envois subventionnés grâce à ce programme seront tout simplement acheminés par le Saint-Laurent. C'est on ne peut plus logique. Les envois se feront par bateau parce que vous savez que la voie maritime du Saint-Laurent est maintenant ouverte toute l'année et que les navires n'ont plus aucun mal à remonter le Saint-Laurent en janvier, février et mars. C'est le trajet qu'emprunteront dorénavant même des pays comme ceux des Caraïbes.

M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Madame la mairesse, je me demande si vous ne pourriez pas me dire ce que vous pensez de la déclaration que je vais faire.

Notre pays s'est toujours préoccupé de développement régional. C'est l'un des piliers de notre nation étant donné les grandes distances qui séparent les Canadiens. Parce que de vastes étendues séparaient les régions peuplées, nous avons élaboré et mis en oeuvre des politiques qui permettent aux régions de se faire concurrence sur un pied d'égalité.

[*Text*]

• 1145

Now, with the loss of the At and East program, there is talk that in fact the Western Grain Transportation Act, the Crow benefit, is on its way out; there are all sorts of rumours about that happening in the fall. There is a concern, certainly amongst New Democrats and amongst a lot of Canadians, that the loss of these regional programs is in fact going to isolate the regions and prevent them from further economic development and it will take a lot of options away from the regions.

Do you feel that the removal of all subsidy programs across the country would put the Maritimes and Saint John on an equal basis with other regions of the country, or would you agree that in fact, although we have to re-evaluate programs all the time because things are not stagnant, we must have a commitment to maintain programs that are going to allow regional areas to develop on an equal footing?

Mayor Wayne: I would say the latter. As in our recommendations, if you remove all the subsidies out west that probably will still not put them on a level playing field, nor us. As it exists right now, as we stated in our brief, we, like all Canadians, subsidize the St. Lawrence Seaway, and we will continue to do so. Therefore, to make up for that subsidy it is only fair and just that we receive a subsidy of some sort to put us on that level playing field, where we can go out after the markets and say, hey, come to the Port of Saint John, come to our grain elevator or the Halifax elevator. It is then up to us to go out and sell it, as it is for the St. Lawrence Seaway ports to go and sell it.

But if, when we go to sell our ports, automatically the cost is that much higher than it is to go to the St. Lawrence Seaway, then they are not going to come. After all, we are business people and we understand: that bottom dollar is it. But put us on a level playing field, and let us go out and sell our markets. It is up to us to do it, and we have to do that.

Since we have been putting the ice-breakers in the St. Lawrence Seaway in the wintertime for foreign vessels and other vessels, we have subsidized it in order to do that. We have not complained about this. As I state in my brief, it has been a sore point. We have had to work just a bit harder to make ends meet, but right now, after you give a port like ours local port status, it is up to us in order to be a viable operation.

We took that on and we went after that local status based on the fact the At and East was there, based on the fact we had a grain elevator producing *x* hundreds of thousands of dollars a year, based on other things that have happened to us since then that have not been positive. It has been a hard old road for us. But this one was a slap in the face to us. It truly was something we never expected would happen to us.

Grain going through the Port of Saint John? My God, it has been going through the Port of Saint John since the 1960s; it has been going through the Port of Halifax. We do not ask anybody to go out and sell us—we will sell ourselves—but put us on that level playing field like the rest of them.

[*Translation*]

Et maintenant, en plus de la disparition du programme «à l'est de», on dit qu'il se pourrait que le tarif du Nid-de-Corbeau, en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, soit appelé à disparaître. Des rumeurs veulent que cela se produise à l'automne. Les Néo-démocrates et beaucoup de Canadiens craignent que la perte de ces programmes régionaux n'isole davantage les régions et nuise à leur essor économique puisqu'elles perdront beaucoup de possibilités.

Croyez-vous que la suppression des programmes de subventions partout au pays place les Maritimes et Saint John sur un pied d'égalité avec les autres régions canadiennes ou pensez-vous plutôt que, même si nous devons réévaluer périodiquement les programmes parce que les choses changent, nous devons nous engager à préserver ceux qui vont placer toutes les régions sur un pied d'égalité?

Mme Wayne: Selon moi, c'est votre seconde proposition qui est la bonne. Même si l'on retire toutes les subventions à l'ouest du pays, cette région ne sera pas sur un pied d'égalité avec les autres et nous non plus. Comme nous l'avons dit dans notre mémoire, à l'heure actuelle, ce sont tous les Canadiens qui subventionnent la voie maritime du Saint-Laurent et qui vont continuer à le faire. Pour faire contrepoids à cette subvention, il ne serait que juste et équitable que nous profitions d'une subvention quelconque qui nous permette, comme les autres, de rechercher de nouveaux débouchés en mettant en valeur le port de Saint John et son silo ou encore celui de Halifax. Quand tout est en place, c'est aux ports de vendre leurs marchandises.

Mais si les coûts sont beaucoup plus élevés pour venir chez nous que pour aller à un port de la voie maritime, personne ne viendra dans nos ports. Après tout, ce sont des gens d'affaires et ce qui compte, c'est le profit. Qu'on nous place sur un pied d'égalité avec les autres et nous nous chargerons de faire la promotion de nos ports. Cela, c'est notre responsabilité à nous.

Nous subventionnons les brise-glace qui permettent aux navires étrangers et autres de naviguer dans la voie maritime en hiver. Nous ne nous en sommes pas plaints. Comme je le dis dans mon mémoire, c'est tout de même une source de friction. Nous avons dû travailler un peu plus fort pour joindre les deux bouts, mais maintenant que notre port est constitué en société, c'est à nous d'en faire une entreprise viable.

Nous avons ainsi demandé et obtenu la constitution en société parce qu'il y avait le programme «à l'est de» et parce que nous avions un silo qui rapportait des centaines de milliers de dollars par année et aussi à cause de certaines choses pas nécessairement agréables qui nous sont arrivées depuis lors. La route a été très ardue, mais cette dernière décision, c'est une vraie gifle. Nous n'avons jamais prévu que cela arriverait.

Depuis les années 60 que les grains passent par les ports de Saint John et de Halifax. Nous ne voulons pas que quelqu'un d'autre fasse la promotion de nos ports à notre place—nous nous en chargerons nous-mêmes—mais nous voulons que les chances soient égales pour tous.

[*Texte*]

Mr. Laporte: Just to pursue that slightly, if in fact all the subsidies were removed from the St. Lawerence Seaway as well, would it not be true that Saint John and Halifax would still be at a disadvantage because of transportation costs, because of the fact that, even with no Western Grain Transportation Act, with no CNR subsidies, it is still cheaper to haul the grain by rail to Montreal, for example, and then haul it by ship thereafter?

Mayor Wayne: Yes, it is, and there had been at one time a rail subsidy. You could haul from Montreal to Halifax at the same price as you could haul from Montreal to Saint John. I do not want to hurt my friends in Halifax on that one. We have given them a few digs on that one, but nevertheless... We have done that in a manner in which it has made it a little more difficult for us.

• 1150

We know we have problems, but those problems were there when we took on our local port status. But to close out our grain elevator, to lay off our people, to say no more shipments of grain through the Port of Saint John... The same situation is going on now in Halifax. And I am serious when I say to you, look to the future of our country. It may not be this year, but sooner or later you are going to need the Port of Halifax and the Port of Saint John in Atlantic Canada, because you may not have ports you can dictate to if you do not have us. So you must make sure that we are viable.

Our proposal is to cut the At and East subsidy from $32.1 million down to $10 million. Our proposal is a $10 million subsidy to us. That is all we are saying. Then it is up to us to do the job; and we will do it. You will see both those grain elevators thriving in the Saint John and Halifax ports.

Mr. Laporte: I am wondering if I can get some background information. In grain moving through Saint John, was there a tendency for certain buyers to go to Saint John? Can you tell me what sort of run of buyers you have that actually buy grain from Saint John either through the Canadian Wheat Board or through other means?

Mr. McBride: For many years the grains moving through Saint John have been almost exclusively Wheat Board grains in the elevator. They have been going primarily to Atlantic rim countries—South America, the Mediterranean, the Caribbean, and some Russian trade.

Mr. Laporte: When you compare grain being picked up at Montreal as opposed to grain being picked up at Saint John or Halifax, is there any difference in who prefers Montreal over Saint John, or are you aware of any difference?

Mr. McBride: I am not personally aware of any significant differences in the customers being served by the two destinations. It relates as well to transportation economics, the location of the buyer, the rates on the vessel. You are quite right when you said earlier that it is cheaper to put it on a boat than it is to put it on a railcar. The cheapest form of transportation is by water. Ultimately it all depends on the entire through-cost of transportation. The Wheat Board f.o.b.s to certain points and customers pick it up from those points, depending on many factors.

[*Traduction*]

M. Laporte: Dans la même veine, si l'on retirait toutes les subventions à la voie maritime du Saint-Laurent, Saint John et Halifax ne seraient-ils pas encore désavantagés à cause des frais de transport et aussi parce que, nonobstant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et les subventions au CN, il est quand même moins cher d'acheminer les grains par voie ferrée jusqu'à Montréal et, à partir de là, de les expédier par bateau?

Mme Wayne: C'est exact et il y a déjà eu une subvention pour le transport ferroviaire. Au départ de Montréal, le tarif était le même pour Halifax et pour Saint John. Je ne veux pas nuire à mes amis de Halifax. Nous le leur avons fait savoir à quelques reprises, mais néanmoins... Cela n'a fait que rendre les choses plus difficiles pour nous.

Nous savons que nous avons des problèmes, mais ce sont les mêmes problèmes que quand nous avons été constitués en société. De là à fermer notre silo, à mettre à pied les gens, à décider qu'il n'y aura plus d'expéditions de grain par le port de Saint John... C'est la même chose à Halifax en ce moment. Et c'est le plus sérieusement du monde que je vous dis de tenir compte de l'avenir de notre pays. Ce ne sera peut-être pas pour cette année, mais tôt ou tard, vous aurez besoin du port de Halifax et du port de Saint John dans la région de l'Atlantique, parce que ce seront les seuls que vous aurez dans cette partie du pays. Vous devez vous assurer que les ports seront viables.

Nous proposons de réduire à 10 millions de dollars le coût de la subvention qui est actuellement de 32,1 millions de dollars. Tout ce que nous demandons, c'est une subvention de 10 millions de dollars. Ce sera ensuite à nous de faire le reste du travail, et nous le ferons. Vous constaterez que ces deux silos de Saint John et de Halifax seront florissants.

M. Laporte: Je me demande si vous ne pourriez pas me fournir quelques renseignements. Pour ce grain qui passe par Saint John, est-ce que certains acheteurs ont tendance à faire affaire à Saint John? Pouvez-vous me dire quels acheteurs de grain font effectivement affaire à Saint John, que ce soit par l'entremise de la Commission canadienne du blé ou autrement?

M. McBride: Pendant des années, tout le grain ou presque qui passait par le silo de Saint John appartenait à la Commission du blé. Il était généralement destiné aux pays de la côte Atlantique, de l'Amérique du Sud, de la Méditerranée et des Caraïbes, il y en avait aussi un peu à destination de l'Union soviétique.

M. Laporte: Il y en a qui prennent livraison de leur grain à Montréal et d'autres à Saint John ou Halifax. Y a-t-il une différence entre ceux qui préfèrent Montréal plutôt que Saint John?

M. McBride: Personnellement, je ne pense pas qu'il y ait des différences importantes entre les clients de ces deux ports. Le choix dépend des frais de transport, du pays de l'acheteur, des tarifs des armateurs. Vous aviez raison un peu plus tôt de dire que cela coûte moins cher d'expédier le grain par bateau plutôt que par voie ferrée. Le mode de transport le plus économique, c'est l'eau. En fin de compte, le choix dépend du coût total du transport. La Commission canadienne du blé expédie franc de port vers certains point, choisis pour plusieurs raisons, où les acheteurs prennent livraison.

[*Text*]

Mr. Laporte: What had been indicated to me by the Canadian Wheat Board was they liked having Saint John and Halifax because it give them one more option. One case that I remember was Cuba. They said that when they sell to Cuba, Cuba prefers to pick up its grain at Saint John or Halifax as opposed to Montreal. Although Montreal is kept open, it is more of a problem. They said they would prefer to keep the open ports. One chap from the Canadian Wheat Board said that all things being equal, they might actually lose sales because Cuba might prefer to pick its grain up somewhere else, from an ice-free port as opposed to going to Montreal. I am wondering if you have any comment on that.

Mr. Murray: Mr. Laporte, on the Saint John-Halifax ports versus Montreal and the cost to, say, the Cubans, to my knowledge the Cubans do not have any ice-breaking Class AA hulled vessels to get up the St. Lawrence in the winter, and they would be very, very reluctant to do it anyway. In addition, it is an extra five days steaming time to go all the way up the St. Lawrence and back down again. That is a dollar cost, albeit the cost, as far as we are concerned, is still the same to the Cubans. It is a cost to them per vessel operating an extra five days.

Mr. McBride: Just to build on what Mr. Murray said, when the Canadian Wheat Board f.o.b.s to a certain point or puts cargo in a grain elevator at a port such as Saint John, the cost to come and get it is that of the buyer. For the Cubans to hit Saint John-Halifax is a relatively straightforward, short sail. Coming all the way around the Gaspé and down the river adds a great deal to the Cuban's landed costs of that grain, although the cost per tonne would be the same at either port.

Mr. Laporte: With respect to the government study that has just been announced, have you been asked to participate, asked for your thoughts or ideas, either by the port corporation or the city?

Mayor Wayne: No. The first we knew of it was on Friday evening. We read about it in the newspaper. I have written it down because I would like to know just how we go about getting an opportunity to submit a proposal to the agriculture minister. Do we just send it to him, or is he going to have hearings? We know absolutely nothing, Mr. Laporte.

• 1155

Mr. Laporte: Nor do we.

Mrs. Clancy (Halifax): Mayor Wayne, Mr. Murray, and Mr. McBride, I am happy to welcome you, even though there is a time-honoured rivalry between the cities of Halifax and Saint John. In this particular instance I think we are two ports with but a single thought.

I wanted to go back to what Mr. Murray, I believe, said about the Cubans, for example, not having the ice-breaking capacity and not wanting it, and the extra time. Also, there is a north-south tradition between our ports and the Caribbean

[*Translation*]

M. Laporte: A la Commission canadienne du blé, on me dit qu'on aime bien que Saint John et Halifax soient disponibles parce que cela laisse plus de jeu. Je me souviens entre autres de Cuba qui préfère prendre livraison de son grain à Saint John ou Halifax plutôt qu'à Montréal. Même si la voie maritime est toujours ouverte jusqu'à Montréal, c'est plus compliqué pour eux. Voilà pourquoi la Commission préférerait que tous les ports restent ouverts. Un messieur de la Commission canadienne du blé m'a dit que, toutes choses égales d'ailleurs, peut-être perdrait-on Cuba comme client parce que ce pays préférerait aller acheter du grain dans un port où il n'y a pas de glace plutôt qu'à Montréal. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Murray: Monsieur Laporte, à ma connaissance, les Cubains n'ont pas de navires à coque de classe AA capables de briser les glaces et de remonter le Saint-Laurent en hiver. Voilà pourquoi ils seraient très réticents à aller jusqu'à Montréal au lieu de Saint John ou Halifax. De plus, il faut cinq jours de navigation de plus pour faire l'aller-retour jusqu'à Montréal. C'est cinq journées de navigation supplémentaires par navire signifie des coûts supplémentaires pour les Cubains.

M. McBride: Pour ajouter à ce qu'a dit M. Murray, quand la Commission canadienne du blé expédie franc de port à un point donné ou entrepose la cargaison dans le silo d'un port comme celui de Saint John, c'est l'acheteur qui doit payer pour récupérer le grain. Pour les Cubains, ce n'est pas très long d'aller à Saint John ou Halifax et c'est assez simple. Mais s'il leur faut contourner la Gaspésie et remonter la rivière, cela augmente leurs frais au débarquement, même si la tonne de grain coûte le même prix quel que soit le port.

M. Laporte: A propos de l'étude que vient d'annoncer le gouvernement, est-ce qu'on a demandé à la Société du port ou à la ville d'y participer ou de communiquer leurs réflexions ou leurs idées?

Mme Wayne: Non. Nous avons appris la nouvelle vendredi soir en lisant le journal. Je l'ai noté par écrit parce que je voudrais bien qu'on me dise comment présenter un mémoire au ministre de l'Agriculture. Est-ce que nous devons simplement lui envoyer notre proposition ou s'il va tenir des audiences? Nous sommes dans l'ignorance totale, monsieur Laporte.

M. Laporte: Nous aussi.

Mme Clancy (Halifax): Je suis heureuse de vous souhaiter la bienvenue, madame Wayne, monsieur Murray et monsieur McBride, même si les villes de Halifax et de Saint John ont toujours été rivales. Mais dans le cas qui nous occupe, je pense que nous représentons deux ports différents, mais que nous n'avons qu'une seule et même perspective.

Je voudrais en revenir à ce qu'a dit M. Murray, je pense, au sujet des Cubains, par exemple, qui n'ont pas de brise-glace et qui n'en veulent pas, et du fait que cela prend plus de temps. En outre, il y a une longue tradition d'échanges

[*Texte*]

ports that possibly works into that equation. But I wonder if you have any figures for your proposal on At and East as to the cost of ice-breaking in the St. Lawrence; if you have any idea what the comparable cost—

Mr. Murray: I would be very reluctant to give a figure today. The last figure I heard, back in about 1984-85, was in the vicinity of $25 million. But it is difficult even for them to cost it, because it is put in with their overall operating expenses. But it is very healthy.

Mrs. Clancy: That is a question I may save for the Minister of Transport.

Mr. Murray: I would think in January or February of this year, when the St. Lawrence was closed for approximately two weeks and 18 ships were stuck in the gulf, the cost had to be in excess of $50,000 per day just to try to work towards the ships.

Mrs. Clancy: If I recall, it was even higher than that.

The other question I had was on the cancellation of At and East and the impact on the city of Saint John—or the city of Halifax, because we are effectively talking about the same situation—the jobs that go with the slowdown and eventual closure of the grain elevator. What is the likelihood of those workers in those jobs finding comparable employment in your city right now?

Mayor Wayne: About the grain elevator, it is unlikely they will find comparable jobs anywhere within the system. They are just not there, particularly with the fact that we have one of the highest unemployment rates in the whole of Canada. That has been an ongoing situation in the city of Saint John. It has been very, very difficult.

We at the local level have taken up programs we never did before. We borrow money at the local level to do that. It was just recently announced on the national news that the city of Saint John led the way in Canada in housing starts. There is a reason for that. We put $6 million in—we borrowed the money—to do housing starts, to keep carpenters, plumbers, electricians working. Those unions came in to see us. Never before—and I have been around there for 14 years—have we ever had the union representatives come in and ask us for help to put our people to work. So when you lay off 50 more men, they do not buy homes, they cannot buy cars. It is a roller-coaster effect.

[*Traduction*]

Nord-Sud entre nos ports et ceux des Caraïbes qui influe peut-être sur cette équation. Mais je me demandais si vous avez recueilli des chiffres, pour l'élaboration de votre proposition sur le programme «à l'est de», au sujet de ce qu'il en coûte pour briser la glace dans le Saint-Laurent. Avez-vous une idée des coûts comparables. . .

M. Murray: J'hésite beaucoup à vous donner des chiffres aujourd'hui. Selon les dernières données dont j'ai eu connaissance, et qui remontent aux années 1984 ou 1985, ce coût se situait aux alentours de 25 millions de dollars. Mais il est difficile même pour eux d'établir exactement quels sont ces coûts parce que cela fait partie de leurs dépenses d'exploitation générales. Mais ce sont des coûts substantiels.

Mme Clancy: Je devrais peut-être poser plutôt la question au ministre des Transports.

M. Murray: Je pense qu'au mois de janvier ou février de cette année, quand le Saint-Laurent a été fermé pendant environ deux semaines et que 18 navires ont été immobilisés dans le golfe, il a dû en coûter plus de 50,000$ par jour simplement pour essayer d'atteindre ces navires.

Mme Clancy: Si je me souviens bien, c'était même encore plus élevé.

L'autre question que je voudrais vous poser porte sur la suppression du programme «à l'est de» et sur les répercussions que cela aura sur la ville de Saint John, comme d'ailleurs sur celle de Halifax parce que nous sommes en fait dans le même cas; en effet, il y aura sûrement des pertes d'emploi à cause du ralentissement et, finalement, de la fermeture de l'élévateur à grains. Quelles sont les chances que ces travailleurs se trouvent un emploi comparable dans votre ville à l'heure actuelle?

Mme Wayne: Il est peu probable que ceux qui travaillent à l'élévateur à grains trouvent un travail comparable où que ce soit, à l'intérieur du réseau. Il n'y a tout simplement pas d'emplois, étant donné tout particulièrement que nous avons l'un des taux de chômage les plus élevés de tout le Canada. Cela a toujours été le cas à Saint John. La situation a toujours été très très difficile.

Au niveau local, nous avons entrepris des programmes tout à fait nouveaux. Nous avons dû emprunter pour le faire. On a annoncé il n'y a pas longtemps aux nouvelles nationales que la ville de Saint John était la première au Canada en ce qui concerne le nombre de mises en chantier. Mais c'est pour une raison bien simple. Nous avons consacré 6 millions de dollars, que nous avons empruntés, à un programme de mises en chantier pour que les menuisiers, les plombiers et les électriciens puissent continuer à travailler. Ces syndicats sont venus nous voir. Je suis là depuis 14 ans et je n'avais encore jamais vu de représentants syndicaux venir nous demander d'aider leurs gens à travailler. Donc, s'il y a 50 mises à pied de plus, ces gens ne pourront pas acheter de maisons ni de voitures. Cela a un effet d'entraînement.

[*Text*]

But this one is going to have a roller-coaster effect with our CAR, which has just opened up. We are the eastern terminus. When they lose $6 million, there is no way they are going to be hanging around for too long. That means they lay off people; and it has a roller-coaster effect. It is not just the 50 jobs lost at the port. It is more than that.

Mrs. Clancy: You led right into my follow-up questions. In effect there is a certain Maritimes mind-set that Halifax is almost impervious to a lot of the shocks that hit the rest of the Maritimes and Atlantic economy. And there is a certain degree of truth in that. It is not totally true, but there is a degree of truth.

Mrs. Sparrow (Calgary Southwest): Come on, Mary, admit it.

Mrs. Clancy: Well, Halifax has certain things that do inure it a bit more than other places—its size, etc. But certainly the city of Saint John. . .as you mentioned, the unemployment rate and the impact of the grain elevator. When you talk about the lay-off of 50 people, how is that going to impact on your municipal social assistance department?

• 1200

Mayor Wayne: Social assistance in the province of New Brunswick comes under the provincial government.

Mrs. Clancy: Yes, it does.

Mayor Wayne: It is the quality of life that we talk about. I see our people really hurting, as I have never seen it before. As I say, when they come into committee at council, sit there and ask me to help them to put together a program and to do something to put them to work. . . We have been doing that. We are here asking for help, but we are asking you at the federal level to assist us at a much lower level than you have since 1960.

On the other hand, we at the local level in municipalities, who have never had these responsibilities put on us before—transfer payments are being cut and that trickles down to us at the local level—know that you have a financial problem and we are all trying to be responsible. That is why we are here before you with what we consider to be a responsible proposal. We are not saying put back the $32 million or $33 million. We know you have problems. But we are saying, give us $10 million and we will do the rest of the job. We are asking you for that. On the other hand, we are saying we are doing more than we have ever done before. And I can honestly tell you, we are.

Mr. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo): I welcome the witnesses and compliment them on their ability to put forward their case.

[*Translation*]

Mais cet effet se fera sentir également sur le CAR qui vient de s'ouvrir. Nous sommes le terminus de l'Est. Et quand eux vont perdre 6 millions de dollars, ils ne vont certainement pas rester longtemps chez nous. Cela veut dire qu'ils vont mettre des travailleurs à pied et que cela aura encore une fois un effet d'entraînement. Le problème ne vient pas seulement des 50 emplois qui seront perdus au port; il est beaucoup plus vaste que cela.

Mme Clancy: C'est exactement sur cela que portent mes questions suivantes. Beaucoup de gens, dans les Maritimes, semblent croire que Halifax est à peu près insensible à tout ce qui frappe le reste de l'économie de la région de l'Atlantique. Et c'est vrai dans une certaine mesure. Pas tout à fait, mais jusqu'à un certain point.

Mme Sparrow (Calgary Sud-Ouest): Allons, Mary , admettez-le.

Mme Clancy: Eh bien, Halifax possède certains atouts qui la protègent peut-être un peu plus que d'autres villes, par exemple sa taille. Mais il est certain que la ville de Saint John. . . comme vous l'avez mentionné, le taux de chômage est déjà élevé et la fermeture de l'élévateur à grains aura des conséquences certaines. Quelles vont être d'après vous les répercussions de la mise à pied de ces 50 personnes sur votre service municipal d'aide sociale?

Mme Wayne: L'aide sociale relève du gouvernement provincial, au Nouveau-Brunswick.

Mme Clancy: Oui, effectivement.

Mme Wayne: Nous nous préoccupons plutôt de la qualité de la vie. Je me rends compte que notre population souffre beaucoup, plus que jamais auparavant. Comme je l'ai dit, lorsqu'ils viennent nous voir en délégation au Conseil et qu'ils me demandent de les aider à mettre sur pied un programme et à prendre des mesures pour leur permettre de travailler. . . Nous avons pris des mesures de ce genre. Nous sommes ici pour demander l'aide du gouvernement fédéral, mais sur une beaucoup moins grande échelle que ce que vous avez fait depuis 1960.

De notre côté, au niveau des municipalités, nous n'avons jamais eu auparavant à assumer ce genre de responsabilité—les paiements de transfert sont réduits, et cela se répercute sur nous, au niveau local—mais nous savons que vous avez des problèmes financiers et nous essayons tous d'être responsables. C'est pourquoi nous sommes ici devant vous avec une proposition que nous considérons tout à fait responsable. Nous ne vous demandons pas de nous rendre les 32 ou 33 millions. Nous savons que vous avez des problèmes. Ce que nous vous disons, c'est de nous donner 10 millions de dollars, après quoi nous ferons le reste. C'est ce que nous vous demandons. En revanche, nous vous disons aussi que nous en faisons davantage que jamais auparavant. Je puis vous dire honnêtement que c'est le cas effectivement.

M. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo): Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos témoins et les féliciter de la compétence avec laquelle ils ont fait valoir leur point.

[*Texte*]

Mr. McBride, you mentioned that Ports Canada had paid dividends of some $850 million in the last few years to the Canadian government. Then I hear that the debt was set aside in Saint John and you are the only one that has to be financially independently able. Why? What is the background of those decisions and how much did you contribute to the dividends? I am expecting you will say nothing, but I just want to get an understanding of that.

Mr. McBride: The debt situation in Saint John includes $20 million of active federal debt, on which we are required to make annual interest payments. They have maturity dates beginning in the late 1990s through to the early 2000s. These were loans that were taken on to construct facilities in the 1970s and 1980s in Saint John and, at the time they were undertaken, they were viewed by the federal government as being loans that could and would be serviced in the future for viable projects.

Most other ports in Canada also took on similar debt obligations in years gone by. However, in 1980 there was a general restructuring of the debt at the 15 ports administered by the then National Harbours Board, which saw debt obligations written off at almost all of the ports. Saint John kept its debt obligations because it had just finished a project that was considered viable at the time. Some other small obligations were maintained, I believe, at Montreal.

Since that time a new potash facility was built in Saint John using debt financing. That facility continues to operate, and we are still servicing the $20 million in federal debt. We also hold approximately $19.5 million in provincial debt, but that is non-interest-bearing and it is returned out of the proceeds of terminal operations where and when they exist at various terminals in the port.

Mr. Brightwell: You therefore have a debt probably because of unfortunate timing. Had you been in the debt position earlier and could not have supported it, you might have been written off, if I understand that.

Mayor Wayne: That is right.

Mr. Brightwell: You did mention potash. Do you have some kind of a potash facility there that will continue and is part of the Saint John port? Is that the idea?

Mr. McBride: Yes. There is a strong potash mining industry in New Brunswick, and that is exported entirely through the port of Saint John.

Mr. Brightwell: It is the elevating grain part of the ports corporation that is in difficulty under this program.

Mr. McBride: That is right, although as a corporation we have a number of terminals in operations around the port. When you have one that is in a negative situation, it of course affects the rest of them, because it affects our ability to continue to do the things that need to be done in Saint John at the Port of Saint John.

[*Traduction*]

Monsieur McBride, vous avez mentionné que Ports Canada avait versé au gouvernement canadien des dividendes d'environ 850 millions de dollars au cours des dernières années. Et j'entends dire ensuite que la dette de Saint John a été mise en réserve et que vous êtes les seuls à devoir être capables d'assumer seuls votre fardeau financier. Pourquoi? Sur quoi se fondaient ces décisions, et dans quelle mesure avez-vous contribué au versement de ces dividendes? Je suppose que vous n'allez rien me dire, mais j'aimerais bien comprendre ce qu'il se passe.

M. McBride: La dette de Saint John comprend 20 millions de dollars de dette fédérale active, sur laquelle nous devons verser des intérêts annuels. Cette dette se compose de prêts qui doivent arriver à échéance à la fin des années 90 et au début du siècle prochain. Ce sont des prêts qui nous ont été consentis pour que nous puissions construire diverses installations à Saint John au cours des années 70 et 80; au moment où nous avons contracté ces emprunts, le gouvernement fédéral considérait que le service de cette dette pourrait servir à l'avenir au financement de projets viables.

La plupart des autres ports du Canada ont également contracté des dettes semblables au cours des années passées. Cependant, la dette des 15 ports administrés par ce qui était à l'époque le Conseil des ports nationaux a été restructurée en 1980, et les prêts consentis à presque tous les ports ont été passés par profits et pertes. Saint John a cependant dû continuer à assumer sa dette parce qu'elle venait de terminer un projet qui était considéré comme viable à ce moment-là. Je pense qu'une petite partie de la dette a également été maintenue à Montréal.

Depuis cette époque, une nouvelle usine de potasse a été construite à Saint John grâce au financement par emprunt. Cette usine est encore en activité, et nous devons encore assumer le service de la dette fédérale de 20 millions de dollars. Nous avons également environ 19,5 millions de dollars de dette provinciale, mais celle-ci ne porte pas intérêts et elle est remboursée grâce aux bénéfices tirés de l'exploitation des divers terminaux du port, quand il y a effectivement des bénéfices.

M. Brightwell: Vous avez donc une dette probablement parce que vous êtes arrivés au mauvais moment. Si vous aviez été endettés plus tôt et que vous n'aviez pas pu assumer le service de cette dette, vous en auriez peut-être été dégagés, si je comprends bien.

Mme Wayne: C'est exact.

M. Brightwell: Vous avez mentionné la potasse. Y a-t-il chez vous une usine de potasse qui poursuivra ses opérations et qui fait partie du port de Saint John? Est-ce ainsi que les choses se passent?

M. McBride: Oui. L'extraction de la potasse constitue une importante industrie au Nouveau-Brunswick, et ce produit est exporté entièrement à partir du port de Saint John.

M. Brightwell: C'est donc simplement le volet de la Société du port qui s'occupe de l'élévateur à grain qui est en difficulté à cause de ce programme.

M. McBride: C'est exact, même si nous avons un certain nombre de terminus en opération dans le port. Quand l'un d'entre eux est dans une situation difficile, tous les autres en sont évidemment touchés parce que cela nous empêche de continuer à faire ce qu'il faut faire à Saint John pour le port de Saint John.

[*Text*]

Mr. Brightwell: What proportion of the business done through the port is associated with grain, then? I had the impression that it was the whole thing. Somehow I thought everything was going with this situation, from your proposal.

Mr. McBride: No, the total port traffic is approximately 14 million tonnes, of which close to 11 million tonnes are petrochemical products moved through a variety of independent terminals. Of the remaining 3 million tonnes, half of that is potash traffic. The grain traffic represents approximately 250,000 to 300,000 tonnes a year. So it is about 10%.

• 1205

Mr. Brightwell: So it is a relatively small part of the total port action, which is a totally different understanding from what I had. I thought the whole thing was gone, I must say, from your presentation.

Why are you left with no unloading facilities for ocean-going vessels? I assume you do load ocean-going vessels at that port.

Mr. McBride: Oh, exactly; exclusively in fact, in our grain traffic. The three elevators that operated at one time in Saint John were built to export grain during a period of St. Lawrence River closure, before ice-breaking began. With the coming of ice-breaking in the 1960s, we saw those numbers dwindle down to the one elevator we have at present. The unloading facilities which exist at Halifax were never constructed in Saint John, simply I believe because of transportation economics. If you are bringing lakers out of the lake with feed grains or with export grains, the first port you hit on the Atlantic is Halifax. Because of the larger volume they were doing, and the flour milling industry, and for other reasons, they built what is called a marine unloading leg, which could remove grain products from a vessel and put them into the grain elevator.

The facilities we have in Saint John work just in reverse. We take products from rail cars to storage, and load them straight into vessels, but we do not have the capacity to take the products out of vessels.

Mr. Brightwell: I should have asked the people from the Atlantic Provinces Transportation Commission this question I suppose, but I did not. There is a proposal they have in front of the government, from some years ago I understand, whereby we pay a fixed differential over the rates to Quebec City. Are you able to enlarge on that proposal a little bit? Why would this proposal save so much money over the present situation?

Mr. McBride: I believe the reasons are twofold. First, with the elimination of the At and East subsidy the grain that is moving through Halifax and Saint John will end up primarily in the Quebec and upper river ports of Montreal, Trois Rivières, and other ports of that nature. Since the grain will normally move as far as Quebec in any case, it only requires support from Quebec through to the maritime ports, and that is why the fixed differential over Quebec.

[*Translation*]

M. Brightwell: Quelle proportion le grain représente-t-il par rapport à l'ensemble des marchandises qui transitent par le port? J'avais l'impression que c'était le seul aspect de l'activité du port. Je croyais d'après votre proposition que cela couvrait l'ensemble de vos opérations.

M. McBride: Non, le trafic total dans le port s'élève à environ 14 millions de tonnes, dont près de 11 millions de tonnes pour des produits pétrochimiques qui sont expédiés à partir de divers terminus indépendants. Sur trois millions de tonnes qui restent, la moitié appartient au transport de la potasse. Le transport des grains représente de 250,000 tonnes à 300,000 tonnes par an. Cela représente donc environ 10 p. 100 du total.

M. Brightwell: Cela représente donc une part relativement faible de l'activité portuaire et cela va à l'encontre de ce que je croyais. D'après votre exposé, j'en avais conclu que tout cela avait pris fin.

Comment se fait-il que vous n'ayez plus d'installations de déchargement pour les navires de haute mer? J'imagine que dans votre port vous chargez bien des navires de haute mer.

M. McBride: Oui, mais justement nous ne faisons que du transport de grains. Les trois silos en activité à Saint John servaient à l'exportation des grains lorsque le Saint-Laurent était pris par les glaces. Avec l'apparition des brise-glace, au cours des années 60, le nombre de nos élévateurs est passé à un seul. Les installations de déchargement, comme celles qu'il y a à Halifax, n'ont jamais existé à Saint John. Cela est, je pense, essentiellement dû à l'économie du transport des grains. Pour les cargos, quittant le système des Grands Lacs avec leur cargaison de céréales fourragères ou de grains destinés à l'exportation, Halifax est le premier port qu'ils vont trouver sur la côte. Étant donné le volume des marchandises transportées à l'époque, la situation de la minoterie et divers autres facteurs, on avait construit une voie menant à un quai de déchargement maritime qui permettait de décharger les navires céréaliers et de stocker la marchandise dans le silo.

Pour les installations que nous avons à Saint John, c'est justement le contraire. Nous déchargeons les wagons de chemin de fer et nous chargeons la marchandise à bord de navires mais nous ne pouvons pas décharger les navires.

M. Brightwell: Je regrette maintenant de ne pas avoir posé cette question aux représentants de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. On propose au gouvernement, depuis plusieurs années, d'accorder un tarif différent de celui prévu pour le transport jusqu'à Québec. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? En quoi cette mesure améliorerait-elle votre rentabilité?

M. McBride: Je pense que la raison en est double. D'abord, avec la suppression de la subvention à l'est, le grain qui transite par Halifax et Saint John finira surtout par aboutir à Québec ou dans les ports du haut du fleuve tels que Montréal ou Trois-Rivières. En tout état de cause, le grain pourra aller jusqu'à Québec et c'est pourquoi la subvention n'a qu'à couvrir le transport de Québec aux ports maritimes. C'est cela qui explique la différence de tarif par rapport à Québec.

[*Texte*]

It is that additional cost that we are seeking support on. The reason that it is reduced from $32.6 million to $10 million is, first of all, that there is not such an extensive support system; that is, the At and East is for grains to move at and east of the Georgian Bay region, so there is a much larger haul.

Second, we are looking at limiting that support to annual maximum tonnages of 200,000 tonnes of flour, 400,000 tonnes of grain, as opposed to the present situation which I believe would see in the order of 800,000 tonnes of export grain alone on an annual basis.

Mr. Brightwell: Do I hear in this proposal that the grain would actually be off-loaded from lakers at Quebec City or someplace in the Saint Lawrence Seaway and then put on trains to Saint John and to Halifax? Or would you see the grains still being off-loaded in the Georgian Bay area and taken to—

Mr. Laporte: We are talking about wintertime only, and they cannot haul up the Saint Lawrence during winter.

Mr. Brightwell: Mr. Laporte, the grain moves to the Georgian Bay area, except for Ontario grain, in the summertime. As I understand it, it is then transhipped to Halifax during the winter from those storage areas. So if a laker were to come down to Quebec City in the summertime and then the product was transhipped, it would be the same thing.

Is this how you would understand this new proposal to work? In other words, the Georgian Bay area would not be involved any more?

Mr. Murray: I think to understand the proposal put by the APTC, you have to understand the At and East subsidy itself back in 1960, when they froze the rail rates at the 1960 level on grain. What the APTC are saying now is that you let those rates find their current level under the National Transportation Agency scale; i.e., the railways would establish a rate and it would be agreed to by the National Transportation Agency from point of origin to Quebec or even to Montreal per se. Then they would find a figure to charge from Montreal or Quebec down to Saint John and Halifax. That would be the subsidy, the difference between the two. Of course, that figure would be substantially less than what is now being paid because you must understand, as you no doubt do, that the subsidy covers the entire amount of money between the 1960 level on grain and today's freight rates. This would find today's level of rates and then only be subsidized at the differential between Montreal, Quebec and Saint John–Halifax.

• 1210

Mr. Brightwell: If we follow that line, I would say that once the subsidy is put in place, according to this proposal, then the grain would find its way to Halifax from whatever the most convenient place was, in all probability from the St. Lawrence Seaway ports, I would guess. The area up in Ontario near my riding would simply be out of business on that basis.

Mr. Murray: No.

[*Traduction*]

Or, nous aimerions que ces frais supplémentaires soient subventionnés. La raison pour laquelle le total est passé de 32,6 millions de dollars à 10 millions de dollars, est, en premier lieu, l'insuffisance des subventions car la subvention à l'est s'applique aux grains chargés dans la baie Georgienne ou à l'est de cette région. C'est dire que le volume est très important.

Deuxièmement, on envisage de limiter cette subvention à un maximun annuel de 200,000 tonnes de farine et 400,000 tonnes de grain alors qu'à l'heure actuelle la subvention s'applique, pour les seuls grains destinés à l'exportation, à 800,000 tonnes chaque année.

M. Brightwell: Cela voudrait-il dire que le grain serait déchargé des cargos venant des Lacs, soit à Québec soit dans un autre port de la voie maritime du Saint-Laurent pour être chargé à bord de trains et acheminé jusqu'à Saint John ou Halifax? Ou s'agit-il de décharger les grains dans la région de la baie Georgienne et de les transporter à. . .

M. Laporte: Tout cela ne s'applique qu'en hiver c'est-à-dire lorsque les bateaux ne peuvent pas remonter le Saint-Laurent.

M. Brightwell: Monsieur Laporte, abstraction faite du grain de l'Ontario, c'est en été que le grain est transporté vers la baie Georgienne. Si je ne m'abuse, en hiver, le grain est ensuite expédié vers Halifax. On obtiendrait le même résultat en faisant venir les navires des Grands Lacs jusqu'à Québec en été pour réexpédier, ensuite, les grains vers la côte.

Est-ce comme cela que les choses sont prévues? Autrement dit, on court-cicuiterait la région de la baie Georgienne.

M. Murray: Pour comprendre la proposition avancée par la CTPA, il faut aussi comprendre comment a été instituée, en 1960, la subvention à l'est. À cette époque on a décrété le gel des tarifs ferroviaires. La CTPA pense maintenant qu'il conviendrait de fixer de nouveaux tarifs dans le cadre du barème établi par l'Office national des transports. Les chemins de fer fixeraient le tarif du transport des marchandises du point de départ jusqu'à Québec ou même jusqu'à Montréal. Ce tarif serait alors agréé par l'Office national des transports. Les chemins de fer fixeraient alors le prix du transport pour le trajet de Montréal ou Québec jusqu'à Saint John et Halifax. La subvention représenterait alors la différence entre les deux tarifs. Évidemment le montant de la subvention serait nettement inférieur à ce qu'il est actuellement étant donné que, à l'heure actuelle, la subvention correspond à la différence entre les tarifs des transports actuels et le tarif fixé, en 1960, pour le transport des grains. Les tarifs seraient mis à jour et la subvention ne couvrirait que le transport des grains entre Montréal ou Québec et Saint John–Halifax.

M. Brightwell: En pareille hypothèse, une fois accordée la subvention, le grain aboutirait à Halifax à partir du point d'expédition le plus pratique, c'est-à-dire, sans doute, les ports situés sur la voie maritime du Saint-Laurent. Cela court-circuiterait la région de l'Ontario située près de ma circonscription.

M. Murray: Pas du tout.

[*Text*]

Mr. Brightwell: You do not believe so.

Mr. Murray: No, sir. The elevators at, say, Midland or Port McNicoll or wherever, that have stored grain under the At and East would continue to operate at the same level and under the same arrangements. There would be no basic difference in how grain is now handled. The difference would be in the freight rates and the subsidies thereon. The freight rates would find their same level. For example, take Port McNicoll, which has an elevator I believe. If you charge the rate to them from Port McNicoll to Montreal, as will happen right now without the At and East, and the same thing takes place, then the only subsidy the government is going to pay is across from, say, Montreal down. The same charge would be assessed.

Mr. Brightwell: Mayor Wayne talked about the western grain transportation subsidy as if it only applied to western ports. I am wondering, Your Worship, if you knew that it applied equally to grain that came through eastern ports and that every tonne of grain that came from the west, not the grain from Ontario, was indeed subsidized by that subsidy. Did you realize that before?

Mayor Wayne: No, they did not give me that one.

Mr. Murray: In talking with some of the transportation people who were involved in the Western Grain Transportation Act—and Mr. Laporte might know a little more about this—I understand that at some points in Saskatchewan it is approximately $23 a tonne more beneficial to a farmer to ship over the west coast than it is even to Thunder Bay. They are quite delighted to have their cargo move over the Port of Vancouver and even Prince Rupert. There are subsidies but the amount of money directly to the farmer is a lot more going over the west coast than it is to the east coast.

Mr. Brightwell: I understand the centre of the west, as far as grain transportation is concerned to either port, is Moose Jaw.

Mr. Laporte: Çlose.

Mr. Brightwell: Close! Once they get to the Thunder Bay port they are put in the boats, if that is the way they will move from there. It costs something like $15 a tonne to get it down to the Collingwood area, where you might get your grain from, and another $3 a tonne to get it down to the St. Lawrence Seaway. So the grain to the Collingwood area has all got a standard rate and to the point of export it would be $3 a tonne, if I understand things, by the St. Lawrence and $25 a tonne through your ports. So there is about $24 a tonne associated there with the At and East, if my math is correct.

I think I will perhaps end up with a question. Your Worship said that the reason for the At and East changed at least 20 years ago. I think that is what you said. The original reason for the At and East disappeared 20 years ago and that this subsidy, which has been the transportation subsidy for grain, became almost a regional subsidy for your region 20 years ago. Is that right?

Mayor Wayne: It was 1960, I believe. It was 1960 and 1966. One was for grain and one was for flour.

[*Translation*]

M. Brightwell: Vous ne pensez pas?

M. Murray: Non. Les silos installés, disons, à Midland ou à Port McNicoll qui ont, jusqu'ici, stocké le grain dans le cadre des accords de subvention à l'est, seraient maintenus en activité dans le cadre de ces mêmes accords. Il n'y aurait guère de différence par rapport à la situation actuelle. La différence porterait surtout sur les tarifs des transports et le niveau des subventions. Les tarifs des transports de marchandises seraient équivalents. Prenons un exemple de Port McNicoll qui a, je pense, un silo. Vous faites payer le tarif normal de Port McNicoll à Montréal, en l'absence de la subvention à l'est, et le gouvernement n'aura qu'à subventionner le transport, disons à partir de Montréal. Mais le tarif serait le même.

M. Brightwell: La mairesse Wayne a parlé des subventions accordées au transport du grain de l'Ouest, laissant entendre que cette subvention n'était applicable qu'aux ports de la côte Ouest. Saviez-vous, Madame la mairesse, que cette subvention s'applique également au grain qui transite par les ports de la côte Est et que cette subvention est accordée au grain de l'Ouest mais non au grain de l'Ontario. Le saviez-vous?

Mme Wayne: Non, je ne disposais pas de ce renseignement.

M. Murray: D'après ce que m'ont dit des spécialistes des transports ayant participé à la rédaction de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest—j'imagine que M. Laporte doit être au courant—il semblerait que dans certains coins de la Saskatchewan, le fermier gagne environ 23$ de plus la tonne s'il expédie son grain sur la côte Ouest plutôt qu'à Thunder Bay. Ils sont tout à fait heureux de faire transiter leur grain par le port de Vancouver ou même celui de Prince Rupert. Il y a des subventions mais l'agriculteur gagne plus en envoyant son grain vers la côte Ouest qu'en l'envoyant vers la côte Est.

M. Brightwell: Pour le transport du grain vers l'un ou l'autre de ces ports, je pense que le grand centre de transport de l'Ouest est Moose Jaw.

M. Laporte: Vous brûlez.

M. Brightwell: Je brûle! Une fois arrivé à Thunder Bay, le grain est chargé à bord de bateaux. Il en coûte environ 15$ la tonne pour transporter le grain jusqu'à la région de Collingwood et encore 3$ la tonne pour le transporter jusqu'à la voie maritime du Saint-Laurent. Ainsi, le grain transporté jusqu'à Collingwood se verrait appliquer le tarif normal, plus 3$ jusqu'à un port du Saint-Laurent, plus 25$ la tonne pour l'exporter au départ de vos ports. Si je ne me trompe pas, cela donne, pour la subvention à l'est, environ 24$ la tonne.

Peut-être me permettrais-je une question. Madame la mairesse nous a dit que la raison d'être de la subvention à l'est a changé il y a au moins 20 ans. Je pense que c'est ce que vous avez dit. La raison sur laquelle était fondée la subvention à l'est a disparu il y a 20 ans et il y a donc 20 ans que cette subvention pour le transport des grains est en fait devenue une subvention régionale dans l'intérêt de votre région. Est-ce bien cela?

Mme Wayne: Oui je pense que cela remonte aux années 1960 et 1966. Une subvention pour le grain et une pour la farine.

[*Texte*]

Mr. Brightwell: But the reason for it being put into place was the cheaper transportation and that benefit disappeared, if I understand it, that advantage to the Americans disappeared 20 years ago. Is that what you said?

Mayor Wayne: At least.

Mr. Brightwell: At that time it became a regional subsidy for your area and not really a needed transportation subsidy for the grain—and I would say this—other than perhaps to some extent for our Ontario producers.

• 1215

Mr. Monteith (Elgin): The operator of the Saint John elevator, who operates it on behalf of the Port Corporation, according to your brief exports approximately 250,000 to 300,000 tonnes per annum of bulk grain. Is all of that At and East subsidized grain?

Mr. McBride: Yes, all of it.

Mr. Monteith: Is that the total amount of grain that goes out of the Saint John port that is At and East subsidized? There is no other grain? It is all handled by the one elevator?

Mr. McBride: That is correct, except for the volumes of flour which also move and have been low in recent years, but it is all through the one elevator. That is correct.

Mr. Monteith: What has been the reaction of the operator of the Saint John port?

Mr. McBride: They operate it on behalf of the Port Corporation. Their reaction is one of disappointment, I believe. It was a good facility and one that operated well for many years, employed people, and gave cargo grain, I think, an opportunity to look at new markets. They, of course, are not able to operate without grain and have had to withdraw.

Mr. Monteith: What is the age of the facility that they operate for you?

Mr. McBride: I cannot answer that exactly. I believe the elevator was built in the 1930s.

Mr. Monteith: And it has never really been updated since that time.

Mr. McBride: We have continued to put in new equipment, new motors, new facilities all along, right up until recent years, and have continued to modernize equipment as necessary. The primary elevator structure itself, of course, is the original.

Mr. Monteith: It was more or less of a maintenance operation. There was never any indication that there would be any big expansion of that facility?

Mr. McBride: No.

Mr. Monteith: There was no need for expansion, I suppose, over the years.

Mr. McBride: The elevator has a capacity of 44,000 tonnes and is really only used for a four-month period each year for the movement of grain and through the summer and fall months is idle in any case, so there is a substantial amount of capacity available there in the event of any increase in traffic.

[*Traduction*]

M. Brightwell: Mais la raison d'être était le coût moins élevé du transport. Or, aux yeux des Américains, cet avantage a disparu il y a 20 ans. Est-ce bien cela?

Mme Wayne: Au moins 20 ans.

M. Brightwell: C'est alors que cette subvention est devenue une subvention régionale versée dans l'intérêt de votre région; une subvention dont pouvait, à vrai dire, se passer le transport des grains, à l'exception, peut-être, du grain élevé par certains producteurs de l'Ontario.

M. Monteith (Elgin): La société qui exploite le silo de Saint John, c'est-à-dire qui l'exploite pour le compte de la Société du port de Saint John, exporte, selon votre mémoire, les 250,000 à 300,000 tonnes de grains en vrac par an. Tout cela représente-t-il du grain bénéficiant du programme «à l'est de»?

M. McBride: Oui.

M. Monteith: Cela veut-il dire que tout le grain expédié par le port de Saint John bénéficie de cette subvention? Aucun autre grain n'est exporté? Et tout ce grain-là passe par l'unique silo?

M. McBride: Cela est exact. Je précise, cependant, qu'au cours des dernières années on a vu baisser considérablement le volume de farine acheminée à partir de Saint John mais la farine, elle aussi, est stockée dans ce silo.

M. Monteith: Que pense de tout cela l'exploitant du port de Saint John?

M. McBride: Ces sociétés exploitent le silo pour le compte de la Société du port. Je pense que tout le monde est déçu par ce qui est appelé à se passer. Les installations sont bonnes et pendant de nombreuses années on fonctionnait de manière satisfaisante. Cela faisait des emplois et permettait de chercher de nouveaux débouchés pour le grain exportable. Sans grain, le silo doit fermer.

M. Monteith: Quel est l'âge de ces installations?

M. McBride: Je ne peux pas vous donner une réponse exacte, mais je pense que le silo date des années 30.

M. Monteith: Et, depuis lors, il n'a jamais donc été remis à neuf?

M. McBride: Jusqu'à une époque récente, nous avons toujours changé, au fur et à mesure, les équipements, les moteurs. Nous avons modernisé selon les besoins. Mais la structure du silo n'a, elle, pas changé.

M. Monteith: Il s'agissait donc, surtout, d'entretenir l'équipement. Vous n'avez jamais songé à agrandir vos installations?

M. McBride: Non.

M. Monteith: J'imagine que vous n'avez jamais eu à vous agrandir.

M. McBride: Le silo a une capacité de 44,000 tonnes et il ne sert en fait que pendant quatre mois de l'année. Pendant l'été et l'automne il est inutilisé et donc ce n'est pas la capacité qui nous manque. Nous pourrions, effectivement, faire face à une augmentation des quantités expédiées.

[*Text*]

Mr. Monteith: Would it normally be busy at this time of year?

Mr. McBride: Usually the movements of grain would have finished in April of each year, so it would be winding up at this time.

Mr. Monteith: You made mention in your brief of the announcement by the Minister of Agriculture last week, and the mayor has mentioned it. I will give you my copy of this news release if you like. He indicates in the news release that representatives of the federal and provincial governments and the industry will be invited to form a steering committee to set the terms of reference to hire consultants and conduct a study of the transportation system in the Atlantic provinces and the ports.

I wonder what your reaction is, that the government recognizes the fact that we need to take a look at the whole operation, and not just because of the At and East but the whole operation, and that is what this study will be doing.

Mayor Wayne: I think it gives us an opportunity once again to have a little more imput, where, though not part of the industry, I am sure that he will be receiving information from us.

I did happen to turn on my TV and see Patrick Nowlan making some comments on the floor of the House, and although I am the Mayor of Saint John I certainly faxed my thanks to him because he never mentioned Halifax without mentioning Saint John, and I thought that was very, very fair of him, because of all of the concerns that have been brought forth since Mr. Wilson's statement when he brought in the budget, and the pieces of information that all sides of the House have been bringing forth, have now caused them some concern and they feel they should look at it.

There are further-reaching ramifications for dropping the At and East subsidy to the Atlantic region than just the grain elevators in Saint John or in Halifax. It will affect P.E.I. as well. It will affect many of our farmers and much of our livestock and our people who are involved in it. It has a far-reaching effect and a multiplier effect.

I think the Minister of Agriculture now would like, through his study, to have all of that input, and hopefully in the end they will agree with some of the recomendations we have put forth today and we will see our grain elevator continue to work in the city of Saint John.

• 1220

Mrs. Sparrow: I would like some clarification with regard to the employment of people at the grain elevator. Does it operate at certain times and is closed so many months of the year? Are these people temporarily employed? What sort of an arrangement do they have?

Mr. McBride: There were 12 full-time staff members who operated year round. A great deal of maintenance work went on through the summer each year as a result of the activity in the fall and winter. The other 40 employees were seasonal. They worked primarily from December through May in receiving and loading up the vessels of the actual cargoes themselves.

[*Translation*]

M. Monteith: En général le silo est-il en pleine activité à cette époque de l'année?

M. McBride: En général, les expéditions de grains se terminent au mois d'avril. Donc, à l'époque actuelle, l'activité se réduit.

M. Monteith: Dans votre mémoire, vous parlez de la déclaration faite la semaine dernière par le ministre de l'Agriculture. La mairesse en a, elle aussi, parlé. Si vous le voulez, je vais vous donner mon exemplaire du communiqué de presse. D'après ce communiqué de presse, les représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que les représentants des milieux intéressés, seront invités à constituer un comité d'organisation chargé de définir la mission devant être confiée à des consultants qui seront, eux-mêmes, chargés d'effectuer une étude sur le système de transport dans les provinces de l'Atlantique et sur la situation des ports de cette région.

Que pensez-vous de cette initiative du gouvernement qui reconnaît la nécessité de se pencher sur l'ensemble de la situation et non seulement sur les aspects relevant du programme «à l'est de»?

Mme Wayne: Je pense que cela nous offrira l'occasion de participer un peu plus aux prises de décisions. Nous avons l'intention de porter un certain nombre de faits à son attention.

J'ai vu, à la télévision, M. Patrick Nowlan parlant à la Chambre des communes. En tant que mairesse de Saint John, je lui ai transmis mes remerciements par télécopieur car il n'a jamais parlé de Halifax sans également parler de Saint John. J'ai beaucoup apprécié cela étant donné les inquiétudes qu'ont provoquées chez nous les déclarations qu'a faites M. Wilson lors de la présentation du budget. Le gouvernement s'est inquiété des réactions et des commentaires que cela provoqua chez de nombreux députés et il a, par conséquent, décidé de se pencher sur la situation.

D'ailleurs, l'abandon de ce programme ne touche pas seulement les silos de Saint John ou de Halifax. L'Île-du-Prince-Édouard va, elle aussi, être affectée. Cette décision va toucher bon nombre de nos agriculteurs et de nos éleveurs de bétail. Il s'agit d'une décision qui aura de nombreuses répercussions et qui va même avoir un effet multiplicateur.

Je pense que, dans le cadre de l'étude envisagée, le ministre de l'Agriculture entend recueillir la participation de tous les intéressés. J'espère, qu'en fin de compte, il acceptera certaines des recommandations que nous avons formulées aujourd'hui et que nous pourrons maintenir en activité notre silo de Saint John.

Mme Sparrow: Pourriez-vous me donner quelques éclaircissements concernant les personnes qui travaillent au silo. Le silo fonctionne-t-il à certaines époques et est-il fermé pendant une grande partie de l'année? S'agit-il d'emplois temporaires? Comment cela marche-t-il?

M. McBride: Le silo emploie 12 permanents qui travaillent pendant toute l'année. Étant donné l'activité qu'enregistre le silo en automne et en hiver, une grande partie de l'entretien se fait pendant l'été. Les 40 autres employés sont des employés saisonniers. Ils travaillent surtout du mois de décembre au mois de mai, assurant le chargement des bateaux.

[*Texte*]

Mrs. Sparrow: With regard to western transportation, there is only one way to move grains on the Prairies, depending on where you live. It was either to go east or west by rail. I have some feeling that some of those subsidies or areas of grants are going to be looked at very, very strongly. Would it be advantageous to have off-loading as well as loading facilities at Saint John?

Mr. McBride: To the extent that we are dealing with feed grains, I think it would be advantageous. These currently move into some port or on to Halifax in that way. This study will probably look at that.

I guess time will tell what is the most economic route to service that feed grain industry. It may be a combination of rail to either of the Maritimes ports and vessel to Halifax, using their current facilities.

Of course other opportunities exist to use unloading facilities in Saint John. In the future this might include corn imports. To the extent that there is a reduction of the countervail against corn, this could become a factor at some time.

So to be advantageous from a financial perspective, it depends on what cargo you are going to put through it. But, yes, it would be helpful to have.

Mrs. Sparrow: I gather these are the sorts of things the minister will be looking forward to in his study. Thank you.

Mr. Ferguson: I cannot emphasize my concerns enough about what you are confronted with here. I have a study by the Ontario Wheat Producers' Marketing Board done back in 1985. About a third of their total production took advantage of the At and East Program.

I quote from page 13 of the study:

> It is the Ontario Wheat Board's position that until such time as a better alternative to the At and East Program can be developed, it should remain as is.

This was made in 1985, so the study is five years too late.

I should point out that there already are three elevators closed on Georgian Bay. The total capacity of the Georgian Bay elevators is 650,000 tonnes. The Port McNicoll elevator is being demolished this spring. Two others in Midland are being closed.

CNR has announced that it is considering abandoning its tracks into town. CP Rail is expected to close its Port McNicoll line after the Cargill elevator is gone. So the study is not going to do much if these elevators that supply you people are gone.

With the comments on mothballing that elevator, I am just wondering how long can you mothball it and still put it into operation. If the rail lines decide to pull their lines out, your mothballing is to no avail.

[*Traduction*]

Mme Sparrow: En ce qui concerne le transport dans l'Ouest, il n'y a qu'une seule manière de transporter le grain des Prairies. C'est par chemin de fer, soit vers l'Est, soit vers l'Ouest. Je pense qu'il va falloir examiner de très près les subventions actuelles. Serait-il bon que Saint John dispose non seulement d'installations de chargement, mais aussi d'installations de déchargement?

M. McBride: Je pense que cela serait utile pour les céréales fourragères. À l'heure actuelle, ce genre de marchandises arrive effectivement à Halifax ou dans certains autres ports. L'étude envisagée se penchera probablement sur la question.

On ne sait pas encore quelle est la manière la plus économique d'acheminer les céréales fourragères. Il s'agira peut-être d'utiliser le chemin de fer jusqu'à un des ports des Maritimes, puis des bateaux jusqu'à Halifax. Cela ne nécessiterait la création d'aucune nouvelle installation.

Il y aurait, bien sûr, d'autres utilisations possibles pour des installations de déchargement à Saint John. On pourrait, par exemple, accueillir des bateaux chargés de maïs importé. Ce marché-là pourrait se révéler payant à l'avenir dans la mesure où l'on parvient à abaisser les droits compensatoires applicables aux importations de maïs.

La rentabilité de l'opération va dépendre de la marchandise en cause. Cela dit, je pense qu'il serait bon d'avoir des installations de déchargement.

Mme Sparrow: J'imagine que c'est justement le genre de questions que le ministre entend examiner dans le cadre de cette étude. Je vous remercie.

M. Ferguson: Je suis très inquiet de ce que vous nous dites. J'ai pris connaissance d'une étude menée en 1985 par l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario. Environ le tiers de leur production bénéficiait du programme «à l'est de».

Or voici ce qu'on trouve à la page 13 de cette étude:

> La Commission du blé de l'Ontario estime qu'il convient de garder en l'état le programme de subventions au transport à l'est de, en attendant qu'on trouve une solution de rechange satisfaisante.

Cette déclaration date de 1985 et donc cette étude a cinq ans de retard.

Je précise tout de suite que, déjà, trois silos ont été fermés à la baie georgienne. Les silos de la soie georgienne ont une capacité totale de 650,000 tonnes. Le silo de Port McNicoll sera démoli ce printemps. On va également fermer deux autres silos à Midland.

Le Canadien National a annoncé qu'il envisageait d'abandonner les voies menant en ville. Le Canadien Pacifique fermera sans doute sa voie de Port McNicoll une fois que le silo de Cargill aura cessé ses activités. C'est dire que l'étude envisagée ne vaudra pas beaucoup dans la mesure où auront déjà disparu les silos qui vous approvisionnent.

On a parlé de mettre ce silo en réserve, mais je ne sais pas vraiment si l'on peut faire cela longtemps sans qu'il se détériore. Il ne servirait à rien de mettre le silo en réserve si les chemins de fer décident de supprimer les voies qui y conduisent.

[*Text*]

Mr. McBride: As with any facility of this nature, you can mothball it. But after a period of a year or two, let us say, anything past two years, you are into pretty significant costs to get it going again. Equipment just does not sit that well if it is not used and not maintained in the long haul.

• 1225

With respect to the rail lines, it is CP Rail's main line that services the Saint John grain elevator. Without that line, of course, it would be not only the grain elevator that would be finished but also many of the facilities that move product in and out of the Port of Saint John.

Mr. Ferguson: It would really be a death knell to the port if it happens.

Mr. McBride: It would be a very serious matter.

Mr. Ferguson: You certainly have my support on what you are looking for here.

Mayor Wayne: Thank you, Mr. Ferguson.

Mr. Laporte: I have to take a little bit of an issue with Mr. Brightwell's comment, with all due respect. Mr. Brightwell knows that the reason for the implementation of the At and East program was not only because of competition with American ports but also to allow Saint John and Halifax to compete with the St. Lawrence River ports; this is one of the main reasons.

Even though—as your Worship has indicated—the competition with American ports may have disappeared, the competition with the St. Lawrence River ports is still in existence. The whole basis for the Atlantic Provinces Transportation Commission—a suggestion now—is to allow Saint John and Halifax to continue to compete with the St. Lawrence River ports. Would you agree with that?

Mayor Wayne: Yes, that is it.

Mr. Murray: I have one further comment on it. It is worth mentioning that there are great difficulties during the summer months now with the water levels in the St. Lawrence River. They have been dropping almost yearly to the extent that the larger vessels have great difficulty in loading to their bottoms in the St. Lawrence. In Montreal in particular, vessels just cannot get up in August to fully load to their capacity.

Not to take away from grain, but for an example, container ships with capacities for 1,700 to 2,000 containers cannot load any more than 1,400 or 1,500 containers with great difficulty. This will continue under the greenhouse effect, for example. It will make those ports much less viable than they are today.

Mr. Laporte: That is an interesting point I was not aware of. With respect to the elevator, you have made some comments on the marine arm. Let me put two scenarios before you. If the At and East program is gone forever and if the proposal by the APTC does not manifest itself, what is the future for the Saint John Port Corporation; realistically, what is going to happen? Is it going to be able to make a profit? If it can make a profit, what is going to happen?

[*Translation*]

M. McBride: On peut effectivement mettre ce genre d'installation en réserve mais, après environ un an ou deux, disons après deux ans, la remise en activité commence à coûter assez cher. Tout équipement qui n'est pas utilisé et entretenu, se dégrade assez rapidement.

C'est la voie principale du CP qui dessert l'élévateur à grain de Saint John. L'abandon de cette ligne de chemins de fer signerait non seulement l'arrêt de mort du silo, mais également celui des installations de chargement et de déchargement des marchandises dans le port de Saint John.

M. Ferguson: Ce serait véritablement la mort de toute notre activité portuaire.

M. McBride: Ce serait extrêmement grave.

M. Ferguson: J'appuie ici vos revendications.

Mme Wayne: Merci, monsieur Ferguson.

M. Laporte: En toute déférence, je ne suis pas complètement d'accord avec ce que M. Brightwell nous a dit. M. Brightwell sait très bien que le Programme de subventions «à l'est de» a été créé non seulement à cause de la concurrence avec les ports américains mais également afin de permettre à Saint John et à Halifax d'affronter la concurrence avec les ports situés sur le Saint-Laurent. C'est là une des principales raisons.

Comme Mme la mairesse le disait tout à l'heure, la concurrence avec les ports américains a disparu mais la concurrence avec les ports situés sur le Saint-Laurent demeure. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a justement pour but de permettre à Saint John et à Halifax de demeurer concurrentiels vis-à-vis des ports situés sur le Saint-Laurent. Etes-vous d'accord avec cela?

Mme Wayne: Oui, tout à fait.

M. Murray: J'aimerais ajouter quelque chose à cela. Je rappelle que pendant l'été le niveau du fleuve Saint-Laurent pose deux sérieux problèmes. Le niveau des eaux baisse d'année en année et, maintenant, les gros navires ne peuvent plus être chargés à pleine capacité. Cela est particulièrement vrai à Montréal où, au mois d'août, les bateaux ne peuvent plus être pleinement chargés.

Je ne veux pas changer de sujet mais permettez-moi de citer l'exemple des bateaux porte-conteneurs, capables, en temps normal, de charger 1,700 à 2,000 conteneurs et arrivent à peine à en prendre 1,400 ou 1,500. Or, cette situation est appelée à durer étant donné l'effet de serre. C'est dire que la situation de ces ports est appelée à se dégrader.

M. Laporte: Voilà un aspect de la question que j'ignorais. Vous avez parlé, quand nous parlions du silo, de la construction d'un embranchement portuaire. Permettez-moi de vous exposer deux hypothèses. A supposer que l'on supprime le Programme de subventions «à l'est de» et que la proposition de la CTPA n'aboutisse pas, quel avenir peut-on prédire pour la Société du port de Saint John. Soyons réalistes, que va-t-il se passer? Le port restera-t-il rentable? A supposer qu'il soit rentable, quelle va être la situation?

[*Texte*]

Mr. McBride: The loss of business associated with the grain elevator will have a serious effect on our profitability. It will not deal a death blow to the Saint John Port Corporation. We will continue to operate and we will look for new markets and continue to develop the products and commodities that go through Saint John, as we have been doing in recent years. This, however, is a blow to our means and our ability to continue to do those things.

Mr. Laporte: Will it mean the difference between making a profit and not making a profit for the corporation?

Mr. McBride: It may have that effect this year, yes.

Mr. Laporte: If a marine arm were actually added on, without the At and East or equivalent program, is there any benefit in the long run? Is it worthwhile? Is it cost effective to put an off-loading arm onto the Saint John facility?

Mr. McBride: It would depend entirely on what commodities and what products moved through it. Currently there are feed grains being moved in that mode at the Port of Halifax. There are some additional requirements for feed grains in the Maritimes that could be serviced through the elevator at Saint John. Having a marine leg would certainly allow us to participate in that trade.

Mr. Laporte: Do you think it would be economically beneficial to have the marine leg put on?

Mr. McBride: Without dealing in the specific costs and tonnages to be moved, I could not answered that question. It certainly would allow us to participate in servicing the feed stock trade in the Maritimes.

• 1230

Mr. Laporte: I believe, Your Worship, you made the comment at one time that the loss of the traffic on the CP line because of the At and East program makes the line potentially "unviable". Of course, in the west we are very familiar with rail-line abandonment, as you now have become familiar with it. If there is an application to abandon that rail line, and if in fact it is abandoned, what does that do to the port corporation? What does it do to the city, and I include things like VIA Rail and so on? Can you discuss that a bit.

Mayor Wayne: If they are going to apply for abandonment on that one, we are really going to fight it. The city of Saint John is the only port that is served by CP and CN both. If you take the CP out, as Adam said, that is a blow the port could not possibly survive. There is no question. Adam did not mention that there could be back haul. If you unload the grain, we have potash, so you can do back haul with potash. There are lots of areas for us to look at when it comes to that.

[*Traduction*]

M. McBride: Les pertes commerciales qu'entraînerait la fermeture du silo vont sérieusement obérer notre situation financière. Ce ne sera pas la mort de la Société du port de Saint John car nous continuerons à fonctionner et à prospecter de nouveaux marchés. Comme nous le faisons depuis les quelques dernières années, nous chercherons à accroître le nombre de produits et de marchandises transitant par Saint John. La fermeture du silo porterait, cependant, un vilain coup à l'ensemble de nos efforts.

M. Laporte: Cela aura-t-il pour effet de supprimer la marge bénéficiaire de la Société?

M. McBride: Cela risque de se passer dès cette année.

M. Laporte: A supposer que le programme «à l'est de» soit supprimé sans être remplacé par un programme équivalent, serait-il tout de même avantageux, à long terme, de construire un embranchement portuaire? Cela vaudrait-il la peine? Serait-il rentable d'ajouter, à Saint John, un quai de déchargement?

M. McBride: Tout cela dépendrait du type de produits ou de marchandises transportés. A l'heure actuelle on utilise ce système pour charger, au port de Halifax, des céréales fourragères. Les Maritimes ont d'autres besoins en matière de céréales fourragères et les livraisons pourraient s'effectuer à partir du silo de Saint John. Je pense que la construction d'un quai de chargement maritime nous permettrait de prendre position sur ce marché.

M. Laporte: Pensez-vous qu'il serait avantageux, sur le plan économique, de construire ce quai de chargement maritime?

M. McBride: Je ne saurais vous répondre en l'absence de chiffres précis concernant les coûts de construction et les quantités à transporter. Il est certain qu'une telle installation nous permettrait de prendre pied sur le marché des céréales fourragères dans les provinces Maritimes.

M. Laporte: Madame la mairesse, vous avez dit que la perte de trafic sur la voie du CP, due au programme de subventions «à l'est de» risquait de mettre en péril l'équilibre financier de cette ligne. Dans l'Ouest, nous sommes bien placés pour comprendre les répercussions possibles de l'abandon des lignes de chemin de fer, phénomène dont vous avez, vous aussi, fait la connaissance. Quelles seraient les conséquences, pour la Société du port, d'un abandon de cette ligne de chemin de fer? Quels en seraient les effets pour la ville? Je parle ici aussi bien de VIA Rail. Pourriez-vous nous en dire quelque chose?

Mme Wayne: Notre intention est de nous opposer à tout abandon de cette ligne. La ville de Saint John est le seul port desservi à la fois par le CP et le CN. Comme nous l'a dit Adam, le départ du CP porterait à notre port un coup dont il ne se remettrait pas. Cela ne fait aucun doute. Adam n'a pas évoqué la possibilité, pour les trains, de charger une cargaison pour le voyage de retour. Nous avons de la potasse et l'on peut, après avoir déchargé le grain, charger de la potasse pour le voyage de retour. Il existe, de même, un certain nombre d'autres possibilités.

[*Text*]

I am going to say just this, Mr. Laporte. The city of Saint John is Canada's first incorporated city by Royal Charter. We date back to 1783. We are a shipbuilding city and a port city. That is the history of our whole city and province.

When you look out of my office, you look at the bay. We have the highest tides in the world. There were containers lined up waiting to come in just in the past six years. That is not the case today. They are not there any more because of these difficult times. Two shipping companies have amalgamated and formed one, and many of them have pulled their container business out and have gone to Halifax. There is no question that is where they are. So we have had to work extremely hard when it comes to our port to go after new markets.

Because we are 60-some miles from the U.S. border, we are going into that market, working all the time to bring new markets to our port. The last thing we need is to lose the grain elevator, and we had three at one time, if you look at the history of our port. We are down to one, and we have competition with our friends, but we are also here fighting for both Halifax and Saint John at this point.

If they take CP, I would have to say as the mayor that this is the blow they could not take. They are gone. A few ships are coming in now, and once the CP goes, that is it, you roll it up. I would probably have to build some kind of a tourist village around it. The last time somebody mentioned that, some of us broke pens in half. We are a port city; we will also sell tourism. But let me tell you, a port city we are, Mr. Laporte, and a port city we are going to fight to be! A port city is where our economy has been. We are the industrial base of Atlantic Canada. We are bloody well proud of it, and I do not want to turn my port over to Mr. Irving.

Mr. Laporte: Let me just play the devil's advocate here a little bit. One of the things that is happening in Saskatchewan is that CP is basically abandoning it, and I am sure it is by design. One half of the province seems to be CN lines; the other half of the province seems to be CP lines. Since you are served with both lines, what is wrong with losing the CP line and still having the CN line?

Mr. Murray: I think you have to understand the geographic schematic of the maritime provinces to see why we have to have CP, and Canadian Atlantic, which is an arm of CP. They run directly through the State of Maine into Montreal in 13 hours. To operate, say, out of Saint John into Montreal, you would have to go to Moncton and connect with a North Shore route all the way around. It is just not feasible economically. The route from Saint John to Montreal

[*Translation*]

Monsieur Laporte, je tiens à simplement dire ceci. La ville de Saint John est la première ville canadienne instituée par Charte royale. Notre formation remonte à l'année 1783. Nous avons un port et des chantiers navals. Cela résume assez bien l'histoire de notre ville et de notre province.

De mon bureau, on voit la baie. Nous avons les marées les plus hautes du monde. Il y a seulement six ans les porte-conteneurs faisaient la queue à l'entrée du port. Il n'en est plus ainsi et cela est dû aux difficultés actuelles. Deux compagnies de transport maritime ont fusionné et de nombreuses compagnies ont transféré leurs activités de chargement par conteneurs à Halifax. C'est là qu'elles sont allées. C'est dire que nous allons devoir faire de gros efforts pour trouver de nouveaux marchés.

Nous sommes à quelque 60 milles de la frontière des États-Unis et nous visons le marché américain, essayant d'attirer vers notre port de nouvelles activités. Nous ne pouvons pas nous permettre de perdre l'élévateur à grain. À une certaine époque, nous en avions trois mais, aujourd'hui, il ne nous en reste plus qu'un. Cela nous met en concurrence avec nos amis mais, en fait, nous défendons aussi bien les intérêts de Halifax que de Saint John.

Le silo ne survivrait pas à l'abandon de la ligne du Canadien Pacifique. Les autres silos sont déjà désaffectés. Quelques navires font encore escale ici mais, si l'on perd la ligne de chemin de fer, il ne restera plus qu'à fermer boutique. Il nous faudrait tenter de nous reconvertir dans le tourisme. La dernière fois que quelqu'un a évoqué cette possibilité, plusieurs d'entre nous ont brisé nos stylos. Nous sommes une ville portuaire et nous allons essayer d'accentuer le côté touristique mais, monsieur Laporte, nous sommes une ville portuaire et nous voulons le rester. Notre économie a toujours été orientée vers cela et nous sommes le pivot industriel de la région de l'Atlantique. Nous en sommes fiers et nous refusons de céder notre port à M. Irving.

M. Laporte: Permettez-moi de me faire un petit peu l'avocat du diable. Il semble que le Canadien Pacifique délaisse la Saskatchewan et je pense que c'est à dessein. La moitié des provinces sont desservies par le Canadien National et l'autre moitié par le Canadien Pacifique. Dans la mesure où votre ville est desservie par les deux compagnies, pourquoi ne pas accepter le départ du Canadien Pacifique; cela vous laisserait tout de même la voie du Canadien National?

M. Murray: Je pense qu'il faut bien connaître la situation géographique des Maritimes pour comprendre pourquoi le Canadien Pacifique nous est important, avec le Canadien Atlantique qui est une filiale du CP. Cette ligne nous permet de couper à travers l'état du Maine et d'arriver à Montréal en 13 heures. Si nous voulions modifier la liaison Saint John-Montréal, il faudrait se rendre à Moncton et faire le grand tour en empruntant la voie de la rive nord. Or, cela

[*Texte*]

is very viable, and it is a good operation. In addition, I think it is Canada's aim to open up trade with the United States, and if that line already runs through the State of Maine, it just stands to reason it would be a great connecting line to operate with the American railroads. In fact, I understand that within the last 10 days CP has already made an arrangement with Gilford Transportation to do transfer operations out of Quebec, certainly to connect with the old DNH railroad system and eventually down into the United States. Those markets are viable to us.

• 1235

Mr. McBride: I would add that although the Saint John Port Corporation is here today and, as I have mentioned, is a federal organization, in terms of the revenue impacts we are one of the small players in this. The rail facilities will be significantly affected. The livestock producers are affected. Cargo grain is affected. Through the ripple, the city and the region are negatively affected.

Nevertheless, I am here as a representative of the port corporation because, as we realize, ports cannot exist without a transportation infrastructure. Without rail and road access to the ports, all you have is a local market. In Saint John, that is not a significantly large local market to serve. The large majority of the products we move through our facilities are moved by rail, specifically containers, into central Canada and the midwestern United States and forest products from around the province of New Brunswick, in Maine.

To the extent that we lose rail lines or rail lines are unable to continue to operate, the port is at serious risk. That is our central line access to Canada and to the midwestern United States, which are the markets we serve as a port.

The Port of Saint John does not serve the City of Saint John alone; it is a port of regional and national significance.

Mr. Brightwell: I wonder if anybody can tell me the percentage of volume of the rail lines that is associated with grain transportation.

Mr. McBride: No, I am unable to answer that question.

Mr. Brightwell: Mayor Wayne, you suggested you never saw it so bad, so I assume that times were better in 1982, 1983, and 1984 and you had a higher employment rate at that time?

Mayor Wayne: Yes. We had around-the-world service in the container lines, and that has moved from Saint John into Halifax.

We felt bad about it, but we did not sit down and cry about it. We decided it was time to go out and get new markets, and that is what we have been doing.

Mr. Brightwell: That is the function of your port obviously, but what was the level of unemployment in Saint John in those times—

[*Traduction*]

est économiquement impossible. La voie allant de Saint John à Montréal est-elle, au contraire, tout à fait rentable. Je pense, d'ailleurs, que le Canada entend multiplier les échanges commerciaux avec les États-Unis. Dans la mesure où cette voie traverse déjà l'état du Maine, elle me semble toute désignée pour assurer la liaison avec les chemins de fer américains. Je crois savoir qu'au cours des dix derniers jours, le CP s'est déjà entendu avec la compagnie *Gilford Transportation* pour assurer une liaison de transport avec le Québec et assurer la correspondance avec les voies de l'ancien chemin de fer DNH pour descendre un jour, vers les États-Unis. Ce sont, pour nous, des marchés importants.

M. McBride: Je précise que la Société du port de Saint John est un organisme fédéral et nous ne sommes pas les principaux intéressés dans tout cela. Cette nouvelle situation aura d'importantes répercussions sur les installations ferroviaires, les éleveurs de bétail et les quantités de blé transportées. La ville et la région tout entières vont en souffrir.

Je suis venu ici, en tant que représentant de la Société du port, car un port ne peut pas exister sans infrastructure des transports. Sans liaisons ferroviaires, sans routes d'accès, le port ne peut desservir que les environs. Or, à Saint John, le marché local n'est pas très étendu. La grande majorité des marchandises qui transitent chez nous vont être réexpédiées par chemins de fer, principalement dans des conteneurs vers le centre du Canada et des États-Unis. Les produits forestiers venant du Nouveau-Brunswick sont expédiés vers le Maine.

Si nous perdons les lignes de chemins de fer ou si ces lignes de chemins de fer ne sont pas maintenues en activité, notre port risque gros. Notre port dessert le Canada et le centre des États-Unis et les liaisons ferroviaires sont pour nous d'une importance capitale.

Le port de Saint John ne dessert pas seulement la ville de Saint John; le port de Saint John joue également un rôle régional et même national.

M. Brightwell: Pourrait-on me dire la proportion de lignes de chemins de fer utilisées pour le transport du grain?

M. McBride: Non, je ne suis pas en mesure de vous l'indiquer.

M. Brightwell: Madame Wayne, d'après vous la situation n'a jamais été aussi mauvaise et je suppose donc que la situation était plus brillante en 1982, 1983 et 1984. C'est dire qu'à cette époque, les emplois étaient plus nombreux?

Mme Wayne: Oui. À l'époque, nous accueillions des conteneurs du monde entier. Depuis, cette activité s'est déplacée vers Halifax.

Cela nous a porté un rude coup, mais ne nous a pas abattus. Nous avons décidé de prospecter de nouveaux marchés et c'est ce que nous faisons depuis.

M. Brightwell: Comme il incombe à tout port de le faire. Cela dit, quel était, à Saint John, le taux de chômage à cette époque...

[*Text*]

Mayor Wayne: When we had those container lines.

Mr. Brightwell: —when everybody else in Canada had high rates?

Mr. McBride: I do not know the unemployment figures for Saint John, the city or the region, in the early 1980s.

Mayor Wayne: No, but do you know how many people were working at the port at that time?

Mr. Brightwell: Well, that is only a small part of the answer. I think if you were to look at the global picture then you would have to say you have seen it worse than it is now.

Mayor Wayne: Oh, if you were talking about unemployment—

Mr. Brightwell: That is what you were talking about, and—

Mayor Wayne: I am sorry.

Mr. Brightwell: —I wanted to put you on record.

Mayor Wayne: Oh, there is no question. Yes, we have had worse times when it comes to unemployment, but I am just talking about the port in general.

Mr. Brightwell: I heard you and I wanted you to say that.

Mayor Wayne: I am sorry. Yes, there is no question about that.

Mr. Brightwell: I would close with two things. We had quite a bit of information on the greenhouse effect and we are told that it may create more rain and higher levels as much as drying. I just wanted to pass that on for your information.

Mayor Wayne: But not for the St. Lawrence and the Great Lakes.

Mr. Murray: Just the opposite to the Great Lakes.

Mayor Wayne: Just the opposite.

Mr. Brightwell: No, I do not think that can be certain, from the experts who came at that particular time.

The other thing I wanted to say, from previous witnesses, is that apparently farmers and livestock owners, apart from elevating fees, would only be hurt if Halifax were to close and that Saint John does not have a direct effect on the farmers and livestock owners in the area. Is that fair?

Mayor Wayne: Yes, that is fair.

Mr. McBride: That is correct. That market, to the extent it is served on a water-borne mode, is being served through Halifax now.

Mr. Monteith: I would like to go back just for a moment. Mrs. Sparrow asked you about the jobs at Saint John, and I think you said there were 11 or 12 full-time jobs. Are they employed by the operator, not by the port?

[*Translation*]

Mme Wayne: Vous voulez dire quand nous accueillions les bateaux porte-conteneurs?

M. Brightwell: . . .à cette époque où le taux de chômage était très élevé partout au Canada?

M. McBride: Je ne connais pas le taux de chômage de la ville ou de la région de Saint John au début des années 80.

Mme Wayne: Non, mais pouvez-vous nous dire combien de personnes travaillaient au port à cette époque?

M. Brightwell: Cela ne représenterait qu'une petite partie de la réponse. Si vous examinez l'ensemble de la situation, il faut bien convenir qu'à une certaine époque elle était pire qu'à l'heure actuelle.

Mme Wayne: Ah, s'agissant du chômage. . .

M. Brightwell: C'est effectivement de cela que nous parlions, et. . .

Mme Wayne: Excusez-moi.

M. Brightwell: . . .j'aurais voulu vous le faire dire.

Mme Wayne: Oh, cela ne fait aucun doute. Effectivement pour le chômage la situation a été pire. Je parlais simplement de la situation du port.

M. Brightwell: Vous avez compris. Je tenais à vous l'entendre dire.

Mme Wayne: Excusez-moi. Oui, cela ne fait aucun doute.

M. Brightwell: Permettez-moi, pour terminer, de faire deux observations. On nous a beaucoup parlé de l'effet de serre et on nous a dit que ce phénomène pourrait aussi bien entraîner un accroissement des chutes de pluie et un relèvement des eaux qu'un aggravement des périodes de sécheresse. Je tenais simplement à vous transmettre cela.

Mme Wayne: Mais pas pour le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

M. Murray: Pour les Grands Lacs, c'est justement le contraire.

Mme Wayne: Justement le contraire.

M. Brightwell: Non, selon les experts qui ont témoigné ici, nous ne pouvons pas en être certains.

Je voulais aussi rappeler que certains des témoins qui vous ont précédés nous ont dit que les agriculteurs et les éleveurs de bétail verraient s'accroître leurs frais mais ne souffriraient vraiment que si le port de Halifax fermait car le port de Saint John ne joue pas un très grand rôle dans l'activité des agriculteurs et des éleveurs de bétail. Est-ce exact?

Mme Wayne: Oui, c'est exact.

M. McBride: C'est exact. Dans la mesure où ce marché-là est desservi par des bateaux, le trafic passe maintenant par Halifax.

M. Monteith: Permettez-moi de revenir en arrière. Mme Sparrow vous a interrogés au sujet des emplois au port de Saint John. Vous lui avez répondu que ce port employait 11 ou 12 personnes à temps plein. Ces personnes sont-elles employées par la société qui exploite le silo ou par la Société du port?

[*Texte*]

Mr. McBride: That is correct.

Mr. Monteith: So the operator has some obligation, probably, to some of those people and if they have been with the company for some years, may well, if the port does close, be taken with them to other facilities across Canada or wherever they might want to relocate them. If they have management and they have other top-notch people there, they are bound to be taking some of those people. So that may decrease somewhat the amount of unemployment.

Mr. McBride: Presently they have moved 1 of the 12 full-time employees to their Ontario operation. All the rest are being laid off. So there is just one individual.

Mr. Monteith: So you know for sure that there will just be one?

Mr. McBride: Just the one.

Mr. Monteith: What has been the decrease or increase in the amount of At and East grain handled at Saint John over the past few years? Do you have the figures? Is that in your brief?

• 1240

Mayor Wayne: Yes, it is. Through 1984 and 1988 it was 230,000 to 300,000 tonnes of grain moved through the port annually. In 1989 it dropped to 83,000.

Mr. Monteith: And that was all At and East grain.

Mayor Wayne: Yes.

Mr. Monteith: So you handle no grain for farm use that comes from Feed Grain Assistance out of the Saint John port?

Mr. McBride: That is correct.

The Chairman: On behalf of the committee I would like to thank you very much, Mrs. Wayne and Mr. Murray, from the city of Saint John, and Mr. McBride from the Saint John Port Corporation. Your presentation and the answers you have given to the committee have been most helpful.

The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

M. McBride: Par la société qui exploite le silo.

M. Monteith: Ainsi, la société exploitante a donc certaines responsabilités vis-à-vis des employés dans la mesure où ceux-ci travaillent pour la compagnie depuis de nombreuses années. Il est donc possible, si le port fermait, que ces employés puissent être transférés, par la compagnie, à un emploi situé dans une région du Canada. J'imagine que la compagnie aura à coeur de retenir des employés sur lesquels elle peut compter. Cela permettra peut-être de limiter les dégâts au niveau de l'emploi.

M. McBride: La compagnie a, jusqu'ici, transféré un des 12 employés à plein temps dans leurs installations de l'Ontario. Les autres sont en passe d'être licenciés. Ainsi, un seul emploi a été préservé.

M. Monteith: Êtes-vous bien certain qu'il n'y en aura qu'un?

M. McBride: Oui, seulement un.

M. Monteith: Quelle a été, au cours des dernières années, l'augmentation ou la baisse du volume du grain transitant par le port de Saint John? Je parle bien du grain bénéficiant d'une subvention au transport «à l'est de»? Avez-vous les chiffres? Ces détails-là se trouvent-ils dans votre mémoire?

Mme Wayne: Oui. Entre 1984 et 1988, de 230,000 à 300,000 tonnes de grain transitaient, chaque année, par le port. En 1989, ce volume est tombé à 83,000 tonnes.

M. Monteith: Nous parlons bien de grain bénéficiant de la subvention?

Mme Wayne: Oui.

M. Monteith: Vous n'avez donc jamais affaire, au port de Saint John, à du grain destiné à des usages agricoles et distribué dans le cadre de l'aide aux céréales fourragères?

M. McBride: C'est exact.

Le président: Au nom du comité, je tiens à remercier sincèrement Mme Wayne et M. Murray de la ville de Saint John ainsi que M. McBride qui représentait aujourd'hui la Société du port de Saint John. Votre mémoire et les réponses que vous avez données aux membres du comité nous ont été d'une grande utilité.

La séance est levée.

WITNESSES

From the City of Saint John, New Brunswick:

Mayor Elsie E. Wayne;

Ralph Murray, Senior, Transportation Policy Analyst.

From the Saint John Port Corporation, New Brunswick:

R. Adam McBride, Director, Finance and Administration.

TÉMOINS

De la ville de Saint-Jean (N.-B.):

Elsie E. Wayne, mairesse;

Ralph Murray, analyste principal, Politique des transports.

De la Société du port de Saint-Jean (N.-B.):

R. Adam McBride, directeur, Finances et administration.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Wednesday, May 23, 1990

Chairman: Geoff Wilson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 4

Le mercredi 23 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-26

An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament, 1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature, 1989-1990

35057—1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

Chairman: Geoff Wilson

Members

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Len Gustafson
Rod Laporte
Ken Monteith
Ross Stevenson—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Wednesday, May 23, 1990:

Ross Belsher replaced Barbara Sparrow;

Len Gustafson replaced Brian White.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

Président: Geoff Wilson

Membres

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Len Gustafson
Rod Laporte
Ken Monteith
Ross Stevenson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mercredi 23 mai 1990:

Ross Belsher remplace Barbara Sparrow;

Len Gustafson remplace Brian White.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 23, 1990
(5)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) met at 3:34 o'clock p.m. this day, in Room 371 West Block, the Chairman, Geoff Wilson, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Len Gustafson, Rod Laporte, Ken Monteith and Ross Stevenson.

Other Member present: Bob Speller.

Witnesses: From the Ontario Wheat Producers' Marketing Board: George Dmetriuc, Chairman; Jim Whitelaw, Marketing Manager and Dave Alderman, 1st Vice-Chairman. *From the Ontario Grain Corn Council*: H.C. Heimbecker, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 30, 1990 relating to Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies). (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, May 3, 1990, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 1.

George Dmetriuc from the Ontario Wheat Producers' Marketing Board made a statement.

H.C. Charles Heimbecker from the Ontario Grain Corn Council made a statement.

The witnesses answered questions.

At 5:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Thursday, May 24, 1990.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 23 MAI 1990
(5)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), se réunit aujourd'hui à 15 h 34, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Geoff Wilson (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Len Gustafson, Rod Laporte, Ken Monteith et Ross Stevenson.

Autre député présent: Bob Speller.

Témoins: De l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario: George Dmetriuc, président; Jim Whitelaw, gérant des ventes; Dave Alderman, premier vice-président. *De Ontario Grain Corn Council*: H.C. Heimbecker, président.

Le Comité reprend les travaux prévus à son ordre de renvoi du lundi 30 avril 1990, soit l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine) (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 3 mai 1990, fascicule nº 1*).

Le Comité reprend l'étude de l'article 1.

George Dmetriuc, de l'Office des producteurs de blé de l'Ontario, fait un exposé.

H.C. Charles Heimbecker, de l'Ontario Grain Corn Council, fait un exposé.

Les témoins répondent aux questions.

À 17 h 25, le Comité s'ajourne au jeudi 24 mai, à 11 heures.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, May 23, 1990

• 1538

The Chairman: I call the meeting to order.

We are resuming consideration of clause 1, Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies).

Members, we have with us today two delegations. After some discussion it was agreed to meld the two together, have their presentations, and then invite members to pursue questioning.

We have with us three representatives from the Ontario Wheat Producers' Marketing Board: Dave Alderman, First Vice-Chairman; George Dmetriuc, Chairman; and Jim Whitelaw, Marketing Manager. The fourth gentleman is Mr. Charles Heimbecker, from the Ontario Grain Corn Council.

On behalf of the committee, I want to welcome you here and invite you to make whatever verbal presentation you would like, after which time members will fire some questions at you.

Mr. George Dmetriuc (Chairman, Ontario Wheat Producers' Marketing Board): Mr. Chairman, I would like to thank the committee for the opportunity to appear here today. We will go through our short brief and try to answer any questions the committee may have.

The Ontario Wheat Producers' Marketing Board has been involved with the At and East since August 15, 1975. In August 1975 the board applied for eligibility, which was granted that same year. The board's first appearance before the standing committee was March 10, 1976, on Bill C-87.

Bill C-87 to repeal the At and East was never passed, but the At and East discussions carried on for 12 years until the Hon. Michael Wilson repealed the payments in the government's 1988 budget.

From 1976 to 1988 the board participated in many studies by federal and provincial governments, the industry sector and the board's own briefs to ministers of the Crown. The board feels that there is more than ample reading and briefing material available on the At and East subsidy. The House of Commons *Debates* also has many lively discussions from members who viewed the subject from both sides of the House.

• 1540

In our brief we have attached a number of discussion papers, along with papers that the Ontario Wheat Board had submitted to Transport Canada and to the various committees. I am not going to read them, but it may be interesting to refer to them.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 23 mai 1990

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude de l'article 1 du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine).

Nous avons aujourd'hui deux délégations. Après en avoir discuté, nous avons décidé de regrouper les deux, d'entendre leurs exposés et d'inviter ensuite les membres du comité à leur poser des questions.

Nous avons parmi nous trois représentants de l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario: Dave Alderman, premier vice-président, George Dmetriuc, président, et Jim Whitelaw, gérant des ventes. Le quatrième est M. Charles Heimbecker, du Conseil ontarien du maïs-grain.

Au nom du comité, je voudrais vous souhaiter la bienvenue et je vous invite à nous présenter un exposé, après quoi les membres du comité vous poseront quelques questions.

M. George Dmetriuc (président, Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario): Monsieur le président, je voudrais remercier le comité de nous avoir permis de comparaître aujourd'hui. Nous allons vous présenter un bref mémoire et nous essayerons ensuite de répondre aux questions des membres du comité.

L'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario s'occupe de la question du tarif de l'Est depuis le 15 août 1975. En août 1975, l'Office a demandé d'être admis au Programme, ce qui lui fut accordé la même année. L'Office a comparu pour la première fois devant le Comité permanent le 10 mars 1976, au sujet du projet de loi C-87.

Celui-ci, visant à abolir le tarif de l'Est, n'a jamais été adopté, mais les discussions sur ce sujet ce sont poursuivies pendant 12 ans jusqu'à ce que l'honorable Michael Wilson fasse disparaître cette subvention dans le budget de 1988.

De 1976 à 1988, l'Office a participé à de nombreuses études réalisées par le gouvernement fédéral, les provinces et le secteur privé et a produit lui-même des mémoires destinés aux ministres de la Couronne. L'Office estime que l'on dispose d'une documentation des plus abondantes sur la subvention aux tarifs de l'Est. Les débats de la Chambre des communes contiennent également de nombreuses discussions animées entre des députés des deux côtés de la Chambre ayant des avis opposés sur la question.

Nous avons joint à notre mémoire un certain nombre de documents de discussion ainsi que des documents présentés par l'Office du blé de l'Ontario à Transports Canada et à divers comités. Je ne vais pas les lire, mais il peut être intéressant de s'y reporter.

[*Texte*]

The board would like to discuss issues that have arisen after the At and East subsidy payments were stopped. The board questions the right of a minister of the Crown to withhold or remove payments under an obligation of the government through duly passed legislation. The At and East is still valid legislation, but the non-payment of the subsidy has accomplished the same effect as if the section was repealed.

The board's concern now is towards other subsidy legislation passed by government that could be terminated without notice or discussion by a minister of the Crown.

On March 29, 1975, the Commons debates comments by Mr. Don Mazankowski were:

> I suggest that it be discontinued in a phase-out period over the next four or five years so that the industry can adjust over a period of time rather than be disrupted by a spontaneous government action.

The quote is only part of the question posed by Mr. Mazankowski. The rest of his presentation is also excellent reading; it is appended to this presentation.

Fortunately the Ontario Wheat Board was prepared for a sudden removal of the At and East subsidy. After many years of study, alternative methods of selling Ontario-produced wheat are available. Other sectors of the industry were, and are not, prepared for the loss.

After the budget of 1988 the board put the elevators located on Georgian Bay on notice that not one tonne of Ontario wheat would be available to them from the 1989 harvest. The resulting lay-offs and elevator closures are not only a loss of facilities to the grain sector but also a loss to the industry of personnel of highly valued experience.

The facility closures and lay-offs increase as time passes, and the effect ripples through the industry. In the fall of 1989, at the Growing Together conference in Ottawa, groups from Nova Scotia appealed for financial help to maintain the elevators at Halifax so necessary for the local grain farmers. The board suggests that financial support will be requested by many sectors facing closure as a result of the loss of the At and East.

One sector, the Ontario flour millers, which has lost export potential for flour, are now appealing to the Ontario Wheat Board for lower wheat prices to allow Ontario mills to compete with Quebec flour mills for CIDA contracts.

I refer you to appendix 5, the National Millers, dated 1985. At that time they suggested compensation would be necessary. They are now requesting that compensation, but they are requesting it from the primary producer, the farmer.

The mills all receive the same price quotes from the board for the raw wheat, whether in Ontario or Quebec, but the cost of rail now imbalances the flour costs delivered to seaboard. The flour mills themselves can best brief the government on this issue.

[*Traduction*]

L'Office aimerait discuter des problèmes entraînés par la suppression des paiements de subvention du Programme. L'Office met en doute le droit d'un ministre de la Couronne d'empêcher ou d'abolir des paiements auxquels le gouvernement s'est engagé par une loi dûment adoptée. La Loi sur les tarifs à l'Est est toujours valable, mais comme les subventions ne sont plus versées, cela équivaut à une révocation de l'article.

Maintenant, l'Office craint qu'un ministre ne mette fin, sans avis ni discussion, à toute autre loi sur des subventions adoptée par le gouvernement.

Le 29 mars 1975, M. Don Mazankowski disait ce qui suit au sujet des débats aux Communes:

> Je suggère que cette mesure soit abandonnée progressivement au cours des quatre ou cinq prochaines années afin que le secteur puisse s'adapter à ce changement et qu'il ne subisse pas les contrecoups d'une mesure spontanée du gouvernement.

La citation n'est qu'une partie de ce qu'a dit M. Mazankowski. Le reste de son exposé, qui vaut aussi la peine d'être lu, est joint en annexe.

Heureusement, l'Office du blé de l'Ontario était préparé au retrait soudain de la subvention au tarif de l'Est. Il ressort de plusieurs années d'études, qu'il existe d'autres façons de vendre le blé ontarien. Par contre, d'autres secteurs de l'agriculture n'étaient pas prêts à affronter cette suppression et ne le sont toujours pas.

Après le budget de 1988, l'Office a informé les propriétaires de silos élévateurs de la Baie Georgienne qu'ils ne recevraient pas la moindre quantité de blé ontarien provenant de la récolte de 1989. Les mises à pied et les fermetures d'élévateurs qui en ont résulté se sont soldées non seulement par une perte d'intallations pour le secteur céréalier, mais aussi par une hémorragie de personnel ayant une précieuse expérience dans ce domaine.

Les fermetures et les mises à pied ne cessent d'augmenter et elles se répercutent dans toute l'industrie. À l'automne de 1989, à la conférence intitulée «Partenaires dans la croissance», des groupements de la Nouvelle-Écosse ont réclamé de l'aide financière pour conserver le silo d'Halifax dont les céréaliculteurs locaux ont tant besoin. De nombreux secteurs victimes de fermetures à la suite de l'abolition du Programme présenteront probablement des demandes analogues.

Par exemple, les minoteries de l'Ontario, qui ont maintenant des difficultés à exporter de la farine, demandent maintenant à l'Office du blé de l'Ontario de diminuer les prix du blé afin qu'elles puissent rivaliser avec les minoteries du Québec pour obtenir des contrats de l'ACDI.

Je vous renvoie à l'annexe 5, sur les minoteries nationales, datée de 1985. À l'époque, on disait qu'une indemnisation serait peut-être nécessaire. Maintenant, on demande cette indemnisation, mais elle doit venir du premier producteur, le cultivateur.

Le prix fixé par l'Office pour le blé brut est le même pour les minoteries, qu'elles soient en Ontario ou au Québec, mais le coût du transport ferroviaire crée maintenant un déséquilibre dans le prix de la farine livrée aux ports de mer. Ce sont les minoteries qui sont les mieux placées pour informer le gouvernement de cette question.

[*Text*]

The board's position is clear—Ontario wheat producers are now receiving record low prices. They cannot afford to lose more in order to keep the processors competitive because of a government action.

Processing costs are based on per unit or per tonne ground. If the portion of export is not available, reduced tonnage is ground and the per unit cost of domestic grind will rise. As free trade evolves, this is unfortunate; the American per unit cost is lower, as bonus export flour increases, reducing their own domestic cost.

As noted, the loss of the At and East caused the closure of four transfer elevators and possibly more in the near future. These elevators, old as they were, were quite functionally sound. In Ontario most elevators were built between 1909 and 1929, with the exception of the Windsor facility. That was opened in 1978.

The board feels that not only is the competitive situation reducing in Ontario, but a minimum of required operational facilities may also happen. The Ontario Wheat Board would have had no objection to using the money saved from the At and East to better improve the facilities in Ontario and eastern Canada. As noted, through the years most studies said the At and East movement was inefficient, and the savings should have been used to make the movement efficient.

• 1545

The future of the grain industry relies not only on a quality product but also on efficient handling. The facilities remaining should not be allowed to deteriorate because of government action. These facilities include not only elevators but also the lake carriers and the Seaway. It is also concluded that the loss of the At and East—a rail subsidy—has also affected the lake carriers that positioned the wheat in Georgian Bay. At this time industry is downsizing and scrapping lakers, and many companies are being sold.

In conclusion, the impact of the 1988 budget in regard to stopping payment of the At and East subsidy has already had irreversible impact on the grain industry. The Wheat Board would request that in future legislative acts be fully debated in the Commons and in committee instead of having sudden removals. The board also requests that a study to be conducted on the cause and effect of the removal of future efficiency of the grain handling facilities in eastern Canada.

Mr. Chairman, I make this submission on behalf of the 18,000 wheat producers in Ontario. Thank you.

[*Translation*]

La position de l'Office est claire—les prix versés aux producteurs de blé en Ontario n'ont jamais été aussi bas. Ils ne peuvent donc se permettre d'essuyer d'autres pertes pour permettre aux transformateurs de rester concurrentiels malgré une mesure gouvernementale.

Les coûts des minoteries sont calculés par unité ou par tonne moulue. À défaut d'exportation, le tonnage moulu diminue et, par conséquent, le coût unitaire du produit moulu au Canada augmentera. C'est dommage dans un contexte de libre-échange, car le coût unitaire aux États-Unis est plus bas, l'augmentation de la farine d'exportation à prix avantageux contribuant à réduire les coûts américains.

Répétons-le: le retrait du Programme a provoqué la fermeture de quatre silos de transbordements, et ce nombre pourrait augmenter dans un avenir immédiat. Ces silos, aussi vieux soient-ils, fonctionnaient encore très bien. En Ontario, la plupart des silos ont été construits entre 1909 et 1929, à l'exception de celui de Windsor qui a ouvert ses portes en 1978.

L'Office estime non seulement que la compétitivité de l'Ontario est menacée, mais aussi que les installations nécessaires pourraient être réduites au minimum. L'Office du blé de l'Ontario n'aurait pas eu d'objection à utiliser les économies réalisées à même ses subventions pour améliorer davantage les installations en Ontario et dans l'est du Canada. La plupart des études réalisées au fil des ans ont démontré que le transport subventionné au tarif de l'Est étant inefficace, les économies réalisées auraient dû servir à le rendre efficace.

L'avenir de l'industrie céréalière dépend non seulement de la qualité du produit, mais aussi de l'efficacité de la manutention. On ne peut tolérer qu'on laisse se détériorer des installations à cause d'une décision gouvernementale. Par installations, nous entendons non seulement les silos, mais aussi les cargos hors-mer et la voie maritime du Saint-Laurent. On a aussi constaté que la suppression du tarif de l'Est—une subvention au transport ferroviaire—s'était également fait sentir sur les cargos hors-mer acheminant le blé dans la Baie Georgienne. L'industrie semble actuellement vouloir se défaire des cargos hors-mer, et de nombreuses entreprises sont en vente.

En conclusion, l'arrêt des paiements des subventions au tarif de l'Est décidé dans le budget de 1988 a déjà des effets irréversibles sur le secteur céréalier. L'Office souhaiterait que les lois fassent à l'avenir l'objet d'un débat en bonne et due forme aux Communes et au comité plutôt que d'être retirées subitement. L'Office souhaite également que l'on effectue une étude sur la cause et les effets éventuels de ce retrait sur l'efficacité future des installations de manutention des céréales dans l'est du Canada.

Ce mémoire vous a été présenté au nom des 18,000 producteurs de blé de l'Ontario, monsieur le président. Je vous remercie.

[*Texte*]

Mr. H.C. Heimbecker (Chairman, Ontario Grain Corn Council): Thank you for considering the effects and ramifications on the good-sized Ontario corn crop. There is already a move underway through the Grains 2000 program to obtain a sizable subsidy through the consultation and study that is being done to help the Halifax port live through this loss of business, jobs and production.

I have not seen all of your papers but I do not think anyone ever looked at it on the basis... I always thought the government walked into a trap in 1966 when somebody signed that paper. It was exactly like a COLA clause and the subsidy got horrendous. Immediately after the subsidy was cancelled all kinds of cheaper rates were available. I am sure the current subsidy, even with the full volume—and I am not suggesting that it ever be considered—would be half of what it was. You could not blame the railroads for collecting it—the government signed a contract and they had to live by it. If they renegotiated that now I am sure they would find it is much different.

This winter they came out with confidential rates where they haul grain one car at a time from Thunder Bay to Montreal for $20 a tonne instead of over $30 a tonne for an At and East movement. That should be looked at. If they made a seasonal deal with the railroads to use Halifax during January, February and March, they could do it. They would be capping the expenditure. They could do it at a much lower cost per tonne and it would generate business and jobs and keeping the elevator alive. They are a big market for Ontario corn. There are regular shipments to Halifax from Sarnia, Windsor and Port Stanley, which are then trucked back into the Maritimes. This is by far the cheapest way to serve that market during the open season of navigation.

The Ontario wheat producers said they were expecting this and planning for it so they were not caught as sharply as some of the other industries. The corn industry was caught only through the ripple effect because they cannot use the At and East. Corn would break up too dramatically if it was handled that many times. The product would not be acceptable when it got to the Maritimes and consequently the At and East is not part of the corn industry at all. It is just the fact that if other people are not there, as they refer to some of the elevators not being there, they might not have what the need to carry on their storage in the fall and their marketing over winter and spring.

• 1550

I think that is the sum total of my thoughts, but I would be glad to hear any questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Heimbecker.

[*Traduction*]

M. H.C. Heimbecker (président, Conseil ontarien du maïs-grain): Je vous remercie d'examiner les effets et les ramifications de cette mesure sur l'importante production de maïs en Ontario. Dans le cadre du programme «Grains 2000,» on espère déjà obtenir une subvention importante pour aider, grâce à la consultation et à l'étude entreprises, le port de Halifax à survivre à cette diminution de ses activités, du nombre d'emplois et de la production.

Je n'ai pas vu tous vos documents, mais je crois que personne n'a jamais examiné la question en fonction de... J'ai toujours pensé que le gouvernement tombait dans un piège en 1966, lorsqu'on a signé ce papier. C'est exactement comme la clause sur l'indemnité de vie chère: la subvention est devenue terrible. Immédiatement après la suppression de cette subvention, toutes sortes de tarifs moins élevés ont été proposés. Je suis sûre que la subvention actuelle, même avec le plein volume—et je ne dis pas que cela ait jamais été envisagé—serait la moitié de ce qu'elle était. On ne peut accuser les compagnies de chemin de fer de l'avoir touchée: le gouvernement a signé un contrat, et il fallait s'y conformer. S'il y avait de nouvelles négociations maintenant, je suis sûr que ce serait bien différent.

Cet hiver, elles ont proposé des tarifs confidentiels pour le grain transporté à raison d'un wagon à la fois de Thunder Bay à Montréal, de 20$ la tonne au lieu de plus de 30$ la tonne pour le programme du tarif de l'Est. Cette initiative devrait être étudiée. Si l'on conclut des ententes saisonnières avec les compagnies ferroviaires pour utiliser Halifax en janvier, en février et en mars, ce serait faisable. On limiterait les dépenses. Le coût à la tonne serait nettement inférieur, et il y aurait suffisamment d'activités et d'emplois pour continuer à faire fonctionner les silos. C'est un gros marché pour le maïs de l'Ontario. Il y a régulièrement des envois vers Halifax à partir de Sarnia, Windsor et Port Stanley, le transport s'effectuant ensuite par camion vers l'intérieur des Maritimes. C'est de très loin la formule la moins coûteuse que de desservir ce marché pendant la saison de navigation.

Les producteurs de blé de l'Ontario ont dit qu'ils s'attendaient à ce que le gouvernement prenne cette mesure, de sorte qu'ils n'ont pas été pris au dépourvu comme d'autres l'ont été. Les producteurs de maïs n'ont été victimes que des effets indirects de la décision parce qu'ils ne peuvent pas utiliser le programme du tarif de l'Est. En effet, le maïs n'est pas assez solide pour supporter autant de manipulation et arriverait en morceau. Le produit serait inacceptable, une fois parvenu dans les Maritimes, ce qui explique que le tarif de l'Est ne concerne pas du tout le secteur du maïs. C'est simplement que si les autres ne sont pas là, comme on l'a dit à propos des silos élévateurs, les installations peuvent ne pas être suffisantes pour l'entreposage à l'automne et la mise en marché en hiver et au printemps.

Voilà qui résume mes réflexions, mais je serais heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Heimbecker.

[*Text*]

Just before members begin questioning, I want to go through a couple of housekeeping details. With regard to the schedule meetings, I should point out to members that tomorrow at 11 a.m. we will have representatives from the Canadian Wheat Board rather than the City of Halifax, and at noon the International Longshoremen's Association. There will be no meeting at 3.30 p.m. tomorrow. The clerk advises me that the Mayor of Halifax has indicated that he will not be appearing before the committee. Thank you.

Mrs. Clancy (Halifax): Mr. Chairman, I wonder if I could just beg your indulgence for one moment. With regard to the City of Halifax, I am wondering if a message might have been mixed up, not from the clerk's point of view but from the point of view of the City. As I understand it, my office and the mayor were supposed to touch base. I think there is a problem about tomorrow. I am wondering if there is a chance that he may want to come. Could we possibly slide in at another time if I can find this out tonight and get back to you?

The Chairman: I am simply going by what the clerk tells me.

Mrs. Clancy: That would be what the clerk would have heard, but I think his office got something garbled.

The Clerk of the Committee: His secretary called me yesterday.

Mrs. Clancy: Yes. I think that Mayor Wallace is unaware of something that has happened, but my office is letting him know. I think he might change his mind.

The Clerk: We are not sure. He has not called back. We do not know.

The Chairman: We will instruct the clerk to check into this matter. If there is a way of facilitating, perhaps—

Mrs. Clancy: I will get my office to call the clerk. I can clear it up this evening; there is no problem.

The Chairman: We will have the clerk check with the potential witness—

Mrs. Clancy: Thank you very much, I appreciate it.

The Chairman: —to make the appropriate arrangements.

Mr. Ferguson (Lambton—Middlesex): I want to welcome the Ontario Wheat Producers' Marketing Board and the representative from the Ontario Grain Corn Council. I certainly am aware of some of the impacts that result from the elimination of the At and East legislation. Certainly we are very concerned about it because of the chain of events that has been set off by the removal of this program.

Page 3 of your brief states that Ontario flour mills are now appealing for lower prices of wheat so they can compete for CIDA projects and to compete against the Quebec flour mills. Where is the wheat for these Quebec flour mills coming from at this point? Is it moving under a transportation subsidy?

Mr. Jim Whitelaw (Marketing Manager, Ontario Wheat Producers' Marketing Board): Currently the wheat for CIDA is coming from Thunder Bay from the Canadian Wheat Board. It is being taken by water directly to Montreal. In the

[*Translation*]

Avant de passer aux questions, je voudrais apporter deux petites précisions d'intérêt interne. En ce qui concerne les réunions prévues, je signale aux membres du comité que demain à 11 heures, nous accueillerons des représentants de la Commission canadienne du blé au lieu des représentants de la ville de Halifax, et à midi, l'Association internationale des débardeurs. Il n'y aura pas de réunion à 15h30 demain. La greffière me dit que le maire de Halifax lui a signalé qu'il ne serait pas du nombre des témoins. Je vous remercie.

Mme Clancy (Halifax): Monsieur le président, pourriez-vous m'accorder une seconde votre indulgence? En ce qui concerne la ville de Halifax, je me demande si les messages ont été bien compris, pas du point de vue de la greffière mais du point de vue de la ville. D'après ce que je sais, mon bureau et celui du maire étaient censés se contacter. Je crois que la difficulté, pour le maire, c'est de comparaître demain. Peut-être souhaite-t-il venir à un autre moment? Pourrions-nous envisager de le recevoir à une autre date, si je puis avoir une réponse ce soir et vous la communiquer?

Le président: Je me fie à ce que me dit la greffière.

Mme Clancy: Je crois que c'est ce qu'on lui a dit, mais c'est peut-être au cabinet du maire que l'on est confus.

La greffière du Comité: Son secrétaire m'a téléphoné hier.

Mme Clancy: Oui. Je crois que le maire Wallace n'est pas au courant d'un certain incident qui s'est passé, mais mon bureau doit l'en informer, ce qui va peut-être le faire changer d'avis.

La greffière: Nous n'en sommes pas sûrs. Il n'a pas rappelé. Nous ne savons rien.

Le président: Nous demanderons à la greffière de vérifier. S'il vous est possible de faciliter les choses, peut-être. . .

Mme Clancy: Je vais demander à mes gens de téléphoner à la greffière. Je peux sûrement avoir une réponse ce soir.

Le président: Nous demanderons à la greffière de vérifier auprès des témoins éventuels. . .

Mme Clancy: Merci beaucoup, je vous en suis très reconnaissante.

Le président: . . .afin de prendre les mesures appropriées.

M. Ferguson (Lambton—Middlesex): Je voudrais souhaiter la bienvenue à l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario et au Conseil ontarien du maïs-grain. Je suis parfaitement conscient des répercussions de l'élimination des dispositions législatives concernant le Programme du tarif de l'Est. C'est une question qui nous préoccupe beaucoup en raison des événements en chaîne qu'a provoqués la suppression de ce programme.

À la page 4 de votre mémoire, vous dites que les minoteries de l'Ontario demandent maintenant une réduction des prix du blé afin de pouvoir concurrencer les minoteries du Québec pour les contrats de l'ACDI. D'où vient actuellement le blé destiné à ces minoteries du Québec? Son transport est-il subventionné?

M. Jim Whitelaw (gérant des ventes, Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario): Habituellement, le blé destiné à l'ACDI vient de Thunder Bay et de la Commission canadienne du blé. Il est transporté

[*Texte*]

original Canadian transportation study of June 1984, it was part of their assumption that flour would no longer be ground by Ontario flour mills; it would be done by mills in Montreal. That is correct.

Mr. Ferguson: I see. It started in 1985, did it?

• 1555

Mr. Whitelaw: No, with the flour the request actually started after there was no longer the payment under the At and East. The subsidy payment was removed in the last budget. So it started since that time. But in the study of 1984 it was noted that that would occur, and it has occurred.

Mr. Ferguson: Is there adequate storage in Montreal to keep them going during the winter months, when the Seaway is closed?

Mr. Whitelaw: No, now there are negotiated rail rates to Montreal from western Canada, apparently, so the wheat can move directly from western Canada to the Montreal mills. Mr. Heimbecker mentioned a rate about $20, and I would concur with that. The same rate would apply to Ontario. So if the wheat came into an Ontario mill, in Toronto, it would be the $20, converted to flour. That mill can therefore not afford to rail it from Toronto to Montreal for export as flour product.

Mr. Ferguson: I note you normally move about 150,000 to 200,000 tonnes through the At and East program in a year. What does the removal of the program mean in lost income to the farmer at the farm gate in cents per bushel or dollars per tonne?

Mr. Dmetriuc: About $1.5 million.

Mr. Ferguson: That is 900,000 tonnes in a year. That is almost a dollar and a half a tonne direct loss because of this.

Mr. Dmetriuc: Roughly.

Mr. Ferguson: How has the board been able to cope with the fact that we have had three elevators either in the process of demolition or being phased out in the Georgian Bay area and the fact that the railways will be pulling out their lines when this takes place?

Mr. Dmetriuc: We are under a great deal of pressure because we used that program, we used the Georgian Bay elevators to enable year-round marketing of wheat. We are now in a situation of either paying the higher transportation rates that are in effect or using the St. Lawrence Seaway. Our projections are that we require a minimum of a 37-day turnaround on export sales this year in order that we not plug up the system; and that is going to be very difficult. It has removed some of the flexibility we have had.

Mr. Ferguson: And then there will be a back-up at harvest time, and you are looking for a big harvest this year. Is that correct, that in spite of the 15% projected winter-kill, you will have a big harvest?

Mr. Dmetriuc: Projections are that we will be somewhere in the neighbourhood of 1.2 million tonnes, which is up significantly.

[*Traduction*]

par voie d'eau directement à Montréal. Dans la première étude sur le transport canadien en juin 1984, on avait pris pour hypothèse que la farine ne serait plus moulue par les minoteries ontariennes mais par les minoteries de Montréal. C'est juste.

M. Ferguson: Je vois. Cela a commencé en 1985, n'est-ce pas?

M. Whitelaw: Non, pour la farine, la demande a été faite après la suppression de la subvention au tarif de l'Est. La subvention a été éliminée dans le dernier budget. Cela a donc commencé tout de suite après. Mais la possibilité était déjà évoquée dans l'étude de 1984, et cela s'est effectivement produit.

M. Ferguson: Le volume d'entreposage est-il suffisant à Montréal pour leur permettre de continuer pendant les mois d'hiver, lorsque la Voie maritime est fermée?

M. Whitelaw: Non; on négocie maintenant les tarifs ferroviaires entre Montréal et l'Ouest canadien, apparemment, pour que le blé puisse être acheminé directement de l'Ouest aux minoteries de Montréal. M. Heimbecker a parlé d'un tarif d'environ 20$, et je serais d'accord avec lui. Le même tarif s'appliquerait à l'Ontario. Si le blé était acheminé vers une minoterie ontarienne à Toronto, cela coûterait 20$, pour la transformation en farine. Cette minoterie n'a donc pas les moyens de transporter sa farine par le train de Toronto à Montréal pour l'exporter.

M. Ferguson: Je vois que vous transportez normalement entre 150,000 tonnes et 200,000 tonnes par an avec le programme du tarif de l'Est. Quelle perte de revenus la suppression du programme va-t-elle entraîner pour l'agriculteur à la ferme, en cents par boisseau ou en dollar par tonne?

M. Dmetriuc: Environ 1,5 million de dollars.

M. Ferguson: C'est-à-dire 900,000 tonnes par an, ce qui représente donc une perte directe de presque 1.50$ la tonne.

M. Dmetriuc: À peu près.

M. Ferguson: Comment l'Office s'est-il débrouillé alors que trois silos élévateurs étaient soit en démolition soit progressivement éliminés dans la région de la Baie Georgienne et que l'on supprimait en même temps des lignes de chemins de fer?

M. Dmetriuc: Nous sommes soumis à de fortes pressions, parce que nous avons utilisé ce programme et que nous nous sommes servis des élévateurs de la Baie Georgienne pour pouvoir commercialiser le blé toute l'année. Nous devons maintenant soit payer des tarifs de transport plus élevés, soit utiliser la Voie maritime du Saint-Laurent. Selon nos prévisions, il nous faut compter un minimum de 37 jours de rotation pour les ventes à l'exportation cette année, si l'on ne veut pas engorger le système; or, ce sera très difficile. Nous avons perdu une partie de notre marge de manoeuvre.

M. Ferguson: Et ensuite, vous devrez vous occuper de la nouvelle récolte, qui devrait être importante cette année. Est-il vrai qu'en dépit des pertes diverses évaluées à 15 p. 100, vous devriez avoir une grosse récolte?

M. Dmetriuc: Nous devrions, d'après les prévisions, avoir une récolte d'environ 1,2 million de tonnes, ce qui correspond à une augmentation assez forte.

[*Text*]

Mr. Ferguson: We were told yesterday by the mayor of Saint John and the Port of Saint John witnesses that they are going to be mothballing that elevator there, and we know what happens when you mothball an elevator—things deteriorate very rapidly. The mothballing does not last that long.

If you lose the facility in Saint John, New Brunswick, this will be an additional burden on the marketing of your crop, will it?

Mr. Whitelaw: We have not used the elevator most referred to as West Saint John since the subsidy was repealed. Neither have we used Halifax. But we do concur that if those elevators are not utilized. . .they are the only two Atlantic elevators that can export 12 months of the year. But I repeat, we cannot afford to utilize them at this time.

Mr. Ferguson: Where do your sales from those elevators usually go, Europe, the Middle East, Cuba?

Mr. Whitelaw: Ontario wheat is a soft wheat, and it is quite adapted to the African market and Middle East. So it is Egypt, Iran, Turkey, Bulgaria.

Mr. Ferguson: Do you have incentives in place to try to store this on the farm? I understand last year you launched into an incentive, but was it successful? With removal of the interest-free cash advances, I realize you have not done this in the past, but have you looked at that as one of the solutions?

• 1600

Mr. Dmetriuc: You are correct. We did develop a program in co-operation with the producers to try to provide a very small incentive to the farmers. The original objective was to try to keep the wheat back on the farm and market it over a period of time, but particularly for the domestic market.

It was not as successful as we originally anticipated for a number of reasons; poor crop conditions throughout the province, problems with cashflow, and soft white winter wheat in Ontario triggers a farmer's cashflow. It is the first crop off; it is the first crop that the banks want to see, the first money the banks want to see. So the program is still in place. We are promoting it and we are trying to make it a little more lucrative for the farmer to manage some of his own production until he puts it into the system.

Mr. Speller (Haldimand—Norfolk): You said earlier that the farm-gate value to the farmers was really quite significant for the cost-saving to the government. Of course, you know my area very well, Haldimand-Norfolk. What effect is it really having in Mr. Monteith's and my area, that sort of area in southwestern Ontario,? in terms of dollars and in terms of impact.

Mr. Dmetriuc: I think you are aware that we do work under a pool system, and the pressure is being put on the board to take wheat out of the system, out of the elevators that we have left and, I guess, export it.

[*Translation*]

M. Ferguson: Hier, le maire de Saint-Jean et les témoins représentant le port de Saint-Jean nous ont dit que cet élévateur allait être mis en cocon, et nous savons ce qui se passe dans ces cas-là: tout se détériore très rapidement. La mise en cocon ne dure jamais très longtemps.

Si vous perdez les installations de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, vous aurez encore plus de mal à commercialiser votre récolte, non?

M. Whitelaw: Nous ne nous sommes pas servis du silo-élévateur—le *West Saint John*—depuis l'abrogation de la subvention. Nous n'avons pas utilisé Halifax non plus. Mais nous reconnaissons que si ces élévateurs ne sont pas utilisés. . . ce sont les deux seuls silos élévateurs de l'Atlantique que l'on puisse utiliser pour exporter 12 mois par an. Mais je le répète, nous ne pouvons pas nous permettre de les utiliser actuellement.

M. Ferguson: Dans quels pays vendez-vous à partir de ces élévateurs: en Europe, au Moyen-Orient, à Cuba?

M. Whitelaw: Le blé de l'Ontario est un blé tendre, et il est tout à fait adapté au marché africain et au Moyen-Orient. Par conséquent, nous vendons à l'Égypte, l'Iran, la Turquie, la Bulgarie.

M. Ferguson: Vous incite-t-on à essayer d'entreposer ce blé dans les exploitations agricoles? Je crois que l'année dernière, vous avez voulu mettre en place des stimulants, mais l'entreprise a-t-elle réussi? Avec la suppression des avances en espèces sans intérêt, je sais que vous ne l'avez pas fait par le passé, mais avez-vous envisagé cette solution?

M. Dmetriuc: Vous avez raison. Nous avons établi un programme en collaboration avec les producteurs pour essayer d'accorder un tout petit stimulant aux agriculteurs. À l'origine, l'objectif était de garder le blé à la ferme et de le commercialiser sur une certaine période, mais surtout pour le marché intérieur.

Le plan n'a pas réussi aussi bien que nous l'avions prévu au départ, et ce pour plusieurs raisons: de mauvaises conditions de culture dans toute la province, des problèmes de liquidités, et le fait que le blé tendre blanc d'hiver en Ontario corresponde à la première rentrée pour un cultivateur. C'est sa première récolte, et c'est la première récolte que les banques veulent voir, puisqu'elle correspond aux premiers fonds pour les banques. Mais le programme existe toujours. Nous essayons de le promouvoir et d'inciter les agriculteurs à gérer une partie de leur propre production en attendant de la commercialiser dans le système de façon à ce que ce soit un peu plus lucratif pour eux.

M. Speller (Haldimand—Nordfolk): Vous avez dit tout à l'heure que le prix à la production pour les agriculteurs représentait une économie vraiment significative pour le gouvernement. Naturellement, vous connaissez très bien mon secteur, Haldimand-Norfolk. Quelles répercussions cette mesure a-t-elle dans la région de M. Monteith et dans la mienne, et dans les régions de ce genre dans le sud-ouest de l'Ontario, sur le plan financier et pour ce qui est de ses effets?

M. Dmetriuc: Vous savez certainement que nous fonctionnons selon un système de regroupement et que l'on exerce des pressions sur l'Office pour que le blé soit retiré du système, enlevé des élévateurs qui restent et, je suppose, exporté.

[*Texte*]

We try to do that because there are other crops that are coming off shortly after the wheat comes off—soybeans are the first in southwestern Ontario and then corn. The elevators that are in the business, that we use to handle the wheat, are basically transfer elevators. They are not storage elevators—Windsor, Sarnia, those elevators. They want the turnover because they want to handle the other crops.

It is putting pressure on the whole system for us to sell at harvest time, which we are being forced to do now at very depressed prices, and that is going to affect the pool. It is going to affect the whole of the province. Removal of that one option of storage and more managed selling throughout the year is not there unless we ask the producers to pay more money. As Jim has indicated, we cannot compete in that scenario.

Mr. Speller: Have you foreseen this as being the last straw in putting some of the farmers in our area out of business?

Mr. Dmetriuc: For the agricultural community to compete within the facts of life, the high interest rates, the high cost of input and diminishing returns, anything that our board can do—and it is not just our board; the Canadian Wheat Board as well—to enhance their income, be it $1 a tonne or $2 a tonne, that is $2 they did not have before.

Whether this is going to save the industry, I do not know, but it is very, very tight. We have been asking the minister to announce the initial payment. This is not to do with this, but the uncertainty of actions has a devastating effect.

• 1605

Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Do I understand that one of the main effects the loss of the At and East program is going to have on you is the loss of storage facilities?

Mr. Dmetriuc: Yes.

Mr. Laporte: Some of the ports—like Port McNicoll—are actually going to be dismantled, I believe. Is it not, the Port McNicoll elevator?

Mr. Whitelaw: If we are going through the storage facilities, we should go through the immediate, and then what we see in the future.

In the immediate, Port McNicoll is going to be demolished, perhaps this summer. The other elevator, at Midland-Simcoe—also a cargo elevator—is set to be turned into real estate. A CNR elevator, Tiffin 2 at Midland, is also shut down, and of course west St. John on the Atlantic only receives by rail, so it is null and void. Halifax is having trouble functioning, so in essence that is five right now. Another situation is Prescott, which a lot of people do not consider. It also was not built for transfer and At and East. It also is under lease to Elders Grain, and we have been advised it may not be functional this year.

[*Traduction*]

Nous essayons de le faire parce que d'autres récoltes sont prêtes peu de temps après le blé—le soja est la première dans le sud-ouest de l'Ontario suivi du maïs. Les élévateurs en service, que nous utilisons pour entreposer le blé, sont essentiellement des élévateurs de transbordement. Ce ne sont pas des élévateurs d'entreposage comme à Windsor et à Sarnia. Il fait donc qu'il y ait une rotation pour faire place aux autres récoltes.

Nous sommes actuellement obligés de vendre au moment de la récolte, à des prix très bas, et ceci a des effets sur l'ensemble du système et va également nuire aux autres producteurs. Toute la province va être touchée. Il n'est pas possible, à moins de demander davantage d'argent aux producteurs, de modifier cette formule d'entreposage et d'effectuer une commercialisation plus régulière répartie sur toute l'année. Comme Jim l'a dit, nous ne pouvons pas affronter ce genre de concurrence.

M. Speller: Avez-vous prévu que ceci serait la dernière goutte d'eau qui obligerait certains des agriculteurs à fermer leurs portes?

M. Dmetriuc: Il est très difficile pour le secteur agricole de se battre dans la conjoncture actuelle, contre les taux d'intérêt élevés, le coût de revient croissant et une rentabilité amoindrie. Tout ce que peut faire l'Office—et aussi la Commission canadienne du blé—pour augmenter le revenu, que ce soit d'un dollar ou de deux dollars la tonne, nous aidera, car ce sera c'est toujours deux dollars de plus pour les producteurs.

J'ignore si cela va sauver l'industrie, mais la situation est très, très difficile. Nous avons demandé au ministre d'annoncer le paiement initial. C'est sans rapport avec ceci, mais l'incertitude a un effet dévastateur.

M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Si je comprends bien, c'est essentiellement la perte d'installations d'entreposage que va provoquer pour vous la disparition du programme du tarif de l'Est?

M. Dmetriuc: Oui.

M. Laporte: Certains des ports—comme Port McNicoll—sont en train d'être supprimés, je crois. N'est-ce pas le cas pour l'élévateur de Port MacNicoll?

M. Whitelaw: Si nous devons parler des installations d'entreposage, nous devrions commencer par la situation actuelle et passer ensuite aux prévisions.

Dans l'immédiat, Port McNicoll va être démoli, peut-être cet été. L'autre silo-élévateur, à Midland Simcoe—également un élévateur de fret—doit être transformé en complexe immobilier. Un élévateur du CN, le Tiffin 2 à Midland, ferme également, et bien sûr le «West St.John» sur l'Atlantique, qui ne reçoit que les convois par rail, ce qui l'annule. Comme il y a des difficultés de fonctionnement à Halifax, cela nous en fait donc cinq. Il y a également le cas de Prescott, que l'on a tendance à oublier. Il n'a pas été construit non plus pour le transbordement ni pour le tarif de l'Est. Il est loué à Elders Grain, et on nous a dit qu'il ne fonctionnerait peut-être pas cette année.

[*Text*]

Elders Grain, or what we used to call Prescott Elevators, serves a radius of some 250 square miles in Ontario for producer intake. If that elevator is not functional, that wheat will be trucked probably 200 miles down to Port Colborne, and will definitely interfere with the two members' areas that have wheat in Halton and Niagara, because of congestion.

All-weather transfer elevators handled At and East grain. It was part of the make-up of their financial statement. True, it was western grain and not Ontario, being Owen Sound, Goderich, Sarnia, Port Colborne. I do not know if the long-term effect has been considered on those elevators with the loss of that western grain. An elevator makes money on the volumes they handle, their per unit cost, and if those elevators lose a turn or a turn and a half from lost revenue from western grain, the cost of operation will have to be borne by Ontario producers, be they wheat or corn or other commodities.

In the immediate future, five elevators—definitely four—have shut down. The fifth is questionable without government support, but we do not know if any of the other Ontario elevators will be functional within five years.

Mr. Laporte: With respect to the east coast, you must be familiar with the APTC proposal that has been put to the government.

Mr. Whitelaw: No, we have not been.

Mr. Laporte: They put forth a proposal that would give a fixed rate for grain and flour being hauled through Halifax to St. John, which have a fixed differential over the rates to Quebec City. The fixed rates will be determined on an annual basis by the NTA. The railways would be reimbursed for the difference between the fixed rate and the compensatory rate. I am just reading here:

> A maximum tonnage limit and a restriction to limit the application of the rates to the period of winter closure of the St. Lawrence Seaway would reduce the demands on the federal government. Suggested maximum annual limits are 200,000 tonnes for flour and 400,000 tonnes for grain. Estimated cost would be about $10 million annually.

If you have not given it much thought, maybe you cannot react to it, but I would be interested to know what your thoughts would be to that type of program. It is sort of a modified At and East program, if you would.

Mr. Whitelaw: Our portion of the At and East was always about $1,500,000 of the some $40 million to $60 million spent on the At and East. Our tonnage was always stable. Our cost was $5.50 a ton. That was our cost of using the rail from Georgian Bay to Halifax and west St. John. Under the proposal, as I understand it at this moment, the cost offered to us is $19 to the St. Lawrence. You are saying that the cost would be some stabilized portion over and above this, so our cost could be in the neighbourhood of $24 or $25.

[*Translation*]

Elders Grain, que l'on appellait avant Prescott Elevators, dessert les producteurs sur environ 250 milles carrés en Ontario. Si cet élévateur ne fonctionne pas, le blé doit être acheminé par camion à 200 milles de là à Port Colborne, et il y aura un engorgement dans les régions de production des deux députés à Halton et à Niagara.

Le grain bénéficiant du programme tarifs de l'Est était entreposé dans des élévateurs de transbordement toutes saisons, ce qui faisait partie des conditions financières établies. Il est vrai que c'était du grain de l'Ouest et pas de l'Ontario, en l'occurrence d'Owen Sound, de Goderich, de Sarnia ou de Port Colborne. Je ne sais pas si on a pensé aux effets à long terme sur ces élévateurs de la perte de ces céréales de l'Ouest. Pour qu'un élévateur soit rentable, il faut un volume important, ce qui fait baisser le coût unitaire, et, si ces silos-élévateurs perdent une partie de leurs revenus à cause des céréales de l'Ouest, les frais de fonctionnement devront être assumés par les producteurs de l'Ontario, qu'ils produisent du blé, du maïs ou autre chose.

Pour l'instant, cinq silos-élévateurs—quatre en tout cas—sont déjà fermés. Le cinquième ne pourra sans doute pas continuer sans aide gouvernementale, mais nous ne savons pas si les autres silos-élévateurs de l'Ontario seront toujours en exploitation d'ici cinq ans.

M. Laporte: Pour ce qui est de la côte Est, vous devez connaître la proposition qu'a présentée la CTPA au gouvernement.

M. Whitelaw: Non.

M. Laporte: Selon cette proposition, il y aurait un taux fixe pour le grain et la farine transportés par Halifax à Saint-Jean où il y a un taux différentiel fixe par rapport à celui pour Québec. Le taux fixes seront déterminés sur une base annuelle par l'ONT. Les compagnies ferroviaires seront remboursées de la différence entre le taux fixe et le taux compensatoire. Je vous lis un passage:

> La charge serait moins lourde pour le gouvernement fédéral si on limitait le tonnage maximum et si les taux ne pouvaient s'appliquer qu'à la période de fermeture d'hiver de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les limites annuelles maximum proposées sont de 200,000 tonnes pour la farine et de 400,000 tonnes pour le grain. Le coût estimatif serait d'environ 10 millions de dollars par an.

Si vous n'y avez pas beaucoup réfléchi, vous ne pouvez peut-être pas répondre, mais j'aimerais savoir comment vous réagiriez à un programme de ce genre. C'est en quelque sorte un programme de prix à l'Est modifié.

M. Whitelaw: Notre part a toujours représenté environ 1,500,000$ sur les 40 millions à 60 millions de dollars consacrés au programme de subventions des tarifs de l'Est. Notre tonnage a toujours été stable. Le coût était de 5.50$ la tonne. C'était ce que nous devions payer pour utiliser le train de la Baie Georgienne à Halifax et à «West St. John». Selon la proposition, d'après ce que je sais pour l'instant, on nous propose un tarif de 19 dollars jusqu'au Saint-Laurent. Selon vous, le coût correspondrait à un certain montant fixe en plus de cela, ce qui nous amènerait à environ 24 dollars ou 25 dollars.

[*Texte*]

• 1610

Mr. Laporte: It would not be high, but it would be up there.

Mr. Whitelaw: That would be totally uneconomical.

Mr. Laporte: You made some comments that the At and East program was inefficient. What would you like to see in place?

Mr. Whitelaw: We went through the different studies in June 1984 and were advised that the method the Ontario Wheat Board used was inefficient. From this study we suggested that there should be a further study to see what portion or method is efficient. If it is better improvements to the transfer elevators we have or even maintaining the elevators we have, that would improve efficiency.

With the railways going to deregulation, there are many aspects the Ontario Wheat Board does not like about deregulation. Mr. Heimbecker mentioned about one car movements from Thunder Bay to Montreal at $20 a tonne. I suggest there are Ontario wheat producers in Rainy River. The board charged $52 a tonne to bring that wheat from Rainy River to Port Colborne. Theoretically that wheat moves from Rainy River under the Crow benefit to Thunder Bay, which supposedly should be some $5 or $6. This rate should be $25, but we are not aware of the new secret rates for the mills, and we are at $52. What you are proposing would have to be in legislation to apply to all parties equally so this would not happen in that scenario.

Mr. Laporte: The idea of the APTC proposal is designed to make Halifax and Saint John competitive with Montreal. The subsidization would not be set to a fixed rate such as it is now, depending on wheat or flour. It would be based on rates each year and what they would simply say is that it is going to cost you *x* number of dollars to haul your grain to Montreal. It is going to cost *x* number of dollars plus a dollar or something to haul it to Saint John and Halifax.

Mr. Whitelaw: In all due respect to West Saint John and Halifax—and I knew the personnel well and worked with them for over 15 years—my main concern as employee of the board is the safety and maintenance of the elevators we still have in Ontario as a first priority. This does not address the issue of the elevators in Ontario being maintained, as I mentioned with Prescott.

Mr. Laporte: Are you aware of the announcement by the government last week about the study that is going to look into trying to maintain Saint John-Halifax? It is still pretty vague.

Mr. Whitelaw: No.

Mr. Heimbecker: Grains 2000 is hiring the consultants to do it.

Mr. Laporte: It was announced out of the minister's office last week. Have you been consulted on this? I presume that really would not be satisfactory, because it does not deal with the other storage elevators at Port McNicholl and so on. Would that be correct?

[*Traduction*]

M. Laporte: Ce ne serait pas très élevé, mais ce serait de cet ordre.

M. Whitelaw: Ce ne serait pas du tout économique.

M. Laporte: Vous avez dit que le programme des tarifs de l'Est n'était pas efficace. Que voudriez-vous avoir?

M. Whitelaw: Nous avons parcouru les différentes études de juin 1984, et l'on nous a dit que la méthode utilisée par l'Office du blé de l'Ontario était inefficace. En conséquence, nous avons proposé qu'une autre étude soit entreprise pour voir quel serait l'écart ou la méthode la plus efficace. Si l'on améliorait les élévateurs de transbordement que nous avons ou si l'on conservait simplement les silos existants, cela améliorerait l'efficacité.

À de nombreux égards, la dérèglementation des chemins de fer ne satisfait pas l'Office du blé de l'Ontario. M. Heimbecker a parlé de transport, un wagon à la fois, de Thunder Bay à Montréal à 20 dollars la tonne. Je crois qu'il y a des producteurs de blé ontarien à Rainy River. L'Office a demandé 52 dollars la tonne pour transporter ce blé de Rainy River à Port Colborne. Théoriquement, ce blé va de Rainy River à Thunder Bay, selon le régime Crow, ce qui devrait faire 5 dollars ou 6 dollars. Ce taux devrait être de 25 dollars, mais nous ingnorons les nouveaux taux gardés secrets pour les minoteries et nous, nous sommes à 52 dollars. Votre proposition devrait être reprise dans une loi pour s'appliquer équitablement à toutes les parties et éviter qu'il y ait inéquité.

M. Laporte: La proposition de la CTPA vise à permettre à Halifax et à Saint-Jean de concurrencer Montréal. Les subventions ne seraient pas calculées selon un taux fixe, comme actuellement, selon qu'il s'agisse de blé ou de farine. Les taux seraient revus chaque année, et l'on dirait que vous devrez payer tant de dollars pour acheminer votre grain à Montréal. Il vous en coûtera tant de dollars plus un dollar ou quelque chose du genre pour aller jusqu'à Saint-Jean et à Halifax.

M. Whitelaw: Avec tout le respect que j'ai pour *West Saint John* et pour Halifax—j'ai bien connu le personnel avec qui j'ai travaillé pendant plus de 15 ans—en tant qu'employé de l'Office, je me préoccupe surtout de la sécurité de l'entretien des silos-élévateurs que nous avons toujours en Ontario, et c'est toujours pour moi une priorité essentielle. Cette initiative ne résoud pas le problème du maintien des silos élévateurs en Ontario, comme le cas de Prescott que j'ai mentionné.

M. Laporte: Avez-vous entendu la déclaration du gouvernement au sujet de l'étude qui va être effectuée pour voir s'il est possible de conserver *Saint John*-Halifax? C'est encore assez vague.

M. Whitelaw: Non.

M. Heimbecker: C'est *Grains 2000* qui engage les experts pour la faire.

M. Laporte: L'annonce a été faite par le bureau du ministre la semaine dernière. Avez-vous été consulté là-dessus? Je présume que cela ne vous satisferait pas parce que l'on n'aborde pas la quesiton des autres silos-élévateurs d'entreposage à Port McNicholl et ailleurs. Est-ce exact?

[*Text*]

Mr. Whitelaw: This is correct. It was part of the earlier statement. No, we have not been consulted nor made aware. I know over a week ago we sent a fax to the Minister of Agriculture requesting assurance that Prescott would be operational this year, and we had no response to that as of this date.

Mr. Laporte: Why is Prescott more important than some of the other elevators?

Mr. Whitelaw: The immediacy is that we understand it may or may not run this year. Prescott was leased by the federal government to Elders Grain on a 25-year lease. Elders is no longer going to be in the grain business in Canada. They may choose not to operate the elevator at Prescott.

Prescott in its location is the only transfer elevator between Port Colborne and Montreal. As I said, it serves a 250-mile radius in Ontario, from the Ottawa Valley to north of Peterborough, almost up to Georgian Bay.

• 1615

Mr. Heimbecker: May I say something about what is causing the trouble in Prescott. It is a leased arrangement with the federal government. In their lease, unfortunately Elders put in a certain figure that they would pay for extra through-put. Now that Harris Bank is handling the settlement of the affairs, they have it all figured out that it would be cheaper for Elders to close it than to run it and create through-put. The net loss would be less per annum. They have three years to run on their lease.

By the way, I might also say that the APTC proposal is designed around Lake carrier rates. Grain rates are set to Quebec City-Baie-Comeau and the Halifax rate each year is so much over the St. Lawrence rate. That is where that idea came from. That is the way the feed grain moves to Halifax.

Mr. Laporte: It may keep grain going through Saint John and Halifax simply because it still will be competitive with Montreal, but you will find that it is not being really acceptable because of the increased cost of transportation. Is that correct?

Mr. Heimbecker: That is correct.

Mr. Laporte: There is also the lack of potential. For example, once McNicoll and Midland Simcoe are demolished, what can we put it in their place to allow you to have storage facilities? Have you some thoughts on that?

Mr. Whitelaw: Well, the board has briefed both the provincial and federal governments to reinstitute a program they had in 1976-77 of grants to farmers to build on-farm storage to hold back the grain. I might add that was nation-wide, not particular to the province of Ontario.

[*Translation*]

M. Whitelaw: C'est exact. Cela faisait partie de la déclaration antérieure. Non, nous n'avons pas été consulté ni informé. Je sais qu'il y a plus d'une semaine, nous avons envoyé un message par télécopieur au ministre de l'Agriculture lui demandant de nous garantir que Prescott serait opérationnel cette année, mais nous n'avons toujours par reçu de réponse.

M. Laporte: Pourquoi Prescott est-il plus important que certains des autres silos?

M. Whitelaw: C'est un problème immédiat, en ce sens que nous ne sommes pas sûrs qu'il fonctionnera cette année. L'élévateur de Prescott a été loué par le gouvernement fédéral à *Elders Grains* pour 25 ans. Elders va cesser ses activités dans le secteur des céréales au Canada. Il se peut que la compagnie décide de fermer le silo-élévateur de Prescott.

Placé comme il l'est, ce silo est le seul élévateur de transbordement entre Port Colborne et Montréal. Comme je l'ai expliqué, il dessert un rayon de 250 milles en Ontario, de la vallée de l'Outaouais jusqu'au nord de Peterborough, presque jusqu'à la Baie Georgienne.

M. Heimbecker: Pourrais-je expliquer ce qui cause les ennuis à Prescott. C'est le bail conclu avec le gouvernement fédéral. La société Elders a malheureusement accepté dans son bail de payer en extra les débits supplémentaires. Maintenant que la *Harris Bank* s'occupe du règlement de l'affaire, on a calculé qu'il serait plus économique pour Elders de fermer le tout plutôt que de continuer l'exploitation. Les pertes nettes seraient moindres annuellement. Le bail demeurera en vigueur pendant encore trois ans.

Je dois ajouter, par ailleurs, que la proposition de l'APTC prend appui sur les tarifs de transport des Grands Lacs. Les tarifs de transport sont fixés en fonction de la destination Québec-Baie-Comeau, et le tarif de Halifax est déterminé chaque année selon un montant qui s'ajoute au tarif du Saint-Laurent. C'est de là que vient cette idée et c'est de cette façon que les grains fourragers sont transportés à Halifax.

M. Laporte: Le grain continuera peut-être encore de passer par Saint-Jean et par Halifax, parce que les tarifs sont toujours concurrentiels par rapport à ceux de Montréal, mais cette solution n'est pas vraiment acceptable à cause de l'augmentation des coûts de transport. C'est bien cela?

M. Heimbecker: C'est exact.

M. Laporte: Les installations d'entreposage sont également insuffisantes. Par exemple, une fois que les élévateurs des sociétés McNicoll et Midland Simcoe auront été démolis, par quoi pourrons-nous les remplacer? Quelles sont vos idées à ce sujet?

M. Whitelaw: La commission a demandé au gouvernement, tant au palier provincial que fédéral, de remettre en vigueur le programme de subventions qui existait en 1976-1977 afin d'aider les agriculteurs à construire des installations d'entreposage à la ferme. Ce programme était d'envergure nationale, il ne s'appliquait pas uniquement à l'Ontario.

[*Texte*]

We feel the cheapest way to move grain is to have it moved once; that is from the farmer's bin on the farm to an elevator and either to a rail car or to a vessel, rather than have more facilities on the water.

Mr. Laporte: That is a secondary sort of option and a less satisfactory option, the thing about building on—

Mr. Whitelaw: The priority is to maintain the elevators that we have. We have lost three and we would like to maintain the rest.

If because of lack of volume those elevators cannot maintain operation, the second priority is to have at least two or three survive and back them up with farm storage.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Welcome, gentlemen. We are glad to have you here today.

I think I have heard you say that the At and East, particularly for the wheat growers, is important in that it maintains the viability of certain elevators on the Georgian Bay. However, I do not know whether I could tell as to what percentage of your grain flows by way of At and East to the market.

Mr. Whitelaw: We ceased after it was repealed in the budget. It used to be between 150,000 to 200,000 tonnes; for calculation, we represent about $1.5 million of the $40 million to $60 million expenditure to people who utilize the At and East.

Mr. Belsher: What percentage of your exported crop would that be?

Mr. Whitelaw: In the years we used it, it was around 25% to 30%. We used to export about 600,000 tonnes, and it was about 150,000 to 200,000 under the At and East.

Mr. Belsher: Swinging over to the corn producers, the Atlantic Provinces Transportation Committee, in their recommendations to the standing committee a few weeks ago and then again to this committee, have put forward that they would like to see the tariff removed on the corn, the countervail. I believe they petitioned the import tribunal on this point last December.

• 1620

Mr. Heimbecker: They were refused.

Mr. Belsher: When you were seeking a countervail from the import tribunal, did the Atlantic people, the agriculture industry, petition the import tribunal at that time to give them an exemption, or is it only recently that they have asked for it?

Mr. Heimbecker: They appeared at the first hearing against the countervail. Then a year and a half later, when B.C. got the exemption, not a repeal, they thought they could accomplish the same thing for the Maritimes, since they were way out at the other end of Canada. That was when they applied, and that was the tone of their application. They were refused point blank.

[*Traduction*]

Selon nous, la façon la plus économique de transporter le grain, c'est de ne le transporter qu'une seule fois, à savoir du silo de l'agriculteur jusqu'à un élévateur et jusqu'à un train ou un navire, plutôt que d'avoir recours à de nouvelles installations sur les rives.

M. Laporte: Ce serait en quelque sorte une option secondaire et moins satisfaisante que de construire. . .

M. Whitelaw: La priorité, c'est de maintenir les élévateurs qui sont en place. Nous en avons perdu trop et nous voudrions préserver les autres.

Si ces élévateurs, faute de volume, ne peuvent être tenus en exploitation, la deuxième option sur la liste des priorités, c'est d'en conserver au moins deux ou trois avec, pour appoint, des installations d'entreposage à la ferme.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Bienvenue, messieurs. Nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui.

Vous avez dit, je pense, que le tarif de l'Est est particulièrement important pour les céréaliculteurs puisqu'il permet de maintenir la viabilité de certains élévateurs de la baie Georgienne. Mais je ne crois pas être en mesure de vous dire quel pourcentage de vos grains est transporté au tarif de l'Est vers le marché.

M. Whitelaw: Nous avons cessé de faire les calculs après son annulation dans le budget. Le volume était de l'ordre de 150,000 à 200,000 tonnes. À titre d'information, notre secteur représente environ 1,5 million de dollars sur les dépenses de 40 millions à 60 millions de dollars dont bénéficient les utilisateurs du tarif de l'Est.

M. Belsher: À quel pourcentage de vos céréales exportées cela correspond-il?

M. Whitelaw: Pendant les années où nous avons bénéficié de ce tarif, c'était de 25 à 30 p. 100 environ. Nous exportions alors quelque 600,000 tonnes, dont de 150,000 à 200,000 environ au tarif de l'Est.

M. Belsher: Si l'on passe maintenant aux maïsculteurs, le Comité des transports des provinces de l'Atlantique, dans les recommandations qu'il a présentées il y a quelques semaines au comité permanent et par la suite à notre comité, a demandé que le tarif, considéré comme des droits compensatoires, soit supprimé pour le maïs. Il a saisi le tribunal des importations de la question en décembre dernier, je pense.

M. Heimbecker: Il a été débouté.

M. Belsher: Lorsque vous avez demandé au tribunal un jugement en droits compensatoires, l'industrie agricole de l'Atlantique a-t-elle présenté une requête au tribunal afin d'obtenir une exemption, ou cette requête n'a-t-elle été présentée que récemment?

M. Heimbecker: L'industrie agricole a comparu à la première audience sur les droits compensatoires. Puis, un an et demi plus tard, lorsque la Colombie-Britanique a obtenu une exemption, et non une annulation, elle a pensé qu'elle pouvait obtenir le même privilège pour les Maritimes, parce qu'elle était située à l'autre extrémité du Canada. C'est à ce moment-là qu'elle a présenté sa requête, en faisant valoir ces arguments, mais celle-ci a été carrément refusée.

[*Text*]

Mr. Belsher: I am sure the witnesses can appreciate why I would ask that kind of question. The poultry and dairy industries are very much a part of my riding in B.C.

Mr. Heimbecker: They were trying to do what B.C. succeeded in. They were so far from Ontario they gave them an exemption. Then a year later the Maritimes figured they were a long way from Ontario too. They applied, not for repeal of it but for a Maritime exemption.

Mr. Belsher: So the At and East is not something that the corn growers use; it is just that the elevator capacity in place because of the At and East is of benefit to the grower. Is that what I understood you to say?

Mr. Heimbecker: That is basically true. They cannot use the At and East. They have to take it one port to the other: it doubles the handling. It would all be cracked corn when it got to the export position, and the customer would not accept it that way.

Mr. Monteith (Elgin): You mentioned the effect of the At and East program on certain parts of Ontario where wheat is produced. When you use the At and East program, what does it cost to have the wheat backhauled to take advantage of the program?

Mr. Whitelaw: It was $7.87. That was the out elevation at Sarnia or Goderich, the lake freight to the Georgian Bay, and the inward elevation.

Mr. Monteith: So your cost would go down if you were able to market it without having to use the At and East program.

Mr. Whitelaw: If we were able to market without the At and East, yes. That was clearly shown in the study.

Mr. Monteith: Has it affected your opportunity to market? You have had only one year of it, I guess.

Mr. Whitelaw: That is right. At this point, no. It has not affected us. The board made arrangements and did sales last year to Iran at harvest, so there was no cause and effect. But if for some reason a major buyer does not come in to buy half a million tonnes plus, then the system will shut down.

Mr. Monteith: So it puts more pressure on you to market the grain earlier.

Mr. Whitelaw: That is correct.

Mr. Monteith: You mentioned farm storage and the lack of availability of it if certain elevators shut down. Would it be logical to assume that part of the reason for that is not only the At and East program but also the fact that considerable farm storage has been built in southwestern Ontario over the last 10 years? This has grown tremendously, and there is a considerable amount of on-farm storage.

[*Translation*]

M. Belsher: Les témoins comprendront, j'en suis sûr, pourquoi je pose cette question. L'industrie avicole et laitière est bien présente dans ma circonscription de Colombie-Britanique.

M. Heimbecker: L'industrie essayait d'obtenir ce que la Colombie-Britanique avait obtenu. Celle-ci à bénéficié d'une exemption en raison de son éloignement par rapport à l'Ontario. Une année plus tard, les Maritimes en sont arrivées à la conclusion qu'elles étaient elles aussi très éloignées de l'Ontario. L'industrie a donc présenté une requête, non pas afin de faire annuler le tarif, mais dans le but d'obtenir une exemption pour les Maritimes.

M. Belsher: Les maïsculteurs n'ont donc pas recours au tarif de l'Est, qui n'est avantageux pour eux que du point de vue de la capacité des élévateurs. Est-ce ainsi que je dois comprendre ce que vous dites?

M. Heimbecker: Dans l'ensemble, oui. Ils ne peuvent utiliser le tarif de l'Est. Cela les obligerait à le transporter d'un port à l'autre, ce qui doublerait les activités de manutention, et le maïs arriverait tout éclaté sur le marché d'exportation et la clientèle n'en voudrait plus.

M. Monteith (Elgin): Vous avez mentionné l'incidence du tarif de l'Est dans certaines régions productrices de blé de l'Ontario. Quels sont les coûts supplémentaires de transport du blé que doit assumer celui qui veut se prévaloir du tarif de l'Est?

M. Whitelaw: Ces coûts étaient de 7,87$, et représentaient la sortie du blé des élévateurs de Sarnia ou de Goderich, le transport sur les Grands lacs jusqu'à la baie Georgienne et le nouvel entreposage dans les élévateurs.

M. Monteith: Vos coûts seraient donc moindre si vous pouviez commercialiser le blé sans devoir utiliser le tarif de l'Est.

M. Whitelaw: Exactement. C'est ce que l'étude démontre clairement.

M. Monteith: Vos perspectives de commercialisation ont-elles été modifiées? Le nouveau régime n'est en vigueur que depuis un an, à peu près.

M. Whitelaw: C'est exact. Pour l'instant, non. Nous n'avons pas été touchés. La commission a fait ce qu'il fallait et a réalisé des ventes l'an dernier à l'Iran, au moment de la récolte, de sorte qu'on ne peut parler de rapport de cause à effet. Mais si, pour une raison ou pour une autre, on ne trouve pas d'acquéreur pour acheter un demi-million de tonne et davantage, le système ne pourra plus alors fonctionner.

M. Monteith: D'où l'importance de commercialiser le grain plus tôt.

M. Whitelaw: C'est exact.

M. Monteith: Vous avez dit que les installations d'entreposage à la ferme seraient insuffisantes si certains élévateurs étaient fermés. Pourrait-on dire que ce n'est pas uniquement le programme du tarif de l'Est qui en est la cause, mais également le fait que la capacité d'entreposage à la ferme a beaucoup augmenté dans le sud-ouest de l'Ontario au cours des dix dernières années? Cette capacité a augmenté considérablement.

[*Texte*]

Mr. Whitelaw: In the elevators of Goderich, Sarnia, Windsor, corn is what would be referred to as stored. I do not think I would be corrected by the Corn Council if I tell you there has not been a major corn export program for two or three years.

• 1625

Mr. Monteith: But I thought I understood you to say that if these elevators were not there, it would cause a back-up for you at wheat harvest because of storage. Is it not a fact that there is a lot of storage on the farm, and that it is spaced out more than if that storage was not there?

Mr. Whitelaw: The storage there now is for corn and soybeans. We are trying to encourage more storage for wheat.

Mr. Monteith: I think a lot of it is being used for wheat, and was last year, because of an incentive program you instituted last year.

Mr. Whitelaw: Our storage last year actually declined from the previous year for on-farm storage.

Mr. Monteith: In total?

Mr. Whitelaw: Yes.

Mr. Monteith: I guess I was going by my particular area; it seemed to me that there was considerably more on-farm storage of wheat in our area.

Mr. Whitelaw: Province-wide, it dropped from 140,000 down to about 100,000.

Mr. Monteith: I guess Mr. Laporte raised the fact that the government is going to be conducting a study. The last comment you had in your presentation was that the board would request a study. Of course you mentioned the grain facilities in eastern Canada. I believe you now have a copy of that press release.

The other thing you mentioned—and I know it does not have anything to do with the At and East program—was the initial payment. I had a letter from you about that some days ago. Over the last four or five years that initial payment has not been set before sometime in June. It is my understanding that this will probably happen sometime in June. I know you were wondering about this.

Mr. Dmetriuc: Mr. Chairman, I would hope that it is announced sooner than that. It is very vital to the producers in Ontario. It is not production. The announcement has no effect on production. It is a winter crop. We filed all of our documents well ahead of previous years. We hope it is sooner than June.

Mr. Dave Alderman (First Vice-Chairman, Ontario Wheat Producers' Marketing Board): If it was going to be in June, why did the Minister of Agriculture tell us, in our meeting down here in March, he would let us know as soon

[*Traduction*]

M. Whitelaw: Dans les élévateurs de Goderich, de Sarnia et de Windsor, c'est du maïs qu'on y trouve entreposé. Je ne pense pas que le Conseil du maïs-grain me contredirait si je vous disais qu'il n'y pas eu de grands programmes d'exportation du maïs depuis deux ou trois ans.

M. Monteith: Mais je croyais que vous aviez dit que si ces élévateurs disparaissaient, il y aurait un problème d'entreposage au moment de la récolte du blé. N'est-il pas exact qu'il existe actuellement une grande capacité d'entreposage à la ferme, qui n'est pas utilisée au maximum à cause de la présence des élévateurs?

M. Whitelaw: Cette capacité d'entreposage sert actuellement surtout pour le maïs et le soya. Nous essayons d'obtenir de meilleures installations d'entreposage du blé.

M. Monteith: Une bonne partie est déjà utilisée pour le blé ou, du moins, l'était l'an dernier, grâce justement au programme de stimulants que vous avez institué l'an dernier.

M. Whitelaw: Le volume entreposé l'an dernier a en fait diminué par rapport à l'année précédente dans les installations d'entreposage à la ferme.

M. Monteith: Globalement?

M. Whitelaw: Oui.

M. Monteith: J'ai dû confondre avec les chiffres de ma propre région. Il semble que la capacité d'entreposage du blé à la ferme soit beaucoup plus importante dans notre région.

M. Whitelaw: Pour l'ensemble de la province, elle a chuté de 140,000 à environ 100,000 tonnes.

M. Monteith: C'est M. Laporte, je pense, qui a mentionné que le gouvernement allait effectuer une étude. À la fin de votre exposé, vous avez dit que l'office demanderait une étude. Vous avez mentionné, bien sûr, les installations céréalières de l'est du Canada. Vous disposez sans doute maintenant d'un exemplaire de ce communiqué de presse.

Vous avez mentionné également—et je sais que cette question n'a rien à voir avec le programme du tarif de l'Est—quelque chose au sujet du paiement initial. Vous m'avez envoyé une lettre à ce sujet il y a quelques jours. Dans les cinq ou six dernières années, le montant du paiement initial n'a pas été fixé avant le mois de juin. Je crois comprendre que ce sera encore probablement la même chose cette année. Je sais que vous vous interrogez à ce sujet.

M. Dmetriuc: Monsieur le président, j'espère que le montant sera annoncé avant cette date. Ce paiement est capital pour les producteurs de l'Ontario. Il n'est pas lié à la production. L'annonce n'a aucun effet sur la production. Il s'agit d'une culture d'hiver. Nous déposons tous nos documents longtemps d'avance. Nous espérons que l'annonce se fera avant le mois de juin.

M. Dave Alderman (premier vice-président, Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario): S'il faut attendre effectivement jusqu'en juin, pourquoi alors le ministre de l'Agriculture nous a-t-il dit, à l'occasion de notre

[*Text*]

as he let the west know? We were told a year ago that if we got our bookwork done ahead of time, early, we could have it out earlier. So we did: we started in February. But we still get the same excuse.

Mr. Monteith: You would have to ask the minister about that. But I am telling you that it should be within the next couple of weeks. You wanted to say something about storage.

Mr. Alderman: There is a little bit of on-farm storage going on because of our Wheat Board incentive. But because of the low price of corn and soybeans last year, wheat got moved out. It was put into storage. It got moved out in September. Corn and soybeans got put into that storage.

Mr. Monteith: What percentage of the crop in southwestern Ontario did you have to back-haul, or incur extra costs, to take advantage of the At and East program? For the majority of what you sold through the At and East, would you have to incur some extra costs to put it in position to take advantage of that, plus the extra handling?

Mr. Dmetriuc: In 1988 I think it was 25% of our export crop.

Mr. Monteith: Some of that would be grown not too far away. But the biggest percentage of that would incur extra costs to put it in that particular elevator to take advantage of the At and East.

Mr. Whitelaw: It all had to incur extra costs. To qualify for the At and East it has to be loaded on a vessel. Wheat grown in the northern region still had to go into Goderich and be put on a vessel to qualify.

Mrs. Clancy: I would like to welcome you, gentlemen, and ask you to bear with me. I am a very urban member in what is a very agricultural mode here. But I can assure you, as I am sure you know, of the extreme concern we have in my city of Halifax for the grain elevator and the At and East.

• 1630

I believe that you gentlemen said that 25% of your wheat uses the At and East and would go to either Halifax or Saint John. Now that you are no longer shipping through At and East, where is your market for that 25%?

Mr. Dmetriuc: At the present time that wheat is being funneled through pre-harvest sales and, assuming nothing goes wrong, we will be able to move that 200,000 tonnes into an export position through the St. Lawrence.

Mrs. Clancy: But you have not done so as yet?

Mr. Dmetriuc: We did so last year and were reasonably successful in not plugging the system. We have a program in place this year that is somewhat modified from last year's, but will basically achieve the same result; that is, to sell, load and ship at harvest time.

[*Translation*]

réunion de mars, qu'il nous ferait part du montant tout de suite après avoir communiqué celui de l'Ouest? On nous a dit, il y a un an, que si nos dossiers étaient établis d'avance, nous obtiendrions la réponse plus tôt. C'est ce que nous avons fait: nous avons commencé en février. Mais on nous sert les mêmes excuses.

M. Monteith: Il faudra que vous vous adressiez au ministre. Je vous dit, pour ma part, que l'annonce devrait se faire d'ici quelques semaines. Vous aviez quelque chose à dire concernant l'entreposage.

M. Alderman: Il se fait un peu d'entreposage à la ferme à cause des stimulants offerts par la Commission du blé. Mais en raison de la faiblesse des cours du maïs et du soya l'an dernier, le blé a été transporté, entreposé et expédié en septembre. C'est le maïs et le soya qui ont pris sa place dans les entrepôts.

M. Monteith: Quel pourcentage des cultures du sud-ouest de l'Ontario avez-vous dû retransporter, à des frais supplémentaires, afin de bénéficier du programme du tarif de l'Est? Pour la plus grande partie des céréales que vous avez vendues dans le cadre du programme du tarif de l'Est, avez-vous dû assumer des coûts supplémentaires, des frais supplémentaires de manutention?

M. Dmetriuc: En 1988, si j'ai bonne mémoire, 25 p. 100 de nos cultures d'exportation ont été touchées.

M. Monteith: Une partie de ces cultures se trouve, j'imagine, dans des régions peu éloignées. Mais pour la plus grande partie, vous devez assumer des frais supplémentaires pour l'entreposage dans les élévateurs et pour avoir droit au tarif de l'Est.

M. Whitelaw: Les frais supplémentaires s'appliquent à la totalité. Pour être admissible au tarif de l'Est, la production doit être chargée sur un navire. Le blé cultivé dans la région du Nord doit quand même être acheminé à Goderich et être chargé sur un navire pour être admissible.

Mme Clancy: Je vous souhaite la bienvenue à mon tour et je vous demanderai, messieurs, d'être patients avec moi. Je suis avant tout une citadine qui se trouve mêlée à une conversation très agricole. Je peux vous assurer, toutefois, mais vous le savez déjà sans doute, que l'élévateur à grain et le tarif de l'Est sont une question qui préoccupe au plus haut point la ville d'où je viens, soit Halifax.

Vous avez dit, messieurs, sauf erreur, que 25 p. 100 de votre blé était transporté au tarif de l'Est à Halifax ou à Saint-Jean. Maintenant que vous n'avez plus recours à ce tarif, quel est votre marché pour ces 25 p. 100?

M. Dmetriuc: À l'heure actuelle, ce blé est englobé dans les ventes antérieures à la récolte et, sauf anicroche, nous serons en mesure de transporter ces 200,000 tonnes vers les marchés d'exportation par le Saint-Laurent.

Mme Clancy: Mais vous ne l'avez pas fait encore?

M. Dmetriuc: Nous l'avons fait l'an dernier et nous avons réussi pour l'essentiel à ne pas bloquer le système. Le programme de cette année est légèrement différent de celui de l'an dernier, mais devrait permettre d'atteindre sensiblement les mêmes résultats, soit de vendre, de charger et d'expédier le blé au moment de la récolte.

[*Texte*]

Mrs. Clancy: When Mr. Monteith was talking about the extra cost of backhauling in order to use the At and East, what is that extra cost compared to? What were your other options at that point, when you were using the At and East?

Mr. Whitelaw: There were no other options. You have to put this issue in context. If you have a product to sell because you are leaving town and, being an urbanite, that product might be your house or your car, do you want everyone to know that is the only option you have?

Mrs. Clancy: Exactly.

Mr. Whitelaw: The At and East was an option through which we could physically take our wheat off the market at harvest time, along with the bay ports, if the board did not like the prices, then export it six, eight or ten months later. But our buyers now know that we have no choice.

We have a 1.3 million tonne crop and the system in Ontario is geared to store 300,000 tonnes. We must export 1 million tonnes, and the multinationals are all too pleased to tell us how low prices are because they completely understand that we will have to sell 600,000 to 800,000 tonnes in the months of August and September in order that the farmers in Ontario can forward their corn and soybeans. Even in good years, I am the first to receive a call if the Windsor elevator has wheat in it on the first day of October when soybeans start coming on.

So it is as if we are advertising that we have no options. We must sell this wheat in July, August and September.

Mrs. Clancy: So cancellation of the At and East has added a stricture that badly affects your whole price structure.

Mr. Whitelaw: That is correct. That fact has been in our brief since 1976 and 1977.

Mrs. Clancy: I apologize for coming in late. The many hats I wear got mixed up at about 3.30 p.m..

I wanted to ask the gentlemen from the Ontario Grain Corn Council about the corn that comes in to Halifax by boat so that it is less damaged in handling. When the corn comes to Halifax, is most of it used for stock producers in the Maritimes?

Mr. Heimbecker: All of it.

Mrs. Clancy: So none of that corn goes for export.

Mr. Heimbecker: That is correct.

Mrs. Clancy: Given the question about the maritime producers looking for an exemption, when the corn was going into Halifax would you have any idea—and I gather your big issue is the use of the elevator and that was of need to you—what percentage of corn that is used in the Maritimes came from Ontario or from Canadian producers and how much came from outside, from the United States?

Mr. Heimbecker: It is so close to 100% that it might be 99.5%.

[*Traduction*]

Mme Clancy: Lorsque M. Monteith a parlé de coût supplémentaire de transport afin de bénéficier du tarif de l'Est, quel est le point de repère permettant d'évaluer ces coûts supplémentaires? Quelles étaient vos autres options au moment où vous aviez recours au tarif de l'Est?

M. Whitelaw: Il n'y avait pas d'autre possibilité. Il faut voir le contexte. Si, à titre de citadine, vous aviez un produit à vendre parce que vous devez déménager, que ce soit votre maison ou votre voiture, vous chercheriez à éviter que l'on sache que c'est la seule option qui s'offre à vous, n'est-ce pas?

Mme Clancy: Naturellement.

M. Whitelaw: Le tarif de l'Est était une option nous permettant de retirer notre blé du marché au moment de la récolte, en même temps que celui des ports de la baie, de manière à l'exporter six, huit ou dix mois plus tard si la Commission jugeait les cours trop bas. Mais nos acheteurs savent maintenant que nous n'avons pas d'autre choix.

Notre production est de 1,3 million de tonnes, alors que le système en Ontario a une capacité d'entreposage de 300,000 tonnes. Il nous faut exporter un million de tonnes, de sorte que les multinationales ont beau jeu pour nous dire que les coûts sont très bas. Elles ne savent que trop, en effet, que nous devrons vendre de 600 à 800,000 tonnes en août et en septembre afin que les agriculteurs de l'Ontario soient en mesure d'envoyer leur maïs et leur soja. Même pendant les bonnes années, je suis la première personne qu'on appelle si l'élévateur de Windsor contient encore du blé le 1er octobre, au moment où le soja commence à arriver.

C'est donc comme si on disait à tout le monde que nous n'avons pas d'autre choix. Nous devons vendre le blé en juillet, en août et en septembre.

Mme Clancy: La suppression du tarif de l'Est a donc ajouté des restrictions qui ont des effets nuisibles sur l'ensemble de votre structure de prix.

M. Whitelaw: C'est exact. Comme le mentionne notre mémoire, c'est le cas depuis 1976 et 1977.

Mme Clancy: Je m'excuse d'être arrivée en retard. Il y a eu confusion entre mes divers rôles vers 15h30.

Je voulais poser à ces messieurs du Conseil ontarien du maïs-grain une question concernant le maïs envoyé par navire à Halifax, afin d'éviter qu'il soit endommagé par la manutention. Une fois à Halifax, ce maïs est utilisé en grande partie par les éleveurs des Maritimes, n'est-ce pas?

M. Heimbecker: Dans sa totalité.

Mme Clancy: Il n'est donc nullement destiné à l'exportation.

M. Heimbecker: C'est juste.

Mme Clancy: Revenons à la question des producteurs des Maritimes qui voudraient obtenir une exemption. Pour le maïs envoyé à Halifax, avez-vous une idée—même si la question importante pour vous est l'utilisation de l'élévateur—du pourcentage qui provient de l'Ontario ou de producteurs canadiens par rapport aux expéditions de l'étranger, des États-Unis?

M. Heimbecker: Près de 100 p. 100, soit peut-être 99,5 p. 100.

[*Text*]

Mrs. Clancy: So 99.5% is from Canadian producers.

Mr. Heimbecker: From Ontario.

Mrs. Clancy: That was the question I was most concerned with.

I gather that with the cancellation of the At and East and the slow degeneration of use of the Halifax elevator the point will come when you will not be able to use it either. The corn does not make up enough of the business for the Halifax elevator to keep the elevator open, so will maritime producers de facto have to look elsewhere for their corn?

Mr. Heimbecker: That would happen. They would have to go to a higher-cost method of transportation. They might still end up with Ontario as the next option, at $8 or $10 more, if they had to transport the grain by rail.

Mrs. Clancy: At the very least it will cost them more and, at worst, they will be buying from non-Canadian producers.

Mr. Heimbecker: Yes, that would be the next step, until the demise of countervail—the sunset clause—which is a year and a half away. Then it might not cost more; it might be the same.

• 1635

Mrs. Clancy: Still not coming from Ontario.

Mr. Heimbecker: No.

The Chairman: Excuse me. I would draw the attention of members to any possible amendments. If any members of the committee wish to make an amendment, I would urge that they provide a draft to Mr. Côté from the Law Clerk's office. His number is obtainable from our clerk.

Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain): I am pleased that the Ontario Wheat Board is appearing here today, and some producers. What do the Ontario producers receive for a bushel of wheat? If they sell one today, how much do your farmers get for a bushel of wheat at the elevator?

Mr. Whitelaw: They receive an initial payment of $130 a tonne. We are anticipating a total payment on the 1989 crop of $145, or roughly $4 a bushel net farm gate.

Mr. Gustafson: What percentage of the production in Ontario is consumed in the province of Ontario?

Mr. Dmetriuc: Traditionally our markets have been in the range of 250,000 to 275,000 tonnes spread over a 12-month period.

Mr. Gustafson: What percentage is this?

Mr. Dmetriuc: It would be 15% to 20%.

Mr. Gustafson: The rest is for export.

Mr. Dmetriuc: Yes.

[*Translation*]

Mme Clancy: Ainsi, 99,5 p. 100 du maïs est envoyé par les producteurs canadiens.

M. Heimbecker: De l'Ontario.

Mme Clancy: Voilà la question qui me préoccupait le plus.

J'en conclus qu'avec la suppression du tarif de l'Est et du déclin subséquent dans l'utilisation de l'élévateur de Halifax, le jour viendra où vous-même ne serez plus en mesure de l'utiliser. Le maïs ne représente pas un volume suffisant pour justifier le maintien en exploitation de l'élévateur d'Halifax. Peut-on en déduire que les producteurs des Maritimes devront s'adresser ailleurs pour trouver du maïs?

M. Heimbecker: C'est possible, mais ils devront avoir recours à une méthode de transport plus coûteuse. Toutefois, ils continueront peut-être à faire venir le maïs de l'Ontario, à 8 ou 10$ de plus, si le transport se fait par navire.

Mme Clancy: En résumé, dans la meilleure des hypothèses, les coûts seront plus élevés et, dans la pire des hypothèses, ils s'adresseront à des producteurs non canadiens.

M. Heimbecker: Oui, cette étape est prévisible, en attendant la fin des droits compensatoires—soit la mesure de temporarisation—prévue pour dans un an et demi. Par la suite, les coûts pourraient être sensiblement les mêmes.

Mme Clancy: Mais le maïs ne viendrait toujours pas de l'Ontario.

M. Heimbecker: Non.

Le président: Excusez-moi. J'aimerais attirer l'attention des députés sur la question des amendements possibles. Si des membres du comité souhaitent présenter un amendement, je les prie d'en remettre l'ébauche à M. Côté, au bureau du légiste de la Chambre. Vous pouvez demander son numéro de téléphone à notre greffière.

M. Gustafson (Souris—Moose Mountain): J'accueille avec plaisir les représentants de l'Office de commercialisation du blé de l'Ontario et les quelques producteurs. Quel est le prix qu'obtiennent les producteurs de l'Ontario pour un boisseau de blé? Aujourd'hui, par exemple, combien les agriculteurs obtiennent-ils pour un boisseau de blé à l'élévateur?

M. Whitelaw: Ils obtiennent un paiement initial de 130$ la tonne. Nous nous attentons à un paiement total de 145$ la tonne pour 1989, soit environ 4$ net le boisseau à la sortie de la ferme.

M. Gustafson: Quel pourcentage de la production ontarienne est consommé en Ontario?

M. Dmetriuc: Traditionnellement, nos marchés représentent plus de 250 à 275,000 tonnes sur une période de 12 mois.

M. Gustafson: Et cela fait quel pourcentage?

M. Dmetriuc: De 15 a 20 p. 100, environ.

M. Gustafson: Le reste est destiné à l'exportation?

M. Dmetriuc: Oui.

[*Texte*]

Mr. Gustafson: What percentage of the Ontario wheat is used for feed?

Mr. Dmetriuc: Very little. I should qualify this. Under normal circumstances, where we do not have bad crops, very little of it would go. We do have markets that we do supply on a regular basis. Ontario wheat is not not generally grown and the varieties are not generally grown to supply the feed market. I guess it may be 1% or 2%.

Mr. Gustafson: The question of on-farm storage was raised. What percentage at harvest time is stored on the farm and what percentage would be delivered directly to the market?

Mr. Dmetriuc: Our harvest is very short. It is a matter of about 30 days. We would be looking at about 10% on-farm storage, the 90% delivered over a period of 30 to 35 days.

Mr. Gustafson: In the west those numbers are reversed. I would say 90% is stored on the farm and 10% might be delivered, if conditions are very positive in terms of being able to take grain and depending on how the movement of grain goes.

Mr. Dmetriuc: We have an open shipment policy. We do not have quotas in Ontario. It has been discussed, and it may be something that our system may require, but at the present time we give the producers the option either to hold it on the farm voluntarily or to ship to the board.

Mr. Gustafson: Is wheat production in Ontario on the rise?

Mr. Dmetriuc: It has been fairly steady with the exception of this coming year. Because of a number of environmental circumstances within certain areas of the province, crops were not put in during the previous year and then they put in fall wheat, which accounts for the increase.

Mr. Gustafson: Is most of the wheat winter wheat?

Mr. Dmetriuc: Most of it is winter wheat.

Mr. Gustafson: It is sowed in the fall.

Mr. Dmetriuc: Yes.

Mr. Gustafson: In terms of the grain that is marketed internationally, what percentage of the price of the grain is the cost of freight?

Mr. Whitelaw: The question depends on the value of the wheat. On today's value, we are looking at about 18% to 20% of the cost of marketing. Our board pays the total cost from the farm gate. For the western producers, it is Thunder Bay and then reduced back, but ours is from the farm gate. It costs $20 a tonne for what we call the first break, and that is from the farm gate to Sarnia, Goderich, etc. In most cases it would average out to another $10 to $12 to have it f.o.b. in the St. Lawrence.

• 1640

Mr. Gustafson: In the case of corn, obviously the freight would be about the same. What about the price of corn? What does the farmer receive for corn?

[*Traduction*]

M. Gustafson: Quel pourcentage de blé ontarien est utilisé comme provende?

M. Dmetriuc: Très peu. Mais je dois nuancer cette affirmation. En condition normale, c'est-à-dire s'il n'y a pas de mauvaise récolte, très peu de blé sert de provende. Nous avons des marchés que nous alimentons de façon régulière. Le blé ontarien, à cause des variétés produites, n'est pas cultivé en général à l'intention du marché des provendes, sauf peut-être pour 1 ou 2 p. 100.

M. Gustafson: À propose de l'entreposage à la ferme dont il a été question, quel pourcentage au moment des moissons est entreposé à la ferme et quel pourcentage est livré directement sur le marché?

M. Dmetriuc: Les moissons sont très courtes. Elles se font à environ 30 jours. Environ 10 p. 100 est entreposé à la ferme et 90 p. 100 est expédié sur une période de 30 à 35 jours.

M. Gustafson: Dans l'Ouest, c'est le contraire. Je dirais que 90 p. 100 est entreposé à la ferme tandis que 10 p. 100 est expédié, si les conditions sont bonnes, c'est-à-dire si le marché est fort et s'il n'y a pas de problème de transport.

M. Dmetriuc: Notre politique relative aux exportations n'est pas restrictive. Il n'y a pas de contingent en Ontario. Il a été question de l'opportunité contingenter, et il est possible que cette mesure s'impose un jour; mais pour l'instant, nous donnons aux producteurs le choix entre l'entreposage à la ferme et l'expédition à l'Office.

M. Gustafson: La production de blé est-elle à la hausse en Ontario?

M. Dmetriuc: Elle est demeurée assez stable dans l'ensemble, mais l'année à venir fera exception. Pour des raisons de protection d'environnement dans certaines régions de la province, certains secteurs n'ont pas été mis en culture l'année précédente et les variétés d'hiver ont été remplacées par des variétés d'automne, ce qui explique l'augmentation.

M. Gustafson: La plus grande partie du blé est donc du blé d'hiver?

M. Dmetriuc: C'est juste.

M. Gustafson: Ce blé est semé à l'automne.

M. Dmetriuc: Oui.

M. Gustafson: Pour le grain commercialisé sur les marchés internationaux, quel pourcentage du coût total est constitué par les frais de transport?

M. Whitelaw: Cela dépend de la valeur du blé. Aux cours actuels, les coûts de commercialisation représentent de 18 à 20 p. 100 environ. Notre Office assume tous les frais à partir de la sortie de la ferme. Pour les producteurs de l'Ouest, la prise en charge se fait à partir de Thunder Bay, tandis que, pour nous, le point de référence est la sortie de la ferme. La première étape coûte 20$ la tonne, c'est-à-dire de la sortie de la ferme jusqu'à Sarnia, Goderich, etc. Il faut compter encore, la plupart du temps, de 10 à 12$, en moyenne, pour l'expédier f.a.b. sur le Saint-Laurent.

M. Gustafson: J'imagine que dans le cas du maïs, les coûts de transport peuvent être sensiblement les mêmes. Mais quel est le prix du maïs? Que reçoit l'agriculteur pour son maïs?

[*Text*]

Mr. Heimbecker: Right today they would be very close at the farm.

Mr. Gustafson: Close to the price of wheat?

Mr. Heimbecker: We were previously farm storage. A lot of the farm storage have dryers, so he gets the full price at his farm, which is about $140 today.

Mr. Gustafson: I was interested in your comments on farm storage. What direction are you suggesting? What kind of farm storage? Is there something specific about that? Are you talking about subsidized storage?

Mr. Dmetriuc: No. The board over the years has developed a program called on-farm storage. It is basically an equivalent payment to producers for a management and added-value function.

Mr. Gustafson: Are you saying by that it is for the inconvenience of storing it and then handling it again, as opposed to delivering directly to market?

Mr. Dmetriuc: As Jim has indicated, all studies indicate that the cheapest place to store it, the cheapest way to handle wheat in Ontario is to handle it the least number of times. That is not necessarily good for the elevator system, but the producers have the opportunity to manage some of their own crop—they can only handle their own wheat. They do not only use that storage for wheat; they have options, as was indicated. They can hold wheat for a period of time. If the option is more economically advantageous to ship the wheat and receive their initial payment, and if they want to store soybeans or corn they use the same facilities. Many of them also have dryers, aerators, and do what agents would be required to do under licence by the board.

Mr. Gustafson: Regarding the increase in wheat production, what kind of land is this increase being sowed on? What was it growing before?

Mr. Dmetriuc: It varies. The most significant impact in my area, which is southeastern Ontario, the Niagara Peninsula, was because of not being able to put in corn; in southwestern Ontario, probably corn and soybeans. It is just one of those reconciliations that producers had to make to be able to maintain their farming operations because they had idle land.

Mr. Whitehead: We are on the At and East, and production, and the future, and I would just like to take a moment to tie in the importance of initial payments. Unlike western Canada, most of the crops are planted in the spring. In Ontario the wheat is planted in September. The initial payment that will be set out in June is what the farmer is going to receive this August when he harvests. At the same time he is going to decide what he is going to do with his acreage. So if his initial payment is low, the production of wheat will be low next fall.

[*Translation*]

M. Heimbecker: À l'heure actuelle, les prix à la sortie de la ferme doivent être sensiblement les mêmes.

M. Gustafson: Les mêmes que pour le blé?

M. Heimbecker: Ce maïs était jusque-là entreposé à la ferme. La plupart des entreprises agricoles disposent d'appareils de séchage, de sorte que l'agriculteur obtient le plein prix pour son produit, soit environ 140$.

M. Gustafson: Ce que vous avez dit au sujet de l'entreposage interne est intéressant. Quelle orientation préconisez-vous? Quel genre d'entreposage envisagez-vous? Avez-vous un projet précis en tête? Êtes-vous en faveur d'un entreposage subventionné?

M. Dmetriuc: Non. L'office a mis en place un programme il y a quelques années, pour l'entreposage à la ferme, qui consiste à payer aux producteurs l'équivalent des frais de gestion et d'une prime à la valeur ajoutée.

M. Gustafson: Ce paiement servirait donc à compenser les inconvénients de l'entreposage et d'une deuxième manutention, par opposition à l'envoi direct sur le marché?

M. Dmetriuc: Comme le disait Jim tout à l'heure, toutes les études montrent que la façon la plus économique d'entreposer la production, en Ontario, c'est de la manutentionner la moins souvent possible. Certes, cette méthode n'est pas forcément la plus intéressante du point de vue des élévateurs, mais au moins les producteurs ont ainsi la possibilité de gérer une partie de leur propre récolte mais ne peuvent manutentionner que leur propre blé. Ils n'utilisent pas les installations d'entreposage pour le blé. Mais des choix s'offrent à eux, comme nous l'avons dit. Ils peuvent conserver le blé pendant un certain temps. S'il est plus avantageux sur le plan économique d'expédier le blé et de toucher leur paiement initial, ils peuvent faire ce choix. Ils peuvent également utiliser les mêmes installations pour entreposer le soja ou le maïs. Bon nombre d'entre eux ont des appareils de séchage, des aérateurs, et effectuent une opération que des agents ne pourraient faire qu'au moyen d'un permis de l'Office.

M. Gustafson: En ce qui a trait à l'augmentation de la production de blé, quelles sont les terres utilisées? Qu'est-ce qui poussait sur ces terres auparavant?

M. Dmetriuc: Cela dépend de la région. Dans le sud-est de l'Ontario, d'où je viens, soit la péninsule de Niagara, le blé a remplacé le maïs qui ne poussait pas. Dans le sud-ouest de l'Ontario, c'est probablement le maïs et le soja qui ont cédé la place. Les producteurs doivent prendre ce genre de décision concernant les terres qui ne sont plus productives s'ils veulent continuer à exploiter leur ferme de façon rentable.

M. Whitehead: Bon. Nous avons parlé du tarif de l'Est, de la production et de l'avenir. J'aimerais rattacher ces questions à celles des paiements initiaux, qui revêt une grande importance. Contrairement à ce qui se passe dans l'ouest du Canada, les semences se font de plus en plus au printemps. En Ontario, le blé est planté en septembre. Le paiement initial dont le montant sera fixé en juin correspond à ce que l'agriculteur recevra à l'automne, au moment des moissons. C'est aussi à ce moment-là qu'il doit décider de l'utilisation de ces terres. Si le paiement initial est peu élevé, la production de blé sera peu élevée l'automne suivant.

[*Texte*]

If he is looking at cash corn at $140, or soybeans—let us go back to bushels—and soybeans are $6 or $7, those acreages of wheat are not going to be put in because there will be that mentality that "with a low initial payment for wheat I am not going to bother with it; I will go with the corn and soybeans". That is why the crux of knowing the initial payment now and being able to discuss that issue prior to his decision to buy seed.

Mr. Gustafson: Who, in your opinion, sets the initial price?

Mr. Dmetriuc: The minister does, of course. We supply that information to them and we supply our own estimates. They do theirs. They do the projections, and we try to come up with a compromise.

• 1645

Mr. Gustafson: But does not the Ontario Wheat Board have some input into what you suggest the initial price should be?

Mr. Dmetriuc: Certainly we do. We did that in February.

The Chairman: Perhaps just as a matter of passing interest, Mr. Gustafson, I believe the agriculture committee is going to be looking at the discovery mechanism at some point in the next while. Is that not so?

Mr. Ferguson: Later on this month, I think, Mr. Chairman.

Mr. Stevenson (Durham): I just want to clarify a few things here. What percentage of the wheat traditionally had gone out on the At and East program?

Mr. Dmetriuc: About 25% of our export requirement.

Mr. Stevenson: I guess I have a little difficulty understanding. You can move wheat very quickly in the fall, as happened last fall, for example. They were moving wheat out so fast, you did not have time to fumigate it in some of the local elevators. The shipping cost by vessel is certainly less than rail, and I believe it is even less than the subsidized rate by rail, is it not? What is the problem with moving wheat into St. Lawrence position for export in January or February? It is something I am obviously not very clear on. Is it a cost problem, a space problem?

Mr. Dmetriuc: What has happened with the demise of the At and East is the closing of elevators, which has reduced our options. The Ontario Wheat Board has wheat at the present time in Sorel, and I think you all know what the situation is there. There is a strike, and we cannot move that wheat. So if we use only the most obvious cost effective positions or situations and get caught, then the whole industry is in trouble.

The At and East has not just had an effect on us; it is the Canadian Wheat Board and value-added products within the industry. So we are not the only beneficiary. We benefited because of the handling system for physical grain, but the

[*Traduction*]

Il peut alors décider de cultiver du maïs au prix de 140$, ou du soja à 6 ou 7$ le boisseau, se disant que le blé n'en vaut pas la peine, à en juger par la médiocrité du paiement initial. D'où l'importance de connaître le montant du paiement initial le plus tôt possible pour que nous puissions discuter de la question avant qu'ils ne prennent une décision concernant les graines à acheter.

M. Gustafson: Qui est responsable, à votre avis, de la fixation du prix initial?

M. Dmetriuc: C'est le ministre, bien sûr. Nous lui fournissons de l'information ainsi que nos propres évaluations. Le ministère fait ses propres études. Il fait des projections, et nous essayons de négocier un compromis.

M. Gustafson: Mais l'Office du blé de l'Ontario n'a-t-il pas son mot à dire lorsque vous suggérez le prix initial?

M. Dmetriuc: Sans aucun doute. Il est intervenu en février.

Le président: En passant, monsieur Gustafson, pour satisfaire ma curiosité, le comité de l'agriculture ne doit-il pas examiner la procédure de communication prochainement?

M. Ferguson: Plus tard ce mois-ci, je pense, monsieur le président.

M. Stevenson (Durham): J'aimerais avoir des éclaircissements sur quelques points. Quel pourcentage du blé était traditionnellement transporté dans le cadre du programme du tarif de l'Est?

M. Dmetriuc: Environ 25 p. 100 de nos exportations.

M. Stevenson: Alors, j'ai un peu de difficultés à comprendre. Vous pouvez transporter le blé très rapidement à l'automne, comme cela a été le cas l'automne dernier, par exemple. Celui-ci était expédié si rapidement qu'on n'avait même pas le temps de le fumer dans certains élévateurs locaux. Le coût d'expédition par navire est certainement inférieur à celui du transport ferroviaire, même aux taux subventionnés, n'est-ce pas? Quel est donc le problème que pose le transport du blé vers le Saint-Laurent, en janvier ou en février, aux fins de l'exportation? De toute évidence, ce point n'est pas clair pour moi. Est-ce une question de coût, d'espace?

M. Dmetriuc: Comme on le sait, la suppression du tarif de l'Est a entraîné la fermeture d'élévateurs, ce qui a eu pour effet de réduire nos options. L'Office du blé de l'Ontario a du blé actuellement à Sorel et vous connaissez tous, je pense, quelle est la situation là-bas. Il y a une grève, et nous ne pouvons pas acheminer ce blé. C'est pourquoi je soutiens que si nous avons recours uniquement aux options les plus efficaces et les moins coûteuses, mais qu'un pépin se présente, alors toute l'industrie se retrouve en difficulté.

Nous ne sommes pas les seuls à avoir subi les contrecoups de la suppression du tarif de l'Est. La Commission canadienne du blé et les produits à valeur ajoutée de l'industrie y ont perdu aussi. Nous n'étions pas les

[*Text*]

brunt of this is now being felt by the value-added sector, the flour millers, the people who are trying to compete in the international market. Of course, that effects us. Yes, under normal circumstances we can move all the wheat out of the system in 37 days. That is where our projections are at the present time.

Mr. Stevenson: Previously you had elevators. The flexibility you are saying you had before was like Midland, Port McNicoll, Collingwood. So you had three or four elevators for the flexibility of shipping At and East through the winter.

Mr. Dmetriuc: And storage.

Mr. Stevenson: Can you not acquire space at least at similar rates, if not cheaper, along the St. Lawrence so you are not hung up with grain only in one elevator? Why is the same sort of flexibility not available in two or three or four elevators downstream rather than upstream?

Mr. Heimbecker: I will speak to that because we are involved in the elevator business too. That is regulated. The Canadian Wheat Board has first crack at that. The Livestock Feed Board control the allocation for feed grains for Quebec, which is not as serious now with Quebec becoming more and more self-supporting, but five years ago it was very, very strong. Then Jim or his people have to negotiate to try to get some type of allocation of space in Montreal, Port-Cartier, Quebec City, Sorel, Baie-Comeau; and it is not easy when you want to leave it there.

• 1650

Mr. Whitelaw: You cannot leave it there. The only way I can get space in the St. Lawrence is to have a contract. That wheat must be sold prior to putting it in the St. Lawrence. I cannot put wheat in the St. Lawrence in July and August and have it there until December. Before they will give me a permit to put into Baie-Comeau or Port-Cartier I must have it sold to Cargill, Dreyfuss, or others.

Mr. Stevenson: Is that a space problem or is it just a system problem? How much of the problem is that there just is not space to allow you to leave it there, how much of it is the structure of the system and the red tape and tradition and whatever else may be involved?

Mr. Whitelaw: It is the structure of the system. Again, those elevators were designed to transfer grain from lakers into larger export vessels. They were not designed for storage. The storage was back from the farm to Thunder Bay to the Ontario transfer elevators. Since the conception of the system, even prior to the Seaway, it was to move grain down and just go into larger vessels. So no large-capacity storage is available in Quebec and the St. Lawrence.

Mr. Dmetriuc: There have even been suggestions that we look at U.S. transportation routes into export markets. We will be looking at those transportation routes. We hope we do not have to go outside of this country to be able to market

[*Translation*]

seuls bénéficiaires. Nous y trouvions notre compte à cause du système de manutention du grain qui était en place, mais c'est maintenant le secteur des produits à valeur ajoutée, soit les minoteries, les entreprises en proie à la concurrence sur les marchés internationaux, etc, qui en souffrent le plus. Naturellement, nous sommes touchés aussi. Mais vous avez raison, en règle générale, nous pouvons sortir tout le blé du réseau en 37 jours. Voilà quelles sont nos prévisions à l'heure actuelle.

M. Stevenson: Jusque là, vous pouviez compter sur des élévateurs comme ceux de Midland, de Port McNicoll, de Collingwood. Vous jouissiez alors d'une plus grande marge de manoeuvre, car vous pouviez expédier le blé aux tarifs de l'Est pendant tout l'hiver à trois ou quatre élévateurs.

M. Dmetriuc: Avec la possibilité de l'entreposer.

M. Stevenson: Ne pouvez-vous pas obtenir des tarifs du même ordre, sinon moins élevés le long du Saint-Laurent, de façon à ne pas entreposer la totalité du grain dans un seul élévateur? Pourquoi ne serait-il pas possible d'utiliser deux, trois ou quatre élévateurs en aval plutôt qu'en amont?

M. Heimbecker: Je vais répondre à cette question parce que nous oeuvrons aussi dans le domaine des élévateurs. Les modalités sont réglementées. La Commission canadienne du blé fixe les règles de base. L'Office canadien des provendes décide des répartitions pour le grain fourrager du Québec, ce qui n'est pas aussi grave maintenant que le Québec devient de plus en plus autonome, mais qui était un facteur extrêmement important il y a cinq ans. Jim ou son équipe doit alors procéder à des négociations afin d'obtenir de l'espace à Montréal, à Port-Cartier, à Québec, à Sorel, à Baie-Comeau. Or, il n'est pas facile d'entreposer du blé à ces endroits.

M. Whitelaw: C'est même impossible. La seule façon d'obtenir de l'espace sur le Saint-Laurent, c'est de conclure un contrat. Le blé doit être vendu avant d'être entreposé sur le Saint-Laurent. Je ne peux laisser du blé sur le Saint-Laurent de juillet et août jusqu'au mois de décembre. Avant d'obtenir un permis pour Baie-Comeau ou Port-Cartier, je dois avoir vendu le blé à Cargill, Dreyfuss ou à d'autres.

M. Stevenson: Le problème est-il le manque d'espace ou est-ce une question de compétence? Quelle est la part attribuable au manque d'espace et celle qui ressortit à la structure du système, à la paperasserie, à la tradition ou à quoi que ce soit d'autre?

M. Whitelaw: C'est la structure du système qui est en cause. Ces élévateurs ont été conçus au départ pour le transfert du grain des barges aux grands navires d'exportation. Ils n'étaient pas prévus pour l'entreposage. L'entreposage devait se faire, après le départ de la ferme, à Thunder Bay jusqu'aux élévateurs de transfert de l'Ontario. Depuis le début, par conséquent, et même avant l'ouverture de la voie maritime, les élévateurs devaient servir uniquement au transfert du grain dans les grands navires. C'est pourquoi la capacité d'entreposage n'est pas bien grande au Québec et sur le Saint-Laurent.

M. Dmetriuc: Il a même été proposé que nous envisagions de transporter le grain par les Etats-Unis vers les marchés d'exportation. Nous examinerons cette possibilité. Nous espérons ne pas devoir utiliser des voies de transport de

[*Texte*]

our own wheat. We would like that added value, whether it is through a transfer elevator system, a storage elevator system, or whatever, to stay in this country. That may not be possible in the future. It is much, much shorter to go through Albany than it is to go to Saint John or Halifax. We are in a very, very competitive price-squeeze situation at present. We are only one small part of this transportation system, and as I indicated before, the benefits were not only to us, but they have been removed from us and everybody else who had them.

Mr. Stevenson: But if Albany is more price-competitive. . .the At and East has not changed that. It is just that it is more price-competitive than moving the alternative—

Mr. Heimbecker: The full Canadian rate.

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Dmetriuc: I cannot give you specifics. We have not looked at that. But it has been suggested to us.

Mr. Whitelaw: In our 1985 brief we did look at it and it was cheaper through Albany. But we decided we were Canadian grain, so we would use Canadian elevators. That was the last time it was even discussed. But in the appendix of the brief you have you will see the map and the position on use of American elevators. A study was done but never utilized.

Mr. Stevenson: For the elevator business, the economics of creating an elevator on the St. Lawrence for something other than just a transfer elevator are not there today.

Mr. Heimbecker: Storage never makes money for an elevator. It is the through-put. The last one to build out there was Port-Cartier, and it is fantastic the number of turnovers they have per year. But they store hardly anything.

Mr. Ferguson: I want to make an observation. I was reading an article just a few days ago where the production of wheat in Ontario at the time of Confederation was higher than it is at present. So I would have to tell Mr. Gustafson that it is a declining level of production in Ontario and he does not have to worry about it in Saskatchewan.

• 1655

We heard earlier how removal of this legislation is impacting on the bay port elevators, the Georgian Bay, with elevators coming down and the added pressure that has been put on the system. I have become very aware of the consolidation within the elevator industry in Ontario these last two or three years. I believe one company now controls almost 30 inland elevators and some lake port elevators. Has this put added pressure on the activities of the board and the operation of the board?

Mr. Dmetriuc: To this point in time we have had good co-operation. Wheat is a recognized commodity in Ontario. We try to treat not only the producers but everybody else in the business fairly. To this point we have not had any undue

[*Traduction*]

l'étranger pour commercialiser notre blé. Nous tenons à ce que cette valeur ajoutée, que ce soit au moyen d'un réseau d'élévateurs de transfert ou d'un réseau d'élévateurs d'entreposage, profite au Canada. Mais cela ne sera peut-être pas possible dans l'avenir. L'itinéraire est beaucoup moins long par Albany qu'il ne l'est par Saint-Jean ou Halifax. Or, nous nous trouvons actuellement dans une situation extrêmement concurrentielle où les marges ne font que se resserrer. Nous ne sommes qu'un tout petit élément dans l'ensemble du réseau de transport et, comme je le disais tout à l'heure, nous n'étions pas les seuls à tirer profit du système en place. C'est donc tout le monde qui a eu à souffrir de son abolition.

M. Stevenson: Mais si la route d'Albany est plus économique, le tarif de l'Est n'y est pour rien. Le transport selon cet itinéraire est tout simplement plus économique qu'un transport selon. . .

M. Heimbecker: Selon le plein tarif canadien.

M. Stevenson: Oui.

M. Dmetriuc: Je ne peux vous donner de chiffres précis. Nous ne les avons pas étudiés. Mais c'est ce qu'on nous a dit.

M. Whitelaw: Dans notre mémoire de 1985, nous avons examiné la question, et l'itinéraire d'Albany était effectivement plus économique. Nous n'en avons pas moins décidé d'utiliser les élévateurs canadiens à cause de notre vocation. C'est la dernière fois que nous avons abordé cette question. Vous trouverez, cependant, à l'annexe du mémoire que vous avez entre les mains, la carte et l'emplacement des élévateurs américains. Une étude a été effectuée, mais elle n'a jamais servi.

M. Stevenson: Du point de vue de la rentabilité des élévateurs, il n'est pas réaliste de construire un élévateur sur le Saint-Laurent pour d'autres fins que celles du transfert.

M. Heimbecker: L'entreposage n'est jamais une activité rentable pour un élévateur. C'est le débit qui compte. C'est à Port-Cartier que le dernier a été construit, et les débits annuels y sont fantastiques. Mais il n'est jamais utilisé à des fins d'entreposage.

M. Ferguson: Je voudrais faire une observation. J'ai lu un article il y a quelques jours où l'on disait que la production de blé en Ontario à l'époque de la Confédération était supérieure à ce qu'elle est actuellement. Je dois donc préciser à M. Gustafson que la production ontarienne est en perte de vitesse, mais qu'il n'a pas à se soucier de ce problème pour la Saskatchewan.

Comme nous l'avons vu tout à l'heure, l'abrogation de cette loi a des conséquences sur les élévateurs des ports de la Baie Georgienne, entraînant fermeture et une augmentation des pressions auxquelles est soumis le réseau d'élévateurs. Depuis deux ou trois ans, les fusions sont évidentes dans le secteur ontarien des élévateurs. Je crois qu'une seule société dirige actuellement près de 30 élévateurs intérieurs et certains silos installés dans les ports des lacs. Est-ce que ce phénomène a augmenté les pressions auxquelles sont soumises les activités et les opérations de l'Office?

M. Dmetriuc: Jusqu'à présent, la collaboration a été excellente. Le blé est une denrée reconnue en Ontario. Nous avons essayé d'appliquer des principes équitables pour les producteurs et pour tous les intervenants de ce secteur.

[*Text*]

pressure put on us other than what was mentioned before, and that is to take wheat out of those elevators for the purpose of turning over soybeans or corn. That has happened periodically and probably will continue to.

The consolidation of physical resources and management could happen some time. If there was a disagreement, it could very well happen. Hopefully, it never will.

Mr. Ferguson: Mr. Heimbecker, you do not use the At and East with corn. You use the provisions of the Livestock Feed Board Act, do you not?

Mr. Heimbecker: Do you mean freight assistance?

Mr. Ferguson: Feed freight assistance, yes. What is the subsidy on that, say, out of your co-operation?

Mr. Heimbecker: It is only past Quebec City to the Maritimes. It gets as high as about $12 a tonne around Truro that is paid in freight assistance. In total dollars, I believe they get about 100,000 tonnes in a year, so take that by an average of 9.

Mr. Ferguson: How many elevators do you have in Ontario? I do not believe you have any lake port elevators.

Mr. Heimbecker: We have one on Owen Sound.

Mr. Ferguson: And the inland elevators.

Mr. Heimbecker: About 15.

Mr. Ferguson: I know you have about three in my riding, and I used to be one of your satisfied customers.

Mr. Heimbecker: Well, that is good.

Mr. Ferguson: The reason I say I used to be is that I am not in charge of the farming operation any more.

Mr. Heimbecker: Well, we accept that excuse.

Mr. Ferguson: I expect the farm still is a customer, although you would have to pay top buck to get... It is always a little better quality than the other guy. I hope you understand.

Has this consolidation that has taken place had an impact on your operation? You have been established for a long, long time.

Mr. Heimbecker: We see it very strongly in a couple of parts of our industry where two companies are trying to work together to get us out of the market.

Mr. Ferguson: Do you think this is going to be a benefit to the total industry? I am talking about not just the farm industry but also the elevator industry in providing a level of competition needed for a healthy industry.

Mr. Heimbecker: I think it has gone far enough now. The competitors are the size that they will just be strong competitors, which ultimately benefits the farming industry.

Mr. Ferguson: So you would have concerns if it goes any further.

[*Translation*]

Jusqu'à présent, nous n'avons fait l'objet d'aucune pression, à part celles que nous avons mentionnées précédemment et qui avaient pour but de libérer ces élévateurs afin de les utiliser pour l'entreposage de graines de soja ou de maïs. De telles demandes nous sont présentées de temps à autre et continueront probablement de se manifester.

La fusion des ressources physiques et des cadres pourrait survenir à un moment donné. En cas de désaccord, c'est probablement ce qui se produirait. Nous espérons que ce ne sera jamais le cas.

M. Ferguson: Monsieur Heimbecker, vous n'appliquez pas le tarif de l'Est au maïs. Je crois que vous utilisez les dispositions de la Loi sur l'Office des provendes du Canada.

M. Heimbecker: Vous voulez parler de l'aide au transport des aliments du bétail?

M. Ferguson: Oui, c'est cela. Quelles sont les subventions accordées, dans le cadre de votre coopération?

M. Heimbecker: Ces subventions ne s'appliquent qu'à partir de Québec vers les Maritimes. L'aide au transport des aliments du bétail peut atteindre environ 12$ la tonne dans les environs de Truro. Au total, je crois qu'on transporte environ 100,000 tonnes par an, ce qui donne une moyenne de 9.

M. Ferguson: Combien d'élévateurs avez-vous en Ontario? Je ne pense pas que vous ayez d'élévateurs dans les ports des lacs.

M. Heimbecker: Nous en avons un à Owen Sound.

M. Ferguson: Et combien d'élévateurs intérieurs?

M. Heimbecker: Environ 15.

M. Ferguson: Je sais que vous en avez environ trois dans ma circonscription, et j'étais d'ailleurs un de vos clients satisfaits.

M. Heimbecker: J'en suis ravi.

M. Ferguson: J'ai parlé à l'imparfait, parce que j'ai quitté l'agriculture.

M. Heimbecker: Vous avez une bonne excuse.

M. Ferguson: Je suppose que les exploitations agricoles font toujours partie de vos clients, mais que les prix doivent être beaucoup plus élevés... La qualité est un peu meilleure qu'ailleurs. J'espère que vous comprenez.

Est-ce que ce phénomène de fusion a eu des conséquences sur vos activités? Vous existez depuis très longtemps.

M. Heimbecker: Les conséquences sont très apparentes dans certains secteurs de notre industrie, comme là où deux sociétés se liguent pour tenter de nous faire perdre le marché.

M. Ferguson: Pensez-vous que l'ensemble de l'industrie va bénéficier de cette concurrence indispensable à une industrie dynamique? Je ne parle pas seulement du secteur agricole, mais du secteur des élévateurs.

M. Heimbecker: Je pense que le degré de concurrence actuelle est suffisant. Nos concurrents sont désormais des entreprises solides dont les activités seront utiles au secteur agricole.

M. Ferguson: Vous craignez donc que le phénomène s'accentue?

[*Texte*]

Mr. Heimbecker: Yes.

Mr. Ferguson: I share those concerns.

I think those are all the questions I have, Mr. Chairman. They have been excellent witnesses, and I want to thank them again for appearing here.

Mr. Laporte: I would like to focus on storage and transportation. I was interested in some of the comments that it may well be cheaper to transport the grain through American ports. One of the statements the government has been contending regarding removing the At and East rates is it is no longer necessary to have the At and East rates because Canadian transportation can compete with American rates. Are you saying that is not the case?

• 1700

Mr. Whitelaw: In the third appendix to the brief there is a map. In essence Albany, New York, was 20% of the distance of going to Halifax or west St. John when the board looked at it.

I guess the point should be made that the American rail lines go through southwestern Ontario. Albany is marked by an X at that spot on the map, and you will see the distance from Buffalo or Niagara Falls to Albany, versus the distance going by Seaway to the St. Lawrence or to St. John or Halifax. That same rail line crosses southwestern Ontario from Windsor, coming up through St. Thomas in connector lines.

One reason I said in all respect that we are Canadian is that we use Canadian elevators because we believe in the Canadian grain system. If you export through an American elevator, you cannot get a Canadian grade certificate from the Canadian Grain Commission, which is respected world-wide.

This was put in strictly for comparison. It was not a study done by the board, or an intention of the board to follow suit.

Mr. Laporte: If At and East—

Mr. Whitelaw: The At and East is gone.

Mr. Laporte: Yes, and if nothing takes its place, would you consider shipping grain through the United States?

Mr. Whitelaw: We may not, but our buyers may.

If I can clarify that, one of our biggest multinationals is Cargill, which owned the elevators at Midland-Simcoe, McNicoll, and west St. John. They also own the elevator at Albany. So Cargill is not averse to making money, and if they can buy the wheat. . .they own the biggest elevator at Sarnia. We sell wheat out of Goderich and Windsor to them—and 30 country elevators, or such, was pointed out by the hon. member. They could very well export that wheat through Albany, because they would buy it from the board back in Ontario, in Ontario points, and they would choose how to export it. They may choose to export it through their elevator at Albany.

Mr. Heimbecker: I think I am the only one old enough here to remember this, but I think this all started—the At and East rate and everything—with the two big flour mills at Port Colborne. They used to get rates by American lines to

[*Traduction*]

M. Heimbecker: Oui.

M. Ferguson: Je suis d'accord avec vous.

Monsieur le président, je n'ai plus de questions à poser. Nos témoins ont été fort intéressants, et je les remercie d'être venus au comité.

M. Laporte: J'aimerais parler d'entreposage et de transport. J'ai noté avec intérêt que le transport des grains serait peut-être moins cher s'il passait par les ports américains. Or, le gouvernement a justement décidé de supprimer les tarifs à l'Est, jugeant qu'ils n'étaient plus nécessaires pour concurrencer les tarifs américains. Pensez-vous que ce n'est pas le cas?

M. Whitelaw: La troisième annexe du mémoire contient une carte. En gros, la distance jusqu'à Albanye (New York) équivaut à 20 p. 100 de la distance jusqu'à Halifax ou à Saint-Jean-Ouest.

Il faut préciser que les lignes ferroviaires américaines traversent le sud-ouest ontarien. Sur la carte, la ville d'Albany est marquée d'une croix. Vous pouvez comparer la distance entre Buffalo ou Niagara Falls et Albany par rapport à la distance qu'il faut parcourir jusqu'à Saint-Jean ou Halifax en empruntant la voie maritime du Saint-Laurent. Cette même voie ferrée traverse le sud de l'Ontario à compter de Windsor et passe par St. Thomas grâce à des embranchements.

Étant Canadiens, nous utilisons les élévateurs canadiens, parce que nous avons confiance dans le système canadien de transport du grain. Un producteur qui exporte par l'intermédiaire d'un élévateur américain ne peut obtenir le certificat canadien de la Commission canadienne des grains, certificat qui est respecté dans le monde entier.

Il s'agit là uniquement d'une comparaison et non pas d'une étude ou d'un projet de l'Office.

M. Laporte: Si le tarif à l'Est de. . .

M. Whitelaw: Il n'y a plus de tarif à l'Est.

M. Laporte: Oui, si rien ne le remplace, envisageriez-vous d'expédier des chargements de grains par les États-Unis?

M. Whitelaw: Pas nous, mais nos acheteurs pourraient le faire.

Par exemple, la société Cargill est une de nos plus grandes multinationales. Elle possède des élévateurs à Midland-Simcoe, McNicoll et à l'ouest de Saint-Jean. Elle est également propriétaire de l'élévateur d'Albany. La société Cargill n'est pas hostile aux profits et si elle peut acheter du blé. . . elle est propriétaire du plus grand élévateur de Sarnia. Nous lui vendons du blé à Goderich et Windsor. . . et, comme l'a souligné l'honorable député, il y a 30 élévateurs intérieurs. Elle pourrait très bien exporter ce blé en direction d'Albany en l'achetant à l'Office en Ontario, puis décider de l'exporter, par exemple à partir de son élévateur d'Albanie.

M. Heimbecker: Je crois que ce sont les deux grandes minoteries de Port Colborne qui sont à l'origine du tarif à l'Est et de tout le reste. Je suis probablement le seul à être assez âgé pour m'en souvenir. Les lignes de chemin de fer

[*Text*]

New York and Baltimore. The Canadian railroads finally met them with a rate to Montreal with a 3.5¢ per hundred premium, if I remember rightly, to Halifax in the winter months. Those were the rates in effect in 1966 when the rates were frozen, and then At and East took up the slack. That is how it started—the threat of New York and Baltimore.

Mr. Laporte: With respect to the problem of storage, if the government said they were going to build you some storage facilities and wanted to know how much storage facility you needed and where you wanted them, how would you respond?

Mr. Whitelaw: First of all, they should be available to all Canadian producers, whether western or eastern, so we would be talking about a storage site. I cannot speak for the board—the chairman will on that—but I still maintain that a program for farmers, of grants to the farmers—

Mr. Laporte: For local storage, you mean?

Mr. Whitelaw: Yes. If I could follow up on that—and I may stand corrected—years ago the government had grants available for country elevators. One was built in Belleville, one at Trenton—two or three throughout the province were built on government grants. Within two to three years after their construction they were sold to other industry people for profit. In other words, the government put money into these. At that time they were considered deficiency areas so the government built elevators and then sold them. Mr. Heimbecker was not involved in them.

• 1705

Mr. Heimbecker: They had to pay that back over 10 years, though.

Mr. Whitelaw: Interest free?

Mr. Heimbecker: Yes, interest free.

Mr. Whitelaw: I do not want to get into the nuts and bolts of it, but I still support farm storage.

Mr. Laporte: What you are saying seems a bit contradictory. If it is true that the less you handle grain the better it is, one would assume you would want to haul as much grain to the elevator as possible, as opposed to storing it on the farm. Am I wrong?

Mr. Dmetriuc: From a economic standpoint, the less you turn it, the less cost there is. From the wheat producer's standpoint it is on-farm storage versus another terminal elevator. There have been discussions with both governments and private enterprise for expansion of storage on the Great Lakes. There has been no action and there certainly has not been any government commitment for funding, so I do not see that as being a—

Mr. Laporte: If you could create your own system, what would you like? What would be ideal for you?

Mr. Whitelaw: The principle of on-farm storage—and the country elevators took us to tribunal on this—was to hold back the wheat until the opening of navigation. Navigation is closed from December 15 until about April 1. Our program

[*Translation*]

américaines leur offraient des services spéciaux à destination de New York et Baltimore. Les chemins de fer canadiens ont fini par les imiter en leur offrant un tarif spécial pour Montréal avec une majoration de 3,5c. p. 100, si je me souviens bien, jusqu'à Halifax, pendant les mois d'hiver. C'était les tarifs en vigueur en 1966 lorsque les prix ont été bloqués et que la différence a été prise en charge par le programme du tarif à l'Est. L'origine de tout cela, c'était donc la concurrence de New York et Baltimore.

M. Laporte: Que répondriez-vous au gouvernement s'il vous proposait de construire des entrepôts, selon vos besoins et aux endroits qui vous conviennent?

M. Whitelaw: Tout d'abord, il faudrait que ces entrepôts soient ouverts à tous les producteurs canadiens, qu'ils soient de l'Ouest ou de l'Est. Il faudrait donc que ce soit un site d'entreposage. Je ne peux pas me prononcer au nom de l'Office, puisque c'est le privilège du président, mais je maintiens qu'un programme de subventions aux agriculteurs. . .

M. Laporte: Pour l'entreposage local, je suppose?

M. Whitelaw: Oui. Corrigez-moi si je fais erreur, mais je pense que le gouvernement offrait, il y a quelques années, des subventions pour la construction d'élévateurs à la campagne. Un élévateur a été construit à Belleville, un autre à Trenton et deux ou trois dans la province grâce aux subventions du gouvernement. Deux ou trois ans plus tard, ils ont été revendus avec bénéfices à d'autres intervenants du secteur agricole. Autrement dit, le gouvernement a investi dans la construction de ces élévateurs. À l'époque, ces régions étaient considérées comme défavorisées. Le gouvernement a construit ces élévateurs puis les a revendus. M. Heimbecker n'a pas participé à ce programme.

M. Heimbecker: Par contre, les bénéficiaires ont dû rembourser pendant 10 ans.

M. Whitelaw: Sans intérêt?

M. Heimbecker: Oui, sans intérêt.

M. Whitelaw: Sans vouloir entrer dans les détails, je suis toujours en faveur de l'entreposage dans les exploitations agricoles.

M. Laporte: Cela me paraît un peu contradictoire. S'il est vrai qu'il faut limiter au maximum la manutention, je suppose qu'il faut transporter le plus de grain possible vers l'élévateur plutôt que de l'entreposer à la ferme. Vrai ou faux?

M. Dmetriuc: D'un point de vue économique, les coûts sont d'autant moins élevés qu'il y a moins de manutention. Les producteurs de blé doivent choisir entre l'entreposage sur place ou le transport à un élévateur. Les deux gouvernements et l'entreprise privée ont étudié la possibilité d'augmenter la capacité d'entreposage le long des Grands Lacs. Rien n'a été fait et le gouvernement ne s'est certainement pas engagé à participer au financement. . .

M. Laporte: Si vous pouviez créer votre propre système, que feriez-vous? Quel serait l'idéal pour vous?

M. Whitelaw: L'entreposage à la ferme consistait à entreposer le blé sur place jusqu'à l'ouverture de la navigation. Les élévateurs ont contesté ce principe devant les tribunaux. La saison de navigation est fermée du 15 décembre

[*Texte*]

was tailored to maximize the month of March. If that wheat could be kept completely out of the system from harvest until March, and then be ready for the opening of navigation and export sales at that time... That was the intent of the program.

Mr. Laporte: Do you agree with that? Would the board agree that the best thing would be to create more on-farm storage?

Mr. Dmetriuc: As far as the Ontario Wheat Board and the handling of Ontario wheat is concerned, the answer is yes.

We do have systems. The other part of our encouragement is to use those facilities efficiently and cost effectively to at least maintain their viability. Our greatest concern is the further reduction of facilities.

Mr. Laporte: Do you have any idea how much would be required for government to implement a program to encourage on-farm storage? I suppose the idea is that once you have on-farm storage you would have more flexibility in marketing grain. Is that correct?

Mr. Dmetriuc: A study was done by the Ontario Commodity Council, an organization of all commodity producers. A submission was made to the provincial government for financial assistance, an incentive in effect. The treasurer indicated that he would not approve any program that required farmers to borrow additional money. So the whole thing fell apart. Nothing happened. So the Ontario Wheat Board provided a small incentive to wheat producers to encourage them to store for a six-month period. I do not know whether I can make a proper judgment on whether new facilities have to be built, what the long-term requirement will be, or whether those studies have been done.

Mr. Alderman: In the study George is talking about we asked for re-instatement of a plan we previously had whereby the farmer put up half the money for storage and got a grant for the other half. That was in effect for about five years. We asked for that but did not get it. They said the farmer would have to borrow that other half of the money, but the farmer has been burned so many times he will not borrow money unless it is for something good. He has been through some pretty tough times in the last little while, and he is not going to borrow money unduly.

Mr. Laporte: Is there a need for a lot of on-farm storage facilities? I assume there is a need for a substantial amount of on-farm storage capacity.

Mr. Dmetriuc: On-farm storage gives the producer the flexibility to market his grain, whether it is wheat or whatever, at a time he when chooses. If he does not have the storage facilities, then he has to market at harvest time or put it into commercial storage.

[*Traduction*]

au 1er avril. L'objectif de notre programme était de maximiser le mois de mars. En effet, en gardant le blé à l'extérieur du système depuis sa récolte jusqu'au mois de mars, les producteurs étaient prêts à expédier leur blé au moment de l'ouverture de la navigation... C'était l'objectif du programme.

M. Laporte: Est-ce que vous appuyez ce principe? Est-ce que l'Office est d'avis qu'il faudrait augmenter la capacité d'entreposage sur place?

M. Dmetriuc: Pour ce qui est du blé de l'Ontario, l'*Ontario Wheat Board* appuie ce principe.

Nous avons d'autres installations à notre disposition et nous incitons les producteurs à les utiliser de manière rentable et efficiente de façon à au moins maintenir leur viabilité. Nous craignons surtout une réduction supplémentaire des installations.

M. Laporte: Savez-vous combien le gouvernement devrait débourser pour mettre en oeuvre un programme d'encouragement de l'entreposage sur place? Je suppose que l'entreposage sur place permet une plus grande souplesse dans la commercialisation des grains. Est-ce que c'est exact?

M. Dmetriuc: L'*Ontario Commodity Council*, association qui regroupe tous les producteurs de denrées, a effectué une étude. Le gouvernement provincial a reçu une demande d'aide financière, en quelque sorte un encouragement. Le trésorier a indiqué qu'il refuserait d'approuver un programme qui amènerait les agriculteurs à emprunter. Par conséquent, tout est tombé à l'eau. Ensuite de cela, l'*Ontario Wheat Board* a offert une petite aide aux producteurs de blé afin de les encourager à entreposer leur récolte pendant une période de six mois. J'ignore si de nouvelles installations ont été construites, quelles seront les exigences à long terme, ou si les études ont été effectuées.

M. Alderman: Dans l'étude citée par George, nous avions demandé le rétablissement d'un programme antérieur qui permettait aux agriculteurs d'obtenir du gouvernement le paiement de la moitié de leurs frais d'entreposage. Le programme a duré environ cinq ans. Le gouvernement n'a pas répondu favorablement à notre demande, alléguant que les agriculteurs devraient emprunter le reste de l'argent nécessaire. Pourtant, les agriculteurs ont traversé tellement de situations difficiles qu'ils savent quand cela vaut la peine d'emprunter de l'argent. Ils ont connu des temps difficiles depuis quelques années et, quand ils emprutent de l'argent, ils ne le font pas à la légère.

M. Laporte: Est-il nécessaire de construire beaucoup d'installations d'entreposage sur place? Je crois qu'il faut une assez grande capacité d'entreposage.

M. Dmetriuc: L'entreposage sur place donne au producteur plus de souplesse pour la vente de son grain au moment qu'il juge opportun, qu'il s'agisse de blé ou d'une autre céréale. S'il n'a pas d'installations d'entreposage, il doit vendre son grain au moment de la récolte ou le conserver dans un entrepôt commercial.

[*Text*]

• 1710

Mr. Whitelaw: There are two reasons for the farm storage. Consider the federal government with the UCO elevator at Windsor, built in 1978. Number one, property and construction of a transfer elevator of that magnitude is immense. I think it was something like $17 million; I am not sure of the federal-provincial portion. That elevator today has a face value of about $4 million. It has to be leased to Archie Daniel and Midland because they cannot afford to sell it. They cannot pay off the shareholders. When you have storage in a producer's hands, you have it in the hands of the one responsible for the product. That is a licensed transfer elevator. Under the Free Trade Agreement, if they so wished, prior to wheat harvest they could plug that elevator with U.S. soybeans. There is nothing that you or I could do about that. On the on-farm storage, you have controlled storage. It is accessed by the producer for his crop. If you built off the farm storage, there would be a corporation segment that might not use that storage in the way that you intended it.

Mr. Laporte: With on-farm storage, the farmer might have his grain in the bin, but that would not bring any money into it. He might be in need of cash with no place to deliver his grain. How do you deal with the farmer who has to pay his bills?

Mr. Dmetriuc: From the wheat producer's standpoint, we have an advance on the initial payment. It is administered by the board. It uses federal legislation as an initial payment guarantee. We have developed that on behalf of our producers. They do not get 100% of the initial payment; they get 85% or 90%. We have been able to develop a cashflow mechanism while retaining the on-farm storage.

Mr. Heimbecker: On-farm storage, we did a lot of work on it in the Corn Council. It seemed to be more advantageous there because you knew all the corn had a fair amount of drying revenue, which is not the case with the green wheat. We could not see long term where the farmer could benefit by building his own storage. But then that was before the incentive was added, and it might not still be the case. He might get his money back, but it would not be a big earner for him.

Mr. Monteith: Do you know how much exported wheat is actually sold by you as a board? Do you actually sell it to some other country? Cargill or other companies could buy it and put it through whatever port they wanted. They would put it through where they had facilities. What percentage of the Ontario export wheat would actually be sold by someone besides yourselves?

Mr. Dmetriuc: It is all sold by the Ontario Wheat Board.

Mr. Monteith: I mean the actual selling to another country.

Mr. Dmetriuc: We as a board do not have staff comparable to what they have at the Canadian Wheat Board, where they handle the whole thing. They have their sales promotion and this sort of thing. We use all companies who

[*Translation*]

M. Whitelaw: L'entreposage sur place présente deux avantages. Prenez le cas de l'élévateur UCO construit à Windsor par le gouvernement fédéral en 1978. Premièrement, les coûts d'achat et de construction d'un élévateur de transbordement de cette dimension sont énormes. Je pense qu'il a coûté à peu près 17 millions de dollars. Je ne sais pas quelle a été la participation fédérale-provinciale. Aujourd'hui, cet élévateur a une valeur nominale de quatre millions de dollars. Il a dû être loué à Archie Daniel et Midland parce que les propriétaires ne peuvent se permettre de le vendre. Ils ne peuvent pas rembourser les actionnaires. En revanche, dans le cas de l'entreposage sur place, c'est le producteur lui-même qui est responsable du produit. L'élévateur de Windsor est un silo de transbordement agréé. Avec l'Accord de libre-échange, rien n'empêche d'entreposer du soja américain dans cet élévateur, avant la récolte du blé. Ce serait parfaitement légal. Par contre, l'entreposage sur place est réservé au producteur pour sa récolte. En construisant une installation d'entreposage à l'extérieur des exploitations agricoles, on court toujours le risque que la société responsable utilise la capacité d'entreposage à d'autres fins.

M. Laporte: L'entreposage sur place, c'est bien beau, mais ça ne rapporte pas d'argent au producteur. Il peut avoir besoin d'argent et n'avoir aucun acheteur pour son grain. Qu'avez-vous prévu pour les agriculteurs qui ont des factures à régler?

M. Dmetriuc: Le producteur de blé peut obtenir une avance sur le paiement initial. Ce programme est administré par l'Office et s'appuie sur la loi fédérale pour garantir le paiement initial. Nous avons mis au point ce programme à l'intention de nos producteurs. Ils n'obtiennent pas la totalité du paiement initial, mais 85 p. 100 ou 90 p. 100 seulement. Nous avons réussi à mettre au point un mécanisme permettant au producteur de disposer de liquidités tout en conservant son grain sur place.

M. Heimbecker: Le Conseil du maïs a étudié sérieusement l'entreposage sur place. Cette formule paraissait plus avantageuse étant donné que le maïs doit sécher plus longtemps que le blé vert. La construction par les producteurs de leurs propres installations d'entreposage ne paraissait pas rentable à long terme, mais, avec la subvention, ce sera peut-être différent. Ça sera peut-être rentable, à défaut d'être profitable.

M. Monteith: Savez-vous combien de blé exporté vend l'Office? Est-ce que vous le vendez vraiment à d'autres pays? Une société comme Cargill peut l'acheter et l'expédier à partir de n'importe quel port. J'imagine que ces sociétés font leurs expéditions à partir des ports où elles ont des installations. Quel est le pourcentage des exportations de blé ontarien vendu par d'autres que vous?

M. Dmetriuc: Tout le blé ontarien est vendu par l'*Ontario Wheat Board*.

M. Monteith: Je veux parler de la vente réelle à un autre pays.

M. Dmetriuc: Nous n'avons pas autant de personnel que la Commission canadienne du blé qui prend tout en charge et, qui assure elle-même la promotion des ventes et le reste. Quant à nous, nous faisons affaire avec des entreprises qui

[*Texte*]

satisfy our requirements: stability and so forth. We give all companies the opportunity to develop markets, whether they be in the U.S., the Middle East, or wherever. They use their expertise to manage that wheat. At one time the policy of the board was to just simply sell into the system. We do not do that any more.

• 1715

Because of the integrity of the crop we have, we sell into a destination. We want to protect that integrity. Whoever it would be would come in to bid on tenders, or we would put wheat out for sale. If they were successful, they could carry on their portion of it to meet the requirements. They have to follow the Ontario Wheat Board's requirements.

Mr. Monteith: So you know the actual destination before you lose control of it.

Mr. Dmetriuc: Yes.

Mr. Monteith: Even though the actual end use is by some grain company other than the Ontario wheat producers.

Mr. Dmetriuc: No, not some other grain company. It would go into a country.

Mr. Monteith: Yes, but handled by somebody else.

Mr. Dmetriuc: Yes, handled by someone else.

Mr. Monteith: Is that as an agent for the board?

Mr. Dmetriuc: As an export agent.

Mr. Monteith: Do you develop markets outside of Canada? Do you develop export markets on your own?

Mr. Dmetriuc: Yes, we have a marketing manager. Dave and other members of the board have been on trade missions. Some of them have been successful, others have not. But we still have relationships established with countries such as Egypt and some of the other Middle Eastern countries on a government-to-government basis.

Mr. Monteith: To clarify the initial payment, you will know within a week.

Mr. Gustafson: I am interested in your suggestion of on-farm storage. I am going to continue in that area if you will allow me, Mr. Chairman. I think it is very important to At and East and to the whole transportation and grain system.

The Chairman: There has been considerable latitude displayed to date, so I do not suppose we are going to change it at this late juncture.

Mr. Gustafson: I think this is an opportunity. I am pleased to hear the suggestion of on-farm storage on two counts. I think for all of Canada and grain producers it gives some control over a commodity sold. In other words, we are in a situation now where you grow the stuff and give it away at whatever you get for it. You take what you get.

[*Traduction*]

répondent à nos critères: stabilité, etc. Nous donnons à toutes les entreprises la possibilité de conquérir des marchés aux États-Unis, au Moyen-Orient ou ailleurs. Elles utilisent leurs propres compétences pour vendre ce blé. Il fut un temps où la politique de l'*Ontario Wheat Board* était tout simplement d'écouler ses produits sur le marché. Nous ne faisons plus cela.

Afin de protéger l'intégrité de la récolte, nous vendons directement aux acheteurs intéressés. Ces derniers peuvent faire des offres ou acheter le blé que nous mettons en vente. Les acheteurs dont les offres sont retenues sont tenus de respecter les exigences prescrites par l'*Ontario Wheat Board*.

M. Monteith: Par conséquent, vous connaissez la destination du blé avant de vous en départir.

M. Dmetriuc: Oui.

M. Monteith: Même si l'utilisateur ultime est une entreprise céréalière autre que les producteurs de blé de l'Ontario.

M. Dmetriuc: Non, il ne s'agit pas d'une société céréalière, mais d'un autre pays.

M. Monteith: Oui, le blé est exporté, mais la manutention est effectuée par un intermédiaire.

M. Dmetriuc: Oui, il y a un intermédiaire.

M. Monteith: Est-ce que cet intermédiaire est un agent de l'*Ontario Wheat Board*?

M. Dmetriuc: C'est un agent d'exportation.

M. Monteith: Est-ce que vous vous chargez vous-mêmes de conquérir vos propres marchés d'exportation à l'extérieur du Canada?

M. Dmetriuc: Oui, nous avons un directeur du marketing. Des missions commerciales ont été confiées à Dave et à d'autres membres de l'Office. Toutes ces missions n'ont pas été couronnées de succès, mais nous avons établi des relations gouvernementales avec des pays tels que l'Égypte et certains autres pays du Moyen-Orient.

M. Monteith: Pour ce qui est du paiement initial, vous aurez des précisions dans le courant de la semaine.

M. Gustafson: Je suis intéressé par le principe de l'entreposage sur place. J'aimerais continuer dans cette veine, si vous me le permettez, monsieur le président. Je pense que cette formule est très importante pour le programme «à l'est de» et pour tout le système du transport et du grain.

Le président: Jusqu'à présent, vous avez bénéficié d'une grande latitude et je pense qu'il est maintenant trop tard pour imposer plus de rigueur.

M. Gustafson: Je pense qu'il faut profiter de l'occasion. La formule de l'entreposage sur place me plaît pour deux raisons. Tout d'abord, elle permet à l'ensemble du Canada et aux producteurs de grain d'exercer un certain contrôle sur les produits vendus. Autrement dit, dans la situation actuelle, les producteurs vendent leurs grains à quiconque veut s'en porter acquéreur. Ils ne choisissent pas les acheteurs.

[*Text*]

In a lifetime of producing wheat on the Prairies, I think I have seen at least three times where grain stored on the farm brought as much as $1 a bushel additional, sometimes more. We have to start treating grain as a commodity worth something in an international market.

The second major reason is that because of our cold temperatures, Canada has an opportunity, it seems to me, to store grain. Very few countries in the world can compete with us on this. If you attend a world conference on food, for instance, everyone will say that we need a world food grain bank, some place to store grain. Nobody comes up with any answers.

Quite frankly, in my opinion, right now our farmers are supplying the Third World countries with very cheap grain. As you know, our markets are mainly, as you indicated, the Third World countries. They have no money. The producers, quite frankly, cannot carry the burden of the Third World. We simply have to get the message—and in my opinion it is in many ways a political one—to the international situation that the primary producer cannot carry the load alone. All you have to do is ask about the price of grain around the world. You will find Japan is at about $40 a bushel; Zambia, $17; Saudi Arabia, $29. You can go down the line. Then ask yourself how the primary producer in this country is supposed to operate on $3 or $4 a bushel. I am very pleased to hear some very positive recommendations.

Mr. Dmetriuc: As I indicated before, we were only one of the beneficiaries of the At and East. Our biggest concern is added value.

• 1720

Yes, we are competing in a very tough market. It is not just that we have to maintain our reputation as a food producer in Canada. I guess we protect that image jealously as farmers. Periodically we question ourselves as to why we are doing it. You are certainly not doing it for economic reasons. Love of the land and, I guess, protecting whatever equity there is.

We are being hurt by government policies in the U.S. and EC by export enhancement on both grain and flour. We have a government now that has taken a position with GATT whereby they are going to volunteer to remove subsidies, small as they are, and replace them with ad hoc programs. I guess we have to face the political reality as well as the economic one.

We in this country are not in the subsidy ballgame in comparison to the others. Export enhancement has hurt Ontario wheat producers to about $26 a tonne. Their export enhancement does not just help the farmer. The farmer has a food security bill, but it all helps the added value—the millers, the exporters and the people who are turning this stuff over.

We do not have that. At and East was part of it. It is now gone. We are consolidating our requirements and our responsibilities. We may have to say it is too bad if you are out of business. If that is reality, I guess that is what it is. As

[*Translation*]

Lorsque j'étais producteur de blé dans les Prairies, j'ai constaté au moins à trois reprises que le grain entreposé sur place avait rapporté 1$ de plus le boisseau que celui entreposé à l'élévateur. Nous devons commencer à traiter le grain comme un produit qui a une certaine valeur sur le marché international.

Deuxièmement, il me semble que l'entreposage du grain peut se faire relativement facilement au Canada, en raison des conditions climatiques. Très peu de pays au monde peuvent nous concurrencer sur ce plan. Dans les conférences mondiales sur l'alimentation, on évoque toujours la nécessité de créer une banque mondiale de grain. Personne n'a de solution à proposer pour l'entreposage.

En ce moment, j'estime que nos céréaliculteurs approvisionnent les pays du Tiers monde à très bon prix. Comme vous l'avez signalé, nous exportons surtout vers les pays du Tiers monde. Or, ces pays n'ont pas d'argent et ce n'est pas aux producteurs de prendre le problème des pays du Tiers monde. Il suffit tout simplement d'affirmer bien clairement sur la scène internationale que les producteurs ne doivent pas être les seuls à porter le fardeau—à mon avis, cela ressortit à la politique. Quand on regarde le prix du grain dans différents pays du monde, on s'aperçoit qu'il vaut 40$ le boisseau au Japon, 17$ en Zambie, 29$ en Arabie Saoudite. La liste continue. On peut se demander alors comment un producteur canadien peut s'en tirer avec un prix de vente de 3$ ou 4$ le boisseau. Je suis très content d'entendre des recommandations aussi positives.

M. Dmetriuc: Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous n'étions qu'un des bénéficiaires du programme «à l'est de». La valeur ajoutée est notre grande préoccupation.

Oui, nous faisons face à une grande concurrence. Notre seul but n'est pas de maintenir notre réputation de producteur agro-alimentaire au Canada. Les agriculteurs soignent jalousement cette image. De temps en temps, nous nous demandons pourquoi nous faisons ce métier. Ce n'est certainement pas pour des raisons économiques. Je suppose que nous aimons la terre et que nous voulons protéger le bien qui nous reste.

Les politiques du gouvernement américain et les subventions à l'exportation de grain et de farine offertes par la Communauté européenne nous font du tort. Le gouvernement actuel s'est engagé auprès du GATT à supprimer les subventions, aussi faibles soient-elles, et à les remplacer par des programmes spéciaux. Je pense qu'il faut faire face à la fois à la réalité politique et à la réalité économique.

Les subventions que reçoivent les agriculteurs canadiens sont minimes par rapport à celles des autres pays. Les subventions d'encouragement à l'exportation font perdre environ 26 dollars par tonne de blé aux producteurs de l'Ontario. Les subventions d'encouragement à l'exploitation ne profitent pas seulement à l'agriculteur en lui donnant une certaine sécurité, elles augmentent également la valeur ajoutée par les minotiers, les exportateurs et les intermédiaires.

Nous n'avons rien de tout cela depuis que le programme «à l'est de» a disparu. Nous concentrons nos besoins et nos responsabilités. C'est bien dommage pour ceux qui ne peuvent pas tenir le coup. C'est la triste réalité. Nos

[*Texte*]

I indicated in our projections and what has been happening since the money was cut off, it is the other people involved in the industry who are having the greatest amount of difficulty. You are going to hear about this. We will be appearing before the agriculture committee some time in the next couple of weeks on the financial aspect of the U.S.-EC trade.

I guess it is just a matter that a particular subsidy that did provide some financial stability to a number of sectors in the industry has been removed. It hurts and we admit it.

Mrs. Clancy: Gentlemen, I have just one question. There have been rumours that the government is planning some alternative to the At and East. I am wondering if you yourselves have been consulted by the government as to proposals.

Mr. Dmetriuc: No, not to my knowledge.

Mrs. Clancy: That is it. Thank you very much. That was my only question.

The Chairman: I think that concludes the questions members have for the witnesses. I would like to take this opportunity to thank the representatives from the Ontario Wheat Producers' Marketing Board, Mr. Dmetriuc, Mr. Alderman and Mr. Whitelaw. We very much appreciate your contribution to the committee's deliberations. As well, Mr. Heimbecker, from the Ontario Grain Corn Concil, we thank you as well. The witnesses may be excused at this point.

I would just again remind members of the drafting of amendments. I think the intent is to try to get on to clause by clause by Thursday, May 31. The minister of transport will be here Wednesday afternoon, May 30. It might be advantageous if the amendments were in prior to the appearance of the minister in order that perhaps he would be in a better position to address them.

In any event, all I can do is urge members to submit them to our clerk in order that they can be translated and also the legalities of the proposed amendments checked.

With that, I am going to adjourn this committee until 11 a.m. tomorrow in this room when we will have the Canadian Wheat Board followed by the International Longshoremen's Association. Thank you.

The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

projections se sont vérifiées depuis que les subventions ont été supprimées. Ce sont les autres intervenants de l'industrie qui connaissent les plus grandes difficultés. Vous allez en entendre parler, puisque nous allons présenter au Comité de l'agriculture, d'ici deux semaines, un mémoire sur les aspects financiers du commerce avec les États-Unis et la Communauté européenne.

La situation actuelle est imputable à la suppression d'une subvention qui assurait une certaine stabilité financière à plusieurs secteurs de l'industrie. Il faut reconnaître que les conséquences sont douloureuses.

Mme Clancy: Messieurs, j'aimerais poser une question. Il paraît que le gouvernement prévoit de remplacer le programme «à l'est de» par une autre formule. Je me demande si le gouvernement vous a demandé de présenter des propositions.

M. Dmetriuc: À ma connaissance, non.

Mme Clancy: C'était ma seule question. Je vous remercie.

Le président: Voilà qui met un terme aux questions que les membres du comité avaient à poser aux témoins. J'aimerais remercier les représentants de l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario, messieurs Dmetriuc, Alderman et Whitelaw. Leurs commentaires sont très précieux pour le comité. Nous remercions également M. Heimbecker du Conseil ontarien du maïs-grain. Les témoins peuvent se retirer.

J'aimerais rappeler aux membres du comité que nous avons l'intention de passer à l'étude article par article d'ici au jeudi 31 mai. Nous entendrons le ministre des Transports le mercredi après-midi 30 mai. Il serait peut-être bon que les amendements soient prêts avant la comparution du ministre afin qu'il soit en mesure de les examiner.

J'encourage les membres du comité à présenter leurs amendements au greffier afin qu'ils puissent être traduits et faire l'objet d'une révision juridique.

Il ne me reste plus qu'à lever la séance et à vous donner rendez-vous demain matin à 11 heures dans cette même pièce pour entendre la Commission canadienne du blé puis l'Association internationale des débardeurs. Je vous remercie.

La séance est levée.

WITNESSES

From the Ontario Wheat Producers' Marketing Board:

Mr. George Dmetriuc, Chairman;

Mr. Jim Whitelaw, Marketing Manager;

Mr. Dave Alderman, 1st Vice-Chairman.

From the Ontario Grain Corn Council:

Mr. H.C. Heimbecker, Chairman.

TÉMOINS

De l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario:

George Dmetriuc, président;

Jim Whitelaw, gérant des ventes;

Dave Alderman, premier vice-président.

De Ontario Grain Corn Council:

H.C. Heimbecker, président.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Thursday, May 24, 1990

Chairman: Geoff Wilson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 5

Le jeudi 24 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-26

An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament, 1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature, 1989-1990

35073—1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

Chairman: Geoff Wilson

Members

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Len Gustafson
Rod Laporte
Ken Monteith
Ross Stevenson—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

CORRIGENDUM

In the Minutes of Proceedings of Thursday, May 3, 1990, Tuesday, May 8, 1990 and Thursday, May 17, 1990, Issues Nos. 1 and 2:

In the English version only, add the word "met" in line 2 after the words Railway Act (grain and flour subsidies)

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

Président: Geoff Wilson

Membres

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Len Gustafson
Rod Laporte
Ken Monteith
Ross Stevenson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

CORRIGENDUM

Dans les procès-verbaux du jeudi 3 mai 1990, mardi 8 mai 1990 et jeudi 17 mai 1990, fascicules n°s 1 et 2:

Dans la version anglaise seulement, à la ligne 2 ajouter le mot «met» après les mots Railway Act (grain and flour subsidies)

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 24, 1990
(6)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) met at 11:10 o'clock a.m. this day, in Room 371 West Block, the Chairman, Geoff Wilson, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Harry Brightwell, Ralph Ferguson, Rod Laporte, Ken Monteith and Ross Stevenson.

Other Member present: Howard Crosby.

Witnesses: *From the Canadian Wheat Board*: Gil Booth, Director Seaboard Operations. *From the International Longshoremen's Association in the Port of Halifax*: David Quinn, Vice President and Vice President of the Atlantic Coast District; Ronald Robinson, President, Local 1341; Michael Proude, President, Business Agent, Local 269 and John Campbell, President, Local 1825.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 30, 1990 relating to Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies). (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, May 3, 1990, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 1.

Gil Booth from the Canadian Wheat Board answered questions and withdrew.

David Quinn from the International Longshoremen's Association in the Port of Halifax made a statement.

It was agreed,—That the brief submitted by the International Longshoremen's Association in the Port of Halifax be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "C-26/3"*).

The witnesses answered questions and withdrew.

It was agreed,—That a Corrigendum be printed in the English version of the Minutes of Proceedings of Thursday, May 3, 1990, Tuesday, May 8, 1990 and Thursday, May 17, 1990, Issues Nos. 1 and 2, by adding the word "met", in line 2, in the introductory paragraph.

On motion of Ken Monteith, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. Keith Russell, Executive Director, from the Atlantic Farmers Council who appeared before the Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies), Thursday, May 17, 1990.

At 12:55 o'clock p.m., the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Tuesday, May 29, 1990.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 24 MAI 1990
(6)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), se réunit aujourd'hui à 11 h 10, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Geoff Wilson (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Harry Brightwell, Ralph Ferguson, Rod Laporte, Ken Monteith et Ross Stevenson.

Autre député présent: Howard Crosby.

Témoins: *De la Commission canadienne du blé*: Gil Booth, directeur, Opérations côtières. *De l'Association internationale des débardeurs du port de Halifax*: David Quinn, vice-président et vice-président du district de l'Atlantique; Ronald Robinson, président, section 1341; Michael Proude, agent d'affaires, section 269; John Campbell, président, section 1825.

Le Comité reprend les travaux prévus à son ordre de renvoi du lundi 30 avril 1990, soit l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine) (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 3 mai 1990, fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude de l'article 1.

Gil Booth, de la Commission canadienne du blé, répond aux questions et se retire.

David Quinn, de l'Association internationale des débardeurs du port de Halifax, fait un exposé.

Il est convenu,—Que le mémoire de l'Association des débardeurs du port de Halifax soit imprimé en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*voir Appendice «C-26/3»*).

Les témoins répondent aux questions et se retirent.

Qu'un rectificatif soit publié dans les Procès-verbaux du jeudi 3, mardi 8, et jeudi 17 mai 1990, fascicules n°s 1 et 2, pour ajouter, dans la version anglaise, le mot «met», à la deuxième ligne du premier paragraphe.

Sur motion de Ken Monteith, il est convenu,—Que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient remboursés à Keith Russell, directeur exécutif du Conseil des agriculteurs de l'Atlantique, qui a témoigné à l'occasion de l'étude du projet de loi C-26, le jeudi 17 mai 1990.

À 12 h 55, le Comité s'ajourne au mardi 29 mai, à 11 heures.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, May 24, 1990

• 1108

The Chairman: Gentlemen, we have sufficient numbers to constitute a hearing quorum. I call the meeting to order. We are resuming consideration of Bill C-26, an act to Amend the Railway Act, Grain and Flour Subsidies.

Our first witness today is Mr. Gil Booth, Director of Seabord Operations from the Canadian Wheat Board. I welcome you here, Mr. Booth. I understand you do not intend to make any preliminary statement. Is that so?

Mr. Gil Booth (Director of Seabord Operations, Canadian Wheat Board): That is correct.

The Chairman: In that case, we will commence the questioning. Mr. Ferguson, do you wish to begin?

Mr. Ferguson (Lambton—Middlesex): Yes. I thank the witness for coming out this morning and giving us some insight into this legislation and whether or not it will impact upon the operations of the Canadian Wheat Board as much as it might on... The Ontario Wheat Growers' Marketing Board was here yesterday and was very concerned about the impact of this.

Perhaps you could give us some insight into how the western grain is transported to the eastern elevators. I understand it comes down through the Great Lakes system and then to Sorel or Baie Comeau. Is that correct, and how does it go to Atlantic Canada from there?

• 1110

Mr. Booth: Most of our export program, as you are probably aware, is done through the St. Lawrence River ports—the larger volumes. This grain of course comes in from the prairies into Thunder Bay, is cleaned and then is loaded onto lake boats carrying anywhere up to 25,000 to 28,000 tonnes at a time. It is transported down to the St. Lawrence River ports of Montreal, Sorel, Trois-Rivières, Quebec, Baie-Comeau and Port-Cartier. It is unloaded in those elevators and waits there or is transshipped right away into ocean vessels for overseas ports.

With regard to the Atlantic ports, prior to the abolishment of the At and East rates last July, we used to ship grain over to the Georgian Bay ports of Sarnia, Midland, and Port McNicoll, and to a lesser extent to the lower lake port of Prescott. This in turn was then moved on the At and East rates down into the ports of Saint John and Halifax. This program was basically taking place in the winter months of January through March.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 24 mai 1990

Le président: Messieurs, nous avons le quorum nécessaire pour entendre des témoins. La séance est ouverte. Nous reprenons l'étude du Projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine).

Notre premier témoin aujourd'hui est M. Gil Booth, directeur général des opérations côtières, Commission Canadienne du blé. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Booth. Si je comprends bien, vous ne nous ferez pas d'exposé préliminaire. C'est bien cela?

M. Gil Booth (directeur des opérations côtières, Commission canadienne du blé): C'est juste.

Le président: Dans ce cas, nous passons tout de suite à la période de questions. Monsieur Ferguson, voulez-vous commencez?

M. Ferguson (Lambton—Middlesex): Oui, je veux bien. Je remercie le témoin d'avoir bien voulu venir témoigner devant nous ce matin pour nous aider à comprendre la portée de ce projet de loi et à déterminer s'il aura le même impact sur les opérations de la Commission canadienne du blé qu'il aurait vraisemblablement sur... Les représentants de l'*Ontario Wheat Producers Marketing Board* qui ont comparu devant nous hier étaient très préoccupés par les conséquences éventuelles de cette mesure.

Vous pourriez peut-être nous dire comment le grain de l'Ouest est transporté vers les élévateurs de l'Est. Si je comprends bien, il passe par le réseau des Grands lacs, puis il est acheminé à Sorel ou à Baie Comeau. Est-ce bien cela, et comment le grain est-il ensuite envoyé au Canada atlantique?

M. Booth: Comme vous le savez sans doute, la plupart de nos exportations passent par les ports du Saint-Laurent—du moins les expéditions les plus importantes. Le grain des Prairies arrive à Thunder Bay, où il est nettoyé, puis chargé dans des cargos hors mer pouvant transporter jusqu'à 25,000 ou 28,000 tonnes à la fois. Il est ensuite acheminé vers les ports du Saint-Laurent, Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec, Baie-Comeau et Port-Cartier. Enfin, il est transbordé immédiatement dans des navires transocéaniques pour être expédié à des ports d'outre-mer ou il est déchargé et stocké dans ces élévateurs portuaires en attendant d'être expédié.

Pour ce qui est du transport vers les ports de l'Atlantique, avant l'abolition en juillet des tarifs de l'Est, nous expédiions le grain par navire aux ports de Sarnia, Midland et Port McNicoll, sur la Baie Georgienne, et, dans une proportion moindre, vers le port de Prescott, en aval des Grands Lacs. Le grain était ensuite acheminé par train vers les ports de Saint John et de Halifax, aux tarifs de l'Est. Ce dernier bout se faisait essentiellement pendant les mois d'hiver, de janvier jusqu'à la fin mars.

[*Texte*]

With the abolishment of the At and East rates as such, this obviously has become a very expensive movement. The St. Lawrence River has become more viable, even in the winter months, using unit train movement from Thunder Bay into Quebec City than going lake and rail to the Atlantic.

All that I have said is subject to having the crops, the supplies and these things that go along with it. In the last two years there has been a big kicker in there where we have been very tight on supplies.

Mr. Ferguson: From Thunder Bay, you will be using subsidies under the Western Grain Transportation Act. Is that true?

Mr. Booth: Just in the portion that applies into Thunder Bay. Beyond Thunder Bay, there are no subsidies.

Mr. Ferguson: From Thunday Bay this way, there is no subsidy.

Mr. Booth: That is right. It moves at competitive rates that are negotiated with the railroads for 100-car unit trains into Quebec City.

Mr. Ferguson: What is the rate per tonne on that unit train? Do you know off-hand?

Mr. Booth: The rate itself is a confidential rate, so I am a bit reluctant to put dollars and cents out there. The truth of the matter is that I am sure anybody in the trade can find out just through their own sources what we pay.

Mr. Ferguson: Yesterday we heard the Ontario Wheat Growers' Marketing Board say it is $52 per tonne from Rainy River to Port Colborne, which is in southern Ontario, yet from Thunder Bay it is $20 per tonne. I suspect it is—

Mr. Booth: He is not too far off, put it this way, for Thunder Bay to Quebec City.

Mr. Ferguson: Yes. Really, it is going to be a grave disadvantage to those areas that do not have the capability of putting together volumes of a unit train and taking advantage of that.

Mr. Booth: That is quite true. To give you some basic ideas of the impact of what the At and East rates mean, I did what research I could to give you some idea. Right now, current costs of moving grain... I am not strictly referring to rail costs or water transportation. I am talking about costs from say in-store Thunder Bay to in-store destination. This includes rail or lake freight and other components as well such as elevations, Seaway tolls and all these things.

To give you some idea of the relationships that have established, the present all-water costs from Thunder Bay to any St. Lawrence River port is about $22.75 per tonne. The all-water rate to Halifax is $26.56 per tonne. Then you get into the other sets of rates. The all-rail, meaning unit trains from Thunder Bay to Quebec City, is $27.97 a tonne. The all-rail unit trains to Halifax—and this is where you will see the difference—is $38.71 a tonne. I am just throwing out

[*Traduction*]

Depuis l'abolition des tarifs de l'Est, cependant, le transport ferroviaire est devenu très onéreux. Le transport sur le Saint-Laurent est devenu plus viable, même pendant les mois d'hiver, le grain étant acheminé par train-bloc de Thunder Bay jusqu'à Québec, puis expédié par transport fluvial et ferroviaire vers l'Atlantique.

Tout cela s'applique bien sûr à condition que nous ayons les récoltes, les stocks et tout le reste. Au cours des deux dernières années, nous avons frappé un noeud important, du fait que les stocks étaient très restreints.

M. Ferguson: À partir de Thunder Bay, vous avez recours aux subventions prévues aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, n'est-ce pas?

M. Booth: Ces subventions s'appliquent uniquement au transport jusqu'à Thunder Bay. À partir de Thunder Bay, aucune subvention ne s'applique.

M. Ferguson: Il n'y a donc aucune subvention pour le transport de Thunder Bay vers l'Est.

M. Booth: C'est juste. Le grain est transporté à des taux compétitifs négociés avec les compagnies de chemins de fer en fonction de trains-blocs de 100 wagons voyageant entre Thunder Bay et Québec.

M. Ferguson: Quel est le tarif par tonne pour ces trains-blocs? Pouvez-vous nous le dire comme ça?

M. Booth: Le tarif est confidentiel, c'est pourquoi j'hésite à vous donner un chiffre précis. Le fait est que les initiés n'ont qu'à vérifier auprès de leurs sources pour savoir ce que nous payons.

M. Ferguson: Nous avons entendu hier un représentant de l'*Ontario Wheat Growers' Marketing Board* nous dire que le tarif était de 52$ la tonne de Rainy River jusqu'à Port Colborne, la portion qui se trouve dans le sud de l'Ontario, mais qu'il était de 20$ la tonne à partir de Thunder Bay. Je suppose qu'il est...

M. Booth: Disons qu'il ne se trompe pas de beaucoup pour la portion allant de Thunder Bay jusqu'à Québec.

M. Ferguson: En effet. Cela tend vraiment à défavoriser les régions qui n'ont pas le volume nécessaire pour expédier un train-bloc et profiter de ce tarif spécial.

M. Booth: Vous avez tout à fait raison. Pour vous donner une idée des conséquences de l'abolition des tarifs de l'Est, j'ai fait quelques recherches. À l'heure actuelle, le coût du transport du grain... Je ne parle pas ici uniquement du coût du transport ferroviaire ou du transport fluvial, mais de ce qu'il en coûte pour acheminer le grain depuis les silos de Thunder Bay jusqu'aux silos terminus. J'ai inclus le coût du transport ferroviaire ou fluvial et tous les autres frais, comme les frais de stockage dans les silos et les droits de payage sur le Saint-Laurent.

Pour vous donner une idée du rapport entre les prix, à l'heure actuelle, il en coûte environ 22.75$ la tonne pour le transport uniquement par voie d'eau depuis Thunder Bay jusqu'à n'importe quel port du Saint-Laurent. Pour le transport uniquement par voie d'eau jusqu'à Halifax, le tarif est de 26.56$ la tonne. Puis, il y a tous les autres types de tarifs. Le tarif par train-bloc depuis Thunder Bay jusqu'à Québec, est de 27,97$ la tonne. Par contre, le tarif par train-

[*Text*]

these figures to give you some idea, and it does not take a lot to figure out where you are going. The lake-and-rail via the Georgian Bay ports, while the At and East rates were in effect, was $27.16 a tonne.

• 1115

Since the At and East rates have been abolished, to give you some idea of the impacts, lake and rail, say, via Sarnia to Halifax—and I have confined myself to Halifax because the Saint John elevator is now closed up—is $65.49 a tonne. Midland to Halifax is $60.86 a tonne. Prescott to Halifax is $51.60 a tonne. When you see those figures, you can see the impacts right away.

Mr. Ferguson: So the removal of this program, unless there is something to replace it, will probably mean that the eastern market may no longer be available to Canadian grains.

Mr. Booth: How do you mean, eastern markets?

Mr. Ferguson: The Atlantic ports.

Mr. Booth: It is available to this extent: it is one elevator in Halifax; it has a limited capacity, and it has an even more limited capacity for export grains, since it services a domestic market down there. There is a milling operation. So the Atlantic program is a function of how much grain the Wheat Board can put in via all-water to Halifax, and the amount of storage available.

Under the current situation, with the reserves made for domestic and the milling programs, we have only been able to store about 75,000 to 80,000 tonnes. In other words, we put it down by all-water before say the middle of December. Then the Seaway closes and all we can have there for January 1, for the sake of argument, would be approximately 75,000 to 80,000 tonnes. Once you ship that out, you have to replace it, and the only way you can replace it is by rail. Then you see the impact of these rates. While it is more difficult, it does make the all-rail unit train to Quebec the next choice for shipments in January, February, and March.

Mr. Ferguson: Of course, that would be loaded out of Quebec, rather than out of Halifax.

Mr. Booth: That is right.

Mr. Ferguson: So it is taking the business away from Halifax and Atlantic Canada.

Mr. Booth: Yes, it is. You have to understand that our mandate is to move grain by the cheapest method possible. There are customers that you cannot convince to come up to the St. Lawrence ports, Port of Quebec, in January, February, March. On the other hand, there are customers that will come in, and we can do certain things to schedule our programs to force that issue, so that we can keep exporting grains in the winter months.

[*Translation*]

bloc jusqu'à Halifax—et c'est là que l'on voit la différence—est de 38.71$ la tonne. Je ne fais que vous citer ces chiffres pour vous donner une idée, et il n'est pas besoin de faire énormément de calculs pour voir où nous allons. Pendant que les tarifs de l'Est étaient en vigueur, le transport par eau et par fer, en passant par les ports de la Baie Georgienne, était de 27.16$ la tonne.

Depuis que les tarifs de l'Est ont été abolis, pour vous donner une idée de l'impact du retrait des subventions, le transport par eau et par fer, mettons en passant par Sarnia jusqu'à Halifax—et, si je ne parle que de Halifax, c'est parce que le silo de Saint John est maintenant fermé—est de 65.49$ la tonne. Le transport de Midland jusqu'à Halifax coûte 60.86$ la tonne, et il coûte 51.60$ la tonne de Prescott à Halifax. Vous voyez donc quel a été l'impact de l'abolition des tarifs de l'Est.

M. Ferguson: Ainsi, l'élimination de ce programme, à moins qu'il ne soit remplacé par un autre programme, rendra sans doute les marchés de l'Est inaccessibles au grain canadien.

M. Booth: Que voulez-vous dire par marchés de l'Est?

M. Ferguson: Les ports de l'Atlantique.

M. Booth: L'accès y est maintenant limité: il n'y a plus qu'un silo à Halifax, dont la capacité est restreinte; la capacité est encore plus restreinte pour le grain d'exportation, puisque ce silo doit servir le marché intérieur. Il doit également servir la minoterie qui existe dans la région. Ainsi, notre niveau d'activité dans l'Atlantique dépend de la quantité de grain que la Commission peut acheminer uniquement par voie d'eau à Halifax, ainsi que de la quantité de grain qu'elle peut entreposer au silo d'Halifax.

À l'heure actuelle, compte tenu de l'espace réservé au grain destiné au marché intérieur et à la minoterie, nous ne pouvons entreposer que de 75,000 à 80,000 tonnes environ. Autrement dit, nous acheminons le grain uniquement par voie d'eau disons pour la mi-décembre. Le Saint-Laurent ferme à cette date, de sorte que tout ce que nous avons à Halifax au 1er janvier, c'est quelque 75,000 à 80,000 tonnes. Une fois que ce grain est expédié, il faut le remplacer, et la seule façon de le remplacer, c'est d'avoir recours au chemin de fer. On comprend alors tout l'impact de ces nouveaux tarifs. Faute de mieux, et malgré les difficultés supplémentaires qu'il entraîne, le transport ferroviaire par train-bloc jusqu'à Québec devient la formule à utiliser pour les expéditions en janvier, février et mars.

M. Ferguson: Ainsi, le grain sera déchargé à Québec, et non pas à Halifax.

M. Booth: C'est juste.

M. Ferguson: Ainsi, l'économie de Halifax et du Canada Atlantique est perdante.

M. Booth: En effet. Il faut comprendre que notre mandat est de transporter le grain par le moyen le plus économique possible. Certains clients n'acceptent tout simplement pas de se rendre aux ports du Saint-Laurent ou au port de Québec en janvier, février ou mars. D'autres acceptent de le faire, cependant, et nous pouvons prévoir des aménagements qui obligeraient tous les clients à le faire, de façon que nous puissions continuer à exporter du grain pendant les mois d'hiver.

[*Texte*]

Mr. Ferguson: So for those customers that do not want to come up, Halifax is the alternative.

• 1120

Mr. Booth: Only to the extent of the 80,000 tonnes.

Mr. Ferguson: What does a unitrain carry?

Mr. Booth: About 8,000 tonnes. Historically, we have been loading them out in about 90 or 95-car trains, and they carry roughly about 80 tonnes to a car.

Mr. Ferguson: What is the capacity of an ocean-going ship? You said a laker was 25,000 tonnes to 28,000 tonnes.

Mr. Booth: They will vary tremendously. If we look at the port at Quebec City, it can handle anywhere up to an 80,000-tonne ship, because of the water. Conversely, in Halifax, if my memory serves me rightly, we have loaded even 95,000-and 100,000-tonners. Halifax is right on the ocean. They have plenty of water.

Historically, to help you to understand a little further, when these rates were in place, we used to program, from the Atlantic ports of St. John and Halifax, approximately 400,000 tonnes in shipments. Last year I think our program from Halifax was 80,000 tonnes. I am not divulging anything really confidential in saying our shipments to Quebec City by unitrains last year were 557,000 tonnes, so you can see where figures all fall in line.

Mr. Ferguson: Accordingly, then, the elevator at West St. John, even though it is being moth-balled, will not have that big an impact on your operations as would the one at Halifax. The reason I say that is the capacity at West St. John is 44,000 tonnes, and Halifax is 144,000 tonnes.

Mr. Booth: That is quite true, but again, we are talking really to capacity. As far as we are concerned, Halifax is 80,000 tonnes.

Do you see what I mean? The capacities are fine, but the trick is how fast you turn them. In other words, if you had an elevator like St. John, we are strictly an export house—no domestic movement—and it was a CP house on the CP line directly from Port McNicoll, which has a. . .not tremendous, but a very good loading capacity to rail cars; they could load up to 90 cars a day, where most of the elevators could sometimes only load 30 to 35 cars a day, so you have a really good continuous stream going there if you can get it going in the right way vis-à-vis Halifax.

A little differently, the grain that originates into Halifax is basically CN line, CN origin—Sarnia, Midland. Their loading capacities were only about 30 to 35 cars a day each, so you would have to have a double stream. Unloading in Halifax, if I recall, is about 60 cars a day, so you have to start multiplying those kinds of figures to get capacity.

[*Traduction*]

M. Ferguson: Ainsi, Halifax devient le point d'approvisionnement pour les clients qui ne veulent pas se rendre aux ports du Haut Saint-Laurent.

M. Booth: Seulement jusqu'à concurrence des 80,000 tonnes.

M. Ferguson: Quelle est la capacité des trains-bloc?

M. Booth: Environ 8,000 tonnes. En règle générale, nous utilisons des trains-bloc de 90 ou 95 wagons chacun pouvant contenir environ 80 tonnes.

M. Ferguson: Quelle est la capacité des navires transocéaniques? Vous avez dit que celle des cargos hors mer était de 25,000 à 28,000 tonnes.

M. Booth: Leur capacité varie énormément. Le port de Québec, par exemple, peut accueillir des navires d'une capacité maximale de 80,000 tonnes, parce que l'eau n'y est pas assez profonde. Par contre, à Halifax, si je me souviens bien, nous avons fait des chargements allant jusqu'à 95,000 ou 100,000 tonnes. Halifax étant un port de mer, l'eau y est très profonde.

Pour mieux vous situer, je vous signalerai que, lorsque les tarifs de l'Est étaient en vigueur, nous expédiions quelque 400,000 tonnes de grain à partir des ports de St. John et Halifax, sur l'océan atlantique. L'an dernier, je crois que nous avons expédié 80,000 tonnes à partir de Halifax. Je ne pense pas divulguer un secret d'État en vous disant que nos expéditions par tains-bloc vers Québec ont atteint 557,000 tonnes l'an dernier. Vous comprendrez donc la signification de ces chiffres.

M. Ferguson: Par conséquent, la fermeture du silo dans la partie ouest de St. John n'aura pas le même impact qu'aurait eu la fermeture du silo de Halifax. Car la capacité du silo de St. John est de 44,000 tonnes, tandis que celui de Halifax peut contenir 144,000 tonnes.

M. Booth: Vous avez tout à fait raison, mais ce qui compte, c'est la capacité effective. Dans les circonstances actuelles, celle de Halifax n'est que de 80,000 tonnes.

Comprenez-vous ce que je veux dire? La capacité ne fait pas problème, mais il faut pouvoir déplacer le grain à une vitesse acceptable. Ainsi, dans le cas du silo de St. John, qui servait uniquement le marché d'exportation, et non pas le marché intérieur, le grain y était acheminé sur les voies du CP, directement à partir d'une installation du CP à Port McNicoll, dont la capacité de chargement, sans être énorme, était quand même fort acceptable; on pouvait y charger jusqu'à 90 wagons par jour par rapport à 30 à 35 wagons pour la plupart des autres silos. Si l'on compare avec Halifax, nous pourrions donc assurer le mouvement continu d'une bonne quantité de grain à partir de cette installation.

À l'heure actuelle, le grain qui arrive à Halifax y est acheminé essentiellement sur les voies du CN, à partir d'installations du CN à Sarnia et à Midland. La capacité de chargement de ces installations n'est que de 30 à 35 wagons par jour, de sorte qu'il faudrait doubler le mouvement du grain. Si je me souveins bien, on peut décharger quelque 60 wagons par jour à Halifax, de sorte qu'il faudrait pouvoir multiplier ces chiffres afin d'obtenir la capacité voulue.

[*Text*]

If you look at Halifax, 60 cars a day would be roughly 300 cars a week, or 30,000 tonnes a week that you can bring into the place. If you take 12 weeks times 30,000 tonnes a week, that is basically as much as you could possibly get through.

Mr. Ferguson: Yes. It is a tragedy that a facility like Port McNicoll is being demolished this year, because it was in excellent shape—

Mr. Booth: It still is.

Mr. Ferguson: With its loading capacity, a vital link is disappearing because of the recall of this particular act.

Mr. Booth: I am sure you have heard from the Ontario Wheat Board about other elevators that have faced, or are facing, the same fate.

Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): As you said, the mandate of the Canadian Wheat Board is to move western grain to market at the cheapest rate possible. You also mentioned that some customers simply will not come up the St. Lawrence. What sorts of customers came to Halifax and Saint John, and of those, who would have a problem getting up the St. Lawrence?

• 1125

Mr. Booth: Coming to Halifax and Saint John is no restriction. Any ship will go there. It is a normal movement. Buyers and vessel owners have no qualms about going there. What countries normally used to come? We used to have a good Cuban program. The U.K. used to come in there sometimes. We used to have a Russian program also. You sell where you can sell type of thing. As I say, there is no problem getting ships and buyers to accept Halifax as a point of loading.

The other equation is when you look at Quebec City in the winter—January, February, March—if you know your geography, you have to come up through the Cabot Strait, and that is where you get ice, up around Anticosti Island. I know there is icebreaker assistance available and all that stuff, but it is not unusual for ships to get tied up in ice in there and lose time and money, and for that reason, some are very reluctant to go to Quebec City. Brazilians will not go near it. They will see an ice cube, and they will turn around. The Cubans and the Algerians will not. That is what I am trying to say. You get other countries like the Norwegians and the Russians, who are used to ice and take it as a fact of life, and you have far less trouble heading into that port.

The other side of the coin is that sometimes when things get tough commercially, we work very closely with the CIDA programs, where you have control of the freight, etc. Sometimes it is beneficial to program those programs in the winter.

[*Translation*]

Si l'on compte 60 wagons par jour, cela donnerait environ 300 wagons par semaine, soit 30,000 tonnes par semaine, qui pourraient être acheminées à Halifax. Or, 30,000 tonnes par semaine fois 12 semaines, c'est à peu près tout ce qui pourrait passer par Halifax.

M. Ferguson: En effet. Il est tragique qu'une installation comme celle de Port McNicoll soit destinée à être démolie cette année, car elle était en excellent état...

M. Booth: Elle l'est toujours.

M. Ferguson: Etant donné sa capacité de chargement, nous assistons à la disparition d'un lien essentiel à cause de la modification prévue par ce projet de loi.

M. Booth: Je suis sûr que les représentants de l'*Ontario Wheat Board* vous ont parlé d'autres silos qui ont déjà été désaffectés ou qui pourraient l'être.

M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Comme vous l'avez dit, le mandat de la Commission canadienne du blé est d'acheminer le grain de l'Ouest aux marchés, au tarif le plus économique possible. Vous avez également dit que certains clients refusent tout simplement de remonter le Saint-Laurent. D'où venaient les clients qui se rendaient à Halifax et à Saint John et, parmi ces clients, lesquels auraient du mal à remonter le Saint-Laurent?

M. Booth: Halifax et Saint John ne posent aucun problème. Tous les navires acceptent de s'y rendre. Cela n'a rien d'inusité. Les acheteurs et les armateurs n'hésitent aucunement à s'y rendre. D'où venaient les clients par le passé? Eh bien, nous avions bon nombre d'acheteurs cubains. Le Royaume-Uni envoyait aussi des navires parfois tout comme la Russie. Nous vendons à qui veut bien acheter, bien entendu. Comme je l'ai dit, les acheteurs et les armateurs n'ont aucune objection à se servir d'Halifax comme point de chargement.

Mais pour ce qui est de se rendre à Québec pendant les mois d'hiver, janvier, février et mars—si vous connaissez bien votre géographie, vous savez qu'il faut passer par le détroit de Cabot et c'est là qu'on rencontre de la glace autour de l'Île d'Anticosti. Bien sûr, on peut compter sur les brise-glace et tout le reste, mais il n'est pas rare qu'un navire reste pris dans les glaces, ce qui entraîne une perte de temps et d'argent, c'est pourquoi certains répugnent beaucoup à se rendre jusqu'à Québec. Les Brésiliens refusent même d'en approcher. Dès qu'ils voient un glaçon, ils rebroussent aussitôt chemin. Les Cubains et les Algériens refusent aussi de s'y rendre. Voilà ce que j'essaie de vous expliquer. Les marins d'autres pays, comme la Norvège et la Russie, sont habitués à la glace et n'en font pas de cas, de sorte qu'ils acceptent bien plus facilement de se rendre jusqu'à ce port.

Par ailleurs, quand les affaires deviennent difficiles, nous travaillons parfois en étroite collaboration avec l'ACDI, en vertu de programmes où les modalités de transport sont fixées d'avance, par exemple. Il est parfois avantageux de remplir de telles commandes pendant les mois d'hiver.

[*Texte*]

Mr. Laporte: I need not tell you that we are in a very competitive market these days in selling our grain world-wide. How does the loss of the elevators at Saint John and Halifax affect the ability of the Canadian Wheat Board to market grain? Could this actually mean lost sales if you do not have those ports to deliver from?

Mr. Booth: It is possible. I am not saying it is a definitive; I am just saying it is possible. I think you have to look back historically at what we used to do. We still do basically the same volume in January, February, and March, but it is displaced into Quebec. So it is not unrealistic to say that you could have the best of two worlds, so to speak. Do you know what I mean? The programs could have globally increased.

I am not going to say it is not unusual, but it has happened where we have had a normal program from the Atlantic ports, $400,000 or whatever it was, and we have also had a unit train program through Quebec. So there has been rather a global increase in the exports for January, February and March. Now that is pretty well shot, so to speak, and we can only do what we can do right now. If we are not successful in selling the grain out of the St. Lawrence River in January, February and March, basically the programs have been diminished, because I would have to say that the Atlantic ports are still there. Do you know what I mean?

Mr. Laporte: If Halifax closed, if there was no access for the Canadian Wheat Board to Halifax and Saint John, is it fair to say that, all things being equal, a country such as Cuba or Brazil or one of those warm countries would in fact choose to purchase their grain somewhere else simply because of where they have to go to pick up this grain? Is that a fair statement?

• 1130

Mr. Booth: It is a possibility, but it is hard to say. We would obviously be very aggressive in avoiding that kind of situation and would make all efforts to protect our turf.

Mr. Laporte: Perhaps I can word the question in another way. How important does the Canadian Wheat Board consider the ports of Halifax and Saint John to be?

Mr. Booth: I think it considers them to be very important, particularly vis-à-vis the January, February and March positions. We must understand that the April to December positions basically relate to the St. Lawrence River, because a tremendous amount of capacity is available and everything works in that way. But when you come into January, February and March, Halifax and Saint John definitely come into their own.

Mr. Laporte: Is it fair to say that the loss of these ports would move a dimension of debility for the grainery ports to market grain?

Mr. Booth: It would restrict to some degree.

[*Traduction*]

M. Laporte: Je n'ai pas besoin de vous dire que, ces jours-ci, nous nous heurtons à une vive concurrence sur le marché international du grain. Quelle incidence la perte des silos de Saint John et de Halifax aurait-elle sur les ventes de la Commission canadienne du blé? Risque-t-elle de perdre des ventes faute de pouvoir livrer le grain à partir de ces deux ports?

M. Booth: C'est possible. Je ne dis pas que cela se produira mais seulement que c'est posible. Je crois qu'il faut examiner la situation dans une perspective historique. Nous avons toujours les mêmes volumes que déjà, ou à peu près, pendant les mois de janvier, février et mars, mais le grain est acheminé à Québec. Ainsi, il n'est pas impensable que nous ayons, en quelque sorte, le meilleur du monde. Comprenez-vous ce que je veux dire? Il se peut que le total des exportations ait augmenté.

Ainsi, même si ce n'est pas arrivé souvent, il est quand même arrivé que nous ayons des expéditions normales à partir des ports de l'Atlantique, soit 400,000$ ou à peu près, et que nous ayons aussi des expéditions de grains amenés par train-blocs à Québec. Le total des exportations aurait donc augmenté pour les mois de janvier, février et mars. Cela ne se reproduira sans doute plus, et nous ne pouvons que faire de notre mieux dans les circonstances actuelles. Si nous ne réussissons pas à vendre du grain à partir des ports du Saint-Laurent pendant les mois de janvier, février et mars, c'est que le total des exportations a baissé, car il faut aussi compter les ports de l'Atlantique dans l'équation. Comprenez-vous ce que je veux dire?

M. Laporte: Si vous ne pouviez pas utiliser Halifax, si la Commission canadienne du blé n'avait accès ni à Halifax ni à Saint-John, est-il raisonnable de penser, toutes autres choses étant égales, qu'un pays comme Cuba ou le Brésil ou un autre pays chaud choisirait d'acheter son grain ailleurs simplement à cause de l'endroit où il lui faudrait aller pour en prendre livraison? Une telle supposition est-elle raisonnable?

M. Booth: C'est possible, mais il est diffile de le savoir. Nous ferions bien sûr tout notre possible pour éviter que cela ne se produise et pour protéger notre part du marché.

M. Laporte: Je peux peut-être reformuler la question. Quelle importance la Commission canadienne du blé attache-t-elle aux ports de Halifax et de Saint John?

M. Booth: Je crois qu'elle y attache beaucoup d'importance, surtout pour les mois de janvier, février et mars. Il faut comprendre que, pendant la période allant d'avril jusqu'à décembre, le mouvement se fait surtout à partir des ports du Saint-Laurent, étant donné qu'on y trouve une énorme capacité et que tout est conçu en fonction de cela. Mais c'est sans contredit pendant les mois de janvier, février et mars que Halifax et Saint John prennent leur véritable importance.

M. Laporte: Est-il raisonnable de dire que la perte de ces ports se traduirait par une baisse du pouvoir de vente des ports céréaliers?

M. Booth: Il en réuslterait une certaine baisse.

[*Text*]

Mr. Laporte: With respect to Halifax, now that the only time you are using it is as the old water route, you are loading only up to 80,000 tonnes, while you used to put through about 400,000 tonnes. Is that correct?

Mr. Booth: Through Atlantic.

Mr. Laporte: Through both Halifax and Saint John. How much would have been put through Saint John? Would about 270,000 tonnes be correct?

Mr. Booth: I do not think you would be far wrong in saying that it would be a 50-50 deal. The controlling condition is basically the fact that we would have put the grain away in the Georgian Bay ports vis-à-vis the CN and CP origination point.

Mr. Laporte: I see.

Mr. Booth: One of the main reasons is that even with a smaller capacity to work through in Saint John, we had perhaps higher shipments than from Halifax, primarily because of the Port McNicholl elevator, that is probably one of the bigger elevators in the system and that had a good winter storage program, with vessels alongside, so we could put more tonnage alongside a CP line.

Mr. Laporte: What is the future for Halifax, now that the At and East is gone and you cannot ship grain that way, in any practical sense? If the status quo remains, will Halifax become a useless port to you?

Mr. Booth: Here again, one looks at things in terms of today's position. Halifax becomes an 80,000-tonne-a-year export port for ourselves. I should not comment on Ontario wheat.

Mr. Laporte: If Ontario wheat is also going to go through there, that makes it—

Mr. Booth: I am not sure. I cannot really comment on that aspect because I would not surprised if the Port of Halifax elevator people have already programmed that factor into the system.

With the way we operated last year, which seems to be the way the system is going to go, and with all we can accumulate over the summer months in Halifax, so that we will end up, at the end of December or whenever it stops, we will end up with approximately 80,000 tonnes. That is the way the system is programmed now.

Mr. Laporte: This shipment of grain out of Halifax and Saint John went through in January, February and March, as you say, and that is when most grain is shipped out. With only 80,000 tonnes, do you see the day when you will simply not be shipping grain out, because 80,000 tonnes is not a large amount?

Mr. Booth: I agree with you. It is very possible. We have come down from 400,000 tonnes to 80,000. I really do not know what is in the future.

[*Translation*]

M. Laporte: Pour ce qui est de Halifax, maintenant que vous ne vous en servez qu'en sa qualité d'ancienne route maritime, vous y chargez au plus 80,000 tonnes, alors que, par le passé, vous acheminiez environ 400,000 tonnes à partir de ce port, n'est-ce pas?

M. Booth: À partir des ports de l'Atlantique.

M. Laporte: À partir de Halifax et de Saint John donc. Quel était le volume de grain qui passait pas Saint John? Serait-il à peu près juste de dire qu'il y passait quelque 270,000 tonnes?

M. Booth: Je crois que la répartition était à peu près égale entre les deux ports. Le volume acheminé vers chaque port dépendait essentiellement de la quantité de grain qui avait été entreposé dans les installations respectives du CN et du CP sur la Baie Georgienne.

M. Laporte: Je vois.

M. Booth: Un des principaux facteurs était que, malgré la capacité inférieure de l'installation de Saint John, nous pouvions parfois expédier une plus grande quantité de grain à partir de ce port qu'à partir de celui de Halifax, en raison surtout du silo de Port McNicholl, qui est sans doute un des plus gros du réseau et qui avait un bon programme d'entreposage l'hiver, avec des navires à proximité, de sorte que nous pouvions acheminer davantage de grains sur les voies du CP.

M. Laporte: Quel sera l'avenir de Halifax maintenant que les tarifs de l'Est ont été abolis et que vous ne pouvez plus expédier de grains vers ce port en raison de considérations économiques? Si le statu quo est maintenu, le port de Halifax deviendra-t-il inutile pour la Commission?

M. Booth: Encore une fois, il faut examiner la situation telle qu'elle est aujourd'hui. Halifax devient pour nous un port à partir duquel nous pouvons exporter 80,000 tonnes par an. Je ne saurais vous dire ce qui en est pour le blé de l'Ontario.

M. Laporte: Si le blé de l'Ontario devait également passer par ce port, cela voudrait dire...

M. Booth: Je ne sais pas, je n'oserais pas me prononcer là-dessus, car il se peut très bien que les responsables du silo de Halifax aient déjà tenu compte de ce facteur.

Si j'en juge par la façon dont nous avons fonctionné l'an dernier, et il semble que nous continuerons à fonctionner ainsi, compte tenu de ce que nous pouvons accumuler à Halifax pendant les mois d'été, nous y aurons entreposé quelque 80,000 tonne d'ici à la fin décembre ou à la fin de la saison de navigation. C'est ainsi que le système est programmé à l'heure actuelle.

M. Laporte: Ainsi, si je comprends bien, la majeure partie du grain stocké à Halifax et à Saint John a été expédiée pendant les mois de janvier, février et mars. Étant donné que la capacité effective n'est plus que de 80,000 tonnes, pouvez-vous imaginer qu'un jour vous cesserez simplement toutes vos expéditions de grain, puisque que 80,000 tonnes, ce n'est pas beaucoup?

M. Booth: Je suis d'accord avec vous. C'est tout à fait possible. Le volume des expéditions est tombé de 400,000 tonnes à 80,000 tonnes. Je ne sais vraiment pas ce que nous réserve l'avenir.

[*Texte*]

When I say we have 80,000 tonnes, the Wheat Board cannot put 80,000 tonnes of grain into Halifax in July, for instance, and just let it sit there. The system does not work that way. There is a schedule of shipments into Halifax over the summer for domestic and milling requirements, and the Wheat Board might put only about 4,000 tonnes on each given ship and that grain must disappear all the time, whereas our grain stays here and keeps accumulating, so to speak.

• 1135

Mr. Laporte: You would put 4,000 tonnes on a ship?

Mr. Booth: Just to finish, yes.

Mr. Laporte: Just to finish it off.

Mr. Booth: That is right. And the rest of the grain would go for domestic consumption. Of course that would be turning over all the time. With the next ship, maybe the next month, domestic requirements might be more, they might be less. The Wheat Board would then be called upon to fill out more or fill out less. But no matter how we cut the cheese, come December there is no way I can get more than 80,000 tonnes into that elevator because the rest of the space is in the same predicament and it is going to be required to carry the mill domestic requirement over the winter.

Mr. Laporte: I suppose it would vary quite a bit, but historically, and generally speaking, what were the sizes of sales that were going out of Halifax and Saint John?

Mr. Booth: How do you mean?

Mr. Laporte: Size in tonnes.

Mr. Booth: Previously, or now?

Mr. Laporte: Yes, under At and East, consigned to Cuba or Brazil.

Mr. Booth: As I say, it was anywhere from 350,000 to 400,000 tonnes. Halifax would take 50%, say.

Mr. Laporte: But on any particular sale to any particular country—

Mr. Booth: As I say, it all depends on where the interest is. Traditionally we always had Cuban shipments and we always had Algerian shipments.

Mr. Laporte: What size would they be, generally?

Mr. Booth: You mean the boat size or the total sale?

Mr. Laporte: No, the sale.

Mr. Booth: Well, as I say, it could be anywhere up to 50,000 or 75,000 tonnes a month, three ships a month, for the Algerians. For the Cubans. . . It all depends. It would vary from year to year. But somehow we would fill in that program.

Mr. Laporte: But a sale like that would be impossible now, would it not? With only 75,000, or 80,000 tonnes sitting in the Halifax elevator you could not make that sale?

[*Traduction*]

Entendons-nous sur ces 80,000 tonnes. La Commission ne peut pas simplement stocker 80,000 tonnes de grains à Halifax en juillet, par exemple, et le laisser là. Ce n'est pas comme cela que le système fonctionne. Il y a un échéancier d'expéditions qui doivent être faites à Halifax pendant l'été pour répondre aux besoins du marché national et des minoteries. Ainsi, la Commission pourrait ne charger qu'environ 4,000 tonnes dans chaque navire, de sorte que le silo de Halifax est constamment en train d'être vidé, tandis que le grain pourrait continuer à s'accumuler ici, en quelque sorte.

M. Laporte: Vous chargeriez 4,000 tonnes à bord de chaque navire?

M. Booth: Oui, pour compléter la cargaison.

M. Laporte: Oui.

M. Booth: C'est cela. Et le reste des céréales serviraient à la consommation interne. Bien entendu, il y aurait un roulement continu. Le mois suivant peut-être, pour le navire suivant, les besoins internes auront peut-être monté ou baissé. Dans ce cas, c'est la Commission canadienne du blé qui devra faire l'appoint. Quel que soit le partage toutefois, on pourra entreposer au maximum 80,000 tonnes dans cet élévateur au mois de décembre parce qu'il faut tenir compte des besoins intérieurs des minoteries pendant l'hiver.

M. Laporte: Je sais que ça peut changer mais traditionnellement de façon générale, quelle était l'importance des ventes à partir d'Halifax et de Saint-Jean?

M. Booth: En quels termes?

M. Laporte: Je voudrais le tonnage.

M. Booth: Autrefois ou aujourd'hui?

M. Laporte: Avec le tarif de l'Est le tonnage des expéditions destinées à Cuba ou au Brésil.

M. Booth: Comme je l'ai dit, cela variait de 350,000 à 400,000 tonnes et 50 p. 100 du total pour Halifax.

M. Laporte: Mais pour les ventes faites à un pays donné. . .

M. Booth: Comme je l'ai dit, ça dépend de la clientèle. Traditionnellement, nous avons toujours vendu à Cuba et en Algérie.

M. Laporte: En général, que représentaient ces ventes?

M. Booth: Vous voulez le tonnage des bateaux ou le total des ventes?

M. Laporte: Le total des ventes.

M. Booth: Comme je vous l'ai dit, de 50,000 à 75,000 tonnes par mois pour l'Algérie, soit 3 navires par mois. Pour Cuba. . . ça dépend. Ce n'était pas la même chose tous les ans, mais nous nous acquittions toujours de nos obligations.

M. Laporte: Mais aujourd'hui vous ne pourriez plus réaliser de telles ventes n'est-ce pas puisque l'élévateur de Halifax ne contient que 75 ou 80,000 tonnes?

[*Text*]

Mr. Booth: That is correct. Somehow we have to get them into Quebec as much as we possibly can, or you have to wait till April and you get whatever sales you can out of the St. Lawrence River, to keep the momentum going.

Mr. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo): Welcome, Mr. Booth. You made the statement that your job is to sell the grain at the cheapest rate of transportation possible. I am paraphrasing what you said. Is that cheapest in the hands of the farmers, the Wheat Board, or of Canada, Canadians?

Mr. Booth: Maybe I did not phrase it correctly. Our mandate is to return as many dollars to the producers as possible by shipping grain the cheapest way possible. What I want to get away from is a "selling price". A selling price has really very little to do with the cost of moving. You sell what the Americans are selling it at, if you know what I mean.

Mr. Brightwell: I realize the problem in sales, but really you are talking about the net price to the producers. You have to make sure that is as big as it can be.

Mr. Booth: That is correct.

Mr. Brightwell: But I believe you have pretty clearly demonstrated you can get the grain to export positions an awful lot more cheaply to Canada as a whole through ports other than Halifax and Saint John.

Mr. Booth: Yes.

Mr. Brightwell: Would you like to tell us what the comparable price overall might be to putting it in an export position on the west coast and in an all-winter port in the St. Lawrence Seaway, versus going to Halifax and Saint John?

Mr. Booth: I will answer you this way, that vis-à-vis the cost of moving in the country—the east coast, Thunder Bay—I really do not know. That is not my field. That is a rail, country operation, which is very, very intricate and complex, and I really do not know how it all works. My area is seaboard operations, and primarily the movement east from Thunder Bay.

You can divide it, for example, Vancouver versus Thunder Bay, and no matter how you cut the cheese, these figures they put out are basically extra costs beyond Thunder Bay that the producer would have to absorb.

• 1140

If I can just make a simple statement vis-à-vis the sales, for every kind of grain that goes out to the west coast vis-à-vis the St. Lawrence or Halifax or the Atlantic, the producer nets this much more. Do you see what I mean?

Mr. Brightwell: I think we understand each other. The cheapest way from an export position is still the west coast. The second-cheapest would be, for wintertime anyway, an ice-free port in the St. Lawrence. The third most expensive way is Saint John and Halifax because of the extra clearing cost.

Do under 2% of the total grain sales from Canada go through Halifax and Saint John?

Mr. Booth: Yes, taking the whole global picture. . .if we are looking at something like 22 million tonnes.

[*Translation*]

M. Booth: En effet. On essaie de passer par le Québec dans la mesure du possible ou il faut attendre le mois d'avril pour utiliser la Voie maritime du Saint-Laurent et à ce moment-là on se rabat sur ce qu'on peut.

M. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo): Bienvenue, monsieur Booth. Vous avez déclaré que votre tâche consistait à vendre des céréales en assurant le coût de transport le meilleur marché possible. Je vous paraphrase. Quand vous parlez de meilleur marché, vous voulez dire pour les cultivateurs, la Commission canadienne du blé, ou le Canada et ses habitants?

M. Booth: Je me suis probablement mal exprimé. Nous essayons de trouver le moyen le moins cher d'expédier les céréales pour maximiser le bénéfice des producteurs. J'essaie d'éviter l'expression «prix de vente» car les prix de vente n'ont pas grand-chose à voir avec le coût des expéditions. Vous vendez au même prix que les Américains, si vous voyez où je veux en venir.

M. Brightwell: Je ne l'ignore pas, mais ce qui vous intéresse, c'est de faire en sorte que le prix net que touchent les producteurs soit le plus haut possible.

M. Booth: C'est bien cela.

M. Brightwell: Mais je pense que vous avez montré très nettement que pour expédier le grain à l'étranger ça coûterait beaucoup moins cher au Canada d'utiliser d'autres ports que Halifax et Saint-Jean.

M. Booth: En effet.

M. Brightwell: Pourriez-vous nous faire une comparaison entre les coûts d'exportation à partir de la côte ouest et d'un port de la Voie maritime du Saint-Laurent qui est ouverte toute l'année, par rapport à Halifax et Saint-Jean?

M. Booth: Je dois vous dire que je ne sais pas vraiment ce que ça coûte d'acheminer la marchandise par rail vers la côte ouest ou vers Thunder Bay. Cela concerne le transport ferroviaire et c'est un domaine très très complexe qui n'est pas le mien. Je cantonne mes activités au littoral et essentiellement l'acheminement des marchandises vers l'est à partir de Thunder Bay.

Si vous répartissez les expéditions entre Vancouver et Thunder Bay, quelle que soit la formule choisie, passé Thunder Bay le producteur doit absorber des coûts supplémentaires.

Pour vous répondre simplement, pour chaque expédition de grain de la côte ouest plutôt que du Saint-Laurent ou d'Halifax ou d'un port atlantique, le profit net du producteur est plus élevé en raison de ses coûts. Vous me suivez?

M. Brightwell: Je pense bien. Pour les exportations, les ports les plus avantageux restent les ports de la côte ouest. Viennent ensuite les ports libres de glace du Saint-Laurent, pendant l'hiver tout au moins. Et Saint-Jean et Halifax coûtent le plus cher en raison des frais de retrait d'entrepôt supplémentaires.

Est-ce qu'il y a moins de 2 p. 100 du total des ventes de céréales du Canada qui passent pas Halifax et Saint-Jean?

M. Booth: Oui, par rapport au total qui est d'environ 22 millions de tonnes.

[*Texte*]

Mr. Brightwell: I know about one-third of what goes through Saint John and Halifax is from the Ontario producers as compared to the western producers.

What is the limiting factor in putting more grain into the storage areas on the St. Lawrence Seaway? Are you limited in total storage in that you could not put more down there and leave it there?

Mr. Booth: Yes, it has a a limited capacity. But just to give you a figure, the storage capacity in the St. Lawrence River taking into consideration all the ports is approximately a million tonnes.

Then I have to start qualifying. The storage capacity in the St. Lawrence River, say, at the end of December or at the close of navigation is probably about 800. That is when the big volume domestic grain moves down and takes up space to cover the requirements for the winter months, which effectively cuts down export storage capabilities.

Obviously, again, ports like Port-Cartier, Baie-Comeau, which are the closest to the ocean, cannot be replaced once it is shipped in the winter. That is why Quebec is the most viable operation in the winter because you can ship it out once, then you can start replacing it by uni-trains. It is really the only viable place.

We had occasion to have winter programs through the ports of Montreal, Sorel, Three Rivers, but, as I have mentioned earlier, it is ice conditions. It is very difficult. If it is difficult to get up that route through the Cabot Straits and Anticosti into Quebec City, it is much much more difficult to get up past Quebec City.

Mr. Brightwell: What is the difference in cost from selling grain from an export position on the west coast to somebody on the Atlantic seaboard area, versus selling it on the east coast? I am talking about the whole package of costs, not just the net to your producers.

Mr. Booth: I cannot answer you. I am not conversant in that, sir.

Mr. Brightwell: I understand that loading up once in Vancouver, even with the Panama Canal costs, you can quite often deliver to Atlantic ports, Atlantic sources, Atlantic purchasers, cheaper or as cheap as you can by selling it through the east coast.

Mr. Booth: Yes.

Mr. Brightwell: I understand this is even a tendency going on. All of that has to be by rail at the present time anyway, does it not? You have no other choice going west.

Mr. Booth: Yes. But somebody mentioned earlier, of course, that because of the return to producers, the priority is that the Pacific has to be kept up to its maximum.

If the countries adjacent to the Pacific coast, the so-called Pacific Rim countries, have enough buying interest over a given year to take up to capacity at the west coast, then there is really no—

Mr. Brightwell: No way of supplying it. . .

Mr. Booth: —funny stuff, so to speak. If it does not take up the capacity, and there is additional capacity available, then it still behoves the Wheat Board to make up that capacity somehow.

[*Traduction*]

M. Brightwell: Je sais que le tiers des expéditions à partir de Saint-Jean et de Halifax sont faites par des producteurs de l'Ontario.

Qu'est-ce qui empêche d'entreposer davantage de céréales dans les entrepôts de la Voie maritime du Saint-Laurent? La capacité de stockage est-elle limitée?

M. Booth: Oui, elle est limitée. Pour vous donner une idée, la capacité de stockage de tous les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent est d'environ 1 million de tonnes.

Je dois préciser que cette capacité de stockage est d'environ 800 tonnes au mois de décembre ou au moment où on ferme les ports, soit au même moment où l'on entrepose de grosses quantités de céréales destinées à la consommation interne pour les mois d'hiver, ce qui diminue d'autant les capacités de stockage de céréales d'exportation.

De toute évidence, pour les expéditions faites pendant l'hiver, rien ne remplace les ports comme Port-Cartier ou Baie Comeau, qui se trouvent tout près de l'Océan. C'est pourquoi la meilleure solution, la seule en fait, c'est de passer par les ports du Québec en hiver et d'avoir recours aux trains-bloc ensuite pour remplacer le stock.

Nous avons déjà eu des programmes d'hiver où l'on passait par les ports de Montréal, de Sorel, de Trois-Rivières, mais comme je l'ai dit tout à l'heure, les conditions sont difficiles en raison de la glace. Il est très difficile de se frayer un passage jusqu'à la ville de Québec par le détroit de Cabot et Anticosti et c'est encore beaucoup plus difficile au-delà de Québec.

M. Brightwell: Quelle est la différence de coût pour le producteur de la côte ouest qui vend ses grains destinés à l'exportation à quelqu'un du littoral Atlantique, plutôt que quelqu'un sur la côte est? Je parle de l'ensemble des coûts, pas simplement du bénéfice net pour vos producteurs.

M. Booth: Je ne sais pas monsieur, je suis incapable de vous répondre.

M. Brightwell: Apparemment avec un chargement unique fait à Vancouver, même si l'on ajoute les coûts du canal de Panama, vous arrivez souvent à assurer une livraison meilleur marché ou aussi bon marché que si vous étiez passé par la côte est.

M. Booth: En effet.

M. Brightwell: Et c'est une tendance qui s'affirme apparemment. Pour l'instant, il faut utiliser le réseau ferroviaire, n'est-ce-pas? C'est la seule solution vers l'Ouest.

M. Booth: En effet. Mais quelqu'un l'a dit tout à l'heure, on essaye toujours de maximiser l'utilisation des ports du Pacifique parce que cela rapporte davantage aux producteurs.

Si les pays du bassin du Pacifique, les pays côtiers du Pacifique, souhaitent se ravitailler uniquement sur la côte ouest, il n'y a pas vraiment. . .

M. Brightwell: Moyen de les ravitailler. . .

M. Booth: . . .si vous voulez. Si l'on n'arrive pas à répondre à leur demande, c'est à la Commission canadienne du blé de faire l'appoint d'une façon ou d'une autre.

[*Text*]

• 1145

You can, by gyrating around, because of these costs of moving grain east of Thunder Bay, entice some customers who would not normally go to the west coast, by giving away some of this. If you give away $5 or $6, you are still pocketing $17 or $18. That does happen; I am not going to deny it.

Mr. Brightwell: I hear you, Mr. Booth, and basically what I am hearing is that, by policy, the Wheat Board will keep the west busy and will sell the rest out of the east, yet here you are defending a decision on the east. I think you are looking for a safety valve. I think that is really what you are looking for rather than perhaps a major part of your sales.

Mr. Booth: The problem is magnified right now and has been for the last two years because of the drought and because of only an average crop last year. If we get into a good bumper crop, we will have more grain available to move east. What you say is true, that it behoves us to keep the Pacific coast going at full capacity.

Mr. Brightwell: You mentioned that you program—and I will ask you to explain that—but does it mean that you put a certain minimum volume through those ports just to maintain your presence there as opposed to it being necessary for your operation?

Mr. Booth: "Program" is kind of a catchword.

Mr. Brightwell: It is your term.

Mr. Booth: It is synonymous with a budget you make up of sales, if you know what I mean. We know the capacities that can be done at these ports and we try to correlate that with how much we have available to sell and you try to start pinpointing where you are going to go with it. Obviously you try to use the cheapest way possible.

Mr. Brightwell: Am I right that you try to put a certain volume through there to keep your presence up, rather than because it is better for you?

Mr. Booth: It is not a question of presence. It is a question of our selling grain and very seldom do we pass up an opportunity to sell grain, wherever it is.

Mr. Brightwell: I think that is fair. I think I would expect you to do that so I do not doubt it.

When I see you, by policy, going to the west first when it is cheaper to go to the St. Lawrence ports, then when you do not have a supply I wonder why there was any going through the At and East program.

Mr. Booth: We always had supply prior to this drought. We always had supply and we always had sufficient grain to work both coasts, if you know what I mean.

How far back does one want to go? If you go prior to Prince Rupert days... When Prince Rupert came on stream, it made a huge difference in how we allocated, because you had that much more capacity on the west coast with this big new

[*Translation*]

Parce que les grains expédiés à l'est de Thunder Bay coûtent plus cher en raison des frais de transport, vous pouvez récupérer des clients qui ne passeraient pas normalement par le côte-ouest en leur offrant une partie des économies ainsi réalisées. Si vous diminuez leur coût de 5$ ou 6$, il vous reste tout de même 17$ ou 18$. Cela se fait et je ne le nie pas.

M. Brightwell: Je vous comprends, monsieur Booth et ce que vous dites c'est que la Commission canadienne du blé a pour politique de tenir occupés les ports du Pacifique et de vendre ce qui reste à l'est et pourtant vous défendez la décision relative à l'est. Je pense que ce qui vous intéresse n'est pas tant d'augmenter vos ventes de ce côté du pays mais de trouver une soupape de sûreté.

M. Booth: Le problème s'amplifie et cela depuis deux ans, à cause de la sécheresse et parce que nous avons eu une récolte moyenne l'année dernière. Si nous avons une récolte exceptionnelle, nous aurons plus de grains à transporter vers l'est. Vous avez raison, nous devons continuer à faire tourner les installations de la côte du Pacifique à plein rendement.

M. Brightwell: Vous dites que vous programmez—et je vais demander de nous dire ce que vous entendez par là—mais est-ce que ça signifie que vous vous contentez de faire passer un volume minimum par ces ports simplement pour y maintenir une présence sans que ce soit vraiment nécessaire pour vos acitivités?

M. Booth: Le mot «intentions» couvre bien des choses.

M. Brightwell: C'est vous qui l'avez choisi.

M. Booth: Nos intentions dépendent de notre budget qui à son tour dépend des ventes, si vous voyez où je veux en venir. Nous connaissons les possibilités offertes par ces ports et nous calculons la quantité que nous avons à vendre et nous décidons par où passer et, de toute évidence, nous choisissons la solution meilleur marché.

M. Brightwell: Mais ai-je raison de dire que vous utilisez les ports de l'est pour y maintenir votre présence et pas parce que les conditions sont plus favorables pour vous?

M. Booth: La question de maintenir une présence ne nous intéresse pas. Ce que nous voulons, c'est vendre des céréales et nous laissons rarement échapper l'occasion de le faire.

M. Brightwell: D'accord. Cela semble logique et je vous crois donc.

Devant votre politique d'accorder la priorité aux ports de l'ouest, alors que cela coûterait moins cher de passer par les ports de la voie maritime du Saint-Laurent, je me demande pourquoi vous vous êtes prévalu du tarif de l'Est alors que nous n'aviez pas la quantité de céréales voulue.

M. Booth: Avant la sécheresse, nous en avions toujours. Nous avons toujours eu suffisamment de céréales pour passer par les deux côtes, si vous me suivez.

De combien d'années voulez-vous que je revienne en arrière? Avant l'ouverture des installations de Prince Rupert, notre choix était bien différent. Cet élévateur immense a une capacité de stockage beaucoup plus considérable. Pour la côte

[*Texte*]

elevator. I think the west coast went from about 13 million tonnes capacity up to about 18 million. If you want to talk to some west coast people they say they can do 20. When you start looking at programming or budgeting or allocating say 18-million tonne shipments from the west coast as the capacity, then you start 18 million from the west coast. If you take 14 million for domestic consumption, that is 32 million, and if you are only going to produce 40 million tonnes a year, that leaves you with 8 million tonnes to go east or do whatever you want to do with it.

It is a very difficult situation when you have a shortage of supply factor built into this whole thing, never mind whether you can sell it or not. That is something else. But if you do not have the supplies to work with, if we can get back up into a bumper year of say a 50-million-tonne crop, it does not change the Pacific side, but it sure changes the eastern side.

Mr. Brightwell: Thank you.

• 1150

Mr. Crosby (Halifax West): Mr. Booth, I would like to clarify a few things that would be helpful to me and hopefully others.

I do not think anybody would fault the Canadian Wheat Board for trying to maintain its markets, and for moving wheat across Canada and for export purposes at the cheapest possible rate. What bothers a lot of people is that there are many forms of subsidization.

The St. Lawrence seaports are helped a great deal by ice-breaking activities that allow the ports to remain open at enormous cost. You even mentioned Prince Rupert. That involved a tremendous expenditure on the part of the federal government in order to establish that port.

There is continued subsidization of port activities, rail lines and so on. Our difficulty is in determining what forms of subsidization are appropriate and are fair, regionally and nationally. What we are dealing with in the bill is the cancellation of one specific form of subsidization, the At and East, which of course was in part the basis for grain and flour movements eastward.

Am I right in thinking that you are simply concerned with the cost to the Wheat Board of grain transportation? You do not care how that cost is made up, whether it is subsidized through rail transport subsidization, port subsidization, grain elevator subsidization or whatever.

Mr. Booth: The costs that I have put together show what I am charged, never mind the steps beyond that, so to speak. I get a bill from the St. Lawrence Seaway and this is my cost. That is it.

Mr. Crosby: You do not care that the bill is less because the St. Lawrence Seaway does not pay for ice-breaking.

Mr. Booth: I cannot, really.

Mr. Crosby: I agree. I just wanted to confirm it.

Mr. Booth: It is like buying an airline ticket. You do not care what the airport taxes are. I know what I pay.

[*Traduction*]

ouest on est passé de 13 millions de tonnes à 18 millions de tonnes environ. Et si vous posez la question aux gens de la côte ouest, ils vous diront qu'ils sont capables d'entreposer 20 millions. Quand vous établissez votre programme ou votre budget et décidez par où expédier vos 18 millions de tonnes vous commencez par la côte ouest qui offre déjà cette capacité. Ajoutez à cela 14 millions de tonnes pour la consommation interne, ce qui fait 32 millions de tonnes, et si vous produisez 41 millions de tonnes par année, il vous reste 8 millions de tonnes que vous pouvez expédier en passant par l'est ou dont vous pouvez faire ce que vous voulez.

La situation se complique énormément lorsque survient une pénurie qu'on n'avait pas anticipée, qu'on ait des acheteurs ou pas. Le problème est en effet différent. Et si l'on connaissait une récolte extraordinaire de 50 millions de tonnes par exemple, ça ne changerait rien pour la côte Pacifique mais ça changerait beaucoup de choses pour les ports de l'est.

M. Brightwell: Je vous remercie.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Monsieur Booth, permettez-moi de préciser certains points qui seraient utiles à moi-même et, je l'espère, à mes collègues également.

Je pense que personne ne blâme la Commission canadienne du blé d'essayer de maintenir ses débouchés et d'expédier au travers le Canada le blé d'exportation aux meilleurs coûts possible. Ce qui ennuie beaucoup de gens, par contre, ce sont les nombreuses formes de subventions.

Les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent restent ouverts grâce aux brise-glaces, qui coûtent énormément cher. Vous avez mentionné également le port de Prince Rupert dont l'installation a coûté très cher au gouvernement fédéral.

Les activités portuaires et les réseaux ferroviaires, entre autres, continuent à être subventionnés. Le problème c'est de déterminer quelles subventions sont justes et appropriées, au nivau régional et au niveau national. Le projet de loi à l'étude annule une subvention particulière, soit le programme de subvention au transport de grain et de farine vers l'Est.

Ai-je raison de croire que tout ce qui vous intéresse, c'est le montant que coûte à la Commission canadienne du blé le transport des céréables et que peu vous importe la composition de ces coûts ou le fait qu'ils soient subventionnés par le truchement de subventions accordées au réseau ferroviaire, aux ports, aux élévateurs à grain, et ainsi de suite.

M. Booth: Mes coûts à moi, ce sont les coûts qui figurent sur la facture que m'adresse la Voie maritime du Saint-Laurent; un point c'est tout.

M. Crosby: Cela ne vous intéresse pas de savoir que cette facture est moins élevée parce que les activités des brise-glaces ne sont pas défrayées par la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Booth: Pas vraiment.

M. Crosby: Bon. Je voulais simplement le confirmer.

M. Booth: C'est comme lorsqu'on achète un billet d'avion. On sait ce que le billet coûte et cela ne nous intéresse pas de savoir ce que représente les taxes d'aéroport.

[*Text*]

Mr. Crosby: I hope you and others appreciate that while the At and East involves a direct paymemt of dollar bills in the form of subsidization, there are many other forms of subsidization that are hidden from the specifics of the grain sale transaction.

You do not care where the subsidization comes from, you are only concerned with the bill to the Wheat Board. Bearing that in mind, what is the Wheat Board's position on transportation of grain eastward through east coast ports? Is it desirable in terms of the broader interest of the Wheat Board and the national interest to have grain moving eastward and stored in east coast ports for export?

Mr. Booth: There is no doubt about that. Everybody is positive about that. This system is there. There is tremendous capacity in it. I am talking about eastern ports. I am not talking about any particular ones, the Atlantic versus anything else. I am just saying the system is there and the Wheat Board will utilize it as much as is humanly possible.

When I say humanly possible, there is a tremendous number of factors that come into play. That does not alter what I said earlier, in the sense that no matter how you cut the cheese the west coast is going to be used to its capacity, and then what do you have left?

For the last two years it has been a very hard time on the whole eastern position because there have not been supplies. As I said earlier, if we can get back to a better than average. . .even an average crop it is not going to change things very much. We had an average crop last year, but you do not get over the drought in one year. It is going to take a real good bumper crop to get us going again.

Mr. Crosby: I do not want to get away from the point, which is that transportation costs are one of the important factors in determining east coast movements of grain. There are many other factors, but the factor we are going to deal with today is the transportation cost factor

Mr. Booth: We have to export grain; we cannot just store grain. We have to export it, because we produce so much.

Mr. Crosby: Do you have to export grain through the east coast?

Mr. Booth: To the tune that our exports are higher than 20 million tonnes a year, 18 million tonnes a year, yes.

There is nowhere else to go. God forbid I should say the word "Churchill" in this meeting, but it is there. What I am trying to say is that right off the top comes the west coast, and then all other exports have to flow east. There is nowhere else to go, except very limited. . .

• 1155

Mr. Crosby: I did not hear all of your presentation so I am not sure if this is a fair question, but in a perfect world in terms of grain movements, what do you see as the optimal tonnage to be moving through the east coast ports? I have heard the figure of 400,000 tonnes. Is that—

Mr. Booth: No, the 400,000 tonnes is strictly Atlantic. That figure is—

[*Translation*]

M. Crosby: J'espère que vous vous rendez tous compte que le programme «de subvention au transport de grain et de farine vers l'Est» représente des subsides octroyés sous forme de versements directs, mais que les ventes de céréales bénéficient d'un grand nombre d'autres subventions cachées.

Cela ne vous intéresse pas de savoir d'où proviennent ces subsides. Tout ce qui vous intéresse, c'est de savoir ce que ça coûte à la Commission canadienne du blé. Dites-nous donc ce que pense la Commission canadienne du blé de l'idée d'expédier des céréales en passant par les ports de l'est du Canada? Est-ce que c'est dans son intérêt ou dans l'intérêt national que d'acheminer ces céréales destinées à l'exportation vers l'Est et de les entreposer dans les ports de la côte est?

M. Booth: Cela ne fait pas de doute. Tout le monde est d'accord sur ce point. Nous avons un système en place qui offre une énorme capacité. Je parle des ports de l'Est, pas d'un port en particulier, je ne fais pas de comparaison. Je dis simplement que le système est en place et que dans la mesure du possible la Commission canadienne du blé l'utilise.

Quand je dis dans la mesure du possible, je veux dire qu'il y a énormément de facteurs qui entrent en jeu. Ceci ne change rien à ce que j'ai dit tout à l'heure, en ce sens que quelle que soit la répartition faite, les ports de la côte ouest vont fonctionner à plein rendement, et qu'est-ce qui reste ensuite?

Les ports de l'Est traversent une période très difficiles depuis deux ans en raison de la pénurie de céréales. Comme je l'ai dit tout à l'heure, si l'on pouvait avoir une récolte vraiment supérieure à la moyenne. . . une récolte ordinaire ne changerait pas grand-chose. On a eu une récolte ordinaire l'an dernier, ça prend plus d'un an pour se remettre d'une sécheresse. Il va falloir vraiment une récolte extraordinaire pour nous relancer.

M. Crosby: Je vais m'en tenir au sujet qui m'intérese, soit le fait que les expéditions de céréales vers l'Est dépendent des coûts de transport. Il y a bien d'autres facteurs qui entrent en jeu, mais celui qui nous intéresse aujourd'hui, c'est celui-là.

M. Booth: Nous devons exporter nos céréales; nous en produisons tellement qu'il n'est pas possible de les entreposer et qu'il faut les vendre à l'étranger.

M. Crosby: Mais devez-vous les exporter en passant par la côte est?

M. Booth: Dans la mesure où nous exportons plus de 18 millions ou 20 millions de tonnes par année, oui.

Que voulez-vous qu'on fasse d'autre? Dieu me préserve de faire allusion au port de Churchill à cette réunion, mais il existe. Ce que je veux dire, c'est que les expéditions se font en priorité par les ports de la côte ouest et le reste passent par la côte est. On n'a pas vraiment d'autre choix, sauf peut-être. . .

M. Crosby: Je n'ai pas entendu tout votre exposé, je ne devrais peut-être pas vous poser cette question. Si tout était parfait, quel serait à votre avis le tonnage optimal acheminé par les ports de la côte est? J'ai entendu citer le chiffre de 400,000 tonnes. Est-ce que. . .

M. Booth: Non, ces 400,000 tonnes s'appliquent uniquement à l'Atlantique. Ce chiffre concerne. . .

[*Texte*]

Mr. Crosby: Atlantic ports—Saint John and Halifax. I hate to be so parochial, but...

Mr. Booth: In a perfect world I am sure that figure will not change very much, and it might even come down. We are faced with the fact that the Saint John elevator is gone—period, it is gone. We had to truck grain from Saint John to Halifax just to clear out the elevator. It was an expensive movement, but there again... As I say, it comes down to the Atlantic and how much you can put through there.

I think Halifax could still handle, all things being equal, up to 350,000 tonnes on its own. Mind you, there has to be a hell of a lot of co-ordination. Ships have to be there at the right time and all kinds of things have to happen. But it will not change the St. Lawrence River position.

Mr. Crosby: If unit trains coming directly from the west to Halifax became a factor in the movement of grain, would that change your assessment of the total tonnage that could be moved?

Mr. Booth: No, I do not think so. Basically we are talking unloading capacity in Halifax, and you are limited there. I do not know if you were here earlier, but perhaps the people at the Halifax elevator could put some different figures on it. If we look at capacities in terms of historical experience, Halifax can do approximately 60 hopper cars a day. If you start multiplying those figures, a five-day week equals 300 cars a week. That is roughly 30,000 tonnes a week for 12 weeks—there is your 360,000 tonnes. That is very simplistic, but—

Mr. Crosby: It is helpful.

Mr. Booth: It gives you an idea. Regardless of where those cars come from, be it unit trains from Thunder Bay, Bayport or anywhere, you are still working with those criteria.

Mr. Crosby: Only a finite number of hopper cars can be handled, regardless of what the subsidization is, where they are coming from or who they belong to.

Mr. Booth: That is right.

Mr. Crosby: Thank you.

Mr. Laporte: First, with respect to the moving of grain, you said 18 to 20 million tonnes can be moved through the west coast. That is the maximum capacity?

Mr. Booth: Pretty well. We we have achieved 18 million tonnes. The elevator people say that with more refinements and everything they could handle 20 million tonnes. That would be without changing anything, just refining the system.

Mr. Laporte: What is the maximum you could put through the east coast? Do you have any idea?

Mr. Booth: I do not think the eastern thing—I am talking about the whole thing—has ever really been tested. In its hey-day I think we moved something like 17 million tonnes from Thunder Bay east, but the system can go higher than that. There is tremendous capacity in the St. Lawrence River both to originate grain and to ship it.

[*Traduction*]

M. Crosby: Les ports de l'Atlantique, Saint-Jean et Halifax. Je n'aime pas beaucoup faire montre d'esprit de clocher, mais...

M. Booth: Si tout était parfait, je suis sûr que ça ne changerait pas grand-chose et le total pourrait même être plus bas. Le fait est qu'il n'y a plus d'élévateur à Saint-Jean et que pour le vider, nous avons dû expédier le grain entreposé par camion de Saint-Jean à Halifax. Cela a coûté cher, mais là encore... Comme je l'ai dit, tout dépend de la capacité des ports atlantiques.

Je pense qu'à lui seul, toute chose étant égale, le port de Halifax pourrait expédier jusqu'à concurrence de 350.000 tonnes. Il faudrait bien entendu un haut degré de coordination. Il faudrait que les navires arrivent à temps et que tout se déroule comme prévu, mais cela ne changerait en rien la situation des ports de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Crosby: Si l'on utilisait des trains-blocs qui se rendraient directement de l'Ouest à Halifax pour acheminer les céréales, est-ce que le tonnage transporté serait différent à votre avis?

M. Booth: Non, je ne pense pas. Le problème essentiellement, c'est que la capacité de déchargement du port de Halifax est insuffisante. Je ne sais pas si vous étiez là tout à l'heure, mais les responsables de l'élévateur de Halifax pourraient peut-être vous donner des chiffres différents. Selon les données antérieures, on peut décharger environ 60 wagons-trémies par jour à Halifax. Si vous multipliez ça par cinq, ça donne 300 wagons par semaine, soit grosso modo, 30,000 tonnes par semaine pendant 12 semaines, soit 360.000 tonnes. C'est un calcul simpliste, mais...

M. Crosby: Mais c'est utile.

M. Booth: Ça vous donne une idée. Que ces trains-blocs viennent de Thunder Bay, de Bayport ou d'ailleurs, les critères restent les mêmes.

M. Crosby: On peut décharger seulement un certain nombre de wagons-trémies, quel que soit le subside versé et quelle que soit l'origine des trains ou leur propriétaire.

M. Booth: C'est juste.

M. Crosby: Je vous remercie.

M. Laporte: Tout d'abord, vous avez dit qu'on pouvait expédier de 18 à 20 millions de tonnes de céréales en passant par la côte ouest. C'est le maximum?

M. Booth: À peu près. Nous avons déjà expédié 18 millions de tonnes. Les responsables des élévateurs nous disent qu'avec quelques ajustements mineurs ils pourraient accepter jusqu'à 20 millions de tonnes, sans changer quoi que ce soit.

M. Laporte: Avez-vous une idée de la quantité maximum qui pourrait être expédiée par les ports de l'Est?

M. Booth: Je ne pense pas vraiment qu'on ait étudié la situation pour les ports de l'Est. Je pense que le maximum qu'on ait fait, c'est d'acheminer 17 millions de tonnes vers l'Est à partir de Thunder Bay, mais il est possible d'en faire plus. Les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent offrent une capacité énorme comme point de départ et comme point d'expédition.

[*Text*]

Mr. Laporte: Just to clarify, the loss of Halifax-Saint John will not limit the ability to sell grain in the sense of actually moving it. The problem begins with having to entice a buyer to come to the port. Am I correct?

• 1200

Mr. Booth: That is right. It helps tremendously to schedule grain in January, February, and March. Then you would not have to fall back on this Quebec thing. It is not to say that the Quebec thing would not operate, but it could operate in tandem with the Halifax thing. Right now that has pretty well been removed in the sense that we are pretty well fixed to about 80,000 tonnes from Halifax. So it might be working in tandem, but it is working about eight times to one type.

Mr. Laporte: I think it was the Ontario Wheat Growers' Marketing Board that yesterday said there are now lower water levels in the St. Lawrence and that some of the ships that are leaving there cannot load to capacity. Would you comment on that, please?

Mr. Booth: It is not necessarily lower water levels. The problem is a result of what happened last December with the Coast Guard strike and everything else, in that they were not able to get out to take out the buoys. Some of the buoys came loose from their chains, and they do not know if they are still floating around down there. They are still sweeping the whole channel from Montreal to Quebec City. As a result of that, the Coast Guard, the Shipping Federation, etc., have set a minimum depth between the bottom of the river and the ship, which does reflect in draught, obviously. They have fixed that at six feet. Usually you are allowed to go out with about two and a half to three feet under. That is where you are losing the tonnage. The ships could load that much more.

At last report, the Coast Guard will hopefully be finished sweeping it by the end of May, and then they might let regulations go back to what they were previously.

But the water levels are still very good. Traditionally, of course, as you move into the winter they diminish.

Mr. Laporte: As you will be aware, there was an announcement of a study being done on maintaining Halifax and Saint John as export points. From the Canadian Wheat Board's perspective, what are your thoughts on maintaining those ports? It is a very general question, but I was wondering if you have any thoughts on it. Given the fact that places like Port McNicoll are going to be gone—

Mr. Booth: I am wondering if these things are in cement now. I would suggest that the Saint John elevator is in cement. I would suggest that the Cargill elevator in Midland is in cement. These were all origination points for lake and rail, and they are gone. Port McNicoll is inactive, but it is still there, and likewise the CN elevator at Tiffin. I do not know if that will ever come back. We are still talking wooden structures as far as that one is concerned; it is so old. But the

[*Translation*]

M. Laporte: Mais la fermeture des ports de Halifax et de Saint-Jean ne vous empêcherait pas de vendre des céréales parce que vous ne pourriez plus les expédier. Le problème est bien d'encourager les acheteurs à revenir se ravitailler sur place n'est-ce pas?

M. Booth: C'est exact. Quand les expéditions de céréales sont prévues en janvier, en février et en mars, cela facilite grandement les choses car il n'est pas besoin de se rabattre sur les ports du Québec. Je ne veux pas dire que les ports du Québec seraient inactifs, mais qu'ils pourraient collaborer avec Halifax. En ce moment, c'est impossible parce que le maximum est d'environ 80,000 tonnes pour Halifax. Il pourrait y avoir collaboration, mais l'un des partenaires travaillerait huit fois plus que l'autre.

M. Laporte: Je pense que c'est le témoin de l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario qui nous a dit hier que les eaux étaient basses en ce moment dans la Voie maritime et qu'il était impossible de charger à plein certains navires. Qu'est-ce que vous en dites?

M. Booth: Ce n'est pas nécessairement parce que les eaux sont basses. Le problème, c'est qu'il y a eu entre autres la grève de la Garde côtière en décembre dernier et qu'on n'a pas eu le temps de retirer les bouées. Certaines d'entre elles se sont détachées de leurs amarres et on ne sait plus où elles se trouvent. Il y en a qui voguent à la dérive de Montréal vers la ville de Québec. La Garde côtière et la Fédération des armateurs de navires ont dû déterminer qu'il fallait un minimum de 6 pieds entre le fond de la rivière et la coque du navire, ce qui change bien entendu le tirant d'eau. En général, on autorise de 2,5 pieds à 3 pieds sous l'eau. C'est pourquoi les navires ne peuvent pas être chargés à plein.

Aux dernières nouvelles, avec un peu de chance d'ici la fin mai, la Garde côtière aura récupéré toutes ces bouées et rétablira peut-être l'ancien règlement.

Le niveau de l'eau est toutefoif tout à fait satisfaisant encore. En général, bien entendu, les eaux baissent pendant l'hiver.

M. Laporte: Vous savez peut-être qu'on a annoncé qu'une étude allait être lancée sur la possibilité de conserver Halifax et Saint-Jean comme points d'exportation. Que pense la Commission canadienne du blé de cette idée? C'est une question très générale, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Étant donné qu'on va supprimer des installations comme Port McNicoll. . .

M. Booth: Je me demande si toutes ces décisions sont bien fermes. Je pense que c'est le cas pour l'élévateur de Saint-Jean et l'élévateur Cargill à Midland, qui étaient des points de départ pour le transport maritime et ferroviaire et qui n'existent plus. Quant à McNicoll, il est inactif mais il existe encore, tout comme l'élévateur du CN à Tiffin. J'ignore s'ils reprendront jamais leurs activités. Ce sont des installations si vieilles qu'elles sont toutes en bois, mais

[*Texte*]

McNicoll plant is quite modern and is still very viable. The only reason it is not working is because nothing can be done. Sarnia is still a good place. I think you could still originate the 350,000 tonnes in January, February, and March, even with the present system. That is saying a lot.

Mr. Laporte: How do you mean?

Mr. Booth: Through the existing bay port area, assuming we are talking going on a lake and rail movement. Sarnia. Port McNicoll is a question mark. We would have something to do there with interchange of cars because it is a CP point and basically it is CN into Halifax. But that is not unresolvable. So you could still originate the grain that method, even with the diminishment of the elevators.

Mr. Laporte: If Port McNicoll is gone, is that a—

Mr. Booth: It is not gone.

Mr. Laporte: No, if it disappears—

Mr. Booth: If it is sold tomorrow for condos, it is gone.

• 1205

Mr. Laporte: That is what I am trying to say, if it does go. How important is Port McNicoll to the total infrastructure of moving grain out of the Atlantic ports?

Mr. Booth: It is extremely important, because it is the best origination point. The only problem is that at this stage of the game, Port McNicoll is on a CP line. It is CP trackage there, and when you are going into Halifax, you are basically going on CN trackage. So you would have to have some kind of an agreement between the railroads. Either all CN cars are loaded there and handed over or CP cars are loaded there and handed over to CN, whatever.

Mr. Laporte: So for Saint John, Port McNicoll is really...

Mr. Booth: That is right.

Mr. Laporte: If Port McNicoll is gone, Saint John is really basically gone too.

Mr. Booth: Yes. You would have to have the same arrangement at a CN house like Sarnia into Saint John.

Mr. Crosby: Mr. Chairman, could I just ask a supplementary? In Saint John, what do you mean by "gone"?

Mr. Booth: The elevator is closed, and the licence will be given up, I think, at the end of this month. There is no grain in the house any more.

Mr. Crosby: But that does not exclude the possibility of it being revitalized or restructured.

Mr. Booth: No, it does not exclude it, but again we are talking about a fairly archaic house too.

Mr. Laporte: What is archaic?

Mr. Booth: It is an old house. Whether they would want to bring it back, I do not know. I cannot comment on that.

[*Traduction*]

l'usine de McNicoll est moderne et tout à fait utilisable. Elle est inactive simplement parce qu'on ne peut rien faire. Sarnia offre encore des possibilités intéressantes. Même avec le système actuel, ce port pourrait toujours être le point de départ des 350,000 tonnes en janvier, en février et en mars, ce qui n'est pas peu dire.

M. Laporte: Comment cela?

M. Booth: En utilisant les installations portuaires de la baie de Sarnia, si le grain est expédié par les lacs ou par voies ferrées. L'avenir de Port McNicoll reste un point d'interrogation. C'est un centre pour le CP, c'est essentiellement la voie du CN pour Halifax et on pourra peut-être utiliser des wagons différents. Le problème n'est pas insoluble. Même s'il y a moins d'élévateurs, de cette façon, on pourrait tout de même avoir accès aux céréales nécessaires.

M. Laporte: Si les installations portuaires de Port McNicoll disparaissent, c'est...

M. Booth: Elles n'ont pas disparu.

M. Laporte: Non, si elles disparaissent...

M. Booth: C'est pour faire place demain à des condos.

M. Laporte: C'est ce que j'essaie de dire. Quelle est l'importance de Port McNicoll dans l'infrastructure totale d'expédition des céréales à partir des ports de l'Atlantique.

M. Booth: Il est très important, car c'est le meilleur point de départ. Le seul problème, c'est qu'à ce moment-ci, Port McNicoll est sur une ligne du CP. Or, quand on va à Halifax, on utilise la voie du CN. Il faudrait donc une entente quelconque entre les compagnies de chemin de fer. Ou l'on charge des wagons du CN qu'on confie au CP, ou l'on charge des wagons du CP qu'on confie au CN.

M. Laporte: Donc pour Saint-Jean, Port McNicoll représente vraiment...

M. Booth: Oui.

M. Laporte: Si Port McNicoll disparaît, c'est aussi la fin pour Saint-Jean.

M. Booth: Oui. Il faudrait avoir la même entente avec le CN pour aller par exemple de Sarnia à Saint-Jean.

M. Crosby: Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire? Quand vous dites que c'est «la fin» pour Saint-Jean, que voulez-vous dire?

M. Booth: L'élévateur est fermé, et la licence va prendre fin je crois à la fin du mois. Il n'y a plus de grain entreposé.

M. Crosby: Mais cela n'empêche pas la possibilité d'une remise en route ou d'une restructuration.

M. Booth: Non, mais c'est un silo assez archaïque.

M. Laporte: Qu'entendez-vous par archaïque?

M. Booth: Il est vieux. Je ne sais pas si on voudrait le remettre en état. Je n'ai pas de commentaires là-dessus.

[*Text*]

Mr. Laporte: Thank you.

The Chairman: Mr. Booth, on behalf of the committee, I want to thank you very much for coming here today. I think it has been an interesting lesson for all of us, and I suspect we have all profited from you sharing your obvious knowledge of this field with us.

Mr. Booth: Thank you.

The Chairman: We will now call forward the representatives from the International Longshoremen's Association, who are Mr. Quinn, Mr. Proude, Mr. Robinson and Mr. Campbell. On behalf of the committee, I want to welcome the representatives of the International Longshoremen's Association in the Port of Halifax. I understand the spokesman is Mr. David Quinn, Vice-President of the Atlantic Coast District. Mr. Quinn, would you like to introduce your colleagues to the committee and make whatever submission you wish, after which time members of the committee will fire some questions at you.

Mr. David Quinn (International Vice-President, Atlantic Coast District, International Longshoremen's Association): Thank you, Mr. Chairman. I have with me Ronald Robinson, who is President and Business Agent for Local 1341 of Halifax; John Campbell, President and Business Agent for Local 1825 in the Port of Halifax, which is maintenance and gearmen; and Michael Proude, President and Business Agent for Local 269 of the longshoremen in the Port of Halifax. I represent the areas of Nova Scotia and Newfoundland.

Collectively, we represent all the ILA work force in the Port of Halifax, and needless to say, we are here to suggest to this committee that a recommendation be put forward to the government of the day that the At and East freight subsidy be reinstated to enable the Port of Halifax, of course, to maintain a strong competitive position and to secure work for the above work force. We represent approximately 600 workers, and since the cancellation of the At and East subsidy, they have suffered a continuous decline in hours of work and of course in contributions and so on to the pension and welfare funds, which is certainly an important thing, not only to the work force in Halifax but also to the Government of Canada.

This submission is on behalf of the members of the International Longshoremen's Association of the Port of Halifax. The International Longshoremen's Association represents checkers and gearmen, as I mentioned, all of whom face significant reductions in employment and loss of wages and pensions as a result of the cancellation of the At and East subsidy on flour and grain shipments to the port.

• 1210

I will say little on grain, as Mr. Booth, the previous witness, went into it extensively. The At and East subsidies are a feature of the commitment by the Government of Canada to provide equal opportunities for Canadians across

[*Translation*]

M. Laporte: Merci.

Le président: Monsieur Booth, au nom du comité, je vous remercie d'être venu aujourd'hui. Je pense que nous avons tous beaucoup appris et tiré profit de vos connaissances en la matière.

M. Booth: Merci.

Le président: Nous allons maintenant demander aux représentants de l'Association internationale des débardeurs, M. Quinn, M. Proude, M. Robinson et M. Campbell, de s'approcher. Au nom du comité, je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Association internationale des débardeurs au port de Halifax. Je crois que votre porte-parole est M. David Quinn, vice-président du district de la côte atlantique. Monsieur Quinn, pouvez-vous nous présenter vos collègues et nous faire votre exposé, après quoi nous passerons aux questions.

M. David Quinn (vice-président international, district de la côte atlantique, Association internationale des débardeurs): Merci, monsieur le président. Je suis accompagné de Ronald Robinson, président et agent pour la section locale 1341 de Halifax; de John Campbell, président et agent pour la section locale 1825 du port de Halifax, mécaniciens et employés d'entretien; et Michael Proude, président et agent de la section locale 269 des débardeurs du port de Halifax. Je représente la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

Collectivement, nous représentons la totalité des membres de l'Association au port de Halifax, et il va de soi que nous sommes ici pour demander à votre comité de recommander au gouvernement de rétablir les subventions du Programme de subvention au transport du grain et de la farine vers l'Est pour permettre au port de Halifax de demeurer compétitif et de continuer à employer ses travailleurs. Nous représentons environ 600 travailleurs, qui depuis la suppression des subventions du programme du tarif de l'Est ont vu diminuer régulièrement leurs heures de travail et naturellement leurs cotisations et autres aux régimes de pension et de bien-être, ce qui est certainement important, non seulement pour les travailleurs de Halifax, mais pour le gouvernement du Canada aussi.

Nous faisons cette intervention au nom des membres de l'Association internationale des débardeurs au port de Halifax. L'Association internationale des débardeurs représente des contrôleurs et des mécaniciens, comme je vous l'ai dit, qui sont tous menacés de compressions d'emplois, de salaires et de pensions par suite de l'annulation de la subvention au transport de la farine et du grain.

Je ne dirai pas grand-chose sur les céréales, puisque M. Booth, le précédent témoin, en a abondamment parlé. Le programme de subvention au transport du grain et de la farine vers l'Est est l'expression de l'engagement du

[*Texte*]

Canada. They are based on the philosophy that prosperity in this country should not be restricted to the highly populated areas of central Canada but should be shared across the country by making it possible for citizens in more remote regions to obtain productive employment.

Subsidy of the maritime freight rates has historically been a linchpin for the policies of successive Canadian governments, permitting Maritimers to work and participate in Canadian economic life, rather than forcing a move to central Canada or having to suffer lengthy periods of unemployment. The At and East subsidy has made it possible to ship grain from the elevator in the Port of Halifax in circumstances where it would otherwise not have been competitive.

The grain elevator operated year round by receiving grain by rail, and this generated a wide range of other economic activities in the port. The grain elevator makes possible a large degree of employment in relation to flour mill, shipping the bagged flour from the port and handling the import and export grain itself. These jobs and this economic activity will disappear with the cancellation of the subsidy.

I suggest that the work force in the Port of Halifax has suffered since the cancellation of this subsidy in 1989. Before the cancellation of the At and East subsidy in 1988, the amount of grain and flour handled in the Port of Halifax represented a very large number of jobs and income to the port workers.

The Chairman: Allow me to interrupt long enough to assure you that we will have your brief appended to the minutes of this meeting so that it will form part of our record of these hearings.

Mr. Quinn: Thank you. Man-hours, earnings, and pension contributions are all at risk with the cancellation of this subsidy. The cancellation of the subsidy will make the grain elevator lose its viability, and the existence of a milling operation in the Port of Halifax is definitely a concern for all in the port. Without the grain subsidy, and with the discontinuance of grain shipments through the Port of Halifax, this flour mill will certainly have a tough time keeping in operation.

None of our figures suggest a direct job loss to the grain elevator itself. The jobs are lost in handling flour and grain, in the checking of quantities being shipped, and in the work of the gearmen, the maintenance men, and the companies that handle the grain and flour. Mind you, there is a tremendous amount of maintenance work involved with the equipment used to handle flour in the Port of Halifax. Certainly without that flour going through the port, which is what will happen if the subsidy is not reinstated, there would be men who would lose jobs, and the pension contributions to the pension funds would cease.

To put a more human face on this impact of the cancellation of the subsidy, the amount of work in the Port of Halifax that has been placed in jeopardy can be illustrated by looking at the work force involved in handling bagged flour shipments out of the port. In 1988, there were 20 vessels shipping bagged flour out of Halifax. Each vessel was at the port for 6 days and engaged a combined work force of longshoremen, checkers, gearmen, and maintenance men, for

[*Traduction*]

gouvernement canadien à fournir des chances égales aux Canadiens dans tout le pays. Elles partent du principe que la prospérité du Canada ne doit pas être limitée aux zones fortement peuplées du Canada central, mais doit être répartie dans tout le pays grâce à la création d'emplois productifs dans les régions éloignées.

Historiquement, les subventions du fret maritime ont été au coeur des politiques des gouvernements canadiens successifs et ont permis aux habitants des Maritimes de collaborer à la vie économique du Canada au lieu de les obliger à partir vers le Canada central ou à subir de longues périodes de chômage. La subvention au transport vers l'Est a permis l'exportation de céréales à partir de l'élévateur du port de Halifax dans des conditions compétitives alors que cela n'aurait pas été le cas autrement.

L'élévateur à grains fonctionnait toute l'année car il était alimenté par le chemin de fer, et il avait toutes sortes de retombées économiques sur le port. L'élévateur est la source d'importants emplois dans la minoterie, l'expédition de farine en sac et la manutention du grain importé et exporté. La suppression de la subvention va entraîner la disparition de ces emplois et de cette activité économique.

Les travailleurs du port de Halifax ont souffert de l'annulation de cette subvention en 1989. Avant la suppression de la subvention au trnasport vers l'Est en 1988, la manutention du grain et de la farine passant par le port de Halifax représentait un très grand nombre d'emplois et un revenu considérable pour les travailleurs du port.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre pour m'assurer que nous allons pouvoir annexer votre mémoire au compte rendu de cette réunion.

M. Quinn: Merci. La suppression de cette subvention menace les heures-personnes, les gains et les cotisations de pension. Le silo à céréales ne va plus être viable, et tout le monde dans le port de Halifax se soucie de la présence d'une minoterie. Sans la subvention aux grains, et avec l'interruption des expéditions de grains par le port de Halifax, la minoterie va certainement avoir beaucoup de mal à survivre.

Dans nos chiffres, il n'est pas question de pertes directes d'emplois pour l'élévateur lui-même. Les emplois qui disparaissent sont des emplois dans la manutention de la farine et du grain, dans le contrôle des quantités expédiées, dans la mécanique et l'entretien, et dans les entreprises par lesquelles transitent le grain et la farine. Vous savez, le matériel utilisé pour la manutention de la farine dans le port de Halifax nécessite un entretien considérable. Si cette farine cesse de transiter par le port, ce qui va arriver si la subvention n'est pas rétablie, de nombreux hommes vont perdre leur emploi, et leurs cotisations à des régimes de pension vont être interrompues.

Pour présenter sous un angle plus humain ces conséquences de l'annulation de la subvention, on peut se faire une idée du nombre d'emplois menacés dans le port de Halifax en prenant le cas des travailleurs chargés de la manutention de la farine en sac et expédiée à partir du port. En 1988, 20 navires transportant de la farine en sacs ont quitté le port de Halifax. Chacun d'entre eux avait passé six jours dans le port et représentait de l'emploi pour un total de

[*Text*]

a total of 85 people. Those 85 people would not be there on a year-round basis. And those 20 vessels would not give us work the year round. However, it did provide work and was able to work in other parts in the industry, in the container industry. We did help these people somewhat in subsidizing what they would earn on the bagged flour ships.

• 1215

All these people stand to lose their employment as a result of the cancellation of the At and East subsidy. The cancellation of the subsidy in mid-1989 has already had a dramatic impact, which can be illustrated by the table below showing the tonnage, earnings, and hours of work of the ILA members in the Port of Halifax during 1989. Again, Mr. Chairman, the tonnage and the figures are there, and I do not think there is any need for me to go through them. As you have said, they will be entered in the proceedings.

The above table shows the dramatic effect on the shipping of bagged flour through the port. In the early part of 1990 the relative amount of bagged flour shipped has decreased. Shipping bagged flour is a major generator of jobs affected by the At and East subsidy. These jobs are disappearing and will soon be completely gone. We have been informed by various employers at the port that they certainly cannot maintain the bidding for flour to go through the Port of Halifax if this subsidy continues to be discontinued.

Shipments of grain in the above table do not illustrate the extremely negative effect of the cancellation of the subsidy in the latter part of 1989.

In 1990 the grain elevator reduced its own work force to a skeleton crew. We make this point, Mr. Chairman, that the grain elevator normally employed about 40 people; now it is down to 7 or 8 as a result of this subsidy cancellation. I doubt very much if the grain elevator will continue to operate if this subsidy is not reinstated.

Maritime freight rates are one of the cornerstones of the commitment of the national government to an equal standard of living for Canadians in all parts of the country. They have made possible the presence of an industry paying millions of dollars in wages, providing the dignity of employment in the Port of Halifax, and an industry that provides long-term security through its pension plan. The destruction of these jobs and the elimination of the earnings will have a significant negative impact on all members of the ILA in Halifax, and on the community as a whole.

The commitment of the federal government to regional equality through the ACOA, the regional adjustment program, seems to have been forgotten with the elimination of this subsidy. Why destroy good jobs at good wages, and the opportunity to work many thousands of hours in the Port of Halifax in an established industry, while at the same time expending funds on attempting to create new industries?

[*Translation*]

85 personnes, des débardeurs, des contrôleurs, des mécaniciens et du personnel d'entretien. Ces 85 personnes n'étaient pas là en permanence. Et ces 20 bateaux ne représentaient pas du travail toute l'année. Toutefois, cela a donné du travail et cela permettait aux gens de travailler dans d'autres secteurs, dans l'industrie des conteneurs. On les aidait un peu en subventionnant ce qu'ils pouvaient gagner avec les bateaux transportant de la farine en sac.

Tous ces gens risquent de perdre leur emploi à cause de l'annulation de la subvention au transport vers l'Est. La suppression de cette subvention au milieu de 1989 a déjà eu des conséquences dramatiques, comme le montre le tableau ci-dessous qui donne les tonnages, les gains et les heures de travail des membres de l'Association au port de Halifax au cours de 1989. Je le répète, monsieur le président, vous avez ici les tonnages et les chiffres, donc je ne vais pas m'y étendre. Comme vous l'avez dit, ce document sera annexé au procès-verbal.

Ce tableau montre les répercussions dramatiques sur les expéditions de farine en sac. La part relative des expéditions de farine a diminué au début de 1990. Ces expéditions de farine en sac correspondent à une grande partie des emplois dépendants de la subvention au transport vers l'Est. Ces emplois sont en voie de disparition et, bientôt, n'existeront plus. Divers employeurs du port nous ont annoncé qu'ils ne pourraient plus lancer d'appels d'offres pour faire transiter la farine par le port de Halifax si la suppression de la subvention était maintenue.

Les expéditions de grain décrites dans le tableau ci-dessus ne traduisent pas les répercussions extrêmement négatives de l'annulation de la subvention à la fin de 1989.

En 1990, les effectifs de l'élévateur à grains ont été réduits à leur plus simple expression. Normalement, monsieur le président, l'élévateur employait une quarantaine de personnes; il n'y en a plus que sept ou huit maintenant. Je ne pense pas que l'élévateur puisse continuer à fonctionner si on ne rétablit pas la subvention.

Les tarifs du fret maritime sont l'un des piliers fondamentaux de l'engagement du gouvernement national à assurer un niveau de vie égal aux Canadiens de toutes les régions du pays. Grâce à cet engagement, nous avons pu bénéficier d'une industrie qui versait des millions de dollars de salaires, qui assurait la dignité de l'emploi dans le port de Halifax, et qui offrait une sécurité à long terme grâce à son régime de pension. La perte de ces emplois et la suppression de ces gains vont très durement affecter les membres de l'Association des débardeurs à Halifax et l'ensemble de la collectivité.

En supprimant cette subvention, on semble avoir oublié l'engagement du gouvernement fédéral à assurer l'égalité régionale par le biais de l'APECA, le Programme régional d'ajustement. Pourquoi détruire de bons emplois et de bons salaires, ainsi que des milliers d'heures d'emploi dans le port de Halifax au sein d'une industrie déjà établie, au lieu de dépenser en même temps des sommes considérables à essayer de créer de nouvelles industries?

[*Texte*]

The continuation of the At and East rates raises a question of social justice for Maritimers. The thrust of federal policy should not be the destruction of the jobs in Halifax, but the maintenance of those jobs, and the maintenance of industries that have shown they have a contribution to make to the Canadian and the maritime economies.

International Longshoremen's Association members urge the committee to recommend to the government that the legislation cancelling the At and East subsidy be withdrawn. I do hope, Mr. Chairman, that this committee will see fit to make a recommendation that this be done. We urge the committee to recommend strongly that the subsidy be restored and that a fair opportunity be provided to workers in the Port of Halifax to continue with this work and to make their contribution to their own community and to the Canadian economy.

The Chairman: Thank you.

Mr. Quinn: Mr. Chairman, there are various areas I could comment on, but they are covered in the the brief, and I trust they will be noted by the committee.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Quinn. I am sure that the members in their questioning and you in your responses will have ample opportunity to emphasize the points you wish to make.

Mr. Ferguson: I want to welcome the representatives of the longshoremen to this committee. I cannot help but comment that this is yet another testimony to the harsh impact this is going to have, not only on the western Canadian grain shippers, the Canadian Wheat Board, the Ontario Wheat Growers' Marketing Board we saw before us yesterday, but now on Atlantic Canada itself.

The harshness of the cancellation of this program is very evident in your brief here. It is an very excellent brief. I am very pleased to see this side of it and to understand completely what is happening here.

I should point out that I am a wheat farmer from southwestern Ontario, and our operation will be hit too, in southwestern Ontario.

Mr. Quinn: I can understand that.

• 1220

Mr. Ferguson: About your charts on page three and page five, the grain import and export, that would be just imported from other parts of Canada, would it?

Mr. Quinn: Yes. The grain is imported into Halifax. Dring the summer months it comes from the Lakehead, as has been mentioned, and it is stored there for shipment out during the winter months. During the winter months it comes in by rail car, and that provides many hours of work for the grain elevator workers, who, I have informed you, had a work force of about 40, though since the cancellation of the At and East rate it has been reduced to 7 or 8, sometimes to 10. That is how the grain gets into Halifax. Of course during the winter months the vessels come into Halifax when they cannot get into Quebec, as was mentioned. The grain is loaded at least for three months; we do have spotty grain shipments out of there other than in January, February, March, as was mentioned, but not a lot.

[*Traduction*]

Le maintien du tarif de l'Est soulève une question de justice sociale pour les habitants des Maritimes. La politique fédérale ne devrait pas avoir pour objet la perte des emplois à Halifax, mais au contraire leur maintien et le maintien d'industries qui ont montré qu'elles avaient quelque chose à apporter à l'économie du Canada et à celle des Maritimes.

L'Association internationale des débardeurs demande au comité de recommander au gouvernement de retirer la mesure législative annulant la subvention au transport vers l'Est. J'espère que le comité jugera bon de formuler une recommandation en ce sens. Nous lui demandons instamment de recommander énergiquement que la subvention soit rétablie et qu'on donne aux travailleurs du port de Halifax la possibilité de continuer à faire ce travail et à apporter leur contribution à leur communauté et à l'économie canadienne.

Le président: Merci.

M. Quinn: Monsieur le président, j'aimerais faire des remarques sur divers points, mais ils sont déjà abordés dans le mémoire, et je pense que le comité en aura pris note.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Quinn. Je suis sûr que nous aurons largement l'occasion d'approfondir ces points avec les questions des députés et avec vos réponses.

M. Ferguson: Je souhaite la bienvenue aux représentants des débardeurs. Je suis bien obligé de constater qu'une fois de plus nous entendons un témoignage sur les graves répercussions qu'aura cette mesure, non seulement pour les expéditeurs de grain de l'Ouest, pour la Commission canadienne du blé, pour l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario que nous avons entendu hier, mais aussi maintenant pour le Canada atlantique lui-même.

Votre mémoire montre bien les conséquences pénibles de cette annulation du programme. C'est un excellent mémoire. Je suis heureux de voir cet aspect de la question et de comprendre pleinement ce qui se passe.

Je précise que je suis un cultivateur de blé du sud-ouest de l'Ontario, et que nous aussi nous allons souffrir de cette mesure.

M. Quinn: Je comprends.

M. Ferguson: À propos de vos tableaux aux pages 3 et 5, les importations et les exportations de céréales, c'est simplement ce qui est importé des autres régions du Canada, n'est-ce-pas?

M. Quinn: Oui. Le grain est importé à Halifax. En été, il vient de Lakehead, comme nous l'avons dit, et il est entreposé pour être expédié en hiver. En hiver, il arrive par le train, et cela représente de nombreuses heures de travail pour les employés de l'élévateur qui, je le répète, étaient 40, mais dont le nombre est maintenant tombé à 7 ou 8, quelquefois à 10 depuis la suppression du tarif de l'Est, C'est comme cela que le grain arrive à Halifax. Évidemment, en hiver, les bateaux peuvent aller à Halifax mais pas au Québec. On y charge donc du grain pendant au moins trois mois. En dehors des mois de janvier, février et mars, il y a épisodiquement quelques chargements de grain, mais pas beaucoup.

[*Text*]

Mr. Ferguson: You mentioned 20 shiploads of flour are shipped out of there.

Mr. Quinn: Yes, that is the key.

Mr. Ferguson: Is that all milled in Halifax? How many mills are there in Halifax?

Mr. Quinn: No, that is shipped usually from Montreal. That is where the subsidy really cuts into our livelihood. It is shipped from Montreal down to Halifax. There is an amount of flour that is milled in Halifax by Dover Flour Mills and shipped out of Halifax. There is no question about that. The amount of flour shipped per vessel from Dover Flour Mills, milled there, would be approximately 2,000 tonnes per ship. That is milled for domestic use at Dover Flour Mills. There is not a lot of export. There is a considerable amount for the size of the mill. The 2,000 tonnes per ship really is a good amount for that size of mill.

Mr. Ferguson: How many tonnes would that be a on an annual basis out of Dover Flour Mills alone?

Mr. Quinn: That I cannot say. I could not tell you exactly the amount.

Mr. Ferguson: About the future of Dover Flour Mills, will the cancellation of this program place the future of that mill in jeopardy?

Mr. Quinn: It is in jeopardy. There is no question about that.

Mr. Ferguson: How many people do they employ?

Mr. Quinn: There are around 45 people at that mill, I understand.

Mr. Ferguson: Those are not included in any of your figures?

Mr. Quinn: Those are not included in my brief, no.

Mr. Ferguson: So it is even worse than you are showing right here?

Mr. Quinn: Yes, that is right.

Mr. Laporte: I too welcome you here today, and I want to compliment you on the brief. It is very well done. In fact, it is excellent. You set out your position very well.

I must reiterate that it is true that since Confederation we have had a belief in this country that all regions of the country were equally important and it was important to maintain worth and respectability and dignity in all areas of the country and to maintain some diversity. Now we unfortunately have a government that obviously does not believe that any more. It is a sad comment on this country, I would think.

Through many of the representations we have had to this committee it is clear now, as you have just heard from the Canadian Wheat Board, that export grain shipments are going to be down dramatically. Mr. Doering, from Dover Flour Mills, indicated they are right out of the world commercial flour market. They are just right out now, completely. The only flour they will be exporting will be CIDA flour, and that will be cut, because the costs are up there too. And as you say, the flour is extremely important for you folks.

[*Translation*]

M. Ferguson: Vous avez parlé de 20 navires.

M. Quinn: Oui, c'est la clé.

M. Ferguson: Toute cette farine est moulue à Halifax? Combien de minoteries y a-t-il à Halifax?

M. Quinn: Non, en général elle vient de Montréal. C'est là que la subvention nous touche vraiment. Elle est expédiée de Montréal à Halifax. Il y a de la farine qui est moulue à Halifax par Dover Flour Mills et expédiée à partir de ce port, c'est certain. La quantité de farine moulue par la Dover Flour Mills représente à peu près 2,000 tonnes par bateau. Elle est moulue pour le marché intérieur à la Dover Flour Mills. Il n'y a pas beaucoup d'exportations. C'est beaucoup pour une minoterie de cette taille. Ces 2,000 tonnes par bateau représentent une quantité substantielle pour cette minoterie.

M. Ferguson: Cela représente combien de tonnes pour la seule minoterie de Dover Flour?

M. Quinn: Je ne sais pas exactement.

M. Ferguson: L'annulation du programme menace-t-il l'avenir de cette minoterie?

M. Quinn: Oui, c'est incontestable.

M. Ferguson: Combien de personnes emploie-t-elle?

M. Quinn: Je crois qu'il y en a 45.

M. Ferguson: Elles ne sont pas mentionnées dans vos chiffres?

M. Quinn: Pas dans notre mémoire, non.

M. Ferguson: Donc c'est encore pire que ce que vous indiquez ici.

M. Quinn: C'est juste.

M. Laporte: Je vous souhaite moi aussi la bienvenue et je tiens à vous féliciter de votre mémoire qui est excellent. Vous exposez très bien votre point de vue.

Je dois répéter qu'il est exact que depuis la Confédération nous avons toujours été convaincus que toutes les régions du pays étaient également importantes et qu'il était important de préserver la valeur, la respectabilité et la dignité de toutes les régions du Canada en maintenant une certaine diversité. Nous avons malheureusement un gouvernement qui n'y croit manifestement plus. C'est un constat bien regrettable pour notre pays.

Un grand nombre des interventions que nous avons entendues montrent clairement, comme cela vient d'être le cas avec la Commission canadienne du blé, que les expéditions de grain à l'exportation vont chuter considérablement. M. Doering, de la Dover Flour Mills, vient de nous dire qu'ils n'étaient plus du tout compétitifs sur le marché. Ils sont complètement à l'écart. La seule farine qu'ils vont exporter sera celle de l'ACDI, et même là il va y avoir des coupures parce que les coûts sont trop élevés. Or, comme vous le dites, la farine est extrêmement importante pour vous.

[*Texte*]

Mr. Quinn: It is labour-intensive.

Mr. Laporte: What is your anticipation for the movement of flour, since there is no more At and East from Montreal to Halifax for export shipment? Do you have any idea what reduction you will be anticipating?

• 1225

Mr. Quinn: There will be a reduction of about 200,000 tonnes of flour a year, at least.

Mr. Laporte: You are doing only 200,000 tonnes, are you not?

Mr. Quinn: That is right, and there will be no flour. That is what our employers are telling us, that there will be no flour going through the port of Halifax.

Mr. Laporte: The only flour for export will be any flour that goes through Dover Flour Mills.

Mr. Quinn: That is right, but without the grain going into Halifax I do not believe there will be any Dover Flour Mills.

Mr. Laporte: You have brought up an interesting aspect, one I had not thought of before. When Mr. Doering was in front of the committee, he indicated that if the Halifax elevator closed, Dover Flour Mills would have to close. It is as simple as that.

Mr. Quinn: Yes, that is right.

Mr. Laporte: Whether Halifax elevator remains open depends on whether the Canadian Wheat Board continues to ship grain through it. The Wheat Board themselves are not sure, so the future of the elevator is virtually in limbo.

Mr. Quinn: That is right. The amount of grain without any At and East subsidy that will go through the port of Halifax will be very minimal.

Mr. Ronald Robinson (President and Business Agent, Local 1341, International Longshoremen's Association): This month is usually the month in which a decision is made on flour that is sold to Cuba. The Dover Flour Mills supply an awful lot of that. They have to be competitive when they make up their brief in tenders.

It is in a lot of minds that it is just as well for the Russians to buy from the United States if they cannot come into Halifax, because they can get the rates, they do not have to do the St. Lawrence Seaway thing. It will cost them extra money for the time and steam and everything, so they may as well take a port somewhere else on the east coast of North America and receive their grains. We are a little scared that the business will not stay in Canada at all; the business will go to the United States.

Mr. Laporte: The other interesting aspect you just brought up, which I had not thought of before, is that when Dover Flour Mills is exporting grain or flour they are doing it in conjunction with other mills across the country. Therefore, the flour exported from Halifax has been milled elsewhere.

If there is no flour being shipped for export from Halifax, I wonder what that does to the ability of Dover Flour Mills to be really involved in the export market, because they are going to have to have one heck of a pile of flour to load a vessel.

[*Traduction*]

M. Quinn: Elle crée des emplois.

M. Laporte: Comment envisagez-vous l'évolution du transport de la farine puisqu'il n'y a plus de subvention au transport vers l'Est pour les expéditions de Montréal à Halifax destinées à l'exportation? Vous avez une idée des réductions qui vont intervenir?

M. Quinn: Il va y avoir une diminution d'environ 200,000 tonnes de farine par an.

M. Laporte: Vous ne faites que 200,000 tonnes, non?

M. Quinn: C'est vrai, et il ne va plus en rester du tout. C'est ce que les employeurs nous disent, il ne passera plus du tout de farine dans le port de Halifax.

M. Laporte: Le seule farine exportée sera celle qui passera pas la *Dover Flour Mills*.

M. Quinn: C'est vrai, mais s'il n'y a plus d'expédition de grain vers Halifax, je pense qu'il n'y aura plus non plus de minoterie *Dover Flower*.

M. Laporte: Vous soulevez un point intéressant auquel je n'avais pas pensé. Quand M. Doering a comparu, il nous a dit que si l'élévateur de Halifax fermait, il faudrait que la *Dover Flour Mills* ferme elle aussi. C'est aussi simple que cela.

M. Quinn: C'est juste.

M. Laporte: Pour que l'élévateur de Halifax continue à fonctionner, il faudrait que la Commission canadienne du blé continue à s'en servir pour expédier du grain. La Commission elle-même ne semble pas en être sure, donc l'avenir de l'élévateur est profondément incertain.

M. Quinn: C'est juste. En l'absence de la subvention au transport vers l'Est, les quantités de grain qui transiteront par Halifax deviendront minimes.

M. Ronald Robinson (président et agent, section locale 1341, Association internationale des débardeurs): C'est généralement au cours du mois actuel qu'on prend les décisions concernant la farine qui sera vendue à Cuba. La *Dover Flour Mills* en fournit une très grande quantité. Il faut qu'elle puisse soumettre une offre compétitive.

Beaucoup de gens se disent que les Russes peuvent très bien acheter aux États-Unis s'ils ne peuvent pas venir à Halifax, car ils peuvent obtenir des taux intéressants sans être obligés de transiter par la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce détour représente pour eux du temps et de l'argent, donc ils ont plutôt intérêt à trouver un port sur la côte est de l'Amérique du Nord pour embarquer leur grain. Nous avons donc un peu peur de voir le marché quitter le Canada et s'installer aux États-Unis.

M. Laporte: L'autre point intéressant que vous soulevez, et auquel je n'avais pas pensé, c'est que quand la *Dover Flour Mills* exporte du grain ou de la farine, elle le fait parallèlement à d'autres minoteries du pays. Par conséquent, la farine exportée de Halifax a été moulue ailleurs.

Si l'on cesse d'exporter de la farine à partir de Halifax, je me demande si la *Dover Flour Mills* va pouvoir rester sur le marché des exportations, car il faut des quantités énormes de farine pour charger un bateau.

[*Text*]

Mr. Robinson: There would be no flour.

Mr. Michael Proude (President and Business Agent, Local 269, International Longshoremen's Association): There would be no flour in Dover Mills in Halifax; it would put them out of business.

Mr. Laporte: You talk about the man-hours. In terms of actual individuals, what kinds of jobs are we talking about?

Mr. Robinson: I wonder if I could elaborate on a statement previously made by a gentleman here. He said that probably they handle a very low percentage of flour, that 2% would go to the Atlantic coast and that type of thing. Rather than using that small figure, we can measure. . .for instance, on page 6, about seven lines up from the bottom, we have the significant negative impact, not just on the members of the ILA but on the community as a whole.

The Board of Trade in Halifax not so long ago released a figure that the spin-off from the port of Halifax affects one out of every eight jobs. When you are talking about one out of eight jobs, you are talking about 30,000 people. The significance of the flour being shipped out of Halifax in the winter months was that it made winter employment for a lot of people who are only employed normally in the summer months. I am talking about tradesmen, etc. They can come in those three months and make a significant difference in their earnings in the run of a year. It also puts them in the position to become eligible for pension welfare plans and they stay away from all social assistance that the government offers—unemployment insurance and such as that.

The significance of those 20 vessels that you read about in the brief is basically through those three months. That significant figure of 2% sounds very low, but it is in fact a high percentage for the port.

Mr. Laporte: It is intensive for a three-month period. It is an intense amount of work for say January, February and March.

Mr. Robinson: Yes.

Mr. Laporte: I suppose it is December through March.

Mr. Proude: Just on the ship itself, you are talking 85 people for about 27 weeks of employment. That is just in our area of loading one ship.

Mr. Laporte: That is impressive.

• 1230

Mr. Proude: Yes.

Mr. Quinn: There is no question that it will have a significant effect on the Port of Halifax and on that labour force. We are very concerned, as you probably have read.

Mr. Laporte: Your brothers in Saint John have already felt the hammer.

Mr. Quinn: Yes, they have felt it. There is no question about it.

Mr. Proude: Right at the present time, I think we are looking at only about 80,000 to 90,000 tonnes of flour, if any at all this year.

[*Translation*]

M. Robinson: Il n'y aura plus de farine.

M. Michael Proude (président et agent, section locale 269, Association internationale des débardeurs): Il n'y aura plus de farine pour la *Dover Mills* à Halifax; elle fermera boutique.

M. Laporte: Vous parlez d'heures-hommes. De quels emplois s'agit-il exactement?

M. Robinson: Je pourrais peut-être développer une remarque faite par quelqu'un tout à l'heure. Il disait que c'est seulement un tout petit pourcentage de la farine, que c'est seulement 2 p. 100 de la farine qui transite pas la côte de l'Atlantique et ce genre de choses. Plutôt que de prendre ce petit chiffre, on peut mesurer. . . par exemple, à la page 6, vers la septième ligne, nous avons d'importantes répercussions négatives, non seulement pour les membres de l'Association des débardeurs, mais pour l'ensemble de la collectivité.

Il n'y a pas si longtemps, la Chambre de commerce de Halifax a publié des chiffres montrant qu'un emploi sur huit provenait des retombées du port de Halifax. Un emploi sur huit, cela veut dire environ 30,000 personnes. Les expéditions de farine en hiver représentaient de l'emploi en hiver pour des quantités de gens de Halifax qui ne travaillent normalement qu'en été. Je parle de gens de métier et, ainsi de suite. Le revenu de ces trois mois peut faire une différence importante sur leurs gains annuels totaux. Il leur permet aussi de cotiser à des régimes de pension ou de bien-être et leur évite de faire appel à toute l'aide sociale que propose le gouvernement, l'assurance-chômage et les choses du genre.

C'est essentiellement au cours de ces trois mois que les 20 navires dont il est question dans le mémoire jouent un rôle important. Le chiffre de 2 p. 100 a l'air très faible, mais il représente quelque chose de très important pour le port.

M. Laporte: C'est une activité intensive au cours d'une période de trois mois. Cela représente beaucoup de travail en janvier, février et mars.

M. Robinson: Oui.

M. Laporte: J'imagine que c'est de décembre à mars.

M. Proude: Rien que pour un bateau, cela veut dire 85 personnes et environ 27 semaines d'emploi, uniquement pour le chargement d'un navire.

M. Laporte: C'est impressionnant.

M. Proude: Oui.

M. Quinn: Il est certain que cela aura des conséquences importantes sur le port de Halifax et sur ses travailleurs. Comme vous l'avez probablement constaté, nous sommes très inquiets.

M. Laporte: Vos confrères de Saint-Jean ont déjà dégusté.

M. Quinn: Oui. C'est certain.

M. Proude: Actuellement, je crois qu'on parle simplement de 80,000 à 90,000 tonnes de farine pour cette année, et encore.

[*Texte*]

Mr. Laporte: How did you arrive at that figure?

Mr. Proude: The last one to come in was 56,000 tonnes. I understand there are some more now to be looked at but we will be finishing up two more ships. That will be all that will be done.

Mr. Laporte: You will be finished.

Mr. Proude: Yes. There are no more and that will be the end.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Thank you very much, gentlemen, for coming and appearing before us this morning and for giving us this information. I do not think there is anyone around this table who wants to see the demise of the elevator at the Halifax port.

Looking at your submission on page 3, when you indicate import for grain, is that the feed grain that comes through the system to the agriculture community? In the reference to bulk, import and export grain, does import grain refer to feed grain that comes through the elevator?

Mr. Quinn: Some of it is feed grain but not all of it. It is imported and then exported; this is really what we are saying. It is imported into Halifax by rail car and then exported by vessel. It includes an amount of grain for domestic use. There is no question about that.

Mr. Crosby: How much is for domestic use?

Mr. Quinn: I do not have the figure of the amount.

Mr. Belsher: The agriculture community appeared before us and they were very concerned about the feed grain. There has to be an elevator in order for them to get the Feed Freight Assistance. I was wondering whether that was the figure. Do you know what percentage of these figures you are submitting would be classified that way for the agriculture industry in the Atlantic area?

Mr. Quinn: No, I cannot give you that figure. It would have to come from people operating the elevator itself. We do not have it. These people are reluctant to give out figures, as was mentioned this morning. These figures do not come easy from people.

Mr. Belsher: You gentlemen represent the unions that are the whole of the Port of Halifax. What percentage of your jobs' activity would that be of the whole of the port from the export side?

Mr. Quinn: What percentage would lose their jobs in flour? Is that what you are suggesting?

Mr. Belsher: Yes. What percentage of the jobs you have identified here in your report would that represent of the port activity?

Mr. Quinn: About 25%.

Mr. Monteith (Elgin): I think Mr. Belsher asked my question. I was wanting to know what percentage of the business the grain that was under the At and East program would be of the total volume of the Port of Halifax. You say it is somewhere in the neighbourhood of 25%.

Mr. Quinn: About 25%, grain and flour.

Mr. Monteith: It is all the grain that is under the At and East program. It is bulk grain or flour and that is approximately 25% of the whole volume of the port.

[*Traduction*]

M. Laporte: Comment êtes-vous arrivé à ce chiffre?

M. Proude: Le dernier en date était un chiffre de 56,000 tonnes. Je crois qu'il y en a maintenant d'autres, mais qu'on va simplement avoir deux bateaux de plus, et ce sera tout.

M. Laporte: Vous aurez fini.

M. Proude: Oui. Il n'y aura plus rien d'autre et ce sera la fin.

M. Belsher (Fraser Valley Est): Merci beaucoup, messieurs, d'être venus comparaître devant notre comité et nous donner ces informations. Je crois que personne ici ne souhaite voir fermer l'élévateur du port de Halifax.

Dans votre mémoire, à la page 3, vous parlez des importations de grain. S'agit-il de grain fourrager destiné aux agriculteurs? Quand vous parlez du grain en vrac d'importation et d'exportation, le grain d'importation représente-t-il le grain fourrager qui transite par l'élévateur?

M. Quinn: Une partie, mais pas tout. Il est importé puis exporté: c'est ce que nous disons. Il est importé à Halifax par chemin de fer et ensuite exporté par bateau. Il y en a une partie qui est destinée à un usage domestique, c'est certain.

M. Crosby: Combien?

M. Quinn: Je n'ai pas le montant exact.

M. Belsher: Les agriculteurs sont venus témoigner ici et ils étaient très inquiets au sujet du grain fourrager. Il faut qu'il y ait un élévateur pour qu'ils puissent bénéficier de l'aide au transport des provendes. Je me demandais quel était le montant. Avez-vous une idée du pourcentage des chiffres que vous présentez qui pourrait correspondre à ce secteur agricole dans le Canada atlantique?

M. Quinn: Non, je n'ai pas ce chiffre. Il faudrait poser la question aux exploitants de l'élévateur. Nous n'avons pas ce chiffre. Nous l'avons dit ce matin, ils se font tirer l'oreille et nous avons beaucoup de mal à obtenir d'eux ce genre d'information.

M. Belsher: Vous représentez les syndicats qui regroupent l'ensemble des travailleurs du port de Halifax. Quel pourcentage des activités totales d'exportation du port représente votre activité?

M. Quinn: Quel pourcentage de travailleurs perdraient leur emploi dans la farine? C'est ce que vous voulez savoir?

M. Belsher: Oui. Quel pourcentage des activités d'ensemble du port représenterait ces emplois dont vous parlez dans votre rapport?

M. Quinn: Environ 25 p. 100.

M. Monteith (Elgin): M. Belsher m'a coupé l'herbe sous le pied. Je voulais connaître le pourcentage que représentait le commerce des grains bénéficiant de la subvention au transport vers l'Est dans le total des activités du port de Halifax. Vous dites que c'est de l'ordre de 25 p. 100.

M. Quinn: Environ 25 p. 100 pour le grain et la farine.

M. Monteith: C'est tout le grain transporté dans le cadre du programme de subvention au transport vers l'Est. C'est du grain en vrac ou de la farine et cela représente environ 25 p. 100 des activités totales du port.

[*Text*]

Mr. Quinn: Yes.

Mr. Monteith: When the Saint John officials were here the other day, it was a very small portion of the amount of the activity of the Port of Saint John. I cannot remember the figure, but it was considerably less than 25%.

Mr. Quinn: The amount of the flour and grain that went through the Port of Halifax was significantly different from what went through Saint John.

Mr. Crosby: Let me welcome Mr. Quinn and his colleagues to the committee. I should tell my colleagues on the committee that the International Longshoremen's Association have a very important connection in the success of the Port of Halifax. They have an enviable record of peaceful negotiations in terms of management-labour relations. I think all of us recognize and realize that your organizations have contributed, as I say, very significantly to the increase of activity in the Port of Halifax.

• 1235

Mr. Quinn: We try hard.

Mr. Crosby: I think your appearance here today is some evidence of the broader interests you have. I know Mr. Proude and Mr. Robinson have been involved in other port activities, like the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, who will also appear before the committee, and the Halifax Port Corporation itself.

Rather than ask a question, I wanted to explain a bit to you what we have seen over the years. The At and East, which was specifically a subsidy payable to the railway company for transportation of grain and grain products eastward, had over a period of years, as it happened, a significant result in the Port of Halifax, in the agricultural industry in Atlantic Canada, and in the flour milling industry.

Mr. Quinn: It certainly did.

Mr. Crosby: Much of that activity is at risk because of the cancellation of the subsidy itself. So our challenge is, to the extent possible, to continue the economic spin-offs from the At and East without actually having to reinstate the At and East. What I mean by that is we have seen in the review of the bill that the maintenance of the grain elevator in the Port of Halifax is an important element in the success of the port, and I hope and trust the government will make every effort to keep the grain elevator operating.

I think what we are trying to do in the committee is afford everybody an opportunity to present their concerns and their suggestions for continuance of the activities that resulted from the At and East. The labour force is a vital component of that economic activity, and I am sure government officials, not just the committee, will recognize what you have presented today, along with other organizations that will be appearing before the committee.

What concerns me, and you have heard it from the representative of the Canadian Wheat Board, is that there is probably a limited amount of activity that can be generated through the Port of Halifax in terms of—

[*Translation*]

M. Quinn: Oui.

M. Monteith: Quand les personnalités de Saint-Jean sont venues ici l'autre jour, elles ont parlé d'un pourcentage beaucoup plus faible. Je ne me souviens pas du chiffre, mais c'était beaucoup moins que 25 p. 100.

M. Quinn: La quantité de farine et de grain qui transitait par Halifax était très différente de celle qui transitait pas Saint-Jean.

M. Crosby: Je souhaite la bienvenue à M. Quinn et à ses collègues. Je dois préciser pour mes collègues du comité que l'Association internationale des débardeurs a énormément contribué au succès du port de Halifax. Elle a un passé enviable de négociations et de relations patronales-syndicales harmonieuses. Je pense que nous reconnaissons tous que vos organisations ont contribué récemment à accroître le niveau d'activité dans le port de Halifax.

M. Quinn: Nous faisons de notre mieux.

M. Crosby: Je pense que votre comparution aujourd'hui témoigne de la diversité de vos intérêts. Je sais que M. Proude et M. Robinson ont fait partie d'autres organismes portuaires, notamment la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth, qui comparaîtra également devant le comité, et la Société du port de Halifax elle-même.

Au lieu de poser une question, je voudrais vous expliquer un peu ce qui s'est passé au cours des années. Le tarif de l'Est était en fait une subvention versée aux compagnies de chemin de fer pour le transport du grain et des produits apparentés vers l'Est. Au fil des années, cette subvention a donné des résultats intéressants pour le port de Halifax, le secteur agricole du Canada de l'Atlantique et les minoteries.

M. Quinn: Sans aucun doute.

M. Crosby: L'activité économique qui en est résulté est en grande partie menacée à cause de l'élimination de la subvention elle-même. Le défi est donc le suivant: dans la mesure du possible, conserver les retombées économiques du tarif de l'Est sans rétablir le tarif lui-même. Je m'explique. Nous avons vu pendant l'examen du projet de loi que la poursuite des activités de l'élévateur à grain dans le port de Halifax est un élément important du succès de ce port et j'espère que le gouvernement ne ménagera aucun effort pour maintenir cet élévateur en activité.

Ce que nous cherchons à faire, au comité, c'est de permettre à tous et chacun d'exprimer ses vues et de faire des suggestions en vue d'assurer la poursuite des activités qui ont résulté du tarif de l'Est. La main-d'oeuvre est un élément essentiel de cette activité économique et je suis certain que les autorités gouvernementales, et non pas seulement les membres du comité, vont comprendre l'importance du témoignage que vous avez présenté aujourd'hui et de celui des autres organisations qui viendront témoigner devant le comité.

Ce qui m'inquiète, et le représentant de la Commission canadienne du blé vous en a d'ailleurs parlé, c'est que l'on peut probablement susciter un niveau d'activité limité au port de Halifax en termes de...

[*Texte*]

Mr. Quinn: That is with bulk grain.

Mr. Crosby: Yes. Our challenge will be to try to make sure that continues.

Mr. Quinn: Yes.

Mr. Crosby: As my colleague has pointed out, there is already an inquiry under way to look at the operation of the grain elevator itself.

Mr. Quinn: I am glad to hear that.

Mr. Crosby: I think that may be a basis for making a decision.

Maybe it is not fair to ask you this. Given the fact that the At and East will be cancelled, do you have any specific recommendations to make from your own experience in the port in terms of the handling of grain and flour?

There are all kinds of subsidization. This is what members from Atlantic Canada always have to try to point out. We are talking about a direct financial subsidization in terms of the At and East, but then there is ice-breaking on the St. Lawrence, which is a very substantial form of subsidization. There is the construction of port facilities like Prince Rupert, like Churchill. So I would agree with you wholeheartedly; we are entitled to our share of subsidization on the east coast, but I would like to think that the government will respond to that request.

We have to tell the government what we want. We have to tell them we want assistance for the operation of grain elevators, or we want assistance for the development of unit trains that can carry grain directly from the supply source in Saskatchewan to the Port of Halifax and possibly other ports. Do you have anything along that line?

Mr. Quinn: Being from the labour force, it will be difficult for us to suggest at this time some recommendation of where the subsidies should be placed.

Mr. Crosby: I appreciate that.

Mr. Quinn: After consulting with various people, we could probably make a suggestion. But it would not be fair for us to make a recommendation at this time, I do not believe, other than to see the At and East subsidy reinstated in some form. I am sure this committee is aware that could be done and of where it should be done. But I could not make a recommendation at this time other than what we said with regard to the reinstatement of the current At and East.

• 1240

Mr. Crosby: Can I ask you, then, just one further thing based on your experience in the port, because I know your colleagues are certainly there on a day-to-day basis. Do you see an advantage to the port not continuing the grain elevator operation and using the facilities for other purposes?

Mr. Quinn: My goodness, no.

[*Traduction*]

M. Quinn: Pour ce qui est des céréales en vrac.

M. Crosby: Oui. Le défi que nous devons relever, c'est de faire en sorte que cette activité se poursuive.

M. Quinn: Oui.

M. Crosby: Comme mon collègue l'a signalé, il y a déjà une enquête en cours sur l'exploitation de l'élévateur lui-même.

M. Quinn: Je suis content de l'entendre.

M. Crosby: Je crois que nous pourrons nous fonder là-dessus pour prendre une décision.

Ce n'est peut-être pas juste de vous poser cette question. Maintenant que la subvention au transport vers l'Est sera supprimé, avez-vous des recommandations précises à faire, en vous fondant sur votre propre expérience portuaire, au sujet des céréales et de la farine?

Il y a toutes sortes de subsides. Les députés du Canada de l'Atlantique doivent constamment le rappeler. Dans le cas du tarif de l'Est, c'est une aide financière directe, mais il y a aussi les brise-glaces sur le Saint-Laurent qui constituent une forme importante de subsides. Il y a la construction des installations portuaires, notamment à Prince Rupert et à Churchill. Je suis donc d'accord avec vous de tout coeur; nous avons droit à notre part des subsides sur la côte est, et j'ose croire que le gouvernement accueillera favorablement cette demande.

Nous devons dire au gouvernement ce que nous voulons. Nous devons dire que nous voulons de l'aide pour maintenir l'exploitation des élévateurs à grain, ou bien que nous voulons de l'aide pour la mise au point de trains pouvant transporter les céréales directement de la source en Saskatchewan jusqu'au port de Halifax et peut-être d'autres ports. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Quinn: Étant donné que nous représentons les travailleurs, il nous serait difficile pour le moment de faire des recommandations quant à une subvention précise.

M. Crosby: Je comprends.

M. Quinn: Après avoir consulté à gauche et à droite, nous pourrions probablement faire une suggestion. Je pense toutefois qu'il ne serait pas juste que nous fassions tout de suite une recommandation, sinon pour dire que le tarif de l'Est devrait être rétabli sous une forme ou une autre. Je suis certain que les membres du comité savent que cela pourrait se faire et comment le faire. Mais je ne suis pas en mesure de faire une recommandation à l'heure actuelle, sauf pour réitérer ce que nous avons déjà dit quant au rétablissement de la subvention au transport vers l'Est.

M. Crosby: Dans ce cas, je voudrais vous poser une autre question faisant appel à votre expérience concrète, car je sais que vos collègues connaissent de première main les activités du port. Voyez-vous un avantage à mettre fin à l'exploitation du silo à céréales et à utiliser les installations à d'autres fins?

M. Quinn: Mon Dieu, non.

[*Text*]

Mr. Crosby: You do not see that as an alternative. I just want you to express an opinion on it.

Mr. Quinn: Mr. Crosby, the grain sometimes is a supplement to other cargoes. A vessel would come into the port and load other general cargoes and would also equip themselves in certain holds of the ship to carry grain. It becomes a combined effort under the Port of Halifax, and that would go probably to the smaller wheat-buyer customer. It is an avenue that brings this work into the port.

Our pension plan depends very much on tonnage. For every 10 tonnes of wheat that goes through the port, there is $1.37 put in by the managers as a contribution to our pension plan. It is a joint plan between the two Ports of Halifax and Saint John, and even though Saint John do not have their terminal or their elevators any longer, they still would have the harvest of the wheat in the Port of Halifax.

You mentioned a different way of getting subsidies. It could be through tonnage in another different direction, and I do not know which, something that makes it attractive for a customer to come to the port and consequently take grain and general cargo.

Mr. Crosby: I do not want to put words in your mouth, but the ILA, as representative of the labour force, are solidly behind the retention of the grain elevator.

Mr. Quinn: There is no question.

Mr. Stevenson (Durham): Just to clarify a couple of things in the brief for me, please, in this import number at 239,000 tonnes and export at 335,000 tonnes, the difference there is just what was in the inventory in the elevator at that particular time.

Mr. Quinn: Yes. . .usually.

Mr. Stevenson: You mentioned that the flour portion of the workload is a very significant portion because of the man-hours involved. Can you give me a little better idea of what figure that might be over a number of years? Is it like 70% of the time?

You left me with the impression that there is much more work involved in the flour portion of the operation than the grain portion of the operation.

Mr. Quinn: Yes, there is. Take, for instance, loading a grain vessel, it will employ roughly in the vicinity of 10 people on an average. The loading of a flour vessel would take an average of between anywhere from 70 to 85 people. So it is significantly different.

Mr. John W. Campbell (President and Business Agent, Local 1825, International Longshoremen's Association): From my point of view, we have all the repairs and maintenance on the forklifts that handle the flour. The repair and maintenance of pallets also involves a great deal of work for us even after the ships are gone.

Mr. Stevenson: The flour coming out of Montreal is coming to Halifax in a bagged form, and you are unloading that and storing it for later shippage because of the weather situations primarily. Is that correct?

[*Translation*]

M. Crosby: À votre avis, ce n'est pas une solution. Je voudrais entendre votre opinion là-dessus.

M. Quinn: Monsieur Crosby, les céréales sont parfois un complément à d'autres cargaisons. Certains navires qui viennent charger du fret en tout genre dans le port sont également équipés dans une partie de leur cale pour transporter les céréales. Tout est organisé par le port de Halifax et les céréales en question seraient probablement destinées à des clients achetant de petites quantités de blé. C'est une option qui aide à soutenir l'activité portuaire.

Notre régime de retraite dépend beaucoup du tonnage. Pour chaque dix tonnes de blé qui est manutentionné dans le port, on verse 1,37 $ dans notre caisse de retraite. C'est un régime conjoint des deux ports de Halifax et de Saint-Jean et même si le port de Saint-Jean n'a plus de silo à céréales, les manutentionnaires de ce port continuent à bénéficier monétairement du blé qui est manutentionné dans le port de Halifax.

Vous avez parlé d'autres formes de subventions. On pourrait subventionner le tonnage d'autres produits, je ne sais pas lesquels, quelque chose qui ferait qu'il serait intéressant pour un client de venir dans le port charger des céréales en même temps que d'autres produits.

M. Crosby: Je ne voudrais pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais l'Association internationale des débardeurs, en tant que représentante des travailleurs, est catégoriquement en faveur de la conservation du silo à céréales.

M. Quinn: Il n'y a aucun doute là-dessus.

M. Stevenson (Durham): Je voudrais quelques précisions au sujet du mémoire. On y lit que les importations s'élèvent à 239,000 tonnes et les exportations à 335,000 tonnes. La différence représente exactement la quantité qui était stockée dans le silo à céréales à ce moment-là.

M. Quinn: Oui, habituellement.

M. Stevenson: Vous avez dit que la manutention de la farine est très importante à cause du nombre d'heures de travail. Pouvez-vous me donner une meilleure idée de ce chiffre, sur plusieurs années? Est-ce à peu près 70 p. 100 des heures de travail?

J'ai eu l'impression en vous écoutant que la farine exigeait beaucoup plus de travail que les céréales.

M. Quinn: Oui, c'est le cas. Prenons par exemple le chargement d'un navire céréalier. En moyenne, une dizaine de personnes sont affectées à cette tâche. Le chargement d'une cargaison de farine exige en moyenne de 70 personnes à 85 personnes. Il y a donc une différence importante.

M. John W. Campbell (président et agent, section locale 1825, Association internationale des débardeurs): De mon point de vue, nous nous occupons de toutes les réparations et de l'entretien des chariots élévateurs servant à manutentionner la farine. L'entretien et la réparation des palettes nous donnent également beaucoup de travail, même après le départ du navire.

M. Stevenson: La farine en provenance de Montréal est expédiée à Halifax en sacs que vous déchargez et entreposez pour être embarqués plus tard, essentiellement à cause des conditions météo. Est-ce exact?

[*Texte*]

Mr. Proude: Just to give you an idea, the flour comes in and is loaded from the boxcar and put in the sheds. Right along the seawall of Halifax, where we have the main three sheds, it probably holds somewhere around 8,000 tonnes. That work is done before the ship is even there. That is done by the freight-handling people of the industry.

• 1245

When the vessel arrives, then it turns around and we work to load the vessel. While we are loading the vessel there is more rail coming behind it. As we take it out of the shed, they put it in.

Mr. Monteith: Will that not continue?

Mr. Proude: The basic average is 10,000 tonnes. That is what you have on average, a 10,000-tonne ship. It employs about 85 people for around six to seven days.

Mr. Stevenson: And this is unlikely to continue, or is going to continue at a much lower rate because of the cancellation.

Mr. Proude: If it continues. It will go like that. Very drastic.

Mr. Stevenson: Of the overall subsidization that would go into the Halifax port from the At and East, do you have any feeling for how much of that is spent on the flour section? Do we have those figures somewhere?

Mr. Proude: No, I do not have that. You would probably get that. . . I believe the port corporation is coming with a brief next Wednesday or Tuesday. They will probably get into that aspect. I think they will have those figures for you. I could not even guestimate them.

Mr. Stevenson: You have down here man-hours and money. Of your total workload, could you give me a little better idea of what percentage of that might normally be for handling flour and how much of it would be for handling grain?

Mr. Proude: What you see right here is actual.

Mr. Stevenson: Yes, but I am asking for the split between grain and flour, or am I missing something? I have the total for grain and flour.

Mr. Proude: Yes, the actual man-hours and the dollar value is not listed here for the grain. We do not have it here. It is not here; this is just in our three areas.

Mr. Crosby: Mr. Proude, I think what is causing the problem is that the committee gets the impression that there is a lot more labour involved in the flour than in the grain.

Mr. Proude: Exactly.

Mr. Crosby: And it is a question of how much is—

Mr. Proude: This is the flour.

Mr. Stevenson: Oh, this is the flour.

Mr. Proude: This is our part of the industry. The grain that you see up there, I do not believe there are any hours or money in there, because we do not have the hours—

[*Traduction*]

M. Proude: Pour vous donner une idée, la farine est déchargée des wagons et stockée dans les entrepôts. Le long des quais à Halifax, il y a trois entrepôts principaux qui contiennent probablement 8,000 tonnes. Ce travail est effectué avant même l'arrivée du navire. Ce sont les manutentionnaires industriels qui s'en occupent.

Quand le navire accoste, nous nous occupons de charger la cargaison. À mesure que nous chargeons le navire, d'autres wagons arrivent et l'on remplit l'entrepôt à mesure que nous le vidons.

M. Monteith: Cette activité ne va-t-elle pas continuer?

M. Proude: En moyenne, chaque navire embarque 10,000 tonnes, ce qui donne du travail à environ 85 personnes pendant six à sept jours.

M. Stevenson: Cette activité va probablement s'arrêter ou baisser fortement suite à l'annulation.

M. Proude: Ce sera peut-être réduit à zéro. En tout cas, la chute sera très brutale.

M. Stevenson: Avez-vous une idée de la portion de la subvention globale au port de Halifax provenant du tarif de l'Est qui est consacrée à la farine? Avons-nous ces chiffres quelque part?

M. Proude: Non, je n'ai pas ces chiffres. Vous pourriez probablement les obtenir. Je pense que la société portuaire publiera un document mercredi ou jeudi prochain. On y abordera probablement cette question. Je pense que vous y trouverez ces chiffres. Je ne m'aventurerais pas à avancer un chiffre.

M. Stevenson: On trouve ici des chiffres pour le nombre d'heures de travail et l'argent. De votre charge de travail totale, pourriez-vous me dire à peu près quel pourcentage serait normalement consacré à la manutention de la farine et des céréales, respectivement?

M. Proude: Les chiffres que vous voyez dans ce document sont des données réelles.

M. Stevenson: Oui, mais je veux savoir combien pour les céréales et combien pour la farine. Y a-t-il quelque chose qui m'échappe? Je vois ici le total pour les céréales et la farine.

M. Proude: Oui, on ne donne pas ici le nombre réel d'heures-personnes et la valeur en dollars pour les céréales. Nous ne l'avons pas dans ce document. Ce n'est pas là; les chiffres que vous voyez sont pour l'ensemble de nos trois secteurs.

M. Crosby: Monsieur Proude, je pense que le problème, c'est que le comité a l'impression qu'il faut beaucoup plus de main-d'oeuvre pour manutentionner la farine que les céréales.

M. Proude: Exactement.

M. Crosby: La question est de savoir combien. . .

M. Proude: Ces chiffres s'appliquent à la farine.

M. Stevenson: Oh, c'est donc pour la farine.

M. Proude: C'est notre secteur de l'industrie. Quant aux céréales, je ne crois pas que l'on précise dans ce document le nombre d'heures où la valeur, car nous n'avons pas les heures. . .

[*Text*]

Mr. Stevenson: Okay. I am still a little confused. Let us look at page 3, for example. You have the three locals listed there and the man-hours, but the title of that section there, in dark, says "flour and grain shipments through".

Mr. Proude: It is misleading, sir. That is not the true fact.

Mr. Belsher: Strike out grain.

Mr. Proude: Yes. If you strike out grain—

Mr. Crosby: All those total dollars are generated from four alone. Is that right?

Mr. Proude: Flour alone. Sorry. That is the actual flour cost right there.

Mr. Robinson: Again, it could be misleading, because in your final paragraph that ties right in, planned for your flour and grain shipments.

Mr. Proude: Yes, it is combined there because of the fact that for every 10 tonnes of grain we get that $1.37, which is included into the $302,000 moneys raised for the pension plans.

Mr. Stevenson: I guess that is fine for now. I will get a little more information at some later point, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Mr. Brightwell.

Mr. Brightwell: Actually my questions are now answered, Mr. Chairman.

The Chairman: I think then the members have finished their questioning. I would like to thank the representatives from the International Longshoremen's Association Mr. Robinson, Mr. Quinn, Mr. Proude and Mr. Campbell. We appreciate your brief. It has been most helpful. We also appreciate your responses to the questions of the committee. At this point you may be excused.

• 1250

I just want to draw the attention of members to a couple of housekeeping items. There is a small error in the English version of the *Minutes of Proceedings and Evidence* of Thursday, May 3, Tuesday, May 8, and Thursday, May 17, issues 1 and 2. The word "met" was omitted from the introductory paragraph. I trust I have the agreement of the committee to insert the word "met" in the English version.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I draw the attention of members to the schedule of witnesses. On Tuesday the 29th at 11 a.m. we have the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, followed at noon by the Canadian National Millers Association.

There is still some question about the City of Halifax and the City of Dartmouth. If representatives wish to appear, I am going to suggest trying to perhaps slot them in with the Halifax-Dartmouth Port Development Commission in order to assist the process. The problem with Tuesday afternoon is that a scheduled vote would destroy that time slot.

We have the Minister of Transport on Wednesday afternoon, May 30. I think the intention is then to try to get on to clause-by-clause on Thursday the 31st.

[*Translation*]

M. Stevenson: D'accord. Je ne vois toujours pas très bien. Voyons par exemple la page 3. On donne le nombre d'heures-personnes pour chacune des trois sections, mais le titre de cette rubrique, en caractère gras, c'est »expédition de farine et de céréales».

M. Proude: C'est trompeur. Ce n'est pas la vérité.

M. Belsher: Rayer le mot céréales.

M. Proude: C'est cela. Si l'on enlève le mot céréales. . .

M. Crosby: Tout cet argent vient donc de la farine seulement. Est-ce bien cela?

M. Proude: De la farine seulement. Je m'excuse. Le chiffre que vous voyez-là est le coût réel de la farine.

M. Robinson: C'est peut-être encore trompeur, parce que dans votre dernier paragraphe, les expéditions de farine et de céréales sont combinées.

M. Proude: Oui, c'est combiné parce que nous touchons 1,37$ pour chaque dix tonnes de céréales, ce qui est inclus dans les 302,000$ qui sont versés dans les caisses de retraite.

M. Stevenson: Je pense que c'est tout pour le moment. J'obtiendrai de plus amples renseignements plus tard, monsieur le président. Merci.

Le président: Monsieur Brightwell.

M. Brightwell: En fait, on a répondu à mes questions, monsieur le président.

Le président: Dans ce cas, je pense que les députés n'ont pas d'autres questions à poser. Je remercie les représentants de l'Association internationale des débardeurs, monsieur Robinson, monsieur Proude et monsieur Campbell. Nous vous remercions de votre mémoire qui a été des plus utile. Nous avons également apprécié vos réponses aux questions des membres du comité. Vous pouvez maintenant disposer.

Je voudrais attirer l'attention des députés sur quelques questions administratives. Il y a une petite erreur dans la version anglaise des *Procès-verbaux et Témoignages* des jeudi 3 mai, mardi 8 mai et jeudi 17 mai, fascicules 1 et 2. Il manque le mot «met» dans le premier paragraphe. Je suppose que j'ai l'accord des membres du comité pour insérer le mot «met» dans la version anglaise.

Des voix: D'accord.

Le président: Je voudrais maintenant de la liste des prochains témoins. Le mardi 29, à 11 heures, nous recevons la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth. À midi, nous aurons la *Canadian National Millers Association*.

Nous sommes encore dans l'incertitude pour ce qui est des représentants des villes de Halifax et de Dartmouth. S'ils veulent comparaître, je proposerais de les faire témoigner en même temps que les représentants de la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth. En effet, un vote est prévu mardi après-midi, ce qui nous empêche de les recevoir à cette heure-là.

Nous recevrons le ministre des Transports mercredi après-midi, le 30 mai. Je pense que nous avons l'intention d'aborder ensuite l'étude article par article le jeudi 31 mai.

[*Texte*]

I again would urge members who have amendments to submit them to the clerk in order for to allow for translation and for a determination of the legalities.

Finally, there is a motion proposed by Mr. Monteith that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. Keith Russell, Executive Director of the Atlantic Farmers Council. He appeared before the legislative committee on Bill C-26 on Thursday, May 17, 1990.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Brightwell: Mr. Chairman, before you close, I have a problem with that May 31 date. You are going to have conflicts with many of us sitting on standing committees that day. I will just warn you, as I did the other day, that you are going to have a conflict.

The Chairman: I think the problem is that it is an everyday conflict around this place. I think all of us are finding ourselves on two and three—

Mr. Brightwell: That day is particularly busy. I told you this before, and I say it again.

The Chairman: I appreciate your representations, Mr. Brightwell.

Mr. Ferguson: Mr. Chairman, I want to echo that same concern. We have had this set up for a long time. If there is any flexibility at all we would certainly appreciate your consideration. All four of us, all of you fellows on that side—

Mr. Brightwell: Everybody here except Mr. Belsher.

The Chairman: Including your humble servant, I guess. I think we will have some further discussion about it on Tuesday.

In the meantime, I am going to adjourn the meeting until 11 a.m., Tuesday, May 29. Thank you.

[*Traduction*]

Je rappelle aux députés qui voudraient présenter des amendements de les remettre au greffier pour qu'on les fasse traduire et qu'on en examine les aspects juridiques.

Enfin, M. Monteith a proposé une motion en vue de faire rembourser à M. Keith Russell, le directeur exécutif du Conseil des agriculteurs de l'Atlantique, ses dépenses de déplacement et de logement raisonnables. Il a comparu devant le Comité législatif étudiant le projet de loi C-26 le jeudi 17 mai 1990.

Des voix: D'accord.

M. Brightwell: Monsieur le président, avant de terminer, cette date du 31 mai me pose un problème. Il y aura conflit d'horaire pour beaucoup d'entre nous qui siègeons ce jour-là à des comités permanents. Je voulais seulement vous avertir, comme je l'ai fait l'autre jour, qu'il y aura conflit d'horaire.

Le président: Le problème, c'est que les conflits sont monnaie courante. Je pense que nous devons tous siéger à deux ou trois...

M. Brightwell: L'horaire est particulièrement chargé ce jour-là. Je vous l'ai déjà dit et je vous le répète.

Le président: J'en prends bonne note, monsieur Brightwell.

M. Ferguson: Monsieur le président, je m'en inquiète moi aussi. Nous avons établi ce calendrier depuis assez longtemps. S'il y a la moindre possibilité de changement d'horaire, nous apprécierions beaucoup que vous vous penchiez sur la question. Tous les quatre, et aussi tous nos vis-à-vis...

M. Brightwell: Tous sauf monsieur Belsher.

Le président: Y compris votre humble serviteur, je crois bien. Nous en discuterons plus longuement mardi.

En attendant, je vais ajourner la réunion jusqu'à 11 heures le mardi 29 mai. Merci.

APPENDIX "C-26/3"

SUBMISSION TO THE TRANSPORT COMMITTEE HOUSE OF COMMONS ON BEHALF OF MEMBERS OF THE INTERNATIONAL LONGSHOREMEN'S ASSOCIATION IN THE PORT OF HALIFAX

This is a submission on behalf of the members of the International Longshoremen's Association in the Port of Halifax. The International Longshoremen's Association represents longshoremen, checkers, gear and maintenance workers and grain elevator workers in the Port of Halifax, all of whom face very significant reductions in employment and loss of wages and pension as a result of the cancellation of the At and East subsidies for flour and grain shipment to the Port of Halifax.

The purpose of this submission is to urge the Committee to recommend to the Government that the proposed legislation cancelling the At and East subsidy be withdrawn and that the cancellation of the subsidy effective June of 1989 be reversed and the subsidy restored.

The At and East subsidies are one feature of the commitment by the Government of Canada to providing equal opportunities for Canadians across the country. They are based on a philosophy that prosperity in this country should not be restricted to the highly populated areas of central Canada, but should be shared across the country by making it possible in the more remote regions for Canadian

citizens to obtain productive employment. The subsidy of Maritime freight rates has historically been a lynchpin for the policies of successive Canadian governments to permit Maritimers to work and participate in Canadian economic life rather than be forced to move to central Canada or to suffer lengthy periods of unemployment.

The At and East subsidy has made it possible to maintain a Grain Elevator in the Port of Halifax in circumstances where it would not otherwise be competitive. The presence of the Grain Elevator operating year round by receiving grain by rail has generated a wide range of other economic activity in the Port. The grain elevator makes possible a large degree of employment in relation to the flour mill, the shipping of bagged flour from the Port and in the handling of the import and export of grain itself.

These jobs and this economic activity will disappear with the cancellation of the subsidy.

Before the cancellation of the At and East subsidy in the calendar year 1988, the amount of grain and flour handled in the Port of Halifax and the hours of work and the earnings associated with the handling of the grain and flour represented a very large number of jobs and income to workers in the Port of Halifax. This is illustrated by the following table:

1988

Tonnage Handled in the Port of Halifax

Bagged Flour		200,621 M/T
Grain (bulk)	- Import	239,491 M/T
	- Export	335,630 M/T

I.L.A. Man Hours Obtained from Flour and Grain Shipments Through the Port of Halifax

I.L.A. Local 269	147,422.25
I.L.A. Local 1341	27,641.00
I.L.A. Local 1825	16,904.00

I.L.A. Earnings Obtained from Flour and Grain Shipments Through the Port of Halifax

I.L.A. Local 269	$3,243,289.00
I.L.A. Local 1341	608,102.00
I.L.A. Local 1825	371,899.00

Funds paid into the I.L.A. Maritime Ports Pension Plan for flour and grain shipments; rates are based on collective agreements expiring December 31, 1990: $302,213.58

All of these man hours, earnings and pension contributions are at risk with the cancellation of the At and East subsidy. The cancellation of the subsidy will make the Grain Elevator lose its viability. The existence of the milling operations for flour in Halifax depend on the Grain Elevator and on the subsidy of flour to the mills.

The disappearance of the Grain Elevator will destroy this industry in Halifax, along with the millions of dollars that it represents in earnings to I.L.A. members in Halifax. None of the figures in the table deal with the direct jobs lost in the Grain Elevator itself. The jobs that are lost are jobs in the handling of flour and grain, in the checking of the quantities being shipped, and in the work of the gearmen and the maintenance workers for companies that handle the grain and flour.

To put a more human face on the scale of the impact of the cancellation of this subsidy, the amount of work in the Port of Halifax which has been placed in jeopardy can be illustrated by looking at the workforce involved in handling the bagged flour shipments out of the Port. In 1988, there were 20 vessels shipping bagged flour out of Halifax. Each vessel was in the Port for six days and engaged a combined workforce of longshoremen, checkers and gear and maintenance workers of 85 people. All of these people stand to lose their employment as a result of the cancellation of the At and East subsidy. The cancellation of the subsidy in mid-1989 has already had a dramatic impact which can be illustrated by the table below showing the tonnage, earnings and hours of work for I.L.A. members in the Port of Halifax in 1989.

1989

Tonnage Handled in the Port of Halifax

Bagged Flour		105,853 M/T
Grain (bulk)	- Import	247,073 M/T
	- Export	251,639 M/T

I.L.A. Man Hours Obtained from Flour and Grain Shipments Through the Port of Halifax

I.L.A. Local 269	85,504.00
I.L.A. Local 1341	19,231.00
I.L.A. Local 1825	14,122.25

I.L.A. Earnings Obtained from Flour and Grain Shipments Through the Port of Halifax

I.L.A. Local 269	$2,223,128.00
I.L.A. Local 1341	442,313.00
I.L.A. Local 1825	322,512.00

Funds paid into the I.L.A. Maritime Ports Pension Plan for flour and grain shipments; rates are based on collective agreements expiring December 31, 1990: $168,388.88

The above table shows a dramatic effect on the shipping of bagged flour through the Port. In the early part of 1990, the relative amount of bagged flour shipped has decreased more precipitously. The shipping of bagged flour is the major generator of jobs affected by the At and East subsidy. These jobs are disappearing and will soon be

completely gone. The shipments of grain in the above table do not illustrate the extremely negative effect of the cancellation of the subsidy in the latter part of 1989. In 1990, the Grain Elevator has reduced its own workforce to a skeleton crew and appears likely to go out of business, taking with it not only the jobs in the Grain Elevator and the handling of bulk grain, but the likely existence of the milling operation and certainly the shipment of the bagged flour out of the Port.

Maritime freight rates are one of the cornerstones of the commitment of the national Government to an equal standard of living for Canadians in all parts of the country. They have made possible the presence of an industry paying millions of dollars in wages, providing the dignity of employment in the Port of Halifax and and industry which provides some long-term security through its pension plan. The destruction of these jobs and the elimination of these earnings will have a significant negative impact, not just on the members of the I.L.A. in Halifax, but on the community as a whole. The commitment of the Federal Government to regional equality through such programs as ACOA and regional adjustment programs seems to have been forgotten with the elimination of this subsidy. Why destroy good jobs at good wages and the opportunity to work many thousands of hours in the Port of Halifax in an established industry while at the same time expending funds on attempting to create new industries.

The continuation of the At and East subsidy raises a question of social justice for Maritimers. The thrust of federal policy should not be the destruction of jobs in Halifax, but the maintenance of those jobs and the maintenance of industries that have shown that they have a contribution to make to the Canadian and to the Maritime economies.

The International Longshoremen's Association members in Halifax urge the Committee to recommend to the Government that the legislation cancelling the At and East subsidy be withdrawn. We urge the Committee to strongly recommend that the subsidy be restored and that a fair opportunity be provided to workers in the Port of Halifax to continue with this work and to make their contribution to their own community and to the Canadian economy.

RESPECTFULLY SUBMITTED ON BEHALF OF INTERNATIONAL LONGSHOREMEN'S ASSOCIATION, LOCALS 269, 1341, 1825 AND 1843.

Michael Proude Pres. + Bus. Agent Local 269.

John W Campbell Pres. Local 1825 I L A.

R Kaluna Bus Loc 1341

APPENDICE «C-26/3»

(TRADUCTION)

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ DES TRANSPORTS

DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

AU NOM DES MEMBRES DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES

DÉBARDEURS DU PORT DE HALIFAX

Ce mémoire est présenté au nom des membres de l'Association internationale des débardeurs (AID) du port de Halifax, laquelle représente les débardeurs, les contrôleurs, les préposés aux appareils et à l'entretien ainsi que les travailleurs du silo à grains du port de Halifax. Toutes ces personnes risquent de perdre leur emploi ou de subir d'importantes baisses de salaires et d'indemnités de retraite par suite de l'élimination du programme de subventions au transport par chemin de fer de la farine et du grain.

Le présent document a pour but d'inciter le Comité à recommander au gouvernement de retirer le projet de loi visant à abolir les subventions aux tarifs de l'Est et de rétablir le programme de subventions aboli en juin 1989.

Ce programme permettait au gouvernement du Canada de respecter un engagement, à savoir assurer l'égalité d'accès à l'emploi pour les Canadiens de toutes les régions du pays. Il partait du principe que la prospérité ne doit pas être l'apanage des régions populeuses du centre du Canada et faisait en sorte que même les citoyens des régions éloignées puissent occuper un emploi productif.

Les subventions aux tarifs des Maritimes ont toujours été la pierre angulaire des politiques des gouvernements canadiens qui se sont succédés, car ceux-ci désiraient permettre aux habitants de cette région de travailler et de participer à la vie économique de leur pays sans être obligés de déménager dans les provinces centrales ni d'être sans emploi pendant de longues périodes.

Grâce au programme de subventions aux tarifs de l'Est, il a été possible de conserver un silo à grains dans le port de Halifax; sans ces subventions, le silo n'aurait pu être rentable. Celui-ci, où est entreposés, toute l'année, le grain acheminé par chemin de fer, a permis au port de connaître une activité économique assez fébrile. C'est également au silo qu'on doit un grand nombre des emplois reliés à la minoterie, à l'expédition de la farine ensachée et à la manutention du grain importé ou exporté.

L'élimination du programme de subventions entraînera la disparition de ces emplois et de cette activité économique.

En 1988, avant que le programme ne soit aboli, la quantité de grain et de farine manipulés au port de Halifax, les heures de travail consacrées à la manutention de ces produits ainsi que les revenus tirés de ces activités représentaient une très grande proportion des emplois et des revenus des travailleurs de ce port. Le tableau qui suit illustre bien la situation telle qu'elle était alors:

1988

Quantité de produits manutentionnés au port de Halifax

Farine ensachée		200 621 M de tonnes
Grain (en vrac)	— Importé	239 491 M de tonnes
	— Exporté	335 630 M de tonnes

Heures-personnes consacrées par les membres de l'AID à la manutention de la farine et du grain expédiés par le port de Halifax

AID - Section locale 269	147 422,25
AID - Section locale 1341	27 641,00
AID - Section locale 1825	16 904,00

Revenus des membres de l'AID tirés de la manutention de la farine et du grain expédiés par le port de Halifax

AID - Section locale 269	3 243 289,00 $
AID - Section locale 1341	608 102,00 $
AID - Section locale 1825	371 899,00 $

Cotisations versées au régime de retraite des ports des Maritimes de l'AID pour les expéditions de farine et de grain; les taux sont calculés selon les conventions collectives qui arrivent à échéance le 31 décembre 1990 : 302 213,58 $

L'abolition du programme de subventions aux tarifs de l'Est menace ces heures-personnes, ces revenus et ces cotisations et empêchera le silo à grains de demeurer rentable. Les activités qui ont lieu à Halifax dépendent du silo à grains et des subventions accordées aux minoteries pour la farine. La disparition du silo entraînera la mort de cette industrie à Halifax et fera perdre des millions de dollars aux membres de l'AID qui travaillent dans cette ville. Aucun des chiffres du tableau ci-dessus ne précise le nombre d'emplois directs qui seront perdus au silo lui-même dans le secteur de la manutention de la farine et du grain, de la vérification des quantités expédiées et des activités que les préposés aux appareils et à l'entretien exercent pour le compte des entreprises.

Abordons maintenant le côté humain de cette question: pour constater à quel point les activités exercées dans le port de Halifax sont menacées, il suffit de regarder le nombre d'employés chargés de manutentionner les expéditions de farine ensachée. En 1988, 20 navires ont transporté des produits à l'extérieur du port. Chacun d'entre eux demeurait sur place six jours et engageait 85 débardeurs, contrôleurs et préposés aux appareils et à l'entretien. Toutes ces personnes risquent de perdre leur emploi en raison de l'abolition du programme de subventions. La disparition de celui-ci, qui a eu lieu au milieu de l'année dernière, a déjà eu des répercussions désastreuses qu'on peut vérifier en regardant le tableau ci-après, lequel indique la quantité de produits, les revenus et les heures de travail des membres de l'AID qui ont travaillé au port de Halifax en 1989.

1989

Quantité de produits manutentionnés au port de Halifax

Farine ensachée		105 853 M de tonnes
Grain (en vrac)	— Importé	247 073 M de tonnes
	— Exporté	251 639 M de tonnes

Heures-personnes consacrées par les membres de l'AID à la manutention de la farine et du grain expédiés par le port de Halifax

AID - Section locale 269	85 504,00
AID - Section locale 1341	19 231,00
AID - Section locale 1825	14 122,25

Revenus des membres de l'AID tirés de la manutention de la farine et du grain expédiés par le port de Halifax

AID - Section locale 269	2 223 128,00 $
AID - Section locale 1341	442 313,00 $
AID - Section locale 1825	322 512,00 $

Cotisations versées au régime de retraite des ports des Maritimes de l'AID pour les expéditions de farine et de grain; les taux sont calculés selon les conventions collectives qui arrivent à échéance le 31 décembre 1990 : 168 388,88 $

Le tableau ci-dessus montre l'effet important qui s'est fait sentir sur les expéditions de farine ensachée au port de Halifax. Au début de l'année 1990, la diminution a été plus rapide. Ces expéditions sont la principale source d'emplois touchée par la subvention au tarif de l'Est. Ces emplois sont en train de disparaître et, très bientôt, il n'en restera plus un seul. Les expéditions de céréales figurant dans le tableau ci-dessus ne montrent pas l'effet extrêmement négatif qu'a eu la suppression de la subvention dans la dernière partie de 1989. En 1990, l'élévateur à grains a réduit ses effectifs au minimum et il semble qu'il cessera toute activité, ce qui fera disparaître non seulement les emplois à l'élévateur à grains et la manutention des grains en vrac, mais également l'existence même des activités de moulure et l'expédition de la farine ensachée.

Les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sont l'une des pierres angulaires de l'engagement pris par le gouvernement fédéral envers l'uniformisation du niveau de vie des Canadiens de toutes les régions. C'est grâce à ces taux qu'existe, dans le port de Halifax, une industrie qui verse des millions de dollars en salaires, qui donne une dignité aux travailleurs du port de Halifax en leur fournissant de l'emploi et qui leur assure une sécurité à long terme grâce à son régime de pension. La disparition de ces emplois et des salaires qu'ils génèrent aura de fortes conséquences négatives, non seulement sur les membres de l'AID à Halifax, mais également sur l'ensemble de la collectivité. Par la suppression de cette subvention, le gouvernement fédéral semble avoir oublié l'engagement

qu'il avait pris de favoriser l'égalité entre les régions au moyen de programmes comme l'APECA et de programmes de relèvement régional. Pourquoi faire disparaître de bons emplois bien rémunérés et la possibilité de milliers d'heures de travail dans le port de Halifax, dans une industrie établie, alors qu'on alloue des fonds à la création de nouvelles industries.

Le maintien de la subvention au tarif de l'Est est une question de justice sociale pour les gens des Maritimes. Le gouvernement fédéral ne devrait pas chercher à faire disparaître des emplois à Halifax, mais plutôt de les conserver, de même que les industries qui ont montré qu'elles peuvent contribuer au développement de l'économie du Canada et des Maritimes.

Les membres de l'Association internationale des débardeurs, à Halifax, exhortent le Comité à recommander au gouvernement de retirer la loi annulant la subvention au tarif de l'Est. Nous exhortons le Comité à recommander chaudement le rétablissement de la subvention et la possibilité d'offrir aux travailleurs du port de Halifax une chance équitable de conserver leur travail et de continuer d'apporter une contribution à leur propre collectivité, ainsi qu'à l'économie canadienne.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS AU NOM DE L'ASSOCIATION INTERNAITONALE DES DÉBARDEURS, LOCAUX 269, 1341, 1825 ET 1843.

(original signé par)

Michael Proude Pres. + Bus. Agent Local 269.

John M Campbell Pres. Local 1825 I.L.A.

A.C. Kalmon Pres Loc 1341

WITNESSES

From the Canadian Wheat Board:

Mr. Gil Booth, Director Seaboard Operations.

From the International Longshoremen's Association in the Port of Halifax:

Mr. David Quinn, Vice President and Vice President of the Atlantic Coast District;

Mr. Ronald Robinson, President, Local 1341;

Mr. Michael Proude, President, Business Agent, Local 269;

Mr. John Campbell, President, Local 1825.

TÉMOINS

De la Commission canadienne du blé:

Gil Booth, directeur, Opérations côtières.

De l'Association internationale des débardeurs du port de Halifax:

David Quinn, vice-président et vice-président du district de l'Atlantique;

Ronald Robinson, président, section 1341;

Michael Proude, agent d'affaires, section 269;

John Campbell, président, section 1825.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, May 29, 1990

Chairman: Geoff Wilson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 6

Le mardi 29 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-26

An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament, 1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature, 1989-1990

35091-1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

Chairman: Geoff Wilson

Members

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Len Gustafson
Rod Laporte
Peter McCreath
Ken Monteith—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, May 29, 1990:

Peter McCreath replaced Ross Stevenson.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

Président: Geoff Wilson

Membres

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Len Gustafson
Rod Laporte
Peter McCreath
Ken Monteith—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mardi 29 mai 1990:

Peter McCreath remplace Ross Stevenson.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 29, 1990
(7)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) met at 11:12 o'clock a.m. this day, in Room 371 West Block, the Chairman, Geoff Wilson, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Harry Brightwell, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Len Gustafson, Rod Laporte, Peter McCreath and Ken Monteith.

Other Member present: Howard Crosby.

Witnesses: *From the Halifax Dartmouth Port Development Commission*: John L. Grice, Chairman and Jack N. Bathurst, Vice Chairman. *From the Canadian National Millers Association*: Harry A. Vis, President, Robin Hood Multifoods Ltd; Gordon Harrison, Partner, Executive Consultants Ltd and Vic Cillis, Robin Hood Multifoods Ltd, CNMA Traffic Committee Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 30, 1990 relating to Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies). (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, May 3, 1990, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 1

John L. Grice from the Halifax Dartmouth Port Development Commission made a statement and, with the other witness, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Halifax Dartmouth Port Development Commission be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (*See Appendix "C-26/4"*).

The witnesses withdrew.

It was agreed,—That the Committee proceed to clause by clause consideration on Wednesday, May 30, 1990, with the Minister of Transport at 3:30 p.m.

Harry A. Vis from the Canadian National Millers Association made a statement.

It was agreed,—That the brief submitted by the Canadian National Millers Association be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (*See Appendix "C-26/5"*).

The witnesses answered questions.

At 1:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Wednesday, May 30, 1990.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 MAI 1990
(7)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), se réunit aujourd'hui à 11 h 12, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Geoff Wilson (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Harry Brightwell, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Len Gustafson, Rod Laporte, Peter McCreath, Ken Monteith.

Autre député présent: Howard Crosby.

Témoins: *De la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth*: John L. Grice, président; Cap. Jack N. Bathurst, vice-président. *De l'Association des meuniers canadiens*: Harry A. Vis, président, Robin Hood Multifoods Limited; Gordon Harrison, associé, Executive Consultants Limited; Vic Cillis, Robin Hood Multifoods Limited, président du Comité du transport de la CNMA.

Le Comité reprend les travaux prévus à son ordre de renvoi du lundi 30 avril 1990, soit l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine) (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 3 mai 1990, fascicule nº 1*).

Le Comité poursuit l'étude de l'article 1

John L. Grice, de la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth, fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de la Commission de développement du port de Halifax soit imprimé en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*voir Appendice «C-26/4»*).

Les témoins se retirent.

Il est convenu,—Que le Comité commence l'étude détaillée le mercredi 30 mai, à 15 h 30, en compagnie du ministre des Transports.

Harry A. Vis, de l'Association des meuniers canadiens, fait un exposé.

Il est convenu,—Que le mémoire de l'Association des meuniers canadiens soit imprimé en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*voir Appendice «C-26/5»*).

Les témoins répondent aux questions.

A 13 h 00, le Comité s'ajourne au mercredi 30 mai, à 15 h 30.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, May 29, 1990

• 1112

The Chairman: I call the meeting to order, and I see a quorum. We are resuming consideration of Bill C-26, an act to amend the Railway Act.

We have with us today Mr. John Grice, chairman, and Captain Jack Bathurst, vice-chairman, from the Halifax Dartmouth Port Development Commission. We have your brief on hand, gentlemen, and ask that you make whatever verbal representations you would like, perhaps summarizing your brief, after which members of the committee will pose questions to you.

Mr. John Grice (Chairman, Halifax Dartmouth Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman. The port commission is a body funded by the Province of Nova Scotia and the four municipal units in the Halifax area: Halifax County, the City of Dartmouth, the City of Halifax, and the County of Halifax. Essentially we are charged with the marketing and promotion of the Port of Halifax. We have a long background with regard to the At and East rates and their impact on Halifax, and the reason we are here today is to discuss that with you.

I would like to take a couple of minutes to explain our perspective on this. The At and East rates represented a very considerable annual subsidy. We understand that like most subsidies, it was not a perfect system. It caused a number of economic distortions. But we would like to make our case to your committee today by giving you some perspective on it.

First, the At and East rate structure has now been disbanded in fact, even though not in law, and it will be disbanded shortly, I gather, in law.

• 1115

At the present time, all other systems in the country that are oriented toward the transportation of grain are tremendously subsidized. We have recently, for instance, taken a look at western grain transportation assistance. I think in the most recent year there is something like $550 million applied in terms of a subsidy. It is applied over something in the vicinity of $23 million tonnes of export cargo to which western grain transportation applies.

Western grain transportation assistance is tied into movement over the west coast ports or movement over Thunder Bay. We think this is a manifestly unfair situation, where you have tremendous Government of Canada subsidies that are tied into a particular port. It does not open it to competition over Halifax to let the grain transportation and the grain flow in a competitive routing in light of the real costs; it is tying it into a particular port structure—namely Thunder Bay.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 29 mai 1990

Le président: Puisque nous avons le quorum, je déclare la séance ouverte. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Nous accueillons ce matin M. John Grice et le capitaine Jack Bathurst, respectivement président et vice-président de la *Halifax Dartmouth Port Development Commission* Commission de mise en valeur du port d'Halifax-Dartmouth. Messieurs, nous avons déjà reçu votre mémoire; vous pouvez nous faire l'exposé que vous voudrez, ou le résumer, après quoi les membres du comité vous poseront des questions.

M. John Grice (président, Halifax Dartmouth Port Development Commission): Merci, monsieur le président. Notre commission portuaire a été créée pour la province de la Nouvelle-Écosse et regroupe quatre entités municipales dans la région de Halifax: Halifax County, la municipalité de Dartmouth, la municipalité de Halifax et le comté de Halifax. Nous avons comme mandat principal de promouvoir et de favoriser l'activité commerciale au port de Halifax. Nous nous intéressons depuis longtemps au programme de subventions pour le transport du grain vers l'Est et à ses effets sur la région de Halifax et c'est justement pour cette raison que nous sommes venus ici en discuter avec vous.

Laissez-moi, pendant quelques minutes, vous expliquer notre point de vue. Le tarif de l'Est constituait une subvention annuelle considérable. Bien sûr, comme c'est le cas pour toutes les subventions, elle n'était pas parfaite et entraînait un certain nombre de distorsions économiques. Mais nous aimerions quand même, à l'intention du comité, la replacer dans sa juste perspective.

Tout d'abord, le tarif de l'Est a été supprimé dans les faits, et le sera bientôt officiellement, quand la loi sera adoptée.

A l'heure actuelle, tous les autres réseaux de transport du grain au Canada sont énormément subventionnés. Ainsi, tout récemment, nous nous sommes penchés sur l'aide au transport du grain de l'Ouest. Au cours de l'année dernière, il semble que la subvention ait atteint quelque 550 millions de dollars, pour quelque 23 millions de tonnes métriques de grain de l'Ouest exportées.

L'aide au transport du grain de l'Ouest s'applique à tout transport qui transite par les ports de la côte ouest ou par le port de Thunder Bay. Cela nous semble profondément injuste, puisque toutes les subventions versées par le gouvernement du Canada sont liées à un port en particulier. Cela ne permet pas à Halifax de rivaliser avec ce port pour transporter le grain en appliquant les coûts réels. En effet, les subventions ne s'appliquent que si le grain passe par le port de Thunder Bay.

[*Texte*]

Secondly, we want to relate to this overall system of transporting grain. In addition to that, as part of the Thunder Bay system you have the St. Lawrence Seaway system, which again at the present time is operating at a tremendous deficit, forecasted for 1989-90 at $8.2 million. So that is another subsidy that goes against this grain. You have the Western Grain Transportation Act and you have the St. Lawrence Seaway deficits. I read in yesterday's *Globe and Mail* where the St. Lawrence Seaway is talking about discounting rates—offering discount rates in the coming year, in 1991, to endeavour to encourage additional business. I would hope that the use of tax dollars—our tax dollars—would not be applied to such a nonsensical proposition.

The point I want to make to you about these At and East rates that have been removed is we have been exposed to the full cost of shipping grain and shipping flour over the east coast, whereas the competitive systems are heavily subsidized. The first part I mentioned was the Western Grain Transportation Act, and that is the most serious one. It is a discriminatory act. It excludes Halifax. It does not include Halifax in the system. Secondly, you have the St. Lawrence Seaway, which has a lot of its capital already written off by the government, and it is permitted, completely without justification, to operate at a tremendous annual loss.

Thirdly, as part of this system on the east coast, you have other subsidies. Once you get into the St. Lawrence ports that say move grain into an export position from Thunder Bay by vessel, laker, at say Montreal or Quebec City, in addition to the subsidies I just mentioned to you, we have another one, or another several actually, that are involved in the subsidization of ice-breaking services in the St. Lawrence River, which are in excess of $20 million a year. In addition to that, you have navigational aids in place in the St. Lawrence River, which also subsidize the vessel movement in and out of the St. Lawrence River.

So what I would like to do is just paint that picture for you from our perspective in Halifax. This subsidy has been singled out, and I want to underline to you, we understand the problems with the At and East. There are many things that did not make sense with the At and East structure. It causes a flawed routing on cargo and it causes cargo to move in some cases in ways it should not move if you had commercial factors brought to bear on it. However, the At and East rate subsidy is relatively minor when compared to the subsidization of grain in particular and the stipulation the Government of Canada has with respect to the routing on that, which is most discriminatory relative to Halifax.

[*Traduction*]

Deuxièmement, nous voudrions nous placer dans un cadre plus général, celui du réseau de transport du grain. N'oublions pas que le réseau de Thunder Bay fait partie de la Voie maritime du Saint-Laurent qui continue à être exploitée de façon fortement déficitaire, puisque les pertes prévues pour 1989-1990 se chiffrent à 8,2 millions de dollars. Voilà encore une autre subvention qui nuit aux transports de notre grain contre lequel jouent, d'une part, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et, d'autre part, les déficits de la Voie maritime du Saint-Laurent. J'ai lu, hier, dans un article du *Globe and Mail*, que l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent envisageait d'offrir des tarifs réduits au cours de la prochaine année, en 1991, pour encourager les entreprises à faire plus d'affaires avec elle. J'espère que le gouvernement ne répondra pas une fois de plus par une subvention—qui sort de notre poche à tous—à une proposition aussi loufoque.

Si nous nous élevons contre la suppression des subventions au tarif de l'Est, c'est que nous devons assumer le coût total de l'expédition du grain et de la farine sur la côte est, tandis que les réseaux concurrents sont fortement subventionnés. J'ai parlé plus tôt de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest: cette loi discriminatoire exclut Halifax et nous fait le plus mal, puisqu'elle exclut notre région du réseau de transport. Ensuite, ce qui nous nuit aussi, c'est l'administration déficitaire, d'une année à l'autre, de la Voie maritime du Saint-Laurent que le gouvernement, sans que cela soit justifié, subventionne à coup de radiation de dettes.

Troisièmement, il existe d'autres subventions qui s'appliquent aussi à la côte est. Outre les subventions dont je viens de vous parler et qui s'appliquent au transport du grain destiné à l'exportation à partir de Thunder Bay et le long de la Voie Maritime du Saint-Laurent par navires ou barges jusqu'à Montréal ou Québec, le gouvernement subventionne également les services de brise-glaces dans le fleuve qui dépasse les 20 millions de dollars par an. Enfin, le gouvernement fournit également les aides à la navigation pour le fleuve Saint-Laurent, ce qui revient à subventionner le transport le long du fleuve.

Je viens de vous brosser un tableau de la situation du point de vue de la région de Halifax. Même si nous comprenons fort bien quels problèmes posait le programme de subventions des tarifs de l'Est, nous ne comprenons pas pourquoi on a décidé de supprimer cette subvention en particulier. Il est vrai que la structure tarifaire de l'Est présentait plusieurs lacunes: elle imposait un routage artificiel aux cargos qui, s'ils avaient dû assumer tous les véritables coûts reliés à ces activités commerciales, auraient sans doute emprunté une autre voie. Néanmoins, la subvention au tarif de l'Est n'est presque rien à comparer avec celle du grain en particulier, et l'obligation de transporter ce dernier par la Voie maritime du Saint-Laurent, qui plus est, est tout à fait discriminatoire de la part du gouvernement du Canada à l'égard d'Halifax.

[*Text*]

• 1120

So that is our case. As far as the port commission is concerned, we need an alternative method of support. In the absence of that support, take the gloves off and stop western grain transportation assistance over Thunder Bay and subsidization of the seaway and the river ports in terms of ice-breaking and let the traffic flow.

We could certainly fare well, because, as you will appreciate, our geographic location is one that gives us certain cost advantages. We are a tidewater operation that is ice-free year-round and is located in an excellent geographic position to be of service to most of the export markets.

So our position is that something must be done to put us on an equal footing and to level the playing field. We are the only system I am aware of that allows grain to flow out of Canada and has no supports. So we are looking for some relief, whether to equalize the grain subsidy over Halifax with the subsidy that prevails over Thunder Bay and through the lakes or to compensate in another way by simply removing the subsidies on alternative systems such as the Thunder Bay-Great Lakes route. I could make a few other comments about the importance of this movement, but you are probably fully aware of that from other representations and from others that will come today.

Basically, we have a good deal of employment in Halifax in terms of rail employment, of port employment and of the grain elevator, which depends on economic movement of grain into Halifax and on longshoring activity that is related to that, as well as the flour mill.

So it is a matter of very considerable importance, and we feel that if the At and East rate termination goes into effect and is allowed to remain for a protracted period of time without something being done to equalize the competitive situation with Thunder Bay and with the river ports we will suffer rather serious economic consequences.

That is about all I have to say. Some of the members might have comments and questions that we would be happy to deal with.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Grice. We appreciate your presentation very much.

Members, is it agreed that the brief submitted by the Halifax-Dartmouth Port Development Commission be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*?

Some hon. members: Agreed.

Mrs. Clancy (Halifax): Mr. Grice and Captain Bathurst, I welcome you to the committee and thank you for your excellent brief.

[*Translation*]

Voilà ce que nous en pensons. La Commission de mise en valeur du port de Halifax-Dartmouth réclame qu'on remplace la subvention qu'on vient d'éliminer par une autre, faute de quoi nous vous demanderons carrément de cesser d'aider le transport au grain de l'ouest qui transite par Thunder Bay, de subventionner la voie maritime du Saint-Laurent et de subventionner d'autres ports en payant pour les services de brise-glaces, pour qu'enfin le mouvement des marchandises se fasse de lui-même.

Nous pourrions nous en tirer sans doute fort honorablement, grâce à notre situation géographique qui nous avantagerait par rapport à certains coûts. En effet, le port d'Halifax, même s'il subit les marées, est cependant libre de glace à longueur d'année et peut, de par son excellente position géographique, desservir la plupart des marchés d'exportation.

Nous affirmons donc qu'il faut appliquer les mêmes règles du jeu partout, pour que nous puissions enfin être sur un pied d'égalité avec les autres ports. Que je sache, nous sommes le seul port canadien à exporter du grain sans appui financier du gouvernement. Voilà pourquoi nous vous demandons de nous offrir quelques réparations, soit en fournissant une subvention au transport du grain par Halifax qui soit égale à celle qui prévaut pour le grain qui transite par Thunder Bay et par les grands Lacs, soit, par exemple, en supprimant toutes les subventions qui sont consenties aux autres réseaux de transport, tel que le réseau Thunder Bay-grands Lacs. Je pourrais sans doute vous parler plus longuement de l'importance de cet autre itinéraire, mais vous êtes sans doute très au courant, étant donné que d'autres témoins ont comparu et comparaîtront encore.

Halifax est assez choyé en terme d'emplois, puisque certains de ces emplois dépendent des chemins de fer, des ports et des élévateurs, qui dépendent à leur tour du transport du grain vers Halifax et des activités de débardage afférentes, de même que de la minoterie.

Tout cela est extrêmement important; si on met un terme aux subventions au tarif de l'Est et que l'on nous oblige à fonctionner pendant longtemps sans que l'on nous dédommage pour nous permettre de rivaliser avec Thunder Bay et avec les autres ports fluviaux, nous subirons des pertes économiques considérables.

Voilà, je pense, tout ce que j'ai à dire. Si les membres du comité veulent nous poser des questions, nous y répondrons volontiers.

Le président: Merci, monsieur Grice de votre exposé fort intéressant.

Madame et messieurs, êtes-vous d'accord pour annexer à nos délibérations d'aujourd'hui le mémoire soumis par la Commission de mise en valeur portuaire d'Halifax-Dartmouth?

Des voix: D'accord.

Mme Clancy (Halifax): Messieurs Grice et Bathurst, bienvenue au comité et merci pour votre excellent mémoire.

[*Texte*]

I would like you to expand on some of your comments. On page 3 of your brief you refer to the economic effect of the closure of the Halifax elevator. What is your prognosis, with the At and East gone and if no alternative measure is brought in to replace the closure or the diminution of services at the grain elevator in Halifax?

Mr. Grice: To be quite candid, we do not have a completely reliable prognosis on what would happen if the At and East rates were left off. We know that such a step will have a negative effect on everything, including the flour mill, as the situation will diminish the mill's competitive position and result in diminished traffic through the grain elevator, but we are not certain that it would result in closure of the grain elevator or of the flour mill, although it would certainly be damaging and would jeopardize both of them. What we are proposing as an alternative, which is accessible to you as a member—

• 1125

Mrs. Clancy: That is going to be my next question.

Mr. Grice: We have undertaken research in this respect. The alternative has been discussed for many years at Halifax by various shipping people and port-related people. It is to take a unit train system of moving grain for both export, milling in Halifax, and feed grain in the surrounding agriculture area, and operate a unit train system dedicated to that service. It would come right out of the major elevators in the Prairies at Saskatoon and elsewhere, and run straight into Halifax, which is a deep water tidewater operation, and circumnavigate the entire lake, river and Thunder Bay system.

If we had equal treatment, it is our belief that it would be viable. We have undertaken a recent piece of work on that prior to coming to this committee, and we are reckoning that probably, depending on the circumstances, you could get the cost down—direct from prairie elevator into Halifax—to around $30 to $40 per tonne.

That is a very interesting rate anyway, but particularly in light of the fact that all other systems are subsidized. If we could have either an equal treatment or the removal of subsidies to alternative systems, we believe there is an excellent chance the elevator and the flour mill would benefit and have a heavier through-put than they do now.

Mrs. Clancy: While we are sort of dreaming in technicolour, if you will, by taking subsidies off the St. Lawrence or the western route, what about the percentage of grain that comes into Halifax for export without subsidies? How would we fare on the export grain market?

Mr. Grice: Again, when you remove these subsidies, it is hard—

[*Traduction*]

J'aimerais avoir quelques précisions. À la page 4 de votre mémoire, vous parlez des conséquences économiques néfastes que pourra avoir la fermeture de l'élévateur d'Halifax. Avec l'abolition de la subvention du tarif de l'Est et faute de proposer une autre option pour remplacer la diminution des services à l'élévateur à grain de Halifax, que prédisez-vous comme avenir à votre région?

M. Grice: À vrai dire, nous ne pouvons pas prédire avec grande précision ce qui se produira si on ne remplace pas la subvention aux tarifs de l'Est. Nous savons que cette mesure aura des effets négatifs sur presque toutes nos activités, y compris sur la minoterie, puisque cette dernière ne pourra plus aussi bien rivaliser avec ses concurrents et que le mouvement des grains à l'élévateur diminuera; mais nous ne pouvons pas affirmer avec certitude que l'élévateur ou la minoterie fermeront, bien que nous nous doutons que la situation deviendra beaucoup plus périlleuse pour les deux. Mais nous pouvons vous proposer, à vous les députés, une solution de rechange.

Mme Clancy: C'était justement ce que je voulais vous demander.

M. Grice: Nous avons fait appel à quelqu'un pour la recherche. La solution de rechange que nous proposons a déjà été envisagée depuis quelques années à Halifax par les divers intervenants du domaine de l'expédition et par les autorités portuaires. Ce que l'on a envisagé, c'est de se servir de trains-bloc pour transporter le grain destiné à l'exportation ou à la minoterie de Halifax et le grain de provende destiné à la région agricole environnante. Les trains-bloc transporteraient directement vers le port de Halifax le grain qui se trouve dans les grands élévateurs des Prairies, comme celui de Saskatoon, par exemple; il serait ensuite expédié du port de Halifax qui est un port d'eau profonde soumis aux marées, ce qui permettrait de contourner tout le réseau des lacs, du fleuve et de Thunder Bay.

Si nous étions traités sur un pied d'égalité avec les autres, nous sommes convaincus que cette option pourrait être rentable. D'après l'étude que nous avons entreprise récemment, nous croyons que, selon les circonstances, nous pourrions faire baisser le coût du transport direct des élévateurs des Prairies jusqu'à Halifax à 30$ à 40$ la tonne.

Ce tarif est particulièrement intéressant, surtout si l'on considère que tous les autres réseaux sont subventionnés. Si nous pouvions être traités sur un pied d'égalité, ou si le gouvernement décidait de supprimer les subventions aux réseaux concurrents, nous croyons que l'élévateur et la minoterie auraient de forte chance d'être rentables, puisque leur débit serait plus élevé.

Mme Clancy: C'est bien beau de rêver en couleurs et espérer que le gouvernement supprimera les subventions à la voie maritime du Saint-Laurent ou au réseau de transport de l'Ouest. Mais, entre temps, pouvons-nous revenir au grain d'exportation qui parvient à Halifax. En l'absence de subventions quelles qu'elles soient, comment nous en tirerions-nous sur le marché d'exportation céréalière?

M. Grice: Je répète que si l'on supprime ces subventions, il devient difficile...

[*Text*]

Mrs. Clancy: Just Canadian subsidies. If we have no subsidies at all, are we going to be more or less competitive with the—

Mr. Grice: When you say subsidies, you are referring to the At and East subsidy?

Mrs. Clancy: Yes.

Mr. Grice: Some people argue that in the longer haul here, as we go down the line, the At and East subsidy will virtually eliminate any rail transportaton, if a proposition such as the one we are putting forward is not adopted.

At Halifax there is still the alternative, which is actually operative at the moment. You have a rail service from the various points that were tied into the At and East rates, but you also have a competitive water-borne service that takes grain out of Thunder Bay by lakers—they call them "salties"—that can come into Halifax. Not all of them can, but some of them are reinforced to the point they can come through Thunder Bay and the lakes and around Cape Breton, or through the canal at the strait and into Halifax, so a certain amount of that is being done now too.

If we eliminate the subsidy, as I say, some people feel that will be the end of rail-borne grain into Halifax. We feel if you put in an alternative, in the way of train service, the train service is the most economic. If you are coming direct from prairie elevator, direct from source, direct into Halifax, this problem is going to be alleviated. The numbers indicate that if we had fair and equal treatment on this matter—suppose we had an equalized subsidy with Thunder Bay, and a different type of train service, a dedicated train service—the train service will not terminate; it will be enhanced.

Mrs. Clancy: On the question of bringing the grain in, would the train service that you perceive be faster, or would you be talking about the same amount of time, or slower, or what?

Mr. Grice: It would be considerably faster, because it is by unit train. It is just a block, a dedicated train service. To use an example, several trains with maybe 100 hopper cars dedicated to serve certain prairie elevators such as Saskatoon, for example, would run straight through to Halifax elevator from the dedicated prairie elevators, so the train service would be faster than what you have now.

• 1130

Mrs. Clancy: What about the customers for this grain? Given the European subsidies on grain, etc., what sort of situation are we in with respect to customers for the grain?

Mr. Grice: There does not appear to be any problem with customers. The customers exist and they are serviced in various ways. Some ships go direct into the Great Lakes after grain, others go into Montreal or Quebec. They benefit from the subsidization of grain, as I described before, where you have western grain transportation assistance on it to Thunder Bay. Then you have a subsidized system on the St. Lawrence Seaway, and then you have the subsidized system on the river.

[*Translation*]

Mme Clancy: Je parle uniquement des subventions du Canada. En l'absence de subventions, quelles qu'elles soient, pourrons-nous soutenir mieux ou moins bien la concurrence avec. . .

M. Grice: Par subventions, vous entendez la subvention au tarif de l'Est?

Mme Clancy: Oui.

M. Grice: D'aucuns prétendent qu'à long terme, faute d'accepter une proposition comme celle que nous suggérons, le tarif de l'Est finirait par éliminer virtuellement tout transport ferroviaire.

À Halifax, nous avons la chance de pouvoir toujours opter pour un autre mode de transport qui fonctionne actuellement bien. En effet, même si l'on a le service ferroviaire à partir des divers points de service où s'applique le tarif de l'est, nous pouvons aussi avoir recours à un service maritime concurrentiel qui expédie le grain à partir de Thunder Bay par barges, les *salties* jusqu'à Halifax. Ce ne sont pas toutes nos barges, qui peuvent emprunter ce parcours, mais certaines sont renforcées de façon à pouvoir partir de Thunder Bay, traverser les lacs, contourner le Cap-Breton, ou traverser le détroit, jusqu'à Halifax. De toute façon, cela se fait déjà.

Avec l'élimination des subventions, certains ont l'impression que l'on assistera à la fin du transport ferroviaire du grain jusqu'à Halifax. Si vous avez vraiment le choix, c'est le service ferroviaire qui est le plus économique. Si l'on transporte le grain directement de la source c'est-à-dire de l'élévateur des Prairies, jusqu'à Halifax, le problème s'en trouve évidememnt allégé. D'après nos chiffres, si nous étions traités sur un pied d'égalité avec les autres et que nous ayons une subvention de même nature que celle de Thunder Bay, nous croyons que le service ferroviaire n'a plus de raison de mourir. D'ailleurs, en ayant recours à des wagons spécialisés, le service peut même être amélioré.

Mme Clancy: Si vous transportez votre grain par chemin de fer, le type de service ferroviaire que vous envisagez serait-il plus rapide, plus lent, ou à peu près le même qu'actuellement?

M. Grice: Le service serait considérablement plus rapide, puisqu'il s'agirait de trains-bloc, c'est-à-dire de wagons spécialisés. Par exemple, supposons un train de quelque 100 wagons-trémies spécialisés et qui desservirait certains élévateurs des Prairies comme celui de Saskatoon: ce train pourrait partir des élévateurs des Prairies pour rouler directement jusqu'à ceux d'Halifax, ce qui raccourcirait de beaucoup le voyage.

Mme Clancy: Qu'en est-il de la clientèle? Compte tenu des subventions européennes visant le grain, etc., quelle est notre situation par rapport à la clientèle?

M. Grice: La clientèle ne semble pas poser de problème. Les clients sont là et nous les desservons de diverses façons. Certains navires vont directement dans les Grands Lacs se procurer du grain, et d'autres vont jusqu'au port de Montréal ou de Québec. Ils profitent du subventionnement du grain, comme je l'ai déjà dit, puisque le transport du grain de l'ouest est subventionné jusqu'à Thunder Bay. Il y a ensuite un autre système de subventions qui s'applique à la Voie maritime du St-Laurent et ensuite le transport subventionné sur le fleuve.

[*Texte*]

You mentioned that we might be dreaming in technicolour about eliminating subsidies on these competitive routes. Well, if we are dreaming in technicolour, it seems like a rather unfair situation. Why are we the ones who are singled out?

Mrs. Clancy: That is the question.

Mr. Grice: You have subsidies on all these alternative routes. If the Government of Canada feels that it has the prerogative to eliminate this subsidy, why is it fanciful to think that it cannot deal with these other subsidies, which are equally as distorting as the At and East rates?

Mrs. Clancy: I guess it is just my suspicious Cape Breton nature.

With regard to the customers who come into the Halifax Port, are there not some—I am thinking of Caribbean and some South American customers in particular—that could not go into the seaway and into the Great Lakes because of the make-up of their own ships?

Mr. Grice: We think that Halifax is advantageously located from a number of points of view, and certainly the Caribbean is an area for which we have an advantageous geographic position. In terms of customers, there is a lot of grain moving and there is no absence of customers. If you had a fair and equitable competitive situation you could be moving a good deal of grain in addition to what we are moving now. It is not a matter of the customers not existing; it is a matter of us being hobbled or handicapped because at the present time we are the only system that is not supported.

The numbers here are really quite impressive. This western grain transportation assistance involved something like $550 million in the last year for which figures are available. That is a very large amount of money, and the money tied to the seaway losses and to the river port support amounts to large dollars. If you did anything even to partially equalize this competitive situation—and they are all created by the Government of Canada, they are not natural things—if you did anything to correct that, I think the customers would materialize, and they would materialize at Halifax. They already exist, but they would re-route some of this grain.

Mrs. Clancy: What you are effectively saying, Mr. Grice, is that the Port of Halifax-Dartmouth is looking for a fair shake.

Mr. Grice: Yes, that is it, and we are not getting it now.

Mrs. Clancy: I agree.

Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Although I do agree with you that Halifax and Saint John should be getting a fair shake, I have some concerns about your concept of removing all subsidies. I am wondering if you have given the matter full and complete thought.

First of all, I do not think you are dreaming in technicolour at all when you talk about the removal of the Crow benefit under the WGTA. There is lots of speculation that the government in fact is going to be removing that this

[*Traduction*]

Vous avez dit que nous rêvions peut-être en couleur si nous pensions pouvoir supprimer les subventions sur ces routes concurrentielles. Et bien, si nous rêvons en couleurs, c'est qu'il y a une injustice. Pourquoi s'en prend-on uniquement à nous?

Mme Clancy: Voilà la question.

M. Grice: Tous ces itinéraires possibles sont subventionnés. Si le gouvernement du Canada estime qu'il a la prérogative de supprimer cette subvention, pourquoi serait-il fantasque d'imaginer qu'il ne peut pas faire de même pour les autres qui entraînent la même distorsion sur les prix que les tarifs de l'est?

Mme Clancy: Je suppose que comme tous les gens du Cap Breton, je suis plutôt méfiante.

En ce qui concerne les clients qui viennent au port d'Halifax, n'y en a-t-il pas—je pense à ceux qui viennent des Antilles et de certains pays d'Amérique du Sud notamment—qui ne pourraient pas avoir accès à la Voie maritime et aux Grands Lacs en raison de la composition de leurs navires?

M. Grice: À mon avis, la situation géographique du port de Halifax est avantageuse pour diverses raisons, et en tout cas pour desservir le marché des Antilles. Quant à la clientèle, le transport du grain est assez intense et nous ne manquons pas de clients. Si nous fonctionnions dans des conditions équitables et concurrentielles, nous pourrions transporter beaucoup plus de céréales qu'à l'heure actuelle. Le problème n'est pas le manque de clientèle, car elle existe, mais nous sommes handicapés du fait que nous sommes les seuls à ne pas jouir d'une subvention.

Les chiffres sont assez impressionnants. Au cours de la dernière année pour laquelle nous disposons de statistiques, le gouvernement a versé 550 millions de dollars environ au titre du Programme d'aide au transport du grain de l'Ouest. C'est une somme considérable et le gouvernement a également dépensé des sommes importantes pour compenser les pertes de la Voie maritime et soutenir les ports situés le long du fleuve. Si l'on prenait une initiative pour égaliser les choses entre les concurrents—et les avantages dont certains jouissent sont entièrement dus au gouvernement du Canada et non à des phénomènes naturels—si l'on essayait d'y remédier, la clientèle existerait et notamment à Halifax. La clientèle est là mais elle utiliserait d'autres routes pour acheminer son grain.

Mme Clancy: Autrement dit, monsieur Grice, le port de Halifax-Dartmouth demande à être traité sur un pied d'égalité avec les autres.

M. Grice: Oui, en effet, car ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Mme Clancy: Je suis d'accord avec vous.

M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Même si je conviens avec vous que les ports de Halifax et de St-Jean devraient être traités sur un pied d'égalité, votre idée de supprimer toutes les subventions me préoccupe. Je me demande si vous y avez vraiment bien réfléchi.

Tout d'abord, je ne pense pas que vous rêvez en couleurs quand vous parlez de supprimer la subvention du tarif du nid de corbeau prévu dans la LGTO. On spécule beaucoup sur le projet du gouvernement de supprimer cette subvention dès

[*Text*]

fall, and this is just a preliminary, just the beginning. If it is removed and there is no more Crow benefit for the western farmer, I have some difficulty in seeing how Saint John and Halifax will benefit.

Right now you benefit from the Crow benefit yourself, because the grain is moved to Thunder Bay under the WGTA and then from there it is shipped out to wherever. So there is a benefit you are receiving right now under the WGTA.

• 1135

Of course the problem is moving from Thunder Bay to Halifax or Saint John. That is why the At and East was set up in the first place, to make Halifax and Saint John competitive with the St. Lawrence Seaway. If you had your dedicated train option... Well, I will stop there; I see you are shaking your head.

Captain Jack Bathurst (Vice-Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): The At and East was put in to move grain over Canadian ports rather than U.S. ports, not to compensate for the seaway.

Mr. Laporte: If you look at former Minister Pickersgill's comments when it was introduced, he said that they wanted to make sure that Halifax and Saint John remained not only competitive with American ports, but also remained competitive with Montreal and Quebec.

As far as dedicated train units, it is a nice idea to talk about having a dedicated unit train moving from the Prairies pulling into these little elevators, picking up grain, going right to Halifax, and dropping it off. There is a problem with that, however, in that the facilities at Halifax would not have anywhere near the capacity, unless you are having an amazing type of throughput.

The problem is that the system you are talking about would have to have a whole different system in the Prairies. With the line elevator system we have now, or the elevators that exist, there are a number of steps in moving grain to export. If an elevator agent loads up a unit train, and you simply haul it to Halifax and dump it, you are losing quality control. You are not sure if you are getting number one or number two. There are problems with making sure the product being loaded on that elevator, on all these elevators, is of the same quality.

It is not simply a matter of a train pulling down a line and stopping each place and picking up grains. A new system may be fine; there have been people saying in western Canada that all you need is about nine terminals for delivery of grain, and they can haul out the grain. We have that—

[*Translation*]

l'automne prochain, et ce n'est qu'un début. Si elle est supprimée et que les agriculteurs de l'Ouest ne profitent plus du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, j'ai du mal à imaginer que Halifax et St-Jean puissent avoir droit à un tarif spécial.

À l'heure actuelle, vous profitez aussi du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau puisque le grain est acheminé jusqu'à Thunder Bay aux termes de la LGTO, et de là, il est expédié vers n'importe quelle destination. On peut donc dire que, par ricochet, vous profitez à l'heure actuelle de l'avantage prévu dans la LTGO.

Bien entendu, c'est sur le trajet entre Thunder Bay et Halifax ou St-Jean que le problème se pose. C'est pourquoi le tarif de l'Est a été instauré au départ, pour rendre les ports de Halifax et de St-Jean concurrentiels avec la voie maritime du St-Laurent. Si l'on retenait votre option du train-bloc... Je m'en tiendrai là pour le moment car je vois que vous faites signe que non de la tête.

Capitaine Jack Bathurst (vice-président, Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth): Le tarif de l'Est a été créé pour favoriser l'acheminement de grains par les ports canadiens plutôt que américains, et non en raison de la voie maritime.

M. Laporte: Si vous vous rappelez les observations faites par l'ancien ministre Pickersgill lorsque ce tarif a été adopté, il a déclaré que le gouvernement voulait s'assurer que les ports de Halifax et de St-Jean resteraient concurrentiels non seulement avec les ports américains mais également avec ceux de Montréal et de Québec.

Pour ce qui est du principe des trains-bloc, c'est une bonne idée d'envisager un train unitaire qui part des Prairies et passe par tous les petits élévateurs, ramasse le grain, et va directement jusqu'à Halifax où il le décharge. Ce système pose toutefois un problème parce que les installations de Halifax n'ont pas une capacité suffisante à moins qu'il n'y ait un débit extraordinaire.

Malheureusement, pour adopter un tel système, il faudrait modifier fondamentalement tout le réseau d'élévateurs des Prairies. Compte tenu du réseau d'élévateurs locaux qui existe à l'heure actuelle, l'acheminement du grain destiné à l'exportation se fait par diverses étapes. Si un agent d'élévateurs charge un train-bloc, transporte le grain jusqu'à Halifax et le décharge, il est impossible de contrôler la qualité. On n'est pas certain d'obtenir du blé de catégorie un ou deux. Il est difficile aussi de s'assurer que le produit chargé dans cet élévateur ou dans tous ces élévateurs est de la même qualité.

Il ne s'agit pas simplement d'avoir un train qui tire un certain nombre de wagons et s'arrête aux différents endroits pour ramasser le grain. C'est peut-être une bonne idée d'adopter un nouveau système; dans l'Ouest, certains disent qu'il suffit d'environ neuf terminaux pour assurer la livraison du grain, et qu'il est possible d'acheminer celui-ci. Nous avons ce...

[*Texte*]

Mr. Grice: May I just interrupt you for a second? We have commissioned consultants to do a piece of work on a relatively modest level. I think we are using a half million tonnes of grain, or something in that vicinity, as the base. That is not out of order at all for Halifax. You could do a good deal more grain than a half million tonnes through Halifax, and sustain unit train operations based on it.

So I do not think the capacity at Halifax would be an issue. I am not familiar with the background of all the members on this committee, but you are probably knowledgeable about the prairie elevators. You mentioned that there is some idea that you might distil prairie elevators to nine, or whatever the number might be.

The fact of the matter is, there now are prairie elevators that accommodate unit trains going into Vancouver, going into say Quebec City. There is a lot of hopper car trade going into Thunder Bay. So there are now elevators in the Prairies that can handle this. Grading and things like that are details that can either be handled at the prairie or at the Halifax elevator. They are handled, for instance, in Vancouver without any undue difficulty.

I just wanted to make a couple of points. You might be at variance with me on this, but it seems to me that those problems can be handled in various ways at the prairie elevator, at Halifax, and the piece in between.

Mr. Laporte: I do not want to get into an argument. The other element is, if what you are saying is correct, what would stop unit trains from simply going into Montreal or Quebec City, an awful lot closer to export, as opposed to hauling them to Halifax or Saint John?

Mr. Grice: I think Halifax has an advantageous geographic position relative to Montreal or Quebec City. But to answer your question, I would imagine that, particularly in the case of the Bunge operation at Quebec City, it would be quite competitive.

They would get a piece of this business, as we would, if you freed it up of all these route-distorting subsidies. Quebec City would receive a fair number of unit trains. I understand that under certain circumstances they actually move some of this now.

• 1140

Mr. Laporte: If the Halifax elevator is going to remain open, I would suggest that the only way it remains open is if the Canadian Wheat Board continues to ship grain out of there. Would you agree or disagree with that?

Mr. Grice: I agree with that. But that is not the nature of the problem, though. If the Government of Canada came in with the type of largesse they have with the western grain transportation assistance and the subsidies to the lakes and things like that, and said, just hypothetically, to take it to an extreme, that they are going to subsidize the cost and bring it down to $10 a tonne to move over Halifax, the Wheat Board would move it all over Halifax. And they will tell you that.

[*Traduction*]

M. Grice: Me permettez-vous de vous interrompre un instant? Nous avons chargé des experts-conseils d'effectuer une étude à un niveau relativement modeste. Sauf erreur, cette étude se fonde sur l'acheminement d'un demi-million de tonnes de grain environ. C'est tout à fait plausible pour le port de Halifax. On pourrait acheminer beaucoup plus qu'un demi-million de tonnes par Halifax et exploiter un système de trains-bloc uniquement à cette fin.

C'est pourquoi je ne pense pas que la capacité du port de Halifax soit un obstacle. Je ne sais pas dans quelle mesure les membres du comité connaissent le problème, mais je suis sûr que vous connaissez tous le réseau d'élévateurs des Prairies. Vous avez dit que certains proposent de ramener le nombre d'élévateurs à neuf, ou quelque chose d'approchant.

En réalité, il y a à l'heure actuelle dans les Prairies des élévateurs qui alimentent des trains-bloc à destination de Vancouver ou même de Québec. Il y a énormément de mouvement de wagons-trémies à destination de Thunder Bay. Il y a donc actuellement des élévateurs dans les Prairies qui peuvent manutentionner tout ce grain. La classification et autres activités semblables sont des points de détail qui peuvent être réglés à l'élévateur des Prairies ou à celui de Halifax. Par exemple, cela se fait sans aucun problème à Vancouver.

Je voulais faire deux autres remarques. Vous ne serez peut-être pas d'accord avec moi sur ce point, mais j'estime que ces problèmes pourront fort bien être réglés sur place, dans les Prairies, à Halifax ou même entre les deux.

M. Laporte: Je ne veux pas me lancer dans une discussion avec vous. Par ailleus, si ce que vous dites est exact, pourquoi les trains-bloc n'iraient-ils pas tout simplement à Montréal ou à Québec, qui sont beaucoup plus proches des points d'exportation, plutôt que jusqu'au port de Halifax ou de St-Jean?

M. Grice: À mon avis, le port de Halifax a une situation géographique avantageuse par rapport à celui de Montréal ou de Québec. Pour répondre à votre question, je suppose que ce serait tout à fait concurrentiel, surtout dans le cas de l'élévateur Bunge de Québec.

Ce port obtiendrait une part du marché, tout comme nous, si on supprimait toutes ces subventions qui ont une incidence néfaste sur les différentes routes. Le port de Québec recevrait un grand nombre de trains-bloc. Sauf erreur, le grain est déjà acheminé de cette façon dans certaines circonstances.

M. Laporte: Si nous voulons que l'élévateur de Halifax reste en activité, il faut que la Commission canadienne du blé continue à expédier du grain à partir de là. Etes-vous d'accord avec moi sur ce point?

M. Grice: Tout à fait. Mais là n'est pas le fond du problème, toutefois. Si le gouvernement du Canada faisait preuve de la même largesse que dans le cas du programme d'aide au transport du grain de l'ouest, des subventions au transport dans les Grands lacs et autres, et qu'il déclarait, et c'est un exemple poussé à l'extrême, qu'il va subventionner le coût du transport par Halifax et ramener le prix à 10$ la tonne, la Commission du blé acheminerait son grain par le

[*Text*]

They will take the most economic routing. But when you have the Government of Canada making these subsidized payments for alternative competitive routes, rather than Halifax, that is what the Wheat Board is going to do. They are going to follow that path.

Mr. Laporte: So in order for the Halifax elevator to stay open there has to be Canadian Wheat Board grain being shipped out of Halifax.

Mr. Grice: I would say so, yes.

Mr. Laporte: I agree with you on that. The Canadian Wheat Board has indicated that they like having the ports of Halifax and the port of Saint John as an alternative because they are ice-free. And it is handy for certain nations south.

Mr. Grice: It is a tidewater location too, ice-free.

Mr. Laporte: And certain customers would prefer to purchase their grain from Halifax and Saint John as opposed to the St. Lawrence.

The Canadian Wheat Board has said that they will haul grain out of Halifax as long as it is economically viable. Right now they are going to try to haul grain during the open months on the St. Lawrence to Halifax and then fill the elevator up and then sell their grain. The problem, of course, is they cannot guarantee grain going through in the winter months because the price is too prohibitive and they are not going to haul grain in the winter months. They have indicated that they will try to sell, and if it turns out to be unmanageable they may simply quit hauling grain out of Halifax.

Mr. Grice: But I think you have just said the same thing I have said. The Canadian Wheat Board, as we have seen it over the years, all they do is sum up the numbers, and if they say that the numbers summed up to get into Halifax are too expensive, they will not do it. And if the numbers summed up at Thunder Bay are too expensive, they will not do that either. Our problem is not with the Wheat Board, because they simply add up the numbers and take the cheapest routing consistent with realistic service. Our problem is with the Government of Canada which is causing this distortion. They are causing the numbers to add up to our disadvantage.

Mr. Laporte: Assuming the Crow benefit is gone, you get the unit train concept, and the Canadian Wheat Board has said they will haul the cheapest route, why would the Canadian Wheat Board not haul its grain, the grain that is going east, out of Montreal and Quebec and other points, because they can handle the capacity the Wheat Board is putting through the east coast, even though it may mean some lost sales, even though they prefer to have Saint John and Halifax as an alternative, if in fact the numbers do not add up? And they will not add up, because if you have no subsidies it is going to be cheaper to haul it to Montreal and Quebec City than to Halifax and Saint John just because of distance.

[*Translation*]

port de Halifax. Ses responsables pourront vous le dire. Ils choisissent l'itinéraire le plus rentable. Mais lorsque le gouvernement du Canada subventionne d'autres routes concurrentielles par rapport à Halifax, c'est celle-là que choisit la Commission du blé. Elle va emprunter l'itinéraire le plus intéressant.

M. Laporte: Pour que l'élévateur de Halifax reste ouvert, la Commission canadienne du blé doit expédier son grain à partir de Halifax.

M. Grice: Oui, à mon avis.

M. Laporte: Je suis d'accord avec vous sur ce point. La Commission canadienne du blé se dit heureuse de pouvoir compter sur les ports de Halifax et de Saint-Jean comme solution de repli car ces ports sont libres de glace. En outre, leur situation est commode pour les expéditions vers certains pays du sud.

M. Grice: Non seulement le port est libre de glace, mais il est aussi situé sur la côte.

M. Laporte: Et certains clients préféreraient acheter leur grain à Halifax et Saint-Jean plutôt que dans les ports du Saint-Laurent.

La Commission canadienne du blé a déclaré qu'elle expédierait le grain à partir de Halifax tant que cela serait rentable du point de vue économique. A l'heure actuelle, elle essaye d'acheminer le grain par le Saint-Laurent, pendant la saison jusqu'à Halifax où elle remplit l'élévateur et vend son grain. Le problème, bien entendu, c'est qu'elle ne peut pas garantir que le grain sera acheminé pendant les mois d'hiver parce que le prix est trop élevé et qu'elle ne transporte pas de grain pendant l'hiver. Elle a déclaré qu'elle essayera de le vendre, mais si cela se révèle impossible, elle décidera peut-être tout simplement de cesser d'expédier son grain à partir de Halifax.

M. Grice: Vous venez de dire exactement ce que j'ai dit plus tôt. La Commission canadienne du blé, comme nous avons pu le constater au fil des ans, se contente d'additionner les chiffres: si elle constate que le transport par Halifax est trop onéreux, elle y renonce. Et si les frais de transport jusqu'à Thunder Bay sont trop élevés, elle abandonne également cette route. Le problème ne vient pas de la Commission du blé, pour nous, car elle se contente d'additionner les chiffres et de choisir la route la plus rentable compte tenu des besoins du service. Notre problème vient du gouvernement du Canada qui est à l'origine de cette distortion. C'est à cause de lui que le total des frais est à notre désavantage.

M. Laporte: A supposer que la subvention du Nid-de-Corbeau soit supprimée, que le principe du train-bloc soit adopté, puisque la Commission canadienne du blé a déclaré qu'elle utiliserait la route la moins chère pour acheminer son grain, pourquoi n'expédirait-elle pas le grain destiné à l'est à partir de Montréal, de Québec et d'autres points puisque ces ports peuvent manutentionner tout le grain que la Commission du blé expédie vers la côte est, même si cela représente quelques pertes au niveau des ventes, même si elle préfère avoir recours à Saint-Jean et à Halifax comme solution de repli, si en fait, le coût total est moindre? Et il le sera, puisque s'il n'y a plus de subvention, il en coûtera moins cher pour acheminer le grain jusqu'à Montréal et Québec que jusqu'à Halifax et Saint-Jean simplement en raison de la distance.

[*Texte*]

Mr. Grice: If I can illustrate I can give you a good answer to that question with another set of circumstances we have in Halifax. In terms of Canadian export and import cargo in containers, Halifax is the number one port in terms of Canadian cargo handled as compared to any other Canadian port. It is larger than Vancouver. Montreal is slightly larger than Halifax, but its business comes from midwest, Chicago and Detroit substantially. We have more regular liner shipping services in Halifax than any other port, including Montreal, and we exist in a very competitive environment where there are no subsidies whatsoever on the movement of containers over Halifax.

If you have an equal footing, because of our geographic location and the ability of rail to compete and the problems you encounter inland—say with the seaway at Toronto or ice-breaking and seasonal problems at Montreal and things like that—it is not to suggest we are going to get all the business, because we do not have all the business, but we have a very large piece of it.

• 1145

I would draw that analogy to the grain trade. If we had an equal footing we would etch out a competitive niche that would be quite satisfactory.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Mr. Grice and Mr. Bathurst, thank you for coming and giving us the benefit of your advice on this problem we have facing us.

Are you gentlemen aware of the Atlantic grain elevators study Mr. Mazankowski and Mr. Mayer talked about two weeks ago?

Mr. Grice: Yes, we are.

Mr. Belsher: I was really intrigued with what you are recommending on page 6 of your submission and with the unit train. I was curious why Saskatoon was the jumping-off spot, or mid-point, rather than Winnipeg.

Mr. Grice: We just took an appropriate point. You could use Winnipeg or you could use other points.

Mr. Belsher: Sure.

One point I do not think we have heard. What percentage of the port activity would the export of grain and flour be?

Mr. Grice: If you want just the order of magnitude, I do not have the contempory figures here, but I think the total tonnage handled at Halifax is something like 16 million metric tonnes. A lot of that is oil and gypsum and bulk commodities, and probably there would be 4 million tonnes of container trade. The flour movement is now being diminished because of competition from European origins and because of the removal of At and East rates. But historically it has been around 300,000 tonnes, and total grain I suppose would be in the area of 400,000 or 500,000 tonnes.

That gives you a focus. It is not by any means the largest single category of activity, if that is what you are getting at.

[*Traduction*]

M. Grice: Pour bien répondre à cette question, je vais vous citer un autre exemple de situation qui existe à Halifax. En matière d'exportation et d'importation de marchandises par conteneurs, Halifax vient en tête des autres ports canadiens pour ce qui est du volume de marchandises manutentionnées. Ce port est plus important que Vancouver. Montréal est légèrement plus grand que Halifax, mais son marché vient du midwest, principalement de Chicago et de Détroit. Il y a à Halifax plus de services de grandes lignes régulières que dans tout autre port, y compris Montréal, et nous fonctionnons dans un milieu très concurrentiel où le transport des conteneurs par Halifax n'est absolument pas subventionné.

Si nous sommes tous sur un pied d'égalité, étant donné notre situation géographique, la position concurrentielle du chemin de fer et des problèmes qui se posent à l'intérieur des terres—disons pour la voie maritime à Toronto, ou la nécessité de briser les glaces et les problèmes saisonniers qui se posent à Montréal et ailleurs—nous ne prétendons pas accaparer tout le marché, car ce n'est pas vrai, mais nous en obtiendrons au moins une large part.

Il en va de même pour le commerce du grain. Si le système était plus équitable, nous pourrions avoir accès à une part du marché tout à fait satisfaisante.

M. Belsher (Fraser-Valley-Est): Merci beaucoup, messieurs Grice et Bathurst, d'être venus nous faire part de vos judicieux conseils au sujet de la question à l'étude.

Avez-vous entendu parler de l'étude sur les élévateurs de grain dans la région de l'Atlantique dont M. Mazankowski et M. Mayer ont parlé il y a il y a une quinzaine de jours?

M. Grice: Oui.

M. Belsher: La recommandation que vous faites à la page 6 de votre mémoire et au sujet des trains-bloc m'a beaucoup intrigué. Je me suis demandé pourquoi c'était Saskatoon plutôt que Winnipeg qui était le point intermédiaire.

M. Grice: Nous avons simplement choisi un point. On pourrait aussi bien utiliser Winnipeg ou une autre ville.

M. Belsher: D'accord.

Il y a une chose dont vous n'avez pas parlé, je pense. Quelle proportion des activités portuaires représente l'exportation de grain et de farine?

M. Grice: Si vous voulez un ordre de grandeur, je n'ai pas les chiffres les plus récents sous les yeux, mais le volume total de marchandises manutentionnées à Halifax est de l'ordre de 16 millions de tonnes métriques. Il s'agit en grande partie de pétrole, de gypse et de marchandises en vrac, et sans doute de quelque 4 millions de tonnes de marchandises conteneurisées. Le transport de la farine diminue à l'heure actuelle en raison de la concurrence des ports européens et de la suppression du tarif de l'Est. Jusqu'à présent, le volume de farine manutentionnée a atteint dans les 300,000 tonnes, et pour l'ensemble du grain, je suppose que c'est de l'ordre de 400,000 ou 500,000 tonnes.

Cela vous donne une idée générale. Ce n'est certes pas la marchandise qui représente la plus grosse part de nos activités, si c'est ce que vous voulez savoir.

[*Text*]

Mr. Belsher: I guess what I was looking for, Mr. Grice... We have heard from the Saint John people, putting the figures together, that up to possibly 8% of the port's revenue came from the export portion. Would it be that significant to Halifax or less significant than it was to Saint John?

Mr. Grice: When you say the port revenue, the port corporation in Halifax has certain Government of Canada facilities, and it might be in that area. I am not sure. I would have to go back and get figures in that regard. But there are many private facilities that account for a lot of major movements, refineries, petroleum, gypsum, and things like that, that are not accrued as revenue, although they are tonnage. They do not come into the port corporation financial statements. But if you were looking at the port corporation it could be in that order.

Mr. Belsher: I do not think anyone around this table underestimates the significance of the elevator to the Port of Halifax and its importance not only for export but also to the agriculture industry of the Atlantic area. So we are most interested in hearing from you what your suggestions are, because I do not think anyone wants to see the demise of the elevator in Halifax in particular, because of its strategic placement for the whole of the agriculture industry in Atlantic Canada.

Mr. McCreath (South Shore): I join my colleagues in welcoming you and compliment you on your comprehensive presentation.

You have very clearly and unequivocally suggested the action proposed in this legislation is discrimination against the Port of Halifax. Is this the first time this has ever happened?

Mr. Grice: The first time what has ever happened?

• 1150

Mr. McCreath: The first time the Port of Halifax has found itself in a position where it feels it is discriminated against by government policy in terms of the direction of cargo and how it might move.

Mr. Grice: No. Generally speaking, we have soldiered on over the years, and we continue to do so in the face of various subsidies, some of which I mention, and if you went back 20 years you might find our predecessors saying many of the same things. You have various subsidies to other ports and other systems, like the St. Lawrence Seaway, that cause certain trade to be diverted, and we regard it as discriminatory.

In this particular instance we find it most distressing that, although there is no doubt that the At and East rate structure... I do not think you could argue that it was a useful application of tax money in isolation, but you are not just dealing with the matter in isolation. You are dealing, as I explained earlier, with subsidies that are on alternative methods of shipping grain through the lakes and through the river, and you have the Western Grain Transportation Act that causes a routing by virtue of the fact that it is tied into a particular set of ports.

[*Translation*]

M. Belsher: Ce que je voulais savoir, monsieur Grice...nous avons entendu les représentants du port de Saint-Jean qui nous ont déclaré que près de 8 p. 100 des recettes portuaires découlent des exportations. Ce pourcentage est-il à peu près le même pour Halifax?

M. Grice: Lorsque vous parlez des recettes portuaires, la Société du port de Halifax possède certaines installations du gouvernement du Canada et c'est peut-être de quoi il s'agit. Je n'en suis pas certain. Il me faudra vérifier les données à ce sujet. Toutefois, il existe bon nombre d'installations privées qui comptent pour une grande partie des principaux mouvements, les raffineries, le pétrole, le gypse et autres, et qui ne comptent pas dans nos recettes même si elles représentent un volume d'activités. Ces marchandises ne sont pas comptabilisées dans les états financiers de la Société du port. Toutefois, si l'on ne tient compte que de la Société du port, le pourcentage est à peu près de cet ordre-là.

M. Belsher: Aucun d'entre nous ici présent ne sous-estime l'importance de l'élévateur pour le port de Halifax non seulement pour les exportations, mais aussi pour le secteur agricole de la région de l'Atlantique. C'est pourquoi nous voudrions vraiment savoir ce que vous proposez, car personne ne souhaite voir disparaître l'élévateur de Halifax étant donné sa situation stratégique pour l'ensemble du secteur agricole de la région de l'Atlantique.

M. McCreath (South Shore): Je me joins à mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue et vous féliciter de votre exposé exhaustif.

Vous avez déclaré sans équivoque que l'initiative prévue dans le projet de loi à l'étude est injuste pour le port de Halifax. Est-ce la première fois qu'une telle chose se produit?

M. Grice: De quoi voulez-vous parler en demandant si c'est la première fois que cela se produit?

M. McCreath: La première fois que le port de Halifax a l'impression de faire l'objet d'une injustice en vertu de la politique gouvernementale concernant la destination et l'acheminement des marchandises.

M. Grice: Non. En général, nous nous sommes battus au fil des ans, et nous continuons à le faire face à diverses subventions, dont j'ai cité quelques exemples. Si vous remontez vingt ans en arrière, vous constaterez que nos prédécesseurs disaient déjà la même chose. D'autres ports et d'autres réseaux de transport comme la voie maritime du Saint-Laurent sont subventionnés, ce qui entraîne le détournement du trafic dans certains cas, ce qui nous paraît injuste.

En l'occurrence, nous sommes découragés de voir que, même s'il est indubitable que le barème du tarif de l'Est... personne ne niera que c'est en soi une utilisation judicieuse des deniers publics, mais justement, il faut tenir compte de l'ensemble de la politique. Comme je l'ai déjà dit, il s'agit de subventions consenties à l'égard d'autres modes d'expédition du grain par les Grands-Lacs et le fleuve, et il y a en outre la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui a une incidence car elle est liée à une série donnée de ports.

[*Texte*]

Therefore, to remove this, I just ask you as members of this committee how you could argue that it is fair for all other systems to be subsidized in various ways—heavily, much more heavily than At and East—but here in Halifax the At and East structure is removed, so now we have zero subsidy and the rest of the systems are heavily subsidized. I know that I am repeating myself, but under what form of logic could you argue that this is not discriminatory?

Mr. McCreath: Your argument is persuasive. I guess part of the question I am asking is this is not the first time this has happened to the Port of Halifax, and it seems to me, having followed statements by you and others over the years, that in fact for many years the Port of Halifax has found itself in this circumstance, particularly with respect to the apparent desire to maintain the Great Lakes ports and the St. Lawrence Seaway system.

In other words, the point I am getting at is that while the argument can be made that this particular action is discriminatory, would I be correct to say that if one were to reflect over the last 20 years it may be discriminatory but it is also typical of the way governments have dealt with this situation over the last 20 or so years? Would that be a fair statement?

Mr. Grice: It is characteristic. I really would like the government to have an overall look at the situation with regard to grain. You can argue that the transport committee ought to be looking at some of this too, but just from the latest financial statements of the St. Lawrence Seaway, for instance, they are projecting an operating net loss in 1989-90 of $8.2 million. Then you are aware, as a Nova Scotia MP, of the ice-breaking subsidies that go on in the river. These things did not happen yesterday. If you went back even 15 years, you would hear not just me but my predecessor and others talking about the same problem.

So yes, they are chronic and they have not been addressed, and they are not being addressed. In fact they are getting worse, because what you have in terms of the At and East is a situation where in this particular instance it is probably the only subsidy that applies to Halifax that I am aware of, but the Government of Canada has decided to terminate that particular program.

Mr. McCreath: Essentially where is the grain that is moving through the Port of Halifax going?

Mr. Grice: The grain that comes into Halifax and uses the Halifax elevator goes to various points. Firstly, there is an export component to it; it goes to various overseas markets world-wide.

Mr. McCreath: All over the world, or primarily Europe and the eastern U.S.?

Mr. Grice: There is probably a pattern to it, but it goes to the Caribbean, to Europe. I am not sure that it is completely allocated to one area. It is probably the Atlantic basin, as opposed to the Pacific, which is better served out of the west coast.

[*Traduction*]

Pour supprimer cette injustice, je demande aux membres du comité comment il est possible de prétendre qu'il est équitable de subventionner de diverses façons tous les autres réseaux—fortement subventionnés, beaucoup plus que dans l'Est—mais de supprimer le tarif de l'Est à Halifax, de sorte que nous n'avons plus aucune subvention tandis que les autres systèmes continuent d'être fortement subventionnés. Je sais que je me répète, mais comment peut-on prétendre que ce n'est pas injuste?

M. McCreath: Votre argument est convaincant. Ce que je voulais dire, toutefois, c'est que ce n'est pas la première fois que cela se produit au port de Halifax, à mon avis; après avoir entendu certaines déclarations que d'autres et vous-même avez fait au cours des années, il semblerait que le port de Halifax se trouve dans cette situation depuis de nombreuses années, surtout étant donné l'intérêt que semble porter le gouvernement à la protection des ports des Grands-Lacs et du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent.

Autrement dit, voilà où je veux en venir: même si l'on peut soutenir que cette initiative est injuste, est-il exact de dire que si l'on considère ce qui s'est passé au cours des vingt dernières années, ce genre de mesure est peut-être injuste mais elle est également typique la façon dont les gouvernements ont cherché à résoudre le problème au cours de cette période? Est-ce que je me trompe?

M. Grice: C'est effectivement caractéristique. Je souhaite en réalité que le gouvernement examine globalement la question du grain. On peut soutenir que le Comité des transports devrait aussi examiner la question, mais d'après les plus récents états financiers de la voie maritime du Saint-Laurent, celle-ci a prévu une perte d'exploitation nette de 8,2 millions de dollars en 1989-1990. En tant que député de la Nouvelle-Ecosse, vous connaissez certainement les subventions accordées au titre des activités de brise-glaces sur le fleuve. Ces choses ne datent pas d'hier. Si vous remontez jusqu'à quinze ans en arrière, vous constaterez que mon prédécesseur et d'autres soulevaient déjà le même problème.

En effet, donc, ce sont des problèmes chroniques qui n'ont pas été résolus et qui ne le sont toujours pas. En fait, la situation empire car, dans le cas du tarif de l'Est, il s'agit sans doute de la seule subvention qui, à ma connaissance, s'applique à Halifax, mais le gouvernement a toutefois décidé de mettre fin à ce programme.

M. McCreath: Quelle est dans l'ensemble la destination du grain acheminé par le port de Halifax?

M. Grice: Le grain qui est déchargé à l'élévateur de Halifax a plusieurs destinations. En premier lieu, il est destiné à l'exportation; il est exporté vers divers marchés étrangers dans le monde entier.

M. McCreath: Dans le monde entier ou surtout en Europe et vers l'est des Etats-Unis?

M. Grice: Il y a sans doute certaines tendances, mais une certaine partie du grain va vers les Antilles et l'Europe. Je ne pense pas qu'il soit complètement affecté à une région donnée. Il s'agit sans doute des pays riverains de l'Atlantique, par opposition à ceux du Pacifique qui sont desservis à partir de la côte Ouest.

[*Text*]

• 1155

Mr. McCreath: Let me try to be more blunt with my question. So if the subsidy structures relating to the St. Lawrence Seaway system and what makes it attractive to use the Lake Superior ports were not in place, or if they were removed at the same time, I sense what you are suggesting is that Halifax would be handling a considerably greater percentage of this grain than they now are.

Mr. Grice: There was a point here earlier where someone mentioned the elimination of subsidies like the western grain transportation assistance, or the elimination of the subsidy on the St. Lawrence Seaway, which we find particularly obnoxious, or the elimination of ice-breaking subsidies. Well, you can look at it that way: you can say you could eliminate those subsidies, which we would be in favour of, but basically we are not here to advocate the elimination of the subsidies; that is a matter the Members of Parliament will have to deal with. What we want is equitable treatment out of this, and we are not getting it now.

In other words, if you have a situation where you are subsidizing grain over Thunder Bay at the present time at the rate of $24 per tonne, then we would like to see the same type of treatment at Halifax.

Mr. McCreath: Just briefly, so that I understand precisely your recommendation to this committee, is it your recommendation that all subsidization of grain moving east in Canada should be removed, or are you suggesting specifically, with your recommendation regarding unit trains, that the government should launch an initiative to establish unit trains through to the east coast as an experiment, diverting from those lake ports? Exactly what specific recommendation are you making to this committee?

Mr. Grice: All right, let me try to be clear. We do not want to get ourselves in a position here where we are advocating the elimination of the Western Grain Transportation Act assistance or for that matter the St. Lawrence Seaway losses. What we are saying to you is that you can correct this in a number of ways, from our point of view. What we want is to be treated equally with the other alternative routings on grain. And in our view, you can do it in a couple of ways.

First, if you want to go through option one, you can eliminate western grain transportation assistance subsidies over Thunder Bay and Vancouver. Simultaneously, you can cause the St. Lawrence Seaway, by a directive, to be compensatory. As part of that option, you can also demand and charge user dues for the operation of vessels into the river ports that are using ice-breaking vessels in the wintertime. That would equalize the system. They would be on the same basis we are, where they are being forced to recover all their costs. So that would be the first option.

[*Translation*]

M. McCreath: Permettez-moi de poser une question plus directe. Si les subventions s'appliquant au réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, grâce auxquelles il est plus intéressant d'utiliser les ports du Lac supérieur, n'existaient pas, ou si elles étaient supprimées en même temps, vous semblez croire qu'une plus grande partie du grain serait acheminée par le port de Halifax, n'est-ce pas?

M. Grice: Nous avons déjà soulevé la question plus tôt lorsque quelqu'un a parlé de la suppression des subventions comme l'aide au transport du grain de l'Ouest ou de la subvention visant la Voie maritime du Saint-Laurent, que nous trouvons particulièrement révoltante, ou encore des subventions au titre des activités de brise-glace. On peut voir les choses sous cet angle: On peut dire qu'il est possible de supprimer ces subventions, ce que nous préconisons, mais nous ne sommes pas là pour faire ce genre de recommandations; cette question tombe sous la responsabilité des députés. Nous voulons être traités de manière équitable, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Autrement dit, si l'on subventionne le grain acheminé par Thunder Bay au taux de 24$ la tonne, ce qui est le cas à l'heure actuelle, nous souhaitons avoir droit au même traitement à Halifax.

M. McCreath: En quelques mots, pour que je comprenne bien ce que vous cherchez à dire à notre Comité, êtes-vous en train de recommander que toutes les subventions s'appliquant au grain acheminé vers l'Est du Canada soient supprimées, ou proposez-vous précisément, par votre recommandation portant sur les trains-bloc, que le gouvernement prenne une initiative pour mettre en place à titre d'expérience le système des trains-bloc vers la côte-est, en détournant le trafic des ports des grands Lacs? Quelle recommandation précise faites-vous à notre Comité?

M. Grice: Je vais essayer d'être clair. Nous ne voulons pas en arriver à recommander la suppression de l'aide accordée en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ni, en l'occurence, pour compenser les pertes de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce que nous disons, c'est que vous pouvez remédier au problème de diverses façons, à notre avis. Nous voulons être traités sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport du grain. À notre avis, il y a deux initiatives que vous pouvez prendre à cette fin.

Tout d'abord, si vous avez recours à la première option, vous pouvez supprimer les subventions au transport du grain de l'Ouest par Thunder Bay et Vancouver. En même temps, vous pouvez adopter une directive en vue d'adopter des taux compensatoires sur la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la même option, vous pouvez également exiger et percevoir des frais d'utilisation pour l'exploitation d'un navire dans les ports du fleuve qui utilise les services de brise-glace pendant l'hiver. Cela rendrait le système plus équitable. À ce moment-là les autres ports fonctionneraient selon les mêmes principes que nous, qui sommes obligés de recouvrer toutes nos dépenses. Ce serait donc la première option.

[*Texte*]

As long as it is fair and equal, we would be happy with it. You could say the sum of all this... Western grain transportation over Thunday Bay is *x*, the St. Lawrence Seaway is *y*, and the ice-breaking services on the river ports is *z*, and that sums up to so many dollars a tonne, which would not be a difficult calculation to make. In fact, we would be happy to assist you if anyone wishes to make it; we have most of the numbers. So if that adds up to *x* dollars a tonne, either remove it from this competitive aggravation we are experiencing, or give to us, give it to the Halifax routing.

Mr. McCreath: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Crosby (Halifax West): Let me welcome Mr. Grice and Captain Bathurst, and say to you that as I see the purpose of this legislative committee—and I think we owe a vote of thanks to the chairman for making these arrangements—it provides an opportunity for interested parties to come before the committee, and, bearing in mind the fact that the legislation eliminates the At and East subsidy, suggest and provide alternatives that might mitigate the impact of the cancellation of the subsidy. I take it this is the context in which you have made the presentation you have today.

I just want to confirm with you one or two points. As I understand it, there has been approximately, and this is a boxcar—forgive the pun—figure, 500,000 tonnes of grain moving through the Port of Halifax. On that basis, the grain elevator would be a viable operation. Can I get this in context? Is your view any different from this, that the object of the exercise is to get 500,000 tonnes or more of grain moving through the Port of Halifax and the elevator, that you are not particularly concerned with where that grain comes from or how it gets to the port?

• 1200

Mr. Grice: The object is really to get more than this amount of grain by coming up with a viable alternative to the At and East rates. We studied this for a long time, and we understand the financial problems the Government of Canada has with the At and East, as I said before. But we are looking at what we consider the most economic routing of grain into Halifax, which we think is very competitive on a cost basis. We have subsidies to competitive systems and we are looking for an offset to that to maintain or increase the volume of grain we have moving through Halifax. The figure you mentioned of 500,000 tonnes is in the vicinity of what has been happening.

Mr. Crosby: If the unit train concept was employed, it would not make any particular difference where the grain was gathered or sourced and by what route it was brought to Halifax. Your suggestion is to use unit trains to bring grain to Halifax, is that correct?

Mr. Grice: Yes, that is correct. I just want to make a quick qualification, because a gentleman asked this earlier. It would not make any difference where it came from, except that there are limited numbers of prairie elevators that

[*Traduction*]

Si le système était juste et équitable, nous serions satisfaits. En gros, le transport du grain de l'Ouest par Thunder Bay représente *x*, pour la Voie maritime du Saint-Laurent, cela coûte *y* et les services de brise-glace dans les ports du fleuve coûtent un montant *z*, ce qui représente un total de tant la tonne, et le calcul ne serait pas difficile à faire. En fait, nous serions tout à fait disposés à vous aider si quelqu'un veut faire ce calcul; nous avons en main la plupart des chiffres pertinents. Si on en arrive donc à un montant *x* dollars la tonne, on pourrait en tenir compte dans les tarifs supérieurs que nous connaissons ou allouer la même somme à l'acheminement du grain par le port de Halifax.

M. McCreath: Merci, monsieur le président.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Je souhaite la bienvenue à monsieur Grice et au capitaine Bathurst. Je tiens à vous dire que ce Comité législatif a été créé—et nous devons en remercier le président—pour permettre aux parties intéressées de venir témoigner et proposer des solutions de rechange en vue de minimiser l'incidence de la suppression de la subvention de l'Est, prévue dans le projet de loi à l'étude. Je suppose que c'est dans ce contexte que vous nous avez fait votre exposé aujourd'hui.

Je voudrais simplement obtenir confirmation d'un ou deux points. Si j'ai bien compris, vous avez dit qu'environ 500,000 tonnes de grain ont été acheminées dans le port de Halifax, et vous parliez de wagons couverts. Dans ces conditions, le silo à grain deviendrait une opération rentable. Puis-je remettre cela en perspective? N'est-ce pas votre position de mettre tout en oeuvre pour faire passer 500,000 tonnes de céréales ou davantage par le port de Halifax et par le silo, sans que la provenance de ces céréales ou la façon dont elles sont acheminées nous importe particulièrement?

M. Grice: Nous aimerions faire transiter plus que cette quantité de céréales, ce qui serait possible si on nous présentait une solution de rechange viable au tarif de l'Est. Nous nous sommes longuement penchés sur cette question, et nous comprenons les obstacles financiers que rencontre le gouvernement canadien avec ce tarif, comme je le disais tout à l'heure, mais nous recherchons l'acheminement le plus économique de céréales vers Halifax, où les conditions sont très compétitives, à notre avis. Un système très compétitif bénéfie de subventions, que nous essayons de compenser afin de conserver ou d'augmenter le volume de céréales qui transite par Halifax. Ce sont approximativement 500,000 tonnes, chiffre que vous mentionniez, qui transitent actuellement par Halifax.

M. Crosby: Si on se servait de trains-bloc, peu importerait d'où proviendrait le grain, où il serait chargé et par quelle route il serait acheminé à Halifax. C'est bien ce que vous proposez, n'est-ce pas, d'utiliser des trains-bloc pour apporter ces céréales à Halifax?

M. Grice: Oui, c'est exact, mais la question a déjà été posée et je voulais simplement faire une petite réserve. Peu importerait d'où les céréales proviendraient, sinon qu'il n'existe que quelques silos des Prairies où l'on pourrait

[*Text*]

accommodate the loading of unit trains, so there would not be 100 points in the Prairies you could load at. You would have to load at selected points. Other than that, it would not make any difference and you would just run it over the most economic line haul into Halifax.

Mr. Crosby: The government's contribution could come, for example, by way of providing the units for the train rather than by any direct subsidization to the carrier. Is that a possibility?

Mr. Grice: It is possible you could do that. There are Government of Canada trains available now, but if this is all that happened and you left the Western Grain Transportation Assistance Act connected to Thunder Bay only and you left this in place, I do not think it would make the difference. You would have to do something to either stop the flow of money to grain going over Thunder Bay or give us equal treatment.

Mr. Crosby: But this confirms the other point you made in your presentation that there are all kinds of forms of subsidization at play in the movement of grain and other produce across Canada, whether it is a direct dollar subsidy to the carrier or whether it is in the form of port facilities, roadbed facilities, loading and unloading facilities, or ice-breaking services. I think it is often forgotten that there are all these forms of subsidization and that if you are going to employ any form of subsidization at any point, you have to consider the adverse effect on other interested parties, in this case the Port of Halifax.

So we recognize this, and I hope the study being undertaken will take into account the movement of grain to the Halifax elevator so that unit trains, among other forms of assistance, will be considered.

Mr. Grice: I would just like to underline this again because we have already covered the territory, but it needs repetition probably.

Our whole point is that the alternative systems of moving grain out of the Prairies over eastern Canada, not the Halifax system—there is zero subsidy—are riddled with Government of Canada subsidies.

The Acting Chairman (Mr. Brightwell): Originally we scheduled these witnesses for a time slotting at noon, but given the importance of what they have to say and their involvement, perhaps we could extend this portion.

Mr. Ferguson (Lambton—Middlesex): I want to welcome the witnesses here. Again, we have had witnesses who want the retention of the At and East. We have not had one yet who agrees with the government's legislation. Being a farmer from southern Ontario, I am very conscious of what you are confronted with and what the farmers from southwestern Ontario are confronted with in moving their wheat through Atlantic Canada.

[*Translation*]

charger des trains-bloc, certainement moins de cent, de sorte que vous auriez à charger à certains points précis. Autrement, il n'y aurait aucune différence et vous transporteriez les céréales à Halifax sur le trajet le plus économique.

M. Crosby: Le gouvernement pourrait, plutôt que de subventionner directement le transporteur, donner son aide en fournissant les unités pour le train-bloc, n'est-ce pas?

M. Grice: Ce serait une possibilité. Il existe à l'heure actuelle des trains appartenant au gouvernement du Canada, mais si c'était là la seule forme d'intervention et si la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ne continue à s'appliquer qu'au transport destiné à Thunder Bay, cela ne ferait pas de différence, à mon avis. Il faudrait quand même intervenir, soit pour endiguer l'afflux d'argent qui va aux céréales acheminées sur Thunder Bay, ou nous accorder le même traitement.

M. Crosby: Mais vous confirmez là l'autre argument de votre exposé, à savoir qu'il y a toutes sortes de formes de subvention qui jouent dans le transport, d'un bout du Canada à l'autre, de céréales et d'autres produits, qu'il s'agisse de subventions directes aux transporteurs ou qu'il s'agisse d'installations portuaires, de services de voirie, d'installations de chargement et de déchargement ou de services de brise-glace. On tend à laisser dans l'ombre ces formes de subvention, on tend également à oublier que si l'on accorde une subvention, quelle qu'elle soit, à un point quelconque, il importe d'en envisager les effets adverses sur d'autres parties intéressées, en l'occurrence le port de Halifax.

Nous prenons donc dûment note de cela et j'espère que l'étude en voie d'être entreprise prendra en compte le transport des céréales au silo de Halifax afin d'envisager la possibilité d'utiliser, entre autres formes d'aide, les trains-bloc.

M. Grice: Je voudrais simplement revenir sur un point déjà mentionné, mais sur lequel on ne saurait trop insister.

Tous les systèmes de transport des céréales des Prairies à destination de l'est du Canada bénéficient de nombreuses subventions du gouvernement canadien, à l'exception du système de Halifax, qui n'en reçoit aucune.

Le président suppléant (M. Brightwell): Nous avions convoqué ces témoins pour l'heure de midi, mais compte tenu de l'importance de leur message et de leur enjeu dans cette affaire, nous pourrions peut-être prolonger le temps que nous leur consacrons.

M. Ferguson (Lambton—Middlesex): Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous avons eu d'autres témoins qui voulaient conserver le tarif de l'Est. Nous n'avons pas eu un seul témoin qui soit d'accord avec le projet de loi du gouvernement. Comme agriculteur du sud de l'Ontario, je comprends fort bien les problèmes devant lesquels vous vous trouvez, ainsi que ceux des agriculteurs du sud-ouest de l'Ontario, pour assurer le transport de leur blé à travers les provinces maritimes.

[*Texte*]

• 1205

You mention on page 4 that the Atlantic Farmers Council stated that half of the livestock industry in Atlantic Canada would be forced out of business through increased input costs resulting from the closure of the Halifax elevator. Do you agree with that statement and can you enlarge on it from your perspective?

Mr. Grice: When you get into the effect of the closure of facilities and the domino effect of this sort of thing, these things are being said and there are people who hypothesize the closure of the grain elevator, or the closure of the flour mill, the tremendous problems in the area of farmers near Halifax, in the valley and in the Truro area, and that is certainly a possibility. You never know until you try it and let it last for a while.

Mr. Ferguson: Yes, then it is too late. Thank you very much.

Capt Bathurst: With all Mr. Grice was saying about the subsidization of the other routes, this question of the seaway now threatening to give discounts on traffic next year, they are already $8 million in deficit and if they give subsidies of 15% or 20% on their future traffic it is going to compound their loss, which in effect is another subsidy.

The other aspect is that all traffic to Halifax comes overland at the moment—I am talking container traffic and that sort of traffic—where the railway has to operate on a compensatory rate. There is no subsidy there, it is on a compensatory rate. Traffic using the St. Lawrence does get the subsidy of the ice-breaking, the dredging, and the navigational aids. So on anything coming through to Halifax, you have the two routes, one where you have complete cost recovery, compensatory rates, versus the other one where you have far from cost recovery.

The last point is that for 4.5 months of the year all shippping going into the St. Lawrence, to Quebec or Montreal, even when the seaway itself is closed, is subject to higher insurance costs of 15% to 20% because of possibilities of damage from ice. They are "other costs", which are not recovered from Halifax.

The Chairman: Thank you very much, Captain Bathurst, Mr. Grice. On behalf of the committee, I want to thank you very much for coming here. We appreciate your written brief and also the other evidence you have given to members. It has been most helpful. You may be excused at this point. Thank you.

Mr. Grice: Mr. Chairman, I would like to thank you and the members of your committee today for hearing us. These are extremely important issues. We would not be here unless we had strong views on them. They are very, very important issues to the Halifax area and to Nova Scotia in general.

As I say, I would like to thank you for hearing us and we would greatly appreciate it if you would give our thoughts on the subject today serious consideration. We have put forward a proposal that we think will be helpful and not expensive in

[*Traduction*]

Vous citez, à la page 4 de votre mémoire, le *Atlantic Farmers Council* d'après lequel la moitié des entreprises liées à l'élevage, dans les Maritimes, devraient fermer leurs portes à la suite de l'augmentation du coût des intrants qui résulterait de la fermeture du silo de Halifax. Pouvez-vous confirmer cette déclaration et nous donner votre point de vue là-dessus?

M. Grice: C'est le genre de choses qui se disent à propos de la fermeture d'installations et de la répercussion en chaîne de cette fermeture. Il y a certainement des gens pour se demander ce qui arriverait en cas de fermeture de ce silo ou de la minoterie et qui prévoient de graves problèmes pour les agriculteurs de la région de Halifax, de la vallée et de la région de Truro et ce genre d'éventualités ne peut être écarté. Seule l'expérience, prolongée pendant un certain temps, vous permet de juger de certaines répercussions.

M. Ferguson: Oui, mais alors il est trop tard. Je vous remercie beaucoup.

Capt Bathurst: M. Grice parlait du subventionnement des autres itinéraires, et avec l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent qui menace maintenant d'accorder des remises l'an prochain alors qu'elle a déjà un déficit de 8 millions de dollars, des subventions de 15 ou de 20 p. 100 sur le trafic à venir ne feraient que multiplier leurs pertes, ce qui revient à une autre subvention.

L'autre aspect de la question, c'est que tout le trafic vers Halifax—je pense ici aux conteneurs et autres—se fait par voie de terre et que les chemins de fer doivent accorder des tarifs compensatoires, autrement dit, il ne s'agit pas ici de subventions. Le trafic par la Voie maritime du Saint-Laurent obtient des subventions pour les brise-glaces, le draguage et les aides à la navigation. Pour toutes les marchandises à destination de Halifax, vous avez donc deux routes, l'une avec recouvrement intégral des coûts et tarifs compensatoires et l'autre, où vous y allez de votre poche.

Enfin, dernier argument, pendant quatre ou cinq mois de l'année tous les bateaux qui empruntent le Saint-Laurent à destination de Québec ou de Montréal doivent verser un supplément de 15 à 20 p. 100 de frais d'assurance en raison du danger de dégâts par les glaces, et ce, même lorsque la Voie maritime est fermée. Ce sont là «d'autres frais» qui ne sont pas recouvrés pour ceux qui passent par Halifax.

Le président: Je vous remercie beaucoup, capitaine Bathurst et monsieur Grice, d'avoir bien voulu comparaître devant le comité. Nous vous remercions de votre mémoire ainsi que de vos témoignages, qui nous ont été fort utiles. Nous avons été heureux de vous entendre.

M. Grice: Monsieur le président, je voudrais vous remercier, vous et les membres de votre comité, d'avoir bien voulu prêter l'oreille à ces questions très importantes. Si nous nous sommes présentés devant vous, c'est que nous avions des idées bien arrêtées sur des questions d'importance cruciale pour la région de Halifax et, d'une façon générale, pour la Nouvelle-Ecosse.

Nous vous remercions donc de votre attention et vous demandons de réfléchir sérieusement aux questions que nous vous avons exposées aujourd'hui. Nous avons formulé une proposition que nous jugeons utile et non coûteuse pour

[*Text*]

maintaining the flow of grain and enhancing the flow of grain and maintaining infrastructure at Halifax, such as the grain elevator. We think this merits your serious consideration and I would like to underline once again that we are not here to advocate the status quo with the At and East. We are trying to come up with a solution that will be low cost and acceptable to you. Thank you very much.

• 1210

The Chairman: Thank you again, Mr. Grice. We appreciate your input.

I am going to call the representatives of the Canadian National Millers Association, Mr. Vis and Mr. Sillis.

While they are coming forward, I want to raise with committee members the matter of the schedule. Originally we had planned to have the Minister of Transport tomorrow afternoon at 3.30 p.m. and to go into clause-by-clause study on Thursday. There has been discussion among the members, and Thursday is not a good day for many members of the committee. The minister is prepared to be involved in a clause-by-clause study and to extend his stay with us. Therefore I am wondering if it might be agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration on Wednesday, May 30, 1990, with the Minister of Transport, at 3.30 p.m. Do we have agreement?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Now I would like to welcome from the Canadian National Millers Association, Mr. Harry Vis, executive chairman, and Mr. Vic Sillis, the chairman of the traffic committee. Gentlemen, do you have a presentation in writing for the committee?

Mr. Harry Vis (Executive Chairman, Canadian National Millers Association): Yes, Mr. Chairman.

We speak on behalf of the Canadian National Millers Association, which is the national industry representing all Canadian millers. We represent well over 90% of total Canadian flour milling production capacity. The industry is national in scope, with mills from Nova Scotia to British Columbia. We have a total of 29 mills in the country as members, with 10 of them in the west, 13 in Ontario, 5 in Quebec, and 1 in Nova Scotia.

More than 85% of the milling capacity in place in Canada relates to milling of wheat—hard wheat, soft wheat, durum, depending on the situation. In addition, we do have milling of rye flour, oats, corn and other products; but as I mentioned, over 85% deals with milling of wheat.

The principal raw material is purchased from the Canadian Wheat Board, the Ontario Wheat Producers' Marketing Board or the Nova Scotia Winter Wheat Marketing Board. There is some wheat procured directly from producers in Quebec, and a little bit in British Columbia, but pricing there relates to what goes on relative to the Canadian Wheat Board, which then in turn is followed by the Ontario Board as well as the Nova Scotia Board.

[*Translation*]

maintenir et augmenter l'apport de céréales et conserver l'infrastructure portuaire de Halifax, entre autre le silo à grain. Cette proposition nous semble mériter d'être mûrement pesée. Je voudrais souligner, une fois de plus, que le but de notre comparution n'est pas de préconiser le statu quo en ce qui concerne le tarif de l'Est, mais de proposer une solution qui soit à la fois acceptable et économique. Nous vous remercions de tout coeur.

Le président: Merci encore de votre apport à la discussion, monsieur Grice.

Je vais donner la parole à MM. Vis et Sillis, représentants de l'Association nationale canadienne des meuniers.

Pendant que nos témoins prennent place, je voudrais soulever avec les membres du Comité la question du calendrier de nos travaux. Nous avions l'intention d'entendre demain après-midi, à 15h30, le ministre des Transports, puis de passer jeudi à l'examen article par article du projet de loi, mais le jeudi ne convient pas à un grand nombre d'entre nous. Le ministre est disposé à participer à l'examen article par article et à prolonger le temps qu'il nous consacre. Consentiriez-vous à ce que le comité procède mercredi 30 mai 1990, à 15h30, avec le ministre des Transports, à l'examen article par article?

Des voix: D'accord.

Le président: Je peux donc souhaiter la bienvenue à l'Association nationale canadienne des meuniers et à ses représentants, M. Harry Vis, son président et M. Vic Sillis, président du Comité sur la circulation des marchandises. Est-ce que vous avez un mémoire à soumettre au Comité, messieurs?

M. Harry Vis (président, Association nationale canadienne des meuniers): Oui, monsieur le président.

L'Association nationale canadienne des meuniers, que nous représentons, regroupe à l'échelon national tous les meuniers canadiens, soit plus de 90 p. 100 du total des opérations de meunerie à l'échelle nationale avec des minoteries dans tout le pays, de la Nouvelle-Écosse à la Colombie-Britannique. Nous avons un total, comme membres, de 29 meuneries soit 10 dans l'Ouest, 13 dans l'Ontario, 5 au Québec et 1 en Nouvelle-Écosse.

Les opérations de meunerie, au Canada, portent pour plus de 85 p. 100 sur le blé—blé dur, blé tendre, durum, selon le cas; ajoutez à cela la meunerie de l'orge, de l'avoine, du maïs et autres produits mais comme je l'ai déjà dit, pour plus de 85 p. 100, il s'agit de blé.

Les principales matières premières sont achetées auprès de la Commission canadienne du blé, du *Ontario Wheat Producers' Marketing Board* ou du *Nova Scotia Winter Grain Marketing Board*. Une certaine quantité de blé est achetée auprès des producteurs du Québec, et un petit peu de blé en Colombie-Britannique, mais les prix sont établis par rapport à la Commission canadienne du blé, sur laquelle s'alignent le *Ontario Board* ainsi que le *Nova Scotia Board*.

[*Texte*]

The elimination of the At and East freight subsidies has a significant impact on the Canadian flour milling industry. The combined effect of these programs was to neutralize the competitive disadvantages that existed among Canadian mills, whatever their geographic location. As a consequence, all flour mills in Canada were able to compete actively for commercial export business and food-aid purchases by CIDA and non-government organizations. I think it is important to remember that the At and East applies to exports only.

The strategic importance of the At and East has been submitted by the industry to the government on a number of occasions, most recently in great detail in 1985 to the Nielsen task force when we acknowledged the fact that the At and East program, as such, was ineffficient. Even though it was a significant system, it was an ineffficient way of utilizing dollars spent, and we had to come up with a better way of trade enhancement, programming the funds that would be available to compete primarily with the Common Market and the U.S., which have much more effective and much more costly programs in place.

• 1215

So when the elimination of At and East was announced in the April 1989 budget, it certainly came as an unwelcome surprise to us. We have taken exception to the federal government's unilateral move to eliminate it while we were looking forward to having a discussion on how to change and improve the effectiveness of that program.

The principal determining factor in a single plant or company economic performance in the flour milling industry is the degree to which the plant capacity is utilized. This becomes so critical when we are faced with the coming of a North American free trade market in wheat and flour. The fact is that it is highly likely this will occur in the summer of 1991. Producer subsidy equivalents are now in place, and we are preparing very much to have to deal with an open market on wheat and flour in the summer of 1991.

The importance of exports in the domestic competitive marketplace is vital to us because it relates to the way you use capacity. In Canada we have traditionally operated towards a five-day week. It is the preference of the Canadian population to work a five-day week. We have put capacity in place with the export programs we had, which until six or seven years ago was in the area of 20% of our total output and today is well below 10%, and it has put us at a tremendous disadvantage when you compare that to the U.S. mills. The U.S. mills, because of much higher exports, have been running on a six-day week. As a result, they can spread these fixed overhead costs over a much larger number of units, and that really presents the issue and the competitive advantage in the domestic marketplace.

The U.S. millers as a group are called the Millers National Federation, and at their most recent meeting last month the new incoming chairman, Mr. Hale, president of ADM, the second-largest flour mill in the U.S., described

[*Traduction*]

La suppression des subventions de transport dites tarif de l'Est a une répercussion profonde sur les minoteries canadiennes. Ces programmes avaient pour objectif de neutraliser les handicaps des minoteries canadiennes, quel que soit leur emplacement géographique. Aussi toutes ces minoteries étaient-elles en mesure de se porter sur les rangs pour les exportations commerciales et les achats d'aide alimentaire par l'ACDI et par les organisations non gouvernementales. En effet, j'aimerais vous rappeler que le tarif de l'Est ne s'applique qu'aux exportations.

C'est à plusieurs reprises que les entreprises concernées ont insisté, auprès du gouvernement, sur l'importance du tarif de l'Est, en particulier en 1985, devant le groupe d'étude Nielsen où nous avons reconnu le manque d'efficacité du tarif de l'Est. Bien qu'il s'agisse d'un programme important, l'argent dépensé n'était pas bien utilisé et il nous fallait trouver une meilleure façon d'encourager le commerce et de dégager les fonds nécessaires pour nous imposer sur le Marché commun et aux États-Unis, qui ont en place des programmes beaucoup plus efficaces et beaucoup plus coûteux.

Quand la suppression du tarif de l'Est a donc été annoncée dans le budget d'avril 1989, ce fut pour nous une surprise fort désagréable. Nous nous élevons en effet contre la décision unilatérale du gouvernement fédéral de supprimer ce tarif alors que nous aurions voulu en discuter pour savoir quels changements y effectuer pour en améliorer l'efficacité.

Dans une minoterie, l'un des facteurs essentiels d'efficacité est le degré d'utilisation de capacité de l'entreprise. Ce facteur devient absolument critique avec l'avènement d'un marché nord-américain de libre-échange du blé et de la farine, attendu pour l'été de 1991. Les équivalents de subventions aux producteurs sont maintenant en place et nous fourbissons d'ores et déjà nos armes dans l'attente de cet événement.

Les exportations sont d'une importance cruciale pour nous, avec un marché interne aussi compétitif, parce qu'elles sont liées à la façon dont nous exploitons notre capacité. Au Canada la semaine de travail, depuis longtemps, a cinq jours, c'est la préférence de notre population. Nous avons ajusté notre capacité en fonction des programmes d'exportation que nous avions et qui représentaient, jusqu'il y a six ou sept ans, environ 20 p. 100 de notre production totale; à l'heure actuelle, cette capacité est bien en-dessous du 10 p. 100, ce qui nous met dans une position fort désavantageuse par rapport aux minoteries américaines qui, avec un volume d'exportation beaucoup plus élevé, fonctionnent six jours par semaine. Aussi peuvent-elles répartir leurs frais généraux fixes sur un nombre beaucoup plus considérable d'unités, et c'est là notre problème et leur avantage sur nous sur le marché interne.

Les meuniers américains sont regroupés dans la *Millers National Federation* et le mois dernier, lors de leur dernière réunion, M. Hale, leur nouveau président et président de ADM, la seconde minoterie américaine, disait des

[*Text*]

flour exports as the linchpin for efficient production, including the domestic scene. They have had a tremendously effective campaign with their government in getting export enhancement and support. The only thing we in Canada had going for us was the limited use of At and East.

In our case now, our commercial flour business has basically disappeared. Our large major piece was the Cuba contract that some of you may have heard about. That is where we sold flour to the Soviets for delivery to Cuba, and until about 1983 we had contracts running between 350,000 to 400,000 tonnes. For your information, our total Canadian milling output is in the area of 2 million, 1.8 million tonnes of flour, of which the Cubans alone until the early 1980s took 350,000 tonnes. Then it dropped in half, and today we have zero. The only export flour we have left today is really non-commercial. It is CIDA, which is a controlled situation and not available to competitive quotations from other countries.

The removal of that export assistance, At and East, inefficient as it may have been, did allow us to maintain at least some Cuban business until 1989 when we dropped to 25,000 tonnes. But it was still a factor, and there was another commercial flour business we had until then, but now that has all disappeared from the scene.

It is coming at a time, as I said earlier, when we are preparing and investing heavily. Every major milling company in Canada is doing that today and is in effect saying to the Americans that we have the markets here and we know how to distribute and to service these customers and we need a level playing field for wheat cost-competitiveness and internal, within-the-walls, competitive aspects. In the past most mills were competitive with each other inside the country, but compared to the American mills there is no doubt that we were not.

• 1220

We can make these mills competitive and are investing the capital to do so, with one exception. How do you spread those overhead costs incurred on a purely domestic volume that we now have or over a larger volume base, including export?

I do not need to go into the details of what is occurring between the the EEC and the U.S.; they both have their programs. The Common Market has about 70% of the export world trade in flour and Canada had 20% to 25% as recently as 20 years ago, but we are down to 3% today. As I said earlier, it is strictly the CIDA business and that type of business that we still have. I am skipping over certain statistics because you will have a chance to read those.

[*Translation*]

exportations de blé qu'elles étaient la cheville ouvrière d'une production efficace, même sur le marché interne. Cette fédération a exercé de vigoureuses pressions auprès du gouvernement américain pour obtenir des mesures d'aide de toutes sortes à l'exportation alors qu'au Canada, notre seul avantage était l'application limitée du tarif de l'Est.

À l'heure actuelle, en ce qui nous concerne, le commerce de la farine a pratiquement disparu. Le gros morceau, c'était le contrat de Cuba dont certains d'entre vous ont peut-être entendu parler. C'est ainsi que nous vendions aux Soviétiques de la farine qui était livrée à Cuba, et jusque 1983 environ nous avions des contrats portant sur 350,000 à 400,000 tonnes. À titre d'information, je vous rappelle que notre production meunière totale est de l'ordre de 2 millions, 1,8 million tonnes de farine, dont les Cubains à eux seuls achetaient 350,000 tonnes jusqu'au début des années 1980. Ces achats ont été réduits de moitié, puis ramenés aujourd'hui à zéro. La seule farine d'exportation qui nous reste actuellement n'est pas à des fins commerciales, mais pour l'ACDI, où nous ne sommes pas en concurrence avec d'autres pays et dont les conditions sont dictées.

Si inefficace qu'ait été ce tarif de l'Est, il nous a permis de maintenir notre commerce avec Cuba à un certain volume jusqu'en 1989, où nous n'avons plus vendu que 25,000 tonnes. Mais le tarif de l'Est jouait toujours encore un certain rôle et nous avions encore un autre débouché pour la farine commerciale qui a à présent disparu.

Tous ces événements se produisent à une époque, comme je le disais tout à l'heure, où nous nous préparons à faire de gros investissements. C'est ce que font toutes les grandes minoteries canadiennes à l'heure actuelle. C'est une façon de dire aux Américains que nous avons les marchés ici, que nous savons comment être au service de ces clients et que ce qu'il nous faut, c'est nous mettre sur un pied d'égalité pour tous les aspects internes de la concurrence et de la compétitivité des coûts. Jusqu'ici la plupart des minoteries se faisaient concurrence l'une l'autre au Canada mais quant à affronter les minoteries américaines, il est certain que nous ne sommes pas suffisamment armés.

Nous sommes en mesure de rendre ces minoteries plus compétitives et sommes disposés à y mettre les capitaux nécessaires, mais il y a un problème. Comment répartir ces frais généraux qu'entraîne la production interne sur un volume plus grand, dont celui de l'exportation?

Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails de ce qui se passe entre la Communauté économique européenne et les États-Unis; tous deux ont leurs programmes. Le Marché commun détient environ 70 p. 100 du marché mondial de l'exportation de farine et le Canada, qui jusqu'à il y a 20 ans en détenait 20 p. 100 à 25 p. 100, n'en a plus que 3 p. 100. Comme je le disais tout à l'heure, il ne nous reste plus que le commerce par l'ACDI et ce genre d'aide. Je ne veux pas vous assommer de statistiques, car vous pouvez en prendre connaissance vous-mêmes.

[*Texte*]

I would like to mention another aspect of At and East. In a way, it sounds as if I am attacking At and East and I mean to do so when it comes to inefficient spending of money. At and East enabled the industry to deal with a constant flour distribution transportation cost for about 20 years, while the world around us and the modes of transportation were changing. So the program required change. On the other hand, it was still of beneficial value to the industry, which was taken away from us. That is the importance.

What are we after? There is no doubt that it is anyone's guess, but it will certainly be many more years before the EEC, the United States, and the multilateral trade negotiations settle what will happen to the various subsidy levels of wheat and flour. In the meantime, we have been left totally naked. We have lost it and we would like some of it back.

For that reason, we are asking for support from this committee as an indication that recognizes the need for an export enhancement type of program that will allow a value-added industry to extend the benefits to the primary producer. The more flour we sell, the more wheat we buy, so we extend that program, the benefits of which return to the primary producer, as well as to the value-added industry and to the various jobs it creates.

There is no doubt that as an industry we fully support the Canadian objective of eliminating international export subsidies for agricultural commodities. The Canadian milling industry feels very confident that it can compete for its share of the world flour trade, as well as on a North American basis, but not with the conditions surrounding us today. We have lost it on the world trade level and will be in that much more of a difficult position to compete with the Americans when that border opens up a year from now.

Those are the primary comments I would like to leave with you. I would be glad to answer any questions you have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Vis. We very much appreciate receiving your perspective on this issue.

Before I ask Mrs. Clancy to begin, is it agreed by members that the brief submitted by the Canadian National Millers Association be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*?

Some hon. members: Agreed.

Mrs. Clancy: Thank you, gentlemen, and welcome to the committee. I will beg your indulgence if my questions are a little off-base. I represent a very urban riding in Halifax and I am consequently not completely up to date on some of the statistics you have submitted.

• 1225

I was looking at page 10 of your brief, table 4, the exports of wheat flour by country, 1983-84 to 1988-89, and it seems to me, just giving it a cursory look, first of all that Canada's reduction is the most dramatic. But secondly, it does not really look as if anybody else here has picked up the slack. Or is it evenly distributed?

[*Traduction*]

J'aimerais mentionner un autre aspect de ce tarif de l'Est, auquel je semble m'en prendre quand il y va de dépenses inéfficaces. Pendant une vingtaine d'années le tarif de l'Est a permis au secteur de la minoterie de réduire constamment le coût du transport et de la distribution de la farine, mais le monde a changé de même que les modes de transport. Il fallait donc modifier le programme, mais non le supprimer, car il nous était toujours utile. C'est là un fait important.

Que demandons-nous? Nul ne sait combien de temps il faudra, mais il est certain que bien des années se passeront avant que le Marché commun, les États-Unis et les négociations multilatérales ne règlent la question des subventions diverses du blé et de la farine. Entre temps, on nous a dépouillé de tout et nous demandons qu'on nous rende une partie de ce qu'on nous a enlevé.

C'est pourquoi nous demandons l'appui du Comité qui devrait reconnaître la nécessité d'un programme d'aide à l'exportation qui permette à un secteur à valeur ajoutée de faire bénéficier le producteur de certains avantages. Plus nous vendons de farine, plus nous achetons de blé de sorte que les avantages du programme se répercutent sur le producteur de matières premières ainsi que sur le secteur à valeur ajoutée et sur les différents emplois qu'il crée.

Il ne fait aucun doute qu'en tant qu'industrie, nous sommes pleinement en faveur de l'objectif canadien de supprimer les subventions internationales à l'exportation des produits agricoles. L'Association canadienne des meuniers est persuadée qu'elle est en mesure de s'assurer sa part du marché mondial de la farine ainsi que du marché de l'Amérique du Nord, mais pas aux conditions auxquelles elle est actuellement soumises. Nous avons battu en retraite sur le marché mondial et notre position sera rendue beaucoup plus difficile avec les Américains lorsque cette frontière s'ouvrira d'ici un an.

C'est sur ces récollections que je voudrais vous laisser et je serais heureux de répondre à toute question que vous pourriez me poser.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Vis. Nous vous avons écouté avec un vif intérêt.

Avant de donner la parole à Mme Clancy pour la première question, est-ce que le Comité est d'accord pour imprimer, en annexe au *procès-verbaux et témoignages* de ce jour le mémoire soumis par l'Association nationale canadienne des meuniers?

Des voix: D'accord.

Mme Clancy: Je vous remercie, messieurs, et vous souhaite la bienvenue au Comité. Vous vous étonnerez peut-être de la naïveté de mes questions, mais je représente une circonscription urbaine de Halifax et je ne suis donc pas très au courant de certaines des statistiques que vous nous avez présentées.

J'ai jeté un coup d'oeil au tableau 4, page 10 de votre mémoire, qui représente les exportations, par pays, de farine de blé de 1983-1984 à 1988-1989. Je constate tout d'abord que la diminution des exportations du Canada est la plus considérable, mais à y regarder de plus près, personne d'autre ne semble en avoir profité. Cette diminution des exportations est-elle le lot de chacun?

[*Text*]

Mr. Vis: Total world trade in flour is a flat market. It is not a growing market. What is significant, as you pointed out, is that Canada... By the way, if you take the most recent year shown here, 315,000 tonnes, the year after we are in the area of less than 150,000 tonnes. We have dropped even more.

Mrs. Clancy: I noticed even Japan appears to have beaten us last year, which on the face of it would seem very surprising to anyone looking at the relative geographic and topographic areas of the two countries.

Mr. Vis: I do not know what makes up the support the Japanese government gives to its exports and where it is directed. I presume it goes into some kind of an aid direction. But with what they pay for their wheat—it is in the area of $800 and $900 a tonne, versus our $150 a tonne, in rough numbers—it does not make any sense.

Mrs. Clancy: No, it certainly does not seem to.

Mr. Vis: But then you have the same case...it does not show up here. Saudi Arabia is an even greater analogy. They are paying their farmers in the area of $2,000 a tonne, and they are an exporter today.

But those are limited examples. We can live with those. What really has happened is we have lost our share to the Common Market and the U.S. The U.S. joined in the war some five, six, seven years ago, and not only in wheat, but certainly in flour, at the request and involvement of the U.S. milling industry, who saw it as an opportunity to ship value-added types of products, with jobs and all the other benefits that go with it, versus shipping a raw material only.

Mrs. Clancy: About that, my specific interest in this whole thing relates very strongly to the port of Halifax and the situation of Dover Mills. Without an alternative proposal, what do you see as the prognosis for the Dover Mills operation in Halifax?

Mr. Vis: The Dover mill today is strictly a domestic mill, serving the maritime and Atlantic Canada market.

Mrs. Clancy: So you do not see that this would affect Dover Mills one way or the other?

Mr. Vis: The loss of the At and East, combined with the Feed Freight Assistance Program being dropped about a year ago, at the same time, had an impact on the viability of that unit. But I do not own it, so I am not sure—

Mrs. Clancy: Sure. I understand that.

Mr. Vis: They had adverse results because of those changes.

Mrs. Clancy: If the alternative proposals such as your organization is going to have for us, I think you said, by September of this year... If an effort were put on by the Government of Canada to get us back into competitive markets in flour, would you see a possibility of expansion of milling facilities on the east coast, or do you think the east coast is somehow not as germane and therefore not—

[*Translation*]

M. Vis: Le marché mondial de la farine n'est pas un marché en expansion, la demande est faible. Ce qui est significatif, comme vous l'avez bien fait remarquer, c'est que le Canada... À ce propos, si vous prenez l'année la plus récente de ce tableau, vous avez un volume de 315,000 tonnes alors que l'année suivante le volume est inférieur à 150,000 tonnes. Il a encore baissé depuis.

Mme Clancy: J'ai constaté que même le Japon semble nous avoir dépassé l'an dernier, ce qui ne laisse pas de surprendre, compte tenu de la situation géographique et topographique respective des deux pays.

M. Vis: Je ne sais pas en quoi consiste l'appui que le gouvernement japonais donne à ses exportations et quelle est l'orientation qu'il prend; j'imagine qu'il s'agit d'une sorte d'aide alimentaire mais compte tenu de ce que les Japonais paient pour leur blé—de leur taux de 800$ à 900$ par tonne alors que nous ne payons approximativement que 150$ par tonne—cela paraît absurde.

Mme Clancy: Effectivement, on en voit mal la justification.

M. Vis: Mais la même situation se présente... vous ne le voyez pas ici, sur ce tableau. L'Arabie saoudite est un exemple encore plus frappant, qui paye ses agriculteurs près de 2,000$ la tonne et qui exporte actuellement du blé.

Et ce sont là des exemples à une petite échelle, dont nous pouvons nous accommoder. Ce qui est grave, en réalité, c'est que nous avons perdu notre place sur le marché commun et aux États-Unis. Les États-Unis se sont lancés dans la guerre des prix agricoles il y a cinq, six ou sept ans, et pas seulement pour le blé, mais aussi pour la farine, à la demande et sous la pression des minoteries américaines qui y voyaient une occasion d'exporter des produits à valeur ajoutée, avec les emplois et tous les autres avantages qui les accompagnent, au lieu de simplement exporter une matière première.

Mme Clancy: Ces questions m'intéressent en particulier dans la mesure où elles concernent le port de Halifax et la situation de Dover Mills. Faute d'intervention, quelles sont les chances d'avenir pour Dover Mills à Halifax?

M. Vis: À l'heure actuelle la minoterie Dover Mills ne dessert que le marché des provinces maritimes canadiennes.

Mme Clancy: Cette mesure n'a donc aucun effet, dans un sens ou dans l'autre, sur Dover Mills?

M. Vis: La suppression du tarif de l'Est ainsi que celle, survenue il y a environ un an, à la même époque, du Programme d'aide aux transports des céréales fourragères, a compromis la viabilité de cette entreprise, mais je n'en suis pas le propriétaire et ne sait donc pas au juste...

Mme Clancy: Je vous comprends bien.

M. Vis: Dover Mills s'est certainement ressenti de ces changements.

Mme Clancy: Vous disiez qu'en septembre de cette année votre organisation nous soumettrait des propositions. Si le gouvernement canadien faisait un effort pour nous remettre le pied à l'étrier pour reconquérir le marché de la farine, pensez-vous qu'il y a des chances d'expansion des minoteries sur la côte est, ou bien celle-ci ne s'y prête t-elle pas aussi bien...

[*Texte*]

Mr. Vis: It is very difficult to justify milling capacity expansion even in the near-term forseeable future. I do not know of any company that would be prepared to take that risk. We have been rationalizing our industry significantly for a number of years, because this market lost income all at once. It has just been a steady going down. Every company has reduced its capacity to deal with this overhead cost and excess capacity.

So even if the government puts in an export enhancement program I would find it very difficult to expand capacity. But our first priority is to get our 75% capacity utilization up to a more meaningful number, and to compete with the Americans. Right now our industry is preoccupied with preparing for free trade competition with the American mills.

• 1230

Mrs. Clancy: What is that going to do?

Mr. Vis: That is nearby. We can see it. We can touch it. Export is a factor that becomes important in there, in sharing those cost bases.

Mrs. Clancy: Clearly you do not have a level playing field with the Americans.

Mr. Vis: Today we definitely do not, and the results are not because of inefficiency in our mills. It is just that. . .we have had a number of "opportunities"—we still do; they come to Canada for quotes—and we have found that the subsidies from the Common Market are greater than our wheat costs, because we do see some of these competitive quotes. They are coming at us.

Mrs. Clancy: What about vis-à-vis the Americans?

Mr. Vis: The Americans are below us. Most of their export enhancement is via PL480 and controlled business. They are not the big problem that the Common Market is with us.

The open capacity available and in place today would mean that export volume would have to more than double before we even have to be concerned with putting more capacity in place.

Mrs. Clancy: You talked about the loss of the Cuban contract, and you said you that you used to sell to the Soviet Union for resale to Cuba.

Mr. Vis: It was an aid program from the Soviet Union to the Cubans.

Mrs. Clancy: I see. Surely the flour was not shipped to the Soviet Union and then back to Cuba.

Mr. Vis: No. It goes on Soviet vessels, generally out of either St. John's or Halifax—or Montreal, at one time, but in the latter years, because of the reduced volume, they had shipping problems—

Mrs. Clancy: So what are they doing now, as far as coming out of one of the European ports?

Mr. Vis: Primarily the German mills have most of that business.

[*Traduction*]

M. Vis: Cela ne paraît guère le moment de justifier l'expansion de la capacité minotière, même dans un avenir proche. Je ne connais aucune société disposée à prendre ce risque. Voilà un certain nombre d'années déjà que nous rationnalisons considérablement notre industrie parce que nos recettes ont baissé brutalement sans que l'on discerne aucune reprise. Chaque entreprise a réduit sa capacité, pour s'adapter au marché et comprimer les frais généraux.

Je ne vois donc guère comment on pourrait songer à augmenter la capacité de production, même si le gouvernement mettait en place un programme d'aide à l'exportation. Mais notre priorité est d'abord d'augmenter notre taux d'utilisation de 75 p. 100 et de soutenir la concurrence des Américains. Notre industrie est préoccupée avant tout de se préparer à la concurrence avec les minoteries américaines qui découlera du libre-échange.

Mme Clancy: Quel en sera l'effet?

M. Vis: L'échéance approche. Nous la voyons. Nous la touchons. Les exportations deviennent alors un facteur important dans la répartition des coûts de revient.

Mme Clancy: Il est évident que vous avez un handicap par rapport aux Américains.

M. Vis: C'est certainement le cas aujourd'hui, et ce n'est pas dû à l'inefficacité de nos minoteries. C'est simplement que. . . nous avons eu un certain nombre «d'occasions». . . et nous en avons encore; on vient nous demander de soumettre nos prix. . . et nous nous sommes rendus compte que le Marché commun accorde des subventions supérieures au coût du blé canadien, car il nous arrive d'avoir connaissance des soumissions de nos concurrents. On s'adresse à nous.

Mme Clancy: Et par rapport aux Américains?

M. Vis: Les Américains sont en-dessous. La plupart des encouragements à l'exportation viennent du PL480 et des marchés contrôlés. Ils ne présentent pas un aussi grand problème pour nous que le Marché commun.

Avec la capacité de production dont nous disposons aujourd'hui, il faudrait doubler nos exportations avant que nous ayons à nous inquiéter d'expansion.

Mme Clancy: Vous avez parlé de la perte du contrat pour Cuba, et vous avez dit que vous vendiez autrefois à l'Union soviétique, qui revendait à Cuba.

M. Vis: Il s'agissait d'un programme d'assistance de l'Union soviétique pour Cuba.

Mme Clancy: Je vois. Mais la farine n'était certainement pas expédiée en Union soviétique d'abord, puis vers Cuba.

M. Vis: Non. Elle était chargée sur des bâtiments soviétiques, généralement à partir de Saint-John's ou de Halifax—ou autrefois à Montréal, mais ces dernières années, à cause de la baisse de volume, il y a eu des difficultés d'expédition. . .

Mme Clancy: Alors que fait-on maintenant, de quel ports européens part-on?

M. Vis: Ce sont principalement les minoteries allemandes qui ont les contrats.

[*Text*]

Mrs. Clancy: I suppose for the Soviets it does not make any difference. You are saying it was mostly on Soviet ships—

Mr. Vis: That is correct.

Mrs. Clancy: —as opposed to Cuban ships, because of course there is a longstanding relationship between the Port of Halifax—

Mr. Vis: It all moved on Soviet vessels.

Mr. Laporte: I would like to ask you about this business of the open market that is coming, and the effects on the Canadian milling industry. If the subsidy equivalents are equalized—and it very likely will happen next year, as you indicated—how does that affect your business, the Canadian National Millers Association?

Mr. Vis: The impact will be, first and foremost, that we must equalize our wheat cost. The largest single cost in flour is wheat—in round numbers, call it 75%. Our wheat costs, even though we are supposed to be on a North American market basis, are significantly higher than the American wheat costs for a number of reasons.

First, the Canadian Wheat Board considers the Canadian wheat as a premium quality wheat, and therefore feels it can demand a premium. The American mills also have opportunity to a broader grade of wheat availability to them and they have a lower-cost transportation system to bring that wheat from the fields into their mills. That is one of the things we have to contend with, but the fact of life is that once the border opens up for both wheat and flour, it will become an equivalent cost basis because the Canadian Wheat Board, the Ontario Wheat Board, will have no choice but to supply us, at competitive cost, to what is available from the Americans.

Mr. Laporte: Because otherwise you will just buy from the Americans.

Mr. Vis: Yes.

Mr. Laporte: Because once the border is open—

Mr. Vis: In order to compete with them, we must have equivalent wheat costs. Today flour cannot come from the U.S.A. into Canada, and therefore flour prices today are higher, primarily because of the higher wheat and transportation costs. The first thing we will face is... We do not see it as a problem, because we have had our meetings in Winnipeg, and the Wheat Board acknowledges that they will be competitive. That is all we ask. Once the border opens, it will be a true level playing field on wheat costs. I believe that, whether it originates in Canada or the United States.

• 1235

Mr. Laporte: Once the equivalents are equal, then American grain can come across the Canadian border. It still has an end-use certificate. Could a flour mill buy grain from the States, mill it and then export that grain? Is that part of the free trade—

[*Translation*]

Mme Clancy: Je suppose que ça ne fait pas grande différence pour les Soviétiques. Vous disiez que c'était expédié principalement sur des navires soviétiques...

M. Vis: C'est exact.

Mme Clancy: ... plutôt que sur des navires cubains, car le port d'Halifax est depuis longtemps en relation d'affaire avec...

M. Vis: Tout partait sur des navires soviétiques.

M. Laporte: Je voudrais vous poser quelques questions à propos du marché libre qui doit entrer en vigueur, et ses effets sur les minoteries canadiennes. Si les subventions sont égalisées—comme cela va probablement se faire l'an prochain, vous l'avez dit vous-même—quel effet cela aura-t-il sur les membres de l'Association canadiennne nationale des meuniers?

M. Vis: Et bien il faudra surtout égaliser le coût du blé. Le blé est le facteur le plus important dans le coût de la farine, représentant à peu près 75 p. 100, pour arrondir. Même si nous sommes censés pouvoir acheter au prix du marché nord-américain, nous payons le blé beaucoup plus cher que nos concurrents américains pour diverses raisons.

Tout d'abord, la Commission canadienne du blé considère que le blé canadien est de première qualité et par conséquent elle exige un prix plus élevé. Les minoteries américaines ont également accès à une plus grande variété de catégories et le transport du blé à la minoterie leur coûte moins cher. C'est un des désavantages que nous avons, mais l'offre était qu'une fois la frontière ouverte, tant pour le commerce du blé que de la farine, les prix de base devront s'égaliser car la Commission canadienne du blé et *l'Ontario Wheat Board* n'auront plus le choix et seront obligés de nous approvisionner à un prix concurrentiel par rapport aux Américains.

M. Laporte: Sans quoi vous acheteriez aux États-Unis.

M. Vis: C'est cela.

M. Laporte: Car une fois la frontière ouverte...

M. Vis: Pour soutenir leur concurrence, il faut que le coût du blé soit équivalent. Actuellement, le Canada est fermé à la farine provenant des États-Unis, et c'est la raison pour laquelle la farine coûte plus cher ici, essentiellement parce que le blé est plus cher, et les coûts de transport plus élevés. La première chose qui va arriver... Ce n'est pas un problème de notre point de vue, car nous avons eu des réunions à Winnipeg, et la Commission du blé reconnaît qu'elle sera obligée d'être concurrentielle. C'est tout ce que nous demandons. Une fois la frontière ouverte, nous serons véritablement sur un pied d'égalité pour ce qui est du coût du blé. J'en suis convaincu, qu'on l'achète au Canada ou aux États-Unis.

M. Laporte: Lorsqu'il y aura équivalence, le blé américain pourra entrer au Canada. Il y aura toujours un certificat d'utilisation finale. Sera-t-il possible pour une minoterie d'acheter du blé aux États-Unis, de le moudre puis de l'exporter? Cela entre-t-il dans le cadre du libre-échange...

[*Texte*]

Mr. Vis: You mean export of flour. Yes, once the border opens up. We can buy our wheat, say, out of North Dakota or Minnesota, or in the case of soft wheat out of Ohio instead of Ontario, if the wheat costs are lower from the U.S. Then we have mills there in southern Ontario. We can ship that flour back into the U.S.

Mr. Laporte: Are there any limitations on the grain that is brought in from the States? Any limitations at all?

Mr. Vis: Not that I am aware of.

Mr. Gordon Harrison (Canadian National Millers Association): Other than varietal identification and visual distinguishability. We do not anticipate that the opening of the border will remove the Canadian Grain Commission requirements for varietal identification. Those wheat varieties that can be distinguished and recognized within the Canadian system and the inspection system will be allowed into the country, we assume.

Mr. Laporte: Grain that is indistinguishable...

Mr. Harrison: Will not be allowed into the country.

Mr. Laporte: Even for milling purposes.

Mr. Harrison: No. We do not anticipate. It is not a certainty, but one of the things that the milling industry would advocate is that we retain the visual identification and quality control measures that are in place in Canada. We would not even advocate that grain that was not visually identifiable come into this country.

Mr. Laporte: Would it cause any problems? You mentioned that one of the advantages of having it is the broader varieties and grades of wheat that are available in the States. Would that cause you any problems?

Mr. Vis: I do not see the Canadian Grains Commission restricting us to what kind of wheat we want to mill for human consumption flour. This is obviously going to be of a standard that is acceptable. The Canadian Grains Commission's priority is that they can distinguish in a visual way what is Canadian wheat from any other wheat. As long as we have a human consumption type of quality wheat going into our mills, I do not see that as an issue.

Mr. Laporte: You have also mentioned that one of the advantages the Americans have is the lower cost of the transportation system. Could you briefly outline how the American mills have an advantage?

Mr. Vic Sillis (Chairman, Traffic Committee, Canadian National Millers Association): I guess the inequitable transportation basis extends from a lot of the taxations, depreciations and whatever. There is the recent example here with the trucking company at the borders, which had come up. Both in rail and in trucking, there are significant factors that are influencing the base cost of the operating transportation companies.

[*Traduction*]

M. Vis: Vous voulez dire exporter la farine. Oui, lorsque les frontières seront ouvertes. On pourra acheter du blé au Dakota du nord ou au Minnesota, ou en Ohio, pour le blé tendre, plutôt qu'en Ontario, si les prix y sont plus avantageux. Ce blé pourra ensuite être moulu dans les minoteries du sud de l'Ontario et la farine réexpédiée aux États-Unis.

M. Laporte: Y a-t-il des restrictions sur le blé importé des États-Unis? Y a-t-il quelque restriction que ce soit?

M. Vis: Pas à ma connaissance.

M. Gordon Harrison (Canadian National Millers Association): Pas en-dehors de l'identification variétale et de la distinction à vue. Nous ne nous attendons pas à ce que l'ouverture de la frontière amène la Commission canadienne des grains à éliminer ces exigences en matière d'identification variétale. Nous présumons que les variétés qui peuvent être distinguées à vue et qui sont reconnues dans le cas du système d'inspection canadien seront admises.

M. Laporte: Les céréales qui ne sont pas reconnaissables...

M. Harrison: Ne pourront pas être importées.

M. Laporte: Même pour la minoterie.

M. Harrison: Non, c'est ce que nous prévoyons. Nous n'en sommes pas certains, mais les minoteries recommanderaient certainement que l'on maintienne les exigences de l'identification visuelle et les mesures de contrôle de la qualité actuellement en vigueur au Canada. Nous ne recommanderions pas que l'on permette l'importation de céréales qui ne sont pas identifiables à vue.

M. Laporte: Cela pourrait-il causer des problèmes? Vous avez mentionné parmi les avantages l'accès à la grande gamme de variétés de catégories disponibles aux États-Unis. Cela vous poserait-il des problèmes?

M. Vis: Je vois mal la Commission canadienne des grains nous imposer certains types de blé seulement pour la transformation en farine destinée à la consommation humaine. Il est évident que le blé sera de qualité acceptable. La Commission canadienne des grains tient avant tout à pouvoir distinguer à la vue le blé canadien des autres. Tant que nos minoteries utilisent du blé d'une qualité propre à la consommation humaine, le problème ne devrait pas se poser.

M. Laporte: Vous avez dit que les Américains ont également l'avantage d'avoir un système de transport moins coûteux. Pourriez-vous nous expliquer brièvement comment cela avantage les minoteries américaines?

M. Vic Sillis (président, Comité des transports, Canadian National Millers Association): L'inégalité dans le domaine des transports est due, j'imagine, essentiellement à la différence dans la fiscalité, les possibilités d'amortissement, et autres. Le problème s'est manifesté ici récemment avec les entreprises de camionnage aux postes frontières. Tant dans le transport ferroviaire que dans le transport routier, des éléments importants influencent les coûts d'exploitation de base des entreprises de transports.

[*Text*]

There is not much question but that both the Canadian railroads and the Canadian truckers have all identified areas in which the American transportation system is able to operate certainly much more cost efficiently, on a taxation or tonnage basis and a number of things. This will become quite a national issue as this thing progresses, particularly with the free trade.

Mr. Vis: Moreover, the U.S. trasportation industry has been deregulated much longer than the Canadian industry has been. As a result, they are ahead of us. Also there are all the other factors that he mentioned relating to taxation, diesel fuel costs—

Mr. Sillis: Depreciation and all of those.

Mr. Laporte: I will put out a general question here. You mentioned earlier that American millers have been gearing up and even upgrading their mills to increase capacity in order to get a jump on the Canadian millers when the border opens up; they are a step ahead. There will still be the transportation problem, which is not being removed from you.

• 1240

Mr. Vis: Not at this time. We believe the Canadian transportation industry has no choice but to become more competitive.

Mr. Laporte: Given this fact, given this advantage that they have, and given this head start—to use your word—that the American millers have, what do you see could or should happen with Canada's transportation system to make it more competitive?

Secondly, do you see milling companies actually moving to the States to make themselves more competitive, since they can ship into Canada?

Mr. Sillis: On the transportation question, there are Canadian carriers, if you will, or firms that have moved into the States and re-established themselves under the American structure as an American transportation company, for the simple purpose of being able to transport more economically and competitively in the north-south corridor. That is not quite possible for Canadian railroads but certainly for some trucking firms.

As far as the other companies are concerned, there is definitely a move into the States. A number of companies recently made some moves that way.

Mr. Laporte: What legislative changes would you like to see happen for transportation here?

Mr. Sillis: There now is a group among the carriers, the railways and the truckers and the shippers. They have started some preliminary discussions on the concerns on this national transportation scene. We think issues will have to be identified that relate specifically to the transportation mode brought before the government, and measures sought to find relief in those areas. I am not really in a position to—

Mr. Laporte: What is the group being formed? Is it an official group or an unofficial group or. . .?

[*Translation*]

Il est certain que les chemins de fer et camionneurs canadiens ont identifié un certain nombre de domaines dans lesquels les transporteurs américains peuvent opérer à beaucoup plus bas prix à la tonne, pour des raisons fiscales et autres. Avec l'avènement du libre-échange en particulier, la question va faire de plus en plus de bruit.

M. Vis: En outre, le secteur des transports a été déréglementé depuis beaucoup plus longtemps aux États-Unis qu'au Canada. Par conséquent, ils ont pris de l'avance. Il y a d'autres facteurs qui entrent en jeu, notamment la fiscalité, le coût du diesel. . .

M. Sillis: Le taux d'amortissement, et ainsi de suite.

M. Laporte: Je vais vous poser une question d'ordre général. Vous avez dit plus tôt que les minotiers américains se préparent et ont modernisé leur minoterie, augmenté leur capacité de production afin de se donner une longueur d'avance sur les minotiers canadiens en prévision de l'ouverture des frontières. Ils ont pris les devants. Il reste le problème du transport qu'on n'a pas encore réglé pour vous.

M. Vis: Pas encore. Quant à nous, le secteur des transports au Canada n'a pas le choix. Il doit devenir plus compétitif.

M. Laporte: Étant donné l'avantage qu'ont les Américains, cette longueur d'avance qu'ils ont prise, comment pensez-vous qu'il faille modifier le système des transports au Canada pour le rendre plus compétitif?

Deuxièmement, pensez-vous que certaines minoteries vont aller s'installer aux États-Unis, pour améliorer leur position concurentielle, puisqu'elles pourront désormais expédier leurs produits au Canada?

M. Sillis: Sur la question des transports, certains transporteurs canadiens, ou entreprises sont déjà allés s'installer aux États-Unis pour se reconstituer en entreprises américaines, simplement pour pouvoir opérer à moindres frais et être plus compétitifs sur le corridor nord-sud. Ce n'est pas une option pour les chemins de fer canadiens, mais c'est certainement possible pour certaines entreprises de camionnage.

Quant aux autres sociétés, il est certain qu'on voit un mouvement vers les États-Unis. Un certain nombre d'entreprises ont déménagé récemment.

M. Laporte: Quel genre d'amendement législatif souhaiteriez-vous que l'on apporte dans le domaine des transports?

M. Sillis: Les transporteurs, chemins de fer, camionneurs et expéditeurs ont constitué un comité. Ils ont entamé des discussions préliminaires portant sur les problèmes dans le domaine des transports au Canada. Il va falloir cerner les problèmes qui ont trait précisément aux transports, les soumettre au gouvernement, et demander à celui-ci de prendre les mesures nécessaires dans ces domaines. Je ne peux pas vraiment. . .

M. Laporte: Quel est ce groupe? S'agit-il d'un groupe officiel ou non, ou. . .?

[*Texte*]

Mr. Sillis: I am talking about preliminaries at this point. At about the same time the truckers had struck at the border, we had a group here in Ottawa trying to identify the items and concerns of the transportation mode.

We have had some people from the railways, the truckers, and the shippers group just sitting down and chatting and seeing what the issues are, if we can identify them, what we can do with them, how we should proceed with them.

Other than that, I am not really at liberty to say anything more. It has not developed that way. It is certainly something that has to be addressed. Some action, some remedial action, will have to be taken. Otherwise we will see American transportation dominating the North American scene.

Mr. Vis: As to your second question, I can only relate to my own company, Robin Hood Multifoods. We have a mill in Port Colborne, basically across the lake from Buffalo. We want the wheat to come from Thunder Bay. But if it does not, if it is cheaper to come from Duluth, so be it. Whether it comes by rail or whether it comes by water is secondary to us. We can accommodate either. We have taken the attitude that we have our market shares. We understand how to sell into these markets. Our network is in place, with our distribution network, our customer base.

We believe the transportation element will be resolved somehow. It is only one aspect, albeit an important one, of the total cost structure. The other one is what we call "inside cost", internal cost within the four walls where we do the milling, converting wheat into flour. We are spending more capital in our company—last year, this year, and next year—than we have in the last 10 years. We said that we are going to be competitive. Whereas before we were competitive on the Canadian scene, we have done the studies. From the parent company we received the capital commitments to become competitive on a North American, internal cost basis. Transportation will have to become part of it and be resolved.

• 1245

Mr. Laporte: Thank you very much.

Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain): Thank you for this opportunity. Representing a Saskatchewan wheat-producing area, some of my questions are on your ability as millers to compete. How much of it relates to your labour costs as they relate to your competition across the border?

Mr. Vis: By far the biggest cost differential in place today relates to wheat. A secondary cost is labour. Yes, we are higher today, but it relates to what type of product you are selling. For example, in bulk flour for large wholesale bakeries, the labour component is extremely small. When you go into the consumer flour market, we are putting all of our capital into automating these lines, lines that have been acceptable for many years. We are now saying that we must put in capital to automate these lines and reduce the labour cost component.

[*Traduction*]

M. Sillis: Tout est encore très préliminaire. À peu près au moment où les camionneurs se sont mis en grève à la frontière, il y avait ici à Ottawa un groupe chargé d'identifier les problèmes dans le domaine des transports.

Des représentants des chemins de fer, des camionneurs, et des expéditeurs se sont réunis pour voir quels sont les problèmes, essayer de les cerner, et voir quelles solutions y apporter.

Je ne peux pas vraiment vous en dire plus pour le moment. Ça n'est pas allé plus loin. Mais il faut certainement faire quelque chose, prendre des mesures, trouver des remèdes. Sans quoi les transporteurs américains domineront toute la scène nord-américaine.

M. Vis: Pour ce qui est de votre deuxième question, je ne peux en parler que du point de vue de notre société, la *Robin Hood Multifoods*. Nous avons une minoterie à Port Colborne, juste en face de Buffalo. Nous préférons faire venir notre blé de Thunday Bay. Mais si ce n'est pas possible, s'il est moins cher à Duluth, tant pis. Qu'il arrive par rail ou par eau, peu nous importe. Nous pouvons le recevoir d'une manière ou de l'autre. Nous avons une certaine part du marché, nous savons comment servir ces marchés, nous avons notre réseau, notre système de distribution, nos clients.

Il faudra résoudre ce problème du transport d'une manière ou d'une autre. Ce n'est qu'un des éléments, même s'il est important, du coût total. Il y a également ce que nous appelons le coût interne, c'est-à-dire ce qu'il en coûte dans nos murs pour transformer le blé en farine. Notre société fait des immobilisations plus importantes depuis l'an dernier, cette année, et elle en prévoit autant pour l'an prochain—qu'au cours des dix dernières années. Nous avons décidé de devenir plus compétitifs. Avant nous étions compétitifs sur la scène canadienne. Nous avons depuis fait des études. La société-mère nous a accordé les fonds d'immobilisation nécessaires pour nous permettre de devenir compétitifs sur le continent nord-américain, en fonction de nos coûts internes. Les transports en sont un élément et il va falloir régler le problème.

M. Laporte: Merci.

M. Gustafson (Souris—Moose Mountain): Merci. Comme je représente ici une région céréalicole de la Saskatchewan, je vais vous poser quelques questions sur la capacité compétitive des minotiers. Dans quelle mesure votre compétitivité par rapport aux minoteries américaines dépend-elle des coûts de la main-d'oeuvre?

M. Vis: L'écart le plus important est de loin dans le prix du blé. Le coût de la main-d'oeuvre est secondaire. Oui, il est plus élevé chez nous, mais cela dépend du produit que l'on vend. Par exemple, si l'on fait de la farine en vrac pour les boulangers grossistes, la main-d'oeuvre représente une part minime. Sur le marché de la farine pour les détaillants, nous investissons tout notre capital dans l'automatisation des chaînes, lesquelles sont tout à fait acceptables depuis des années. Maintenant, nous devons investir dans l'automatisation des chaînes de production et réduire la part du coût de la main-d'oeuvre.

[*Text*]

Mr. Gustafson: On the grains, though, at the Saskatchewan Wheat Pool convention this spring they made the point that because of the good varieties of hard red spring wheat being sold into the United States—I think the United States became our fourth-largest customer, simply because they were buying wheat that could bake bread faster. Now you do not seem to indicate that positive element of good prairie hard red spring wheat. You confuse me a little.

Mr. Vis: This is what we call blending of different kinds of wheat. For example, in the last two years the Saskatchewan crop has had too much protein. Normally protein demands a premium. On the world scene the Canadian Wheat Board sells protein wheat at no additional premium value. We as a domestic industry have to pay it because we have no choice and we are a captive account.

Now what do the Americans do? They buy, to use an example, 5% of hard spring wheat from Saskatchewan and blend it with 95% of their own lower-priced, lower-quality grades to come up with an acceptable mill-mixed blend and wheat baking quality that meets their customer demand.

One thing is to say you have it all, 100% is that particular grade of flour, which we do not need. Our bakers would much rather pay less for their flour and accept a lower quality. That does not mean an unacceptable low quality, it means a lower quality.

Mr. Gustafson: Are you saying that we should be growing a cheaper type of wheat in the Praries?

Mr. Vis: I think in the long run we have to come up with different varieties of wheat on the Prairies to accommodate that—

Mr. Gustafson: A softer wheat.

Mr. Vis: —or have an ongoing blending of high quality with lower quality. Why are we selling wheat into the U.K., for example? I do not know if it is 10%, but it is some number like that. They are blending that 10% Canadian high quality, high protein wheat with the other 90% United Kingdom grown wheat of much poorer quality to come up with an acceptable baking quality flour.

Mr. Harrison: I think it is a point of clarification that Mr. Vis refers to the high protein content in the last crop year.

In recent months it has not been possible for the flour milling industry in Canada to access lower protein wheats from within the Canadian handling and distribution system. As a consequence, the industry has been required to pay a higher price for wheat than it would like to, in order to meet the baking industry and other industry requirements.

Part of the problem is the way the wheat is sourced, shipped, held and segregated in the Canadian country delivery system. There were at times some quantities of what are so-called feed wheats in the system that might have been suitable for blending with domestic quality wheats, but are not available to the industry because of the Canadian system. I cannot elaborate on that because I do not have any more detail, but it is certainly a major element.

[*Translation*]

M. Gustafson: Mais pour ce qui est des céréales, lors du congrès de la *Saskatchewan Wheat Pool* au printemps, on a dit que si l'on vend les bonnes variétés de blé de force roux de printemps aux États-Unis—je crois que les États-Unis sont maintenant notre quatrième client—c'est parce que ce blé permet une cuisson plus rapide du pain. Vous ne semblez faire aucun cas de cette qualité positive du blé de force roux de printemps. J'en suis un peu perplexe.

M. Vis: C'est ce que nous appelons le mélange de deux qualités de blé. Par exemple, ces deux dernières années, le blé de la Saskatchewan avait une teneur protéinique trop élevée. Habituellement, la protéine vaut plus cher. Sur le marché international, la Commission canadienne du blé vend le blé à forte teneur protéinique au même prix que les autres qualités. Les industries nationales sont obligées de payer plus cher, car nous n'avons pas le choix, nous sommes un client captif.

Alors, que font les Américains? Ils achètent, par exemple, 5 p. 100 de blé dur de printemps à la Saskatchewan et le mélangent avec 95 p. 100 de leurs propres blés de qualité et de prix inférieurs pour obtenir une mouture mélangée acceptable et d'une qualité boulangère qui correspond à ce qu'attend la clientèle.

C'est bien beau d'avoir une farine à 100 p. 100 de telle qualité si on n'en veut pas. Nos boulangers préféreraient de loin payer moins cher la farine et se contenter d'une qualité inférieure, sans aller pour autant à un niveau de qualité inacceptable.

M. Gustafson: Voulez-vous dire que nous devrions cultiver des blés moins chers dans les Prairies?

M. Vis: Les Prairies devront finir par produire différentes variétés pour répondre...

M. Gustafson: Un blé plus tendre.

M. Vis: ...ou alors mélanger systématiquement des blés de différentes qualités. Pourquoi vendons-nous du blé au Royaume-Uni? Je ne sais pas si c'est 10 p. 100, mais c'est dans cet ordre-là. Les Britanniques prennent 10 p. 100 de blé canadien de très bonne qualité, à forte teneur protéinique, et le mélangent avec 90 p. 100 de blé national de qualité très inférieure pour obtenir une farine boulangère acceptable.

M. Harrison: Il faut préciser que M. Vis parle de la forte teneur protéinique de la moisson de l'an dernier.

Ces derniers mois, le système de manutention et de distribution au Canada n'a pas pu fournir aux minoteries canadiennes des blés moins protéinés. Par conséquent, les minotiers se sont vus obligés de payer plus cher le blé afin de répondre à la demande de l'industrie de la boulangerie et d'autres secteurs.

Le problème tient en partie au système d'achat, d'expédition, d'entreposage et de séparation du blé au Canada. À certains moments, il y avait des blés dits de fourrage qui auraient pu être mélangés avec des blés ménagers, mais l'industrie n'a pu y avoir accès en raison de la façon dont fonctionne le système. Je ne vais pas vous en dire davantage, car je n'ai pas les détails en tête, mais c'est un problème important.

[*Texte*]

The second point that is noteworthy is that of the Canadian wheat sold into the United States for high quality and blending purposes, there has been evidence on repeated occasions in recent years that Canadian wheat was sold to American mills at a lower cost than the same wheat was sold to the Canadian system.

It is not the Canadian Wheat Board's mandate to worry about the cost competitiveness of the flour milling industry, although they are very sympathetic. Their mandate is to sell wheat at the highest price. And when they have sold wheat into the United States on occasion, particularly last summer, there was significant evidence that the American mills were able to buy Canadian wheat at a much lower cost than we could in Canada.

• 1250

Mr. Vis: It is still better than what they would otherwise have sold it for on the world market.

Mr. Gustafson: What do you pay for a bushel of Canadian milled wheat?

Mr. Vis: Right now, I believe it is $5.15 a bushel. I forget what that is per tonne.

Mr. Gustafson: You mentioned that the Europeans were capitalizing about 70% of the market on milled products.

Mr. Vis: Of the world flour trade. They do close to 4 million tonnes out of the 6.5 million tonnes of world flour trade. And that has all been acquired in the last 20 years.

Mr. Gustafson: And most of that relates to subsidy?

Mr. Vis: All of it. We, as Canadians or North Americans, would welcome the competition with the EEC if there were no subsidy issues involved.

Mr. Gustafson: What percentage of your milling is sold into the United States?

Mr. Vis: Zero. There is some product going into the U.S. as a finished good. In other words, we sell to Canadian cookie producers, for example, and they in turn export to the U.S. There is very little bread going from Canada into the U.S., whereas there is an opposite issue, certainly in lower mainland B.C.

Mr. Gustafson: While I appreciate your comments, I do not find them too encouraging.

Mr. Monteith (Elgin): You have the majority of your mills in Ontario, 13 I believe. What percentage of the wheat that Ontario millers use comes under the At and East program?

Mr. Vis: Very little. The Ontario wheat crop is primarily soft wheat, winter wheat, and the exports that we have shipped into the world trade have been a very small part of our total export situation. Any export that we have had is primarily spring wheat flours, and therefore I would venture to say that the At and East factor relating to the Ontario portion of the wheat supply is insignificant.

Mr. Monteith: What about when it is processed into flours, can it then take advantage of the At and East program?

[*Traduction*]

L'autre point qui vaut la peine d'être signalé, c'est que ces dernières années, il est arrivé à plusieurs reprises que l'on vende moins cher aux minoteries américaines le blé canadien de qualité et pour mélange qu'on ne le vend aux entreprises canadiennes.

La Commission canadienne du blé n'a pas pour mission de défendre la compétitivité des minoteries canadiennes, même si elle se montre compréhensive à notre endroit. Son mandat est de vendre le blé au meilleur prix possible. Et il est arrivé, l'été dernier notamment, qu'elle vende du blé aux minoteries américaines à bien meilleur prix que nous ne pouvions l'acheter au Canada.

M. Vis: Et elle a tout de même obtenu un meilleur prix que ce qu'elle aurait pu avoir sur le marché international.

M. Gustafson: Combien payez-vous le boisseau de blé canadien?

M. Vis: Actuellement, je crois qu'il est à 5,15$. Je ne sais plus combien cela fait la tonne.

M. Gustafson: Vous avez dit que les Européens détenaient environ 70 p. 100 du marché des produits de minoterie.

M. Vis: Du marché mondial de la farine. Les Européens vendent près de 4 millions de tonnes sur les 6,5 millions qui sont vendues sur le marché mondial. Et toutes ces parts ont été acquises ces vingt dernières années.

M. Gustafson: Et elles sont pour la plupart attribuables aux subventions?

M. Vis: Sans exception. Nous, Canadiens, ou Nord-Américains, sommes tout à fait prêts à soutenir la concurrence de la CEE si l'on élimine les subventions.

M. Gustafson: Quel pourcentage de votre mouture vendez-vous aux États-Unis?

M. Vis: Zéro. Les produits qui sont expédiés aux États-Unis sont des produits finis. Autrement dit, nous vendons de la farine aux biscuitiers canadiens, par exemple, qui, eux, exportent aux États-Unis. Le Canada exporte très peu de pain aux États-Unis, alors que le contraire est vrai, surtout dans les basses-terres continentales de la Colombie-Britannique.

M. Gustafson: Je vous suis reconnaissant de cette information, mais je ne la trouve pas très encourageante.

M. Monteith (Elgin): La plupart des minoteries sont en Ontario; treize, je crois. Quel pourcentage du blé utilisé par les minotiers ontariens est-il touché par le tarif «à l'est de. . .»?

M. Vis: C'est minime. Le blé produit en Ontario est principalement du blé tendre, du blé d'hiver, dont les exportations sur le marché international représentent une toute petite part de nos exportations totales. Nous avons exporté surtout des farines de blé de printemps et, par conséquent, je dirais que le tarif «à l'est de. . .» n'entre pratiquement pas en ligne de compte pour le blé de l'Ontario.

M. Monteith: Et une fois que le blé est transformé en farine, peut-on bénéficier à ce moment-là du programme «À l'est de. . .»?

[*Text*]

Mr. Sillis: No. It is produced and identified as a hard wheat product, a hard wheat flour having hard wheat origins, and it would be illegal to ship it.

Mr. Monteith: So the mills in Ontario, their main cost is not subsidized?

Mr. Vis: Any export milled in Ontario is using primarily western hard wheats.

Mr. Monteith: And it comes under the At and East program.

Mr. Vis: It did in the past.

Mr. Monteith: What about those using Ontario wheat, do they still compete?

Mr. Vis: Every Ontario mill can mill both hard wheat and soft wheat. So they would not use the Ontario soft wheat in their mill mixes.

Mr. Monteith: There was some discussion about grades: the large number in the United States, and the better ones we have here in Canada. Would you get more flour out of a better grade of wheat?

Mr. Vis: There are two kinds of qualities: one is what you call a yield quality, how much flour comes out of wheat. You could improve your cost-competitive situation—

• 1255

Mr. Monteith: By using a better grade of wheat.

Mr. Vis: —by using a higher quality. But we are forever in that game: do we use ones or twos, and what kind of yield do we get? We have a good deal of experience and we are balancing these factors all the time. That does not relate to quality, because the twos mill and bake just as well as the ones. That is a fact of life.

The quality demands are not set by the millers but by the customers, the end users. They dictate, for example, that they would like a 12% protein flour with a bake rating of such-and-such. If you give them 12.5% or 13% protein flour, they reject that. They do not want it, because in all this automated equipment that is in place today, particularly in the large wholesale bakeries, dealing with all that protein and gluten is a handicap for them rather than an advantage. They want consistency; they want flours to which they have adapted their particular set of equipment.

Mr. Monteith: What then basically is going to be the impact of the fact there will be no At and East program or this legislation does away with the At and East program on the Ontario mills?

Mr. Vis: As I recall the studies, the Ontario mills are generally in a slightly less competitive position versus mills in Montreal and in western Canada relating to shipping either to the Montreal port or to the Halifax ports. Is that not correct?

Mr. Sillis: Yes, that is right.

Mr. Vis: I recall Ontario mills being at a disadvantage without At and East, but the real issue is that this only deals with let us say competing on a piece of business like CIDA that we know is going to be of Canadian origin. But that is

[*Translation*]

M. Sillis: Non. Cela devient un produit fabriqué à partir de blé dur; c'est une farine faite de blé dur, et il serait illégal de l'expédier.

M. Monteith: Donc, les minoteries ontariennes ne reçoivent aucune subvention pour leur principal facteur coût?

M. Vis: Les farines d'exportation moulues en Ontario sont essentiellement fabriquées avec des blés durs de l'Ouest.

M. Monteith: Qui sont couverts par le tarif «à l'est de. . .».

M. Vis: C'était le cas autrefois.

M. Monteith: Et ceux qui utilisent du blé de l'Ontario restent-ils compétitifs?

M. Vis: Toutes les minoteries en Ontario peuvent moudre aussi bien du blé dur que du blé tendre. Elles n'utiliseraient donc pas de blé tendre de l'Ontario dans leur mélange.

M. Monteith: On a parlé de catégories: elles sont plus nombreuses aux États-Unis, et de meilleure qualité au Canada. Un blé de meilleure qualité produit-il davantage de farine?

M. Vis: Il y a deux sortes de qualités: il y a la qualité productive, qui est fonction de la quantité de farine que l'on peut obtenir. Il est possible d'accroître sa compétitivité au niveau des coûts. . .

M. Monteith: En utilisant un blé de meilleure qualité.

M. Vis: . . .en utilisant une meilleure qualité. Mais c'est toujours le même problème: faut-il utiliser des premières ou deuxièmes catégories, et quel rendement en obtient-on? Nous avons beaucoup d'expérience en la matière et nous tenons toujours compte de ces divers facteurs. Ce n'est pas une question de qualité, car la deuxième catégorie se moud et se cuit aussi bien que la première. C'est ainsi.

Ce ne sont pas les minotiers qui décident de la qualité, mais les clients, les utilisateurs. Ce sont eux qui déterminent, par exemple, si la farine doit avoir une teneur protéinique de 12 p. 100, avec un taux de cuisson de tant. Si vous leur donnez de la farine à 12,5 ou 13 p. 100 de protéine, ils n'en veulent pas. Ils n'en veulent pas parce que, à cause de l'équipement automatisé qu'ils ont de nos jours, surtout dans les grandes boulangeries de gros, toute cette protéine et tout ce gluten sont un handicap plutôt qu'un avantage. Le client veut un produit uniforme, il veut les farines qui sont compatibles avec son outillage.

M. Monteith: Alors, quelles conséquences aura l'élimination du programme «À l'est de. . .» pour les minoteries de l'Ontario?

M. Vis: Si je me souviens bien des conclusions des études qui ont été faites, les minoteries ontariennes sont généralement un peu moins compétitives que les minoteries de Montréal et de l'Ouest pour ce qui est de l'expédition vers le port de Montréal ou le port d'Halifax. Est-ce bien exact?

M. Sillis: Oui, c'est exact.

M. Vis: D'après mon souvenir, les minoteries ontariennes seront désavantagées par la disparition du programme «À l'est de. . .», mais le véritable problème, c'est que cela ne tient compte de la concurrence que dans un

[*Texte*]

such a small piece of the pie today. Our real issue is that we have lost the commercial flour export opportunities to compete against the Common Market and the U.S., which is a much bigger issue for us.

Mr. Monteith: Your figures indicate in 1989 some 25,000 tonnes of flour exports to Cuba. Will you be able to maintain that?

Mr. Vis: No. It is zero now. It is all gone.

Mr. Belsher: I am glad my father, a prairie farmer, is not here listening to you. He would be discouraged, I think, because he was always one to raise the best quality of wheat possible, and the higher the protein content the better, and the colour and so on.

Getting back to the export of flour, are there any exports of flour from the west coast?

Mr. Vis: There have not been any for some years. As recently as two years ago we were shipping some large quantities of multilateral export to China, and even the China flour went to the east coast ports and then through I presume the Panama Canal, and then to China. It was a lower cost transportation than going through the Vancouver ports. I do not think we have shipped any Vancouver flour exports since the early 1980s, when we had some large quantities going to Sri Lanka and those countries.

Mr. Harrison: Just to elaborate on that, and not to be contradictory at all, as I said in the brief, notwithstanding the fact that the Cuban market has been the major market, the industry and the national association office continue to get export inquiries from who-knows-where in the form of telexes and telephone calls fairly often. If there are smaller commercial exports, they are very infrequent. They are a private matter of individual mills, and we did not come prepared today to look at those kinds of small commercial shipments that may be specialty products that have come out of the west coast within the last year, let us say. But if they show up on Canadian statistics, those are of individual inquiry origin and some direct marketing activities on the part of mills for specialty products.

Mr. Belsher: It is very obvious from our witnesses that the At and East legislation we have in front of us is not the problem. That is what they are saying. They are showing us other problems that we as a committee cannot really deal with in the legislation that is before us here today. I read that in their submission too, I believe.

• 1300

The Chairman: I want to thank the representatives from the Canadian National Millers Association—Mr. Vis, Mr. Sillis, and Mr. Harrison. We appreciate the quality of your written brief and your responses to members' questions.

[*Traduction*]

marché comme celui de l'ACDI, par exemple, où nous savons que le blé sera d'origine canadienne. Mais de nos jours, cela ne représente qu'une petite part du marché. Le véritable problème, c'est que nous avons perdu la possibilité de faire concurrence au Marché commun et aux États-Unis pour la farine commerciale, et c'est un problème beaucoup plus important pour nous.

M. Monteith: D'après vos chiffres, 25,000 tonnes de farine ont été exportées à Cuba en 1989. Pourrez-vous maintenir ce niveau?

M. Vis: Non. Il n'y en a plus du tout. C'est fini.

M. Belsher: Je suis content que mon père, fermier des Prairies, ne puisse pas vous entendre. Je crois qu'il serait découragé, car il a toujours essayé de faire la meilleure qualité de blé possible, avec la plus forte teneur protéinique possible, la meilleure couleur, et ainsi de suite.

Pour en revenir à l'exportation de la farine, en exporte-t-on de la côte ouest?

M. Vis: Plus depuis des années. Il y a encore deux ans à peine, nous expédiions de grandes quantités vers la Chine, dans le cadre de contrats multilatéraux, et même cette farine destinée à la Chine passait par les ports de l'Est, puis, je suppose, par le canal de Panama. C'était moins cher que de passer par le port de Vancouver. Je ne crois pas que des exportations de farine soient passées par Vancouver depuis le début des années 80, lorsque nous avons exporté des quantités importantes au Sri Lanka, et autres pays de la région.

M. Harrison: Comme je l'ai déjà dit dans le mémoire, et ce n'est pas du tout en contradiction avec ce qu'on vient de dire, même si le marché cubain était un marché important, les minotiers et l'association nationale continuent de recevoir des demandes d'information venues on ne sait d'où sous forme de télex et d'appels. Il y a peut-être des petites exportations commerciales, mais c'est assez peu fréquent. Ce sont alors des contrats privés passés avec des minoteries, et nous ne sommes pas préparés aujourd'hui pour parler de ce genre de petits contrats d'exportation pour des spécialités qui seraient parties de la côte ouest l'an dernier. Cependant, s'ils apparaissent dans les statistiques canadiennes, ils sont le résultat de démarches individuelles et d'activités de commercialisation directes de spécialités que font les minoteries.

M. Belsher: Il est évident d'après ce que nous ont dit les témoins que ce n'est pas la loi modifiant le programme «À l'est de. . .» qui fait problème. C'est ce qu'ils viennent de nous dire. Ils nous parlent d'autres problèmes auxquels le comité ne peut s'attaquer dans le contexte du projet de loi sur lequel nous travaillons actuellement. C'est l'impression que j'ai également à la lecture de leur mémoire.

Le président: Je tiens à remercier les représentants de la *Canadian National Millers Association*: MM. Vis, Sillis et Harrison. Nous avons apprécié la qualité de votre mémoire et des réponses que vous avez données à nos questions.

[*Text*]

I want to draw members' attention to the fact that we have the Minister of Transport at 3.30 tomorrow afternoon, and we will go into clause-by-clause consideration of the bill at that time.

The meeting is adjourned.

[*Translation*]

Je signale aux membres du comité que le ministre des Transports sera ici demain à 15h30; nous commencerons à ce moment-là l'examen article par article du projet de loi.

La séance est levée.

APPENDIX "C-26/4"

PRESENTATION BY THE

HALIFAX-DARTMOUTH PORT DEVELOPMENT COMMISSION

TO THE

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

May, 1990

INTRODUCTION

The Halifax-Dartmouth Port Development Commission appreciates this opportunity to appear before the Legislative Committee on Bill C-26 and express our concerns on the effects of cancellation of the "At and East" grain and flour program on the Port of Halifax, the Atlantic Region, and Canada's export grain transportation system. We would also like to propose what we believe to be a reasonable alternative to offset these effects.

HALIFAX-DARTMOUTH PORT DEVELOPMENT COMMISSION

By way of background, the Halifax-Dartmouth Port Development Commission was established by the Provincial Government of Nova Scotia in June, 1984 and is supported by the Province and the four municipalities of Halifax, Dartmouth, Halifax County and Bedford. The Commission has an operating mandate to promote and develop business at the Port of Halifax and is concerned with all transportation modes, facilities and services involved in the movement of goods through the Port.

BACKGROUND

The Halifax-Dartmouth Port Development Commission is disturbed that a major grain transport policy decision, having considerable impacts on carriers, ports and users (particularly in Atlantic Canada), was made without any consultation with those directly affected.

The Commission believes that it was unjust to single out "At and East" for termination in the absence of concurrent system-wide grain transportation subsidy reform, as this prevents fair

competition from Atlantic Canadian ports for the movement of Canada's flour and grain exports. Subsidies paid under the Western Grain Transportation Act have an extremely distorting impact on the movement of grain and a considerably greater burden on Canada's deficit, yet these completely escaped alteration under the April 1989 budget. For the 1988-89 crop year, the total subsidy paid under the WGTA amounted to $555.9 million on grain exports of 23.3 million metric tonnes, or approximately $24 per tonne.

One of the primary objectives of "At and East" was to encourage the use of Atlantic ports thus enabling the ports of Halifax and Saint John to compete with St. Lawrence River ports. The budget decision ignored this objective, and as a result its implications. For example, in the absence of "At and East", the movement of grain and flour to Halifax for export is forced to absorb legislatively imposed compensatory rail rates, and must compete with the subsidized St. Lawrence River route on which the Federal Government spends millions of dollars annually through the provision of free icebreaking, dredging and other Transport Canada services.[1] The situation is such that the non-subsidized via Halifax routing for flour and grain exports must now compete with other, heavily subsidized, routings.

IMPACT OF CANCELLATION OF "AT AND EAST"

The Committee has already heard from the Atlantic Provinces Transportation Commission, and other groups, which outlined

---

1 For example, the 1985 Study Team Report to the Task Force on Program Review (Nielsen Report) stated that the cost of providing Transport Canada icebreaking services to commercial shipping in in the 1985/86 fiscal year amounted to approximately $170 million.

several of the negative economic impacts of the cancellation of "At and East". The Halifax-Dartmouth Port Development Commission would like to elaborate on this, focussing on the loss of economic activity to the Port of Halifax and the Halifax elevator, as well as to those industries which rely upon the elevator and to the Canadian export grain transportation system.

Having already resulted in the closure of the Saint John elevator, the cancellation of "At and East" is expected to have a significantly negative impact on employment, income and revenues at the Port of Halifax. Without some offsetting formula, the continued viability of the Halifax elevator is highly questionable and the future of Dover Mills, the only commercial flour mill east of Montreal, is seriously in doubt.

It is estimated that the economic effect of closure of the Halifax elevator will be in excess of $24 million. This would occur primarily in three areas: a loss of $10.5 million to the Port and Canadian National through loss wages to longshoremen, train crews, freight handlers and port costs; an additional cost of feed and milling wheat of $9 million; and the loss of $4.7 million in wages and benefits paid to elevator employees, local goods and services purchased by the elevator and the capital cost of a storage facility for the flour mill. The Halifax elevator has already reduced employment by 27 jobs and approximately 265 person-years of employment have been lost among stevedore, port and railway workers. A further 220 person-years of employment are threatened should the elevator be forced to close.

The flour milling and the livestock and poultry industries in the Atlantic Region have also been negatively affected. In an effort to compensate for reduced volumes resulting from the loss of "At and East", the Halifax elevator has been forced to impose a surcharge on its outward elevation rates of between 57 and 97 cents per tonne, depending on the commodity.

Dover Mills, whose business generates upwards of $20 million in revenues per year and employs some 45 people, has stated that a decline in grain throughput which would result in closure of the Halifax elevator would also mean that the flour mill would be forced to close. The local effect of this would be considerable and would undoubtedly lead to an increase in prices of local baked goods. The cancellation of "At and East" has already resulted in Dover losing all of its export sales (30% of its total sales mix) as transportation costs have increased by $30 per tonne.

The loss of effective rail competition to water delivery has already resulted in increased costs for all elevator users, including Dover and the local livestock and poultry users of domestic feed grains. It should be noted that competition within the water option is also continuing to decline as Canadian flag self unloaders are reflagged and deployed in ocean trades, putting additional upward pressure on Halifax-delivered grain freight rates.

The Atlantic Farmers Council has stated that half of the livestock industry in Atlantic Canada could be forced out of business through increased input costs resulting from closure of the Halifax elevator. This would also affect the region's meat packing industry. It is estimated that the existence of the Halifax elevator is responsible for saving Atlantic Canadian livestock producers approximately $6 million per year in freight costs as a result of ensuring competition from the water option from Thunder Bay. Should this disappear, the additional cost to Atlantic Canadian livestock producers would have to be borne by the Federal Government under the Feed Freight Assistance Program or alternatively, Atlantic producers would become uncompetitive against Quebec and Ontario producers.

Because rail delivered grain and flour traffic also helped contribute to the financial viability of the increasingly vulnerable rail mainline east of Montreal, its loss will also have a negative effect in this area. As a result, the remaining traffic (such as import/export containers which are vital to the Port of Halifax and which are becoming increasingly vulnerable to diversion over U.S. ports) will have to absorb this loss. The movement of bagged flour to Halifax also provided for front-haul traffic and the positioning of rail boxcars for the westward movement of forest products from the region. This is also negatively impacted by the loss of "At and East".

THE UNIT TRAIN OPTION

The Commission has been exploring measures to offset the impact of the termination of "At and East" since the budget decision was made. This has included pursuit of such measures as the water movement of Plan "C" grain, removal of the countervail duty on U.S. corn, exemption from Canadian Grain Commission controlled tariffs, exemption to allow for the importation of foreign grains, etc. Unfortunately, it is now apparent that these measures will not ensure the long-term viability of the Halifax elevator.

The Commission recently employed a consultant, expert in rail costing analysis, to investigate the feasibility of using unit trains to transport grain cleaned to export standards direct from Prairie origins to Halifax. The use of unit trains (solid trains dedicated to the movement of a single commodity between a specific origin and destination) results in cost savings by acheiving economies of scale and more efficient use of equipment (faster loading and unloading of cars and faster train turnarounds).

The analysis revealed that there exist no technical or operational constraints on the use of unit trains for grain delivery to Halifax. In addition, discussions with the Grain Transportation Agency (which controls the operating agreements and the car allocations for the approximately 13,000 government-owned hopper cars used in grain service) revealed that car availability would not be an operational constraint for unit train grain movements to Halifax.

The study demonstrated that a 100 car train (91 metric tonnes capacity per car) could deliver grain from Saskatoon to the Port of Halifax at a cost of $45.54 per metric tonne. This compares to a cost of $34.07/tonne from Saskatoon to the Port of Quebec using unit trains, a difference of $11.47/tonne. (This is considerably less than the approximate $18.00/tonne disadvantage Halifax now faces over Quebec on what could be expected under confidential contract rates from Thunder Bay).

Therefore, the marginal cost to provide for an annual movement of 500,000 metric tonnes of export grain over Halifax would be approximately $5.7 million per year. This investment would prevent the loss to the local economy of more than $24 million per year and some 500 jobs and ensure that Canada continues to have its "insurance policy" of a viable, ice-free, eastern seaboard elevator. In addition, the proposal would be significantly less than the $40 million cost of "At and East". It would also be less costly than the Atlantic Provinces Transportation Commission differential rate proposal and, unlike the APTC proposal, the unit train concept provides for year-round grain delivery instead of a seasonal operation.

By by-passing Thunder Bay, a unit train service from Saskatoon to Halifax would also result in savings to the Government of Canada under the WGTA. The WGTA 1990-91 Rate Scale shows that the average cost per tonne to the Government of Canada for the

movement of export grain from Saskatoon to Thunder Bay is expected to be $21.08. On 500,000 metric tonnes, this savings alone would amount to more than $10.5 million.

The Halifax-Dartmouth Port Development Commission believes that it is in the strategic interest of Canada's national grain transportation system to have a viable grain elevator and deep water, ice-free eastern seaboard port. The delays and damage to shipping which resulted from the severity of ice conditions during last year's St. Lawrence River navigation season (and the five week strike by the Canadian Coast Guard which compounded the problem), as well as continued problems with draft restricting water levels in the St. Lawrence clearly demonstrates the need for this option.[2] Western and Ontario farmers have a vested interest in ensuring that the Halifax option is maintained in order to ensure continuity of supply, particularly to Atlantic Rim customers. The Federal Government must ensure that this situation continues at the Port of Halifax.

CONCLUSION

The Commission welcomes the recent announcement by Agriculture Canada to commission a study of Atlantic Canada grain elevators. It is unfortunate, however, that such an assessment was not

---

2 It was reported that the losses to ocean vessel operators during the disruptions caused by heavy ice conditions and the Coast Guard strike (which ultimately led to closure of the River between Les Escoumins and the Port of Quebec for 3 days) ran upwards of $30,000 per day for each ship. As there were periods when as many as 100 ships were stalled, it is obvious that the cost to the shipping industry and, indeed, to shippers and consignees was considerable.

undertaken before last year's decision to cancel "At and East" and coincidental with system-wide grain transportation subsidy reform.

The Halifax-Dartmouth Port Development Commission proposes the unit train concept as an effective option which can be undertaken expeditiously but which requires a commitment from the Government of Canada. **We repectfully request that this commitment be made now which will allow the several players involved to coordinate their efforts and implement the service before permanent damage is done to the local and regional economies and to Canada's national grain transportation system.**

The Halifax-Dartmouth Port Development Commission would like to thank the Committee for this opportunity to present its views and we would be pleased to respond to any questions you might have.

CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION

155 QUEEN STREET, SUITE 1101
OTTAWA, ONTARIO K1P 6L1
TELEPHONE: (613) 238-2293, TELEX: 053-3964

May 29, 1990

Mr. Geoff Wilson, M.P.
Chairman
Legislative Committee for Bill C-26
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Sir:

The Canadian National Millers Association, representing over 90 per cent of Canadian flour milling capacity, is pleased to present a written submission to the Legislative Committee for Bill C-26. The bill before the Committee and related transportation issues are of vital interest to the flour milling industry, as these elements of the federal policy framework directly affect our industry's ability to compete in our domestic, North American and global markets.

Although explained in greater detail in the attached brief, the CNMA would firstly like to point out to the Committee that the "AT and East" program and the related "Stop-Off Subsidy" were not isolated elements of federal transportation policy which can be examined out of the context of the broader policy framework. More important still, the AT and East subsidy should not have been eliminated without due consideration of the collective ability of our industry to compete in the world market.

Like other interested parties which have previously appeared before the Committee, the CNMA long ago recognized that the AT and East program was not the most cost-effective means of providing export assistance to the grain and flour milling industries. In fact, the CNMA advocated as early as 1985 the replacement of the AT and East program by an "Export Enhancement Program", not unlike that which provides export assistance to our competitors in the U.S. flour milling industry. Also like other interested parties, the CNMA never received a response from the federal government to this recommendation.

Instead, we witnessed an abrupt cancellation of the AT and East subsidy with no alternative federal program or policy in place or under active consideration. As a consequence, the CNMA will be submitting specific recommendations to Ministers and officials by late summer for a new export assistance policy.

In the interim, we urge the Legislative Committee to acknowledge the lost economic activity associated with the cancellation of the AT and East, and to recommend to your colleagues in the House of Commons that alternative export assistance measures be developed and implemented without delay.

We thank the Committee for its interest and the kind invitation to the CNMA to appear.

Yours sincerely,

T. McDonnell.

Terry McDonnell
Chairman
Canadian National
Millers Association

APPENDIX "C-26/5"

CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION

155 QUEEN STREET, SUITE 1101
OTTAWA, ONTARIO K1P 6L1
TELEPHONE: (613) 238-2293, FAX: 234-5210

SUBMISSION

to the

LEGISLATIVE COMMITTEE FOR BILL C-26

AN ACT TO AMEND THE RAILWAY ACT

"AT AND EAST"

CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION

May 29, 1990

INDEX

I INTRODUCTION

The Canadian National Millers Association (CNMA) is Canada's national industry association representing the interests of the majority of wheat flour millers in the country. Founded in 1920, the CNMA today has 18 member companies whose combined milling capacity represents over 90 per cent of total Canadian flour milling production capacity.

The flour milling industry is national in scope, with operating mills of the Canadian National Millers Association (CNMA) found from Nova Scotia to British Columbia. Milling installations range from very small operations supplying predominantly regional markets to very large, integrated facilities supplying interprovincial markets and export destinations. Regional distribution of the CNMA member mills is indicated in Table 1 below.

Table 1 - Regional Distribution of CNMA Member Mills

Province	No. Establishments
British Columbia	1
Alberta	4
Saskatchewan	3
Manitoba	2
Ontario	13
Quebec	5
Nova Scotia	1
Prince Edward Island	-
Newfoundland	-
New Brunswick	-
Total	29

The vast majority of flour milling capacity is dedicated to the milling of hard, soft and durum wheats. Significant quantities of rye and oats are also milled for the baking, biscuit and breakfast cereal industry. Several mills in Ontario are dedicated to the milling of grain corn, mainly for the breakfast cereal and snack foods industries. These mills are not members of the CNMA, nor are several specialty and family flour mills in Ontario, Quebec, Manitoba and Alberta. Collectively, non-CNMA milling companies comprise less than 10 per cent of total Canadian cereal grain milling capacity.

The common commercial characteristic of members of the CNMA is that each must buy their principal raw material, wheat, from the Canadian Wheat Board, the Ontario Wheat Producers Marketing Board and the Nova Scotia Winter Wheat Marketing Board. Some additional wheat is sold by producers directly to the milling industry in British Columbia and in Quebec. Even wheat which is procured directly from producers generally falls under the purview of one of these agencies or is priced in relation to prevailing domestic prices as established periodically by the Canadian Wheat Board.

A number of CNMA member mills also produce products from grains other than wheat, such as rye and oats. However, even with these other milling activities, approximately 85 per cent of CNMA members' total milling capacity is dedicated to the milling of wheat.

II RELEVANCE OF AT AND EAST TO CNMA

The elimination of the At and East freight subsidies and accompanying "Stop-off" subsidies for grain in transit to export position was a federal government policy decision of major significance to the Canadian flour milling industry. The combined effect of these programs had been to neutralize competitive disadvantages among Canadian flour mills arising from their geographic location. As a consequence, all flour mills in Canada were able to compete actively for commercial export business and food aid purchases by CIDA and non-government organizations.

The strategic importance of the At and East rates was identified and explained to federal government departments and agencies on a number of occasions in recent years. Among the submissions to the federal government by the CNMA concerning the At and East was a submission in relation to the Nielsen Task Force review and a subsequent submission in April of 1985 in which the CNMA acknowledged perceived inefficiencies in the program.

In recognition of the federal government's desire to cap or phase out At and East expenditures, the CNMA recommended in its 1985 submission that the At and East be replaced by a "Trade Enhancement Program" to be subject to periodic review to measure its net benefit to the economy. Regrettably, this recommendation was not pursued by the federal government, despite the obviously

overwhelming competitive disadvantage posed to the Canadian milling industry by the U.S. Export Enhancement Program and export subsidy programs of the European Economic Community which remains in place today.

The elimination of the At and East in the April, 1989 budget came as an unwelcome surprise to the CNMA and its member mills during a period of intensive investment being undertaken by the industry to adjust as rapidly as possible Canada/U.S. Trade Agreement (CUSTA). The CNMA took strong exception to the federal government's unilateral move to eliminate the only Canadian government program of any significance in offsetting U.S. and EEC subsidy advantages, while the CUSTA has done nothing to eliminate U.S. export subsidies. The CNMA further questions this unilateral action when results of the current round of the MTN were almost two years away from being revealed.

Effect on Industry Performance

One of the principal determining factors in a single plant or company economic performance in the flour milling industry is the degree to which total plant production capacity is actually utilized. Increased capacity utilization reduces the portion of fixed operating costs per unit of output (tonne of flour). In Canada, a 1986 Industry Science and Technology Canada (then DRIE) interfirm comparison study revealed that capacity utilization of

the Canadian milling industry based on a 5-day week of operation was approximately 95 per cent.

In comparison, a CNMA-sponsored study of the U.S. milling industry revealed that capacity utilization in 1987 approached **95 per cent based on a six-day week of operation.** This high degree of capacity utilization was strongly supported by government-assisted exports consisting of both food aid purchases and "commercial" exports under the U.S. Export Enhancement Program. This finding has been supported by a recent statement from the chairman of the U.S. Millers National Federation at the Federation's most recent annual convention. Chairman H.D. Hale described flour exports as "the linchpin for efficient production".

From a strategic point of view, government programs which support and enhance export activity contribute significantly to total industry shipments and the industry-wide level of capacity utilization. This in fact was the fundamental benefit of the AT and East freight subsidy to the Canadian flour milling industry.

To the extent that the elimination of the At and East and Stop-off subsidies result in a decline in milling activity in any geographic region, the resultant decline in capacity utilization may well be sufficient to seriously erode viability of individual flour mills. This will become an even greater factor should the Canada/U.S. Trade Agreement lead to free trade in flour under the provisions of article 705 of the CUSTA, a highly probable

scenario given the extremely narrow spread between Canadian and U.S. subsidies as calculated in April, 1990. In this context, the removal of export assistance to the Canadian industry is coming at a time when the industry is making major new capital investment to adjust to U.S. competition in the evolving North American marketplace. The opening of the U.S. border to imports of wheat flour expected to take place in the summer of 1991.

As the subsidy competition between the United States and the EEC for world flour markets intensified in the early 1980's, the effectiveness of the At and East in rendering the Canadian industry more competitive in world trade in flour began to be eroded. Finally, in 1985, the Canadian flour milling industry lost its preferred supplier status to its largest remaining commercial export flour market, Cuba.

In that year and in 1986, assisted by massive EEC subsidies, West Germany supplied roughly half of Cuba's flour import requirements. Canada regained its traditional position in 1987 but has remained a residual supplier since that time, with exports falling to less than 20% of traditional levels as indicated in Table 2 below.

Table 2 - Canadian Flour Exports to Cuba

Year	Volume (Tonnes)
1983	164,891
1984	179,420
1985	94,389
1986	95,844
1987	160,075
1988	32,000
1989	25,721

Source: Statistics Canada Exports by Commodity

The virtual loss of the Cuban flour market has occurred despite an escalating level of export subsidy assistance under At and East as indicated in Table 3 below.

TABLE 3

AT & EAST PAYMENTS FOR WHEAT FLOUR EXPORTS

Year	Total Volume (Tonnes)	Subsidy Payments	Subsidy per Tonne
1985	268,651	$15,393,975	$57.30
1986	336,129	$20,369,011	$60.60
1987	387,068	$24,012,811	$62.04
1988	222,322	$13,965,190	$62.82
1989 *	126,289	$ 8,330,992	$65.96

* Includes January, 1990

It is worth noting that the At and East subidies indicated in Table 3 above were paid directly to rail carriers and increases were implemented only to compensate the railways for increased costs. Meanwhile, transportation costs paid by the flour milling industry for At and East export shipments remained constant. As a consequence, there was no inherent incentive in the At and East program to develop lower cost transportation alternatives

Although the Canadian industry finds it extremely difficult to compete against subsidized export sales, the industry continues to receive requests for quotation on export sales opportunities. Most of these enquiries pertain to sales opportunities in Africa, the Middle East, Latin America and the Caribbean. There are also export opportunities in Asia and the Pacific Rim as evidenced by growing exports by Japan and Australia.

III THE CONTINUING NEED FOR EXPORT ASSISTANCE

In its participation as a member of the Cairns Group, Canada has joined other nations in seeking the elimination of agricultural export subsidies in the current round of the Multilateral Trade negotiations (MTN) which will conclude in December, 1990. During the Uruguay round, Canada has committed to refraining from introducing new export subsidy programs of any kind, pending results of the MTN.

The CNMA fully endorses the Canadian objective of eliminating international export subsidies for agricultural commodities. The Canadian flour milling industry would welcome a global trade environment in which it could compete strictly on the basis of unsubsidized grain prices, sound capital investment and basic management and trading skills.

However, such a trade environment is unlikely to exist for many years to come. As of May, 1990, there is no evidence to suggest that the MTN will lead to early elimination of export subsidies by the major players, the EEC and the United States. In fact, the most optimistic scenario for the MTN results would appear to be a partial elimination of subsidies over a minimum 10-year phase-out period.

Under such a scenario, the Canadian flour milling industry would be at an insurmountable competitive disadvantage for the foreseeable future, resigned to only sporadic and minimal involvement in commercial world export flour trade.

Table 4 below, reproduced from a recent article which appeared in Milling and Baking News, illustrates how Canada's share of world trade in flour (food aid shipments included) has declined to less than five per cent from nearly 10 per cent in the early 1980's. When food aid shipments are excluded, Canada's market share is lower still.

TABLE 4

EXPORTS OF WHEAT FLOUR BY COUNTRY, 1983-84 TO 1988-89

(Thousands of tonnes, wheat equivalent)

Country	1988-89	1987-88	1986-87	1985-86	1984-85	1983-84
Canada	315	437	481	355	428	730
Australia	112	90	82	50	81	78
EEC	3,700	3,968	3,516	3,607	3,762	4,190
U.S.	1,313	1,273	1,704	1.103	1,003	1,937
U.S.S.R.	150	200	250	100	200	200
Japan	395	387	431	308	210	319
Others	350	205	285	222	283	321
TOTAL	6,335	6,560	6,749	5,745	6,237	7,775

While Canada's world market share has fallen, the EEC has held a relatively constant share through massive export subsidies. Canada would still have been unable to compete against the EEC flour.

Current EEC export subsidies on unprocessed wheat are approximately $Cdn 110. With inward processing assistance, EEC flour export subsidies are considerably higher. At the same time, the U.S. administration is preparing a 1990 Farm Bill which will likely be passed in October, 1990, which will renew the U.S. government commitment to subsidies for another 5-year period. It is noteworthy that this legislation will be in place even before the conclusion of the current MTN.

Under both the U.S. and EEC systems, export subsidies directly support grains and oilseed processors, including flour millers. In contrast, there are no direct export subsidies available to grains and oilseeds processors in Canada.

Both the U.S. and the EEC recognize that by providing direct export assistance to processors, governments can provide indirect income assistance to primary producers while sustaining processing capacity and related employment.

In Canada, however, governments continue to deliver farm income assistance through producer-oriented programs rather than directing the assistance through value-added channels such as flour milling. The net result has been foregone export opportunities for both Canadian grain processors and producers.

IV ALTERNATIVES TO AT AND EAST

As mentioned above, the Canadian National Millers Association has advocated the elimination of At and East subsidies, subject to the creation of a more cost-effective means of providing export assistance to the flour milling industry. Similarly, the CNMA advocates direct export assistance measures only until such time as the export subsidy programs of the EEC and the U.S. are eliminated.

To this end, the CNMA will be preparing specific recommendations to the federal government for an appropriate export assistance program to be submitted to departments and

Ministers by early September, 1990. It is the association's view that the framework and legislative authority for a Canadian "Export Enhancement Program" must be in place by early 1991 in the event that Canada's concerns are not adequately addressed in the results of the MTN.

Accordingly, the CNMA respectfully asks that the Legislative Committee for Bill C-26 includes in its report to the House of Commons, a clear recommendation for the development of more cost-effective export assistance measures for the flour milling industry grains and oilseeds processing industries that are similarly impeded in their export success by unfair trade subsidies of other exporting countries

APPENDICE «C-26/4»

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR

LA HALIFAX-DARTMOUTH DEVELOPMENT COMMISSION

AU COMITÉ LÉGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

SUR LE PROJET DE LOI C-26

Mai 1990

INTRODUCTION

La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission* est heureuse de comparaître devant le Comité législatif chargé d'étudier le projet de loi C-26 et de lui faire part de ses préoccupations concernant les conséquences de l'élimination du programme de subventions pour le transport par chemin de fer de la farine et du grain depuis un point de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est (le programme) pour le port de Halifax, la région de l'Atlantique et le système canadien de transport du grain destiné à l'exportation. Nous proposons aussi une solution de rechange qui nous semble raisonnable, afin de compenser ces répercussions.

LA *HALIFAX-DARTMOUTH PORT DEVELOPMENT COMMISSION*

La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission* a été créée en juin 1984 par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Elle bénéficie de l'appui de la province ainsi que des quatre entités municipales que sont Halifax, Dartmouth, Halifax County et Bedford. La commission a comme mandat de promouvoir et de favoriser l'activité commerciale au port de Halifax; elle s'intéresse à tous les modes de transport, installations et services liés au mouvement des marchandises au port.

CONTEXTE

La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission* est contrariée par le fait qu'une décision importante en ce qui a trait au transport du grain, qui a des répercussions considérables pour les transporteurs, les ports et les usagers (en particulier dans la région atlantique), ait été prise sans que ceux qui sont directement touchés aient été consultés de quelque façon que ce soit.

La commission estime qu'il est injuste de mettre un terme au programme de subventions pour le transport vers l'Est de la farine et du grain en l'absence d'une nouvelle forme de subvention, étant donné qu'une telle mesure empêche les ports de la région de l'Atlantique d'être concurrentiels relativement à l'acheminement du grain et de la farine destinés à l'exportation. Les subventions accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO) ont un effet de distorsion extrêmement prononcé sur le transport du grain et contribuent de façon sensible au déficit du Canada. Pourtant, celles-ci n'ont aucunement été touchées dans le budget d'avril 1989. Les subventions versées en vertu de la LTGO pour la campagne agricole de 1988-1989 ont totalisé 555,9 millions de dollars pour 23,3 millions de tonnes métriques de grain exporté, soit approximativement 24 $ par tonne.

L'un des objectifs premiers du programme de subventions pour le transport

du grain vers l'Est était d'encourager le recours aux ports de l'Atlantique, de façon à permettre aux ports de Halifax et de Saint John de pouvoir faire concurrence à ceux du Saint-Laurent. La décision prise n'a pas tenu compte de cet objectif ni, par ricochet, des conséquences. Par exemple, par suite de l'annulation du programme, le transport vers Halifax du grain et de la farine destinés à l'exportation est assujetti aux tarifs ferroviaires compensatoires fixés par la loi et doit faire concurrence à la route du Saint-Laurent, pour laquelle le gouvernement fédéral dépense des millions de dollars annuellement en services de brise-glace, de dragage et autres fournis par Transports Canada.[1] La situation est telle que les exportations de farine et de grain qui empruntent l'itinéraire non subventionné de Halifax doivent maintenant subir la concurrence d'autres itinéraires qui, eux, bénéficient de subventions importantes.

RÉPERCUSSIONS DE L'ANNULATION DU PROGRAMME DE SUBVENTIONS POUR LE TRANSPORT DU GRAIN ET DE LA FARINE VERS UN PORT DE L'EST

Le Comité a déjà entendu la Commission des transports des provinces de

---

[1] Par exemple, on signalait dans le rapport déposé en 1985 par le groupe de travail chargé de l'examen des programmes (Rapport Nielsen) que le coût des services de brise-glace fournis par Transports Canada aux expéditeurs commerciaux au cours de l'exercice 1985-1986 s'était élevé approximativement à 170 millions de dollars.

l'Atlantique et d'autres groupes qui ont signalé plusieurs des conséquences économiques négatives découlant de l'annulation de ce programme. La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission* aimerait revenir sur ces répercussions et insister notamment sur le ralentissement de l'activité économique au port et à l'élévateur de Halifax, chez les industries qui comptent sur l'élévateur, ainsi que dans le système canadien de transport du grain destiné à l'exportation.

On prévoit que l'annulation du programme en question, qui a déjà entraîné la fermeture de l'élévateur de Saint John, aura des conséquences négatives importantes sur l'emploi, les salaires ainsi que les recettes au port de Halifax. À défaut d'une formule compensatoire, la viabilité de l'élévateur de Halifax est gravement compromise, tout comme la survie de Dover Mills, seule minoterie commerciale à l'est de Montréal.

On estime que les répercussions économiques de la fermeture de l'élévateur de Halifax se chiffreraient à plus de 24 millions de dollars. Les pertes seraient principalement de trois niveaux : pertes de 10,5 millions de dollars pour le port et le Canadien national, par suite des pertes de salaires subies par les dockers, les équipages de train et les manutentionnaires de fret, ainsi que des pertes dans les coûts d'exploitation; coût supplémentaire de 9 millions de dollars des provendes et du blé de mouture; et, enfin, pertes de 4,7 millions de dollars en

salaires et en avantages payés aux employés à l'élévateur, en biens et services locaux achetés par les exploitants de l'élévateur, ainsi qu'en coût en capital d'une installation d'entreposage pour la minoterie. 27 emplois ont déjà été éliminés à l'élévateur de Halifax, tandis qu'il y a eu réduction de 265 années-personnes chez les dockers et les employés du port ainsi que du chemin de fer. 220 autres années-personnes seraient menacées si l'élévateur devait fermer ses portes.

Les industries de la mouture, du bétail et de la volaille dans la région de l'Atlantique ont aussi été affectées. Afin de compenser la réduction des volumes entraînée par l'élimination du programme, l'élévateur de Halifax a été contraint d'augmenter de 57 à 97 cents la tonne, selon le produit, ses taux visant le fret de sortie.

La Dover Mills, dont le chiffre d'affaires annuel dépasse les 20 millions de dollars et qui emploie 45 personnes, a déclaré qu'une diminution du débit du grain qui entraînerait la fermeture de l'élévateur de Halifax forcerait aussi la minoterie à fermer ses portes. Une telle conséquence aurait des répercussions considérables au niveau local et se traduirait sûrement par une augmentation du prix des produits de boulangerie locaux. L'annulation du programme a déjà fait perdre à la Dover Mills toutes ses ventes à l'exportation (qui représentaient 30 p. 100 de son chiffre d'affaires), par suite de l'augmentation de 30 $ la tonne des coûts de transport.

Le fait que le système ferroviaire ne puisse plus soutenir efficacement la concurrence face au transport par bateau a déjà entraîné une hausse des coûts pour tous les utilisateurs des élévateurs, y compris la Dover ainsi que les éleveurs locaux de bétail et de volaille qui achètent des grains fourragers canadiens. Il convient de noter que la concurrence dans le secteur du transport par bateau continue elle aussi de diminuer, étant donné que les autodéchargeurs d'immatriculation canadienne obtiennent une nouvelle immatriculation et servent au transport océanique, ce qui a pour effet de faire grimper les taux de fret dans le cas du grain livré à Halifax.

Le *Atlantic Farmers Council* a déclaré que la moitié de l'industrie du bétail dans la région de l'Atlantique pourrait être contrainte de cesser son activité en raison de l'augmentation du coût des intrants par suite de la fermeture de l'élévateur de Halifax. Par ailleurs, l'industrie de la viande serait aussi touchée. On estime que l'élévateur de Halifax permet aux éleveurs de bétail de la région de l'Atlantique d'économiser environ 6 millions de dollars par année en frais d'expédition, étant donné qu'il fait concurrence au transport par bateau depuis Thunder Bay. Si l'élévateur devait disparaître, il faudrait que les coûts supplémentaires pour les éleveurs de bétail de la région soient absorbés par le gouvernement fédéral en vertu du Programme d'aide au transport des céréales fourragères; autrement, les éleveurs de la région de l'Atlantique ne pourraient plus soutenir la concurrence de leurs homologues du Québec et de l'Ontario.

D'autre part, étant donné que le transport du grain et de la farine par chemin de fer a aussi contribué à la viabilité financière de la ligne ferroviaire principale à l'est de Montréal, une telle perte serait aussi ressentie dans cette région. En conséquence, les autres volets de cette activité (par exemple le transport par conteneurs import/export, qui est vital pour le port de Halifax et qui est de plus en plus exposé au risque d'acheminement par des ports américains) devront absorber cette perte. Le transport de la farine ensachée vers Halifax permettait aussi le remorquage et le positionnement des wagons couverts transportant des produits forestiers de la région à destination de l'Ouest. Or, cette activité est aussi touchée par l'élimination du programme de subventions pour le transport par chemin de fer de la farine et du grain vers un port de l'Est.

LE TRAIN-BLOC

Depuis que l'annulation du programme a été annoncée dans le Budget, la commission examine diverses mesures permettant d'en compenser les répercussions négatives. Nous avons notamment étudié des mesures telles que le transport par bateau du grain du plan «C», l'élimination des droits compensateurs imposés à l'égard du blé américain, la possibilité d'être exempté des tarifs relevant du contrôle de la Commission canadienne des grains, l'obtention d'une exemption visant à permettre l'importation de grains en provenance de l'étranger, etc. Malheureusement, il est maintenant évident que ces mesures n'assureront pas la viabilité à long terme de l'élévateur de Halifax.

La commission a récemment fait appel aux services d'un spécialiste de l'analyse des coûts dans le secteur ferroviaire, afin d'évaluer la possibilité de se servir de trains-blocs pour transporter directement des Prairies à Halifax le grain nettoyé conformément aux normes d'exportation. Le recours aux trains-blocs (trains complets affectés au transport d'un seul produit de base entre un point d'expédition et une destination précises) se traduit par des coûts moindres, par suite des économies d'échelle et d'une utilisation plus rentable du matériel (chargement et déchargement plus rapides des wagons et trajets aller-retour effectués plus rapidement).

L'étude effectuée a permis de conclure qu'il n'existe aucune contrainte technique ou opérationnelle à l'utilisation de trains-blocs pour livrer le grain à Halifax. En outre, des discussions avec l'Office du transport du grain (qui contrôle les ententes d'exploitation et l'affectation des quelque 13 000 wagons-trémies du gouvernement qui sont affectés au transport du grain) ont révélé qu'il n'y aurait pas de problème de disponibilité si l'on décidait de se servir des trains-blocs pour le transport du grain à Halifax.

L'étude a révélé qu'un train de 100 wagons (ayant chacun une capacité de 91 tonnes métriques) pourrait transporter du grain de Saskatoon au port de Halifax au coût de 45,54 $ la tonne métrique. À titre de comparaison, il en coûte 34,07 $ pour transporter la même tonne de Saskatoon au port de Québec

en se servant de trans-blocs, ce qui représente une différence de 11,47 $. (Cet écart est beaucoup moins élevé que celui d'environ 18 $ qui pourrait maintenant exister entre la tonne métrique livrée à Halifax et celle qui est acheminée à Québec, compte tenu des taux confidentiels renfermés dans des contrats et s'appliquant au grain transporté depuis Thunder Bay.)

Ainsi, le coût marginal requis pour assurer le transport de 500 000 tonnes métriques de grain destiné à l'exportation jusqu'à Halifax serait d'environ 5,7 millions de dollars par année. Cet investissement empêcherait la perte, pour l'économie locale, de plus de 24 millions de dollars annuellement, ainsi que de quelque 500 emplois et elle permettrait de faire en sorte que le Canada continue d'assurer le maintien d'un élévateur viable, situé dans un port de l'Est libre de glaces. En outre, la mise en oeuvre de cette proposition serait beaucoup moins chère que les 40 millions de dollars que coûte le programme de subventions pour le transport du grain vers des ports de l'Est. Elle serait aussi moins onéreuse que l'application du taux différentiel proposé par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et, contrairement à celle-ci, le concept du train-bloc permet la livraison du grain à longueur d'année, plutôt que sur une base saisonnière seulement.

En évitant Thunder Bay, un train-bloc qui se rendrait de Saskatoon à Halifax permettrait aussi au gouvernement du Canada de réaliser des économies en vertu de la LTGO. L'échelle des taux de 1990-1991 de la LTGO

indique que le coût moyen par tonne, pour le gouvernement fédéral, du transport du grain d'exportation de Saskatoon à Thunder Bay serait de 21,08 $. Sur 500 000 tonnes métriques, cette seule économie se chiffrerait à plus de 10,5 millions de dollars.

La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission* estime qu'il est stratégiquement souhaitable pour le système national de transport du grain au Canada de disposer d'un élévateur à grain viable ainsi que d'un port en eau profonde, libre de glaces, dans l'est du pays. Les retards et les dommages qui ont été causés aux expéditions en raison des glaces importantes dans le fleuve Saint-Laurent au cours de la dernière saison de navigation (sans parler de la grève de cinq semaines de la Garde côtière canadienne qui a aggravé le problème), ainsi que les problèmes permanents liés aux restrictions visant le tirant d'eau dans le Saint-Laurent confirment clairement la nécessité d'opter pour cette solution.[2]

---

[2] On a déclaré que les pertes, au profit des exploitants de navires océaniques, imputables aux problèmes causés par les glaces et la grève de la Garde côtière canadienne (qui a entraîné la fermeture du fleuve entre Les Escoumins et le port de Québec pendant 3 jours) à coûté plus de 30 000 $ par jour pour chaque bateau. Étant donné qu'il y avait par moment jusqu'à 100 bateaux qui étaient immobilisés, il est évident que les coûts, pour l'industrie de la navigation et, en fait, pour les expéditeurs comme pour les destinaires, ont été considérables.

Les agriculteurs de l'Ouest et de l'Ontario ont tout intérêt à faire en sorte que l'installation de Halifax demeure en activité, afin d'assurer des approvisionnements de façon continue, en particulier aux clients de la côte atlantique. Le gouvernement fédéral doit protéger la situation du port de Halifax.

CONCLUSION

La commission est heureuse de la décision d'Agriculture Canada de commander une étude des élévateurs à grain dans la région atlantique du Canada. Toutefois, il est malheureux qu'un tel examen n'ait pas été entrepris l'an dernier, avant que ne soit prise la décision d'annuler le programme, et qu'elle n'ait pas coïncidé avec une réforme du régime de subventions dans l'ensemble de l'industrie du transport du grain.

La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission* estime que les trains-blocs constituent une solution efficace qui peut être mise en oeuvre rapidement mais qui exige un engagement de la part du gouvernement du Canada. Nous demandons respectueusement que cet engagement soit pris maintenant, ce qui permettra aux divers intervenants de coordonner leurs efforts et de mettre le service en oeuvre avant qu'un préjudice permanent ne soit causé aux économies locale et régionale, ainsi qu'au système national de transport du grain au Canada.

La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission* tient encore une fois à

remercier le Comité de lui avoir donné l'occasion de se faire entendre. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION

155 QUEEN STREET, SUITE 1101
OTTAWA, ONTARIO K1P 6L1
TELEPHONE: (613) 238-2293, TELEX: 053-3964

Le 29 mai 1990

Monsieur Geoff Wilson, député
Président
Comité législatif pour le projet de loi C-26
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur,

L'Association nationale canadienne des meuniers, qui représente plus de 90 % de la capacité de production de farine au Canada, est heureuse de présenter un mémoire écrit au Comité législatif pour le projet de loi C-26. Le projet de loi dont est saisi le Comité et les questions connexes de transport présentent un intérêt capital pour l'industrie de la meunerie, car ces éléments du cadre de politique fédéral se répercutent directement sur la capacité de notre industrie de soutenir la concurrence sur les marchés intérieur, nord-américain et mondial.

Bien que le mémoire ci-annexé soit plus détaillé sur ce point, l'ANCM aimerait tout d'abord faire valoir au Comité que le programme des cours de l'«est de Buffalo et de l'Atlantique» et la subvention connexe aux tarifs d'arrêt en cours de route n'étaient pas des éléments isolés de la politique fédérale des transports qui peuvent être examinés en dehors du contexte du cadre plus général de politique. Qui plus est, on n'aurait pas dû éliminer la subvention aux cours de «l'est de Buffalo et de l'Atlantique» sans tenir compte de la compétitivité collective de notre industrie sur le marché mondial.

Comme d'autres intéressés qui ont déjà comparu devant le Comité, l'ANCM reconnaît depuis longtemps que le programme des cours de l'est de Buffalo et de l'Atlantique n'était pas le moyen le plus efficient d'aider les industries des céréales et de la meunerie à exporter leurs produits. De fait, dès 1985, l'ANCM préconisait le remplacement du programme des cours de l'est de Buffalo et de l'Atlantique par un «programme d'amélioration des exportations», à peu près comme celui qui sert à subventionner les exportations de nos concurrents de l'industrie américaine de la meunerie. De même, comme d'autres intéressés, l'ANCM n'a jamais reçu la réponse du gouvernement fédéral à cette recommandation.

Nous avons plutôt observé une annulation soudaine de la subvention aux cours de l'est de Buffalo et de l'Atlantique, qu'on n'a pas remplacée ni même envisagé activement de remplacer par une autre politique ou un autre programme fédéral. Par conséquent, l'ANCM fera des recommandations précises aux ministres et aux fonctionnaires à la fin de l'été en vue d'une nouvelle politique d'aide à l'exportation.

Entre-temps, nous invitons instamment le Comité législatif à reconnaître la perte d'activité économique découlant de l'annulation des cours de l'est de Buffalo et de l'Atlantique, et à recommander à vos collègues de la Chambre des communes l'élaboration et la mise en oeuvre immédiates d'autres mesures d'aide à l'exportation.

Nous remercions le Comité de son intérêt et de la bienveillante invitation qu'il a faite à l'ANCM de comparaître.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

T. McDonnell

Terry McDonnell
Association nationale des meuniers

APPENDICE «C-26/5»

(TRADUCTION)

PRÉSENTATION

AU

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

«TARIFS DE L'EST»

CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION

Le 29 mai 1990

TABLE DES MATIÈRES

I INTRODUCTION

La Canadian National Millers Association (CNMA) est l'association industrielle nationale qui représente, au Canada, les intérêts de la plupart des producteurs de farine de blé du pays. Fondée en 1920, la CNMA compte actuellement 18 sociétés membres dont la capacité représente plus de 90 p. 100 de la capacité canadienne totale de production de farine.

L'industrie du moulage de la farine est de portée nationale, les meuneries des membres de la CNMA étant répartis de la Nouvelle-Écosse à la Colombie-Britannique. Les meuneries varient des toutes petites, qui alimentent essentiellement le marché régional, aux énormes usines intégrées dont la production est destinée aux marchés interprovinciaux et à l'exportation. Le Tableau 1 qui suit indique la répartition géographique des meuneries exploitées par les membres de la CNMA.

Tableau 1 — Répartition régionale des meuneries des membres de la CNMA

Province	Nombre de meuneries
Colombie-Britannique	1
Alberta	4
Saskatchewan	3
Manitoba	2
Ontario	13
Québec	5
Nouvelle-Écosse	1
Île-du-Prince-Édouard	—
Terre-Neuve	—
Nouveau-Brunswick	—
Total	29

La grande majorité des meuneries ont pour vocation de moudre le blé: dur, mou et durum. Des quantités considérables de seigle et d'avoine sont également moulues pour l'industrie du pain, des biscuits et des céréales d'alimentation. Plusieurs meuneries de l'Ontario ne moulent que du maïs-grain, surtout pour la fabrication de céréales d'alimentation et de grignoses. Ces meuneries ne sont pas, tout comme plusieurs meuneries spécialisées et familiales de l'Ontario, du Québec, du Manitoba et de l'Alberta, membres de la CNMA. Les meuneries qui ne font pas partie de la CNMA représentent collectivement moins de 10 p. 100 de la capacité totale de moulage de céréales du Canada.

Les membres de la CNMA ont comme caractérisque commerciale commune qu'ils doivent acheter leur principale matière première, le blé, de la Commission canadienne du blé, de l'Office de commercialisation du blé des producteurs de l'Ontario et du Nova-Scotia Winter Wheat Marketing Board. En Colombie-Britannique et au Québec, les producteurs vendent leurs suppléments de blé directement aux meuneries. Même le blé acheté

directement des producteurs tombe généralement sous la gouverne d'un de ces organismes et son coût est établi en fonction du prix, révisé périodiquement par la Commission canadienne du blé, qui a cours au pays.

Un certain nombre de meuneries des membres de la CNMA produisent aussi de la farine de céréales autres que le blé, comme le seigle et l'avoine. Le blé accapare toutefois environ 85 p. 100 de la capacité de moulage totale des membres de la CNMA.

II PERTINENCE DES TARIFS DE L'EST POUR LA CNMA

La décision du gouvernement fédéral d'éliminer les subventions à l'égard des frais de transport vers l'Est et les subventions attenantes de manutention pour les céréales en transit vers des ports d'exportation a de graves conséquences pour l'industrie canadienne du moulage de la farine. L'impact conjugué de ces programmes enlève aux meuneries canadiennes, sur le plan de la concurrence, tout désavantage dû à leur emplacement géographique. Il s'ensuit que toutes les meuneries canadiennes peuvent concurrencer pour les marchés d'exportation et les achats d'aide alimentaire que font l'ACDI et les organisations non gouvernementales.

Nous avons signalé et expliqué l'importance stratégique des tarifs de l'Est aux ministères et organismes fédéraux à plusieurs occasions ces dernières années. La CNMA a présenté des mémoires au sujet de ces tarifs, notamment au groupe d'étude Nielsen puis, en avril 1985, un autre mémoire dans lequel elle reconnaissait les lacunes relevées dans le programme.

Vu le désir du gouvernement fédéral de plafonner ou d'éliminer les tarifs de l'Est, la CNMA recommandait dans son mémoire de 1985 que ces tarifs soient remplacés par un «Programme d'expansion du commerce» qui ferait l'objet de révisions périodiques pour mesurer les avantages nets qu'en retire l'économie. Le gouvernement fédéral n'a malheureusement pas donner suite à cette recommandation, malgré l'énorme désavantage que le programme d'expansion des exportations des États-Unis et les programmes de subventions à l'exportation de la Communauté économique européenne, encore en place à l'heure actuelle, représentent, sur le plan de la concurrence, pour l'industrie canadienne des meuneries.

L'élimination des tarifs de l'Est dans le budget d'avril 1989 a causé une surprise désagréable à la CNMA et ses membres au moment où ce secteur industriel faisait de gros investissements pour s'adapter le plus vite possible à l'Accord de libre-change Canada-États-Unis. La CNMA a protesté avec vigueur contre ce geste unilatéral par lequel le gouvernement éliminait le seul programme canadien majeur qui compensait les avantages offerts par les subventions des É.-U. et de la CEE, alors que l'Accord de libre-échange ne fait rien pour éliminer les subventions américaines à l'exportation.

Incidence sur le rendement

Le degré d'ulisation de la capacité de production est l'un des principaux facteurs qui permettent de mesurer le rendement d'une meunerie. A mesure que le degré d'ulisation augmente, la part des frais fixes d'exploitation par unité de production (tonne de farine) diminue. Au Canada, une étude comparative des meuneries réalisée en 1986 par Industrie, Sciences et Technologie Canada (alors le MEER) a révélé que, en se fondant sur une semaine de travail de 5 jours, la capacité de production de cette industrie était utilisée à 95 p. 100.

A titre de comparaison, une étude des meuneries américaines parrainée par la CNMA a révélé, en 1987, que la capacité de production était utilisée à près de **95 p. 100 en se fondant sur une semaine de travail de 6 jours.** Ce degré

élevé d'utilisation de la capacité était fortement étayée par les subventions gouvernementales à l'exportation que représentent les achats d'aide alimentaire et les exportations «commerciales» dans le cadre du programme américain d'expansion des exportations. Une récente déclaration du président, M. H.D. Hale, lors du dernier congrès annuel de la U.S. Millers National Federation, est venu confirmer cette constatation. Ce dernier a décrit les exportations de farine comme étant «la clé d'une production efficace».

D'un point de vue stratégique, les programmes gouvernementaux d'appui et d'expansion des exportations contribuent sensiblement aux expéditions totales et au niveau d'utilisation de la capacité globale. En réalité, c'est essentiellement sur ce plan que la subvention au transport vers l'Est était bénéfique pour les meuneries canadiennes.

Dans la mesure où l'élimination des tarifs de l'Est et les subventions pour frais d'escale entraîne une réduction de l'acvité de moulage dans une région donnée, il n'est pas du tout exclu que la baisse du niveau d'utilisation de la capacité grève sérieusement la viabilité de meuneries particulières. Advenant que l'accord commercial canado-américain entraîne une libéralisation du commerce de la farine en vertu des dispositions de l'arcle 705, ce qui est fort probable étant donné le faible écart entre les subventions canadiennes et américaines selon les calculs d'avril 1990, ce facteur prendra encore plus de poids.

Dans ce contexte, les subventions à l'exportation dans l'industrie canadienne sont coupées au moment où ce secteur se lance dans des dépenses majeures pour s'adapter à la concurrence des États-Unis dans un marché nord-américain en évolution. On s'attend à ce que la frontière américaine soit ouverte aux importations de farine de blé à l'été de 1991.

Lorsque la guerre des subventions sur le marché mondial de la farine s'est intensifiée au début de la dernière décennie, l'efficacité des tarifs de l'Est pour ce qui est de rendre l'industrie canadienne plus compétitive sur le marché mondial de la farine a commencé à s'amenuiser. L'industrie canadienne de la meunerie a fini par perdre, en 1985, son statut de fournisseur privilégié du plus grand marché d'exportation de farine qui lui restait, Cuba.

Avec l'aide de subventions massives de la CEE, l'Allemagne de l'Ouest a, en 1985 et 1986, satisfait environ la moitié des besoins en farine de Cuba. Le Canada a retrouvé sa part tradionnelle du marché en 1987, mais est demeuré un fournisseur résiduel depuis, les exportations s'établissant à moins de 20 p. 100 du niveau traditionnel comme le montre le Tableau 2 qui suit.

Tableau 2 — Exportations canadiennes de farine à Cuba

Année	Volume (en tonnes)
1983	164 891
1984	179 420
1985	94 389
1986	95 844
1987	160 075
1988	32 000
1989	25 721

Source: Statistique Canada, Exportations par produit

Notre part du marché cubain de la farine s'est pratiquement volatisée malgré la hausse des subventions à l'exportation que représentaient les tarifs de l'Est (voir le tableau 3 ci-après).

Tableau 3

SUBVENTIONS DES TARIFS DE L'EST POUR LES EXPORTATIONS DE FARINE DE BLÉ

Année	Volume total (en tonnes)	Montant versé	Subvention/tonne
1985	268 651	15 393 975$	57,30$
1986	336 129	20 369 011$	60,60$
1987	387 068	24 012 811$	62,04$
1988	222 322	13 965 190$	62,82$
1989*	126 289	8 330 992$	65,96$

*Y compris janvier 1990

Il est intéressant de noter que les subventions des tarifs de l'Est dont il est question au tableau 3 étaient versées directement aux transporteurs ferroviaires et n'ont été augmentées que pour compenser la hausse des coûts. Pendant ce temps, les frais de transport assumés par les meuneries pour les marchandises destinées à l'exportation aux tarifs de l'Est sont demeurés les mêmes. Le programme de subventions n'a donc en soi incité personne à utiliser des modes de transport moins coûteux.

Bien qu'elle éprouve beaucoup de difficultés à faire concurrence aux exportations subventionnées, l'industrie canadienne continue de recevoir des appels d'offre pour les ventes à l'exportation. La plupart concernent des marchés étrangers en Afrique, au Moyen-Orient, en Amérique latine et aux Antilles. Il existe également des possibilités d'exportation en Asie et dans les pays du Pacifique, comme le démontre le volume croissant des exportations en provenance du Japon et de l'Australie.

III BESOIN D'AIDE À L'EXPORTATION

En tant que membre du Groupe d'exportateurs loyaux, le Canada s'est joint à d'autres nations pour tenter d'éliminer les subventions à l'exportation de produits agricoles dans le cadre de la ronde des Négociations commerciales multilatérales (NCM) qui prendra fin en décembre 1990. Le Canada s'est engagé, durant la ronde Uruguay, à ne pas mettre en place de nouveaux programmes de subventions à l'exportation avant que l'actuelle ronde des NCM ne prenne fin.

La CNMA appuie complètement l'objectif canadien qui consiste à éliminer les subventions à l'exportation de produits agricoles accordées par d'autre pays. les meuneries canadiennes seraient heureuses que l'assainissement du marché international ramène la concurrence à trois facteurs de base: les prix non subventionnés, les bons investissements et l'habilité administrative et commerciale.

Il est toutefois fort improbable que cela se produise avant de nombreuses années. Rien n'indique encore, en mai 1990, que les NCM mèneront à une élimination rapide des subventions à l'exportation dans les principaux pays

exportateurs, à savoir la CEE et les États-Unis. De fait, le scénario le plus optimiste quant aux résultats des NCM nous laisse entrevoir une élimination parelle et progressive des subventions sur une période d'au moins dix ans.

Dans ce scénario, les meuneries canadiennes éprouveront, sur le plan de la concurrence, des difficultés impossibles à surmonter dans un avenir prévisible et devront se résigner à faire des incursions sporadiques et faibles sur le marché international de la farine.

Le tableau 4 ci-après, tiré d'un article paru récemment dans *Milling and Baking News*, illustre à quel point notre part du marché international (y compris l'aide alimentaire) a diminué; en effet, elle n'atteint même plus 5 p. 100, contre près du double au début des années 80. Lorsqu'on ne ent pas compte des produits destinés à l'aide alimentaire, notre part du marché est encore plus mince.

TABLEAU 4

EXPORTATIONS DE FARINE DE BLÉ PAR PAYS, 1983-1984 À 1988-1989

(milliers de tonnes, équivalent en blé)

Pays	1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986	1984-1985	1983-1984
Canada	315	437	481	355	428	730
Australie	112	90	82	50	81	78
CEE	3 700	3 968	3 516	3 607	3 762	4 190
États-Unis	1 313	1 273	1 704	1 103	1 003	1 937
URSS	150	200	250	100	200	200
Japon	395	387	431	308	210	319
Autres	350	205	285	222	283	321
TOTAL	6 335	6 560	6 749	5 745	6 237	7 775

Pendant que la part canadienne du marché international chutait, celle de la CEE demeurait presque la même grâce aux énormes subventions à l'exportation. Le Canada n'aurait pas pu faire concurrence à la farine de la CEE.

Les subventions que la CEE accorde actuellement pour les exportations de blé à l'état brut s'élèvent à environ 110 $ CAN la tonne. Celles qu'elle verse pour la farine sont beaucoup plus élevées en raison de l'aide à la transformation intérieure. Pour sa part, l'administration américaine prépare actuellement une nouvelle version du *Farm Bill* qui devrait être adoptée en octobre 1990. Aux termes de cette loi, le gouvernement américain s'engage à accorder des subventions pour une autre période de cinq ans. Il importe de noter que cette législation sera en place avant même la fin de la présente ronde des NCM.

Aux termes des régimes en vigueur aux États-Unis et dans la CEE, les subventions à l'exportation aident directement les transformateurs de céréales et de graines oléagineuses, dont les meuneries. Il n'existe par contre aucune subvention de ce genre au Canada.

Les États-Unis et la CEE reconnaissent qu'en accordant directement aux transformateurs une aide à l'exportation, ils aident indirectement les producteurs primaires tout en maintenant la capacité de transformation et le nombre d'emplois connexes.

Au Canada, les gouvernements continuent toutefois de soutenir le revenu agricole au moyen de programmes destinés aux producteurs plutôt qu'aux intermédiaires comme les meuneries, ce qui a fait perdre aux transformateurs et aux producteurs canadiens des possibilités d'exportation.

IV SOLUTIONS DE RECHANGE AUX TARIFS DE L'EST

Comme nous l'avons déjà mentionné, la CNMA préconise l'élimination des tarifs de l'Est sous réserve de l'adoption de mesures plus efficaces qui permettraient d'offrir une aide à l'exportation aux meuneries canadiennes. De la même façon, l'Association prône l'adoption de mesures directes d'aide à l'exportation jusqu'à ce que les programmes de subventions à l'exportation des États-Unis et de la CEE soient abolis.

Pour ce faire, la CNMA préparera, pour le gouvernement fédéral, des recommandations précises sur un programme d'expansion des exportations qui seront soumises aux ministères et aux ministres responsables au début de septembre. L'Association est d'avis que les structures administratives et l'autorité législative permettant de mettre en oeuvre un programme d'expansion des exportations devront être en place au début de 1991 au cas où les NCM ne répondraient pas aux attentes du Canada.

En conséquence, la CNMA demande respectueusement au Comité législatif sur le projet de loi C-26 de recommander clairement, dans son rapport à la Chambre des communes, des mesures d'aide à l'exportation plus efficaces à l'intention des meuneries ainsi que des transformateurs de céréales et de graines oléagineuses que les subventions injustes accordées par d'autres pays exportateurs empêchent d'occuper la place qui leur revient sur le marché international.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Wednesday, May 30, 1990

Chairman: Geoff Wilson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le mercredi 30 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

PROJET DE LOI C-26

An Act to amend the Railway Act
(grain and flour subsidies)

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer
(subventions pour le grain et la farine)

RESPECTING:

CONCERNANT:

INCLUDING:

Y COMPRIS:

APPEARING:

The Honourable Doug Lewis, P.C., M.P.
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Doug Lewis, c.p., député
ministre des Transports

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

WITNESSES

From the Halifax Dartmouth Port Development Commission:

John L. Grice, Chairman;

Jack N. Bathurst, Vice Chairman.

From the Canadian National Millers Association:

Harry A. Vis, President, Robin Hood Multifoods Ltd;

Gordon Harrison, Partner, Executive Consultants Ltd;

Vic Cillis, Robin Hood Multifoods Ltd, CNMA Traffic Committee Chairman.

TÉMOINS

De la Commission de développement du port de Halifax–Dartmouth:

John L. Grice, président;

Cap. Jack N. Bathurst, vice-président.

De l'Association des meuniers canadiens:

Harry A. Vis, président, Robin Hood Multifoods Limited;

Gordon Harrison, associé, Executive Consultants Limited;

Vic Cillis, Robin Hood Multifoods Limited, président du Comité du transport de la CNMA.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Wednesday, May 30, 1990

Chairman: Geoff Wilson

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 7

Le mercredi 30 mai 1990

Président: Geoff Wilson

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-26

An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies)

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

The Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Le Rapport à la Chambre

APPEARING:

The Honourable Doug G. Lewis, P.C., M.P., Minister of Transport

WITNESS:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Doug G. Lewis, c.p., député, ministre des Transports

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament, 1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature, 1989-1990

35101

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-26

Chairman: Geoff Wilson

Members

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Len Gustafson
Rod Laporte
Ken Monteith
Larry Schneider—(8)

(Quorum 5)

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Wednesday, May 30, 1990:

Larry Schneider replaced Peter McCreath.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-26

Président: Geoff Wilson

Membres

Ross Belsher
Harry Brightwell
Mary Clancy
Ralph Ferguson
Len Gustafson
Rod Laporte
Ken Monteith
Larry Schneider—(8)

(Quorum 5)

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mercredi 30 mai 1990:

Larry Schneider remplace Peter McCreath.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, May 31, 1990

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Monday, April 30, 1990, your Committee has considered Bill C-26 and has agreed to report it with the following amendment:

Clause 2

Strike out lines 40 and 41, on page 2, and substitute the following therefor:

"216, 220, 230 to 271, 276, 279, 289 to 292, 307 to 309, 313, 351 to 354, 360 to 363,"

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6 and 7 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,

GEOFF WILSON,

Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 31 mai 1990

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine) a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 30 avril 1990, votre Comité a étudié le projet de loi C-26 et a convenu d'en faire rapport avec la modification suivante:

Article 2

Retrancher la ligne 45, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«271, 276, 279, 289 à 292, 307 à 309, 313,»

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 30, 1990
(8)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies) met at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 371 West Block, the Chairman, Geoff Wilson, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Harry Brightwell, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Len Gustafson, Rod Laporte, Ken Monteith and Larry Schneider.

Appearing: The Honourable Doug G. Lewis, P.C., M.P., Minister of Transport.

In attendance: *From the Office of the Law Clerk and Parliamentary Council*: Louis-Philippe Côté, Legal Counsel.

Witness: *From the Department of Transport*: John Dobson, Manager, Rail Rehabilitation Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, April 30, 1990 relating to Bill C-26, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies). (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Thursday, May 3, 1990, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The Minister made a statement and, with the witness, answered questions.

Ralph Ferguson moved,—That Clause 1 be amended by striking out lines 5 to 27, on page 1, and lines 1 to 24, on page 2, and substituting the following therefor:

"1. Subsection 281(2) of the Railway Act is repealed and the following substituted therefor:

"(2) Eastern rates shall be maintained for the movement of grain and flour from any inland point to the port of Halifax, Saint John or West Saint John."

The question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 3; Nays: 5.

Rod Laporte moved,—That Clause 1 be amended by striking out lines 5 to 27, on page 1, and lines 1 to 24, on page 2, and substituting the following therefor:

"1. Subsection 281(2) of theRailway Actis repealed and the following substituted therefor:

"(2) For the purpose of encouraging the continued use of the ports of Halifax, Saint John and West Saint John for the export of grain and flour, rates for grain moving in bulk for export to, and rates on flour moving for export to, any of those ports from any inland point over any line of a railway company subject to the jurisdiction of Parliament shall be established by adding over the rates applying on the first day of January of each year to the movement of that grain or flour, as the case may be, to the port of Quebec, such differential as may be established by the Commission.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 30 MAI 1990
(8)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), se réunit aujourd'hui à 15 h 37, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Geoff Wilson (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Harry Brightwell, Mary Clancy, Ralph Ferguson, Len Gustafson, Rod Laporte, Ken Monteith, Larry Schneider.

Comparaît: L'honorable Doug G. Lewis, C.P., député, ministre des Transports.

Aussi présent: *Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire*: Louis-Philippe Côté, conseiller législatif.

Témoin: *Du ministère des Transports*: John Dobson, directeur, Remise en état des voies ferrées.

Le Comité reprend les travaux prévus à son ordre de renvoi du lundi 30 avril 1990, soit l'étude du projet de loi C-26, Loi modifiant la loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine) (*voir les Procès-verbaux et témoignages du jeudi 3 mai 1990, fascicule nº 1*).

Le Comité poursuit l'étude de l'article 1.

Le ministre fait un exposé puis, avec le témoin, répond aux questions.

Ralph Ferguson propose,—Que l'article 1 soit modifié en remplaçant les lignes 5 à 27, à la page 1, et 1 à 28, à la page 2, par ce qui suit:

«1. Le paragraphe 281(2) de la *Loi sur les chemins de fer* est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(2) Les tarifs de l'Est sont maintenus à l'égard du grain *et* de la farine *qui font l'objet d'un transport depuis un point quelconque de l'intérieur jusqu'à l'un des ports de Halifax, Saint John et West Saint John.*»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 3.

Rod Laporte propose,—Que l'article 1 soit modifié en remplaçant les lignes 5 à 27 , à la page 1, et 1 à 28, à la page 2, par ce qui suit:

«1. Le paragraphe 281(2) de la *Loi sur les chemins de fer* est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(2) Afin d'encourager la continuation de l'utilisation des ports de Halifax, Saint John et West Saint John pour l'exportation du grain et de la farine, les tarifs de transport en vrac pour l'exportation du grain ainsi que les tarifs de transport pour l'exportation de la farine jusqu'à l'un de ces ports depuis un point de l'intérieur sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement sont établis en utilisant les tarifs applicables le 1er janvier de chaque année au transport de grain ou de la farine de ce genre selon le cas jusqu'au port de Québec et en les majorant à raison d'un taux différentiel établi par la Commission.

(2.1) For greater certainty, the rates for the movement in bulk of grain for export referred to in subsection (2) shall not be less than the rates applying on November 30, 1960 to the movement of that grain to Eastern ports, and the rates for the movement of flour for export referred to in subsection (2) shall not be less than the rates applying on September 30, 1966 to the movement of that flour to Eastern ports.

(2.2) The Commission shall establish on the first day of January of each year the differential referred to in subsection (1) and cause such differential to be published in the Canada Gazette."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: Yeas: 3; Nays: 5.

And the question being put on Clause 1, it was carried on the following division: Yeas: 5; Nays: 3.

On Clause 2

Ross Belsher moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 40 and 41, on page 2, and substituting the following therefor:

"216, 220, 230 to 271, 276, 279, 289 to 292, 307 to 309, 313, 351 to 354, 360 to 363,"

The question being put on the amendment, it was agreed to on the following division: Yeas: 5; Nays: 3.

And the question being put on Clause 2, as amended, it was carried.

On Clause 3

The question being put on Clause 3, it was carried.

On Clause 4

The question being put on Clause 4, it was carried on the following division: Yeas: 5; Nays: 3.

On the Title

The question being put:

Shall the Title carry?

It was carried on division.

The question being put:

Shall the Bill, as amended, carry?

It was carried on the following division: Yeas: 5; Nays: 3.

The question being put:

Shall I report the Bill, as amended, to the House?

It was agreed to on division.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned.

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

(2.1) Il est entendu que les tarifs de transport en vrac pour l'exportation du grain visés au paragraphe (2) ne peuvent être inférieurs aux tarifs applicables le 30 novembre 1960 pour le transport de grain de ce genre jusqu'aux ports de l'Est, et que les tarifs de transport pour l'exportation de la farine visés au paragraphe (2) ne peuvent être inférieurs aux tarifs applicables le 30 septembre 1966 au transport de la farine de ce genre jusqu'aux ports de l'Est.

(2.2) La Commission établit le 1er janvier de chaque année le taux différentiel visé au paragraphe (2) et le fait publier dans la *Gazette du Canada*.»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 3.

L'article 1, mis aux voix, est adopté par 5 voix contre 3.

Article 2

Ross Belcher propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant la ligne 45, à la page 2, par ce qui suit:

«*271*, 276, 279, 289 à 292, *307* à 309, 313,»

L'amendement, mis aux voix, est adopté par 5 voix contre 3.

L'article 2 est mis aux voix et adopté.

Article 3

L'article 3 est mis aux voix et adopté.

Article 4

L'article 4, mis aux voix, est adopté par 5 voix contre 3.

Titre

La question suivante est mise aux voix:

Le titre est-il adopté?

La motion est adoptée avec dissidence.

La question suivante est mise aux voix:

Le projet de loi est-il adopté ?

La motion est adoptée par 5 voix contre 3.

Le président met aux voix la question suivante:

Dois-je faire rapport du projet de loi modifié ?

La motion est adoptée avec dissidence.

À 17 h 00, la séance est levée.

La greffière du Comité

Santosh Sirpaul

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, May 30, 1990

• 1535

The Chairman: I call the meeting to order. We are resuming consideration of Bill C-26, an act to amend the Railway Act. Resuming consideration of clause 1, we will hear first from the Minister of Transport, the Hon. Doug Lewis, then carry on with clause-by-clause consideration of the bill.

I welcome Mr. Lewis. With him are Mr. Ken Sinclair, Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination; Mr. John Dobson, Manager, Branch Line Rehabilitation Program; and Mr. Harold Hedley, Deputy Director, Cereal Grains Division, Department of Agriculture.

Mr. Lewis, you may wish to better introduce those sitting with you and then make a statement to the committee.

Hon. Douglas Grinslade Lewis (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. I appreciate your doing the introductions. I have a very short statement and am naturally prepared to answer questions.

I will open by saying that our government has been committed to building a strong economy and to encouraging incentive and opportunity. Through that commitment, the aim is to have an economy that is competitive with the world's other trading nations. In order to fully achieve this goal, we have to create a solid base that will allow our economy to flourish in the years to come.

Measures that seek to control the deficit and to reduce the national debt are an essential element of this foundation for the future. Equally, measures that seek to establish a sound fiscal framework to sustain continued economic development are also essential for that purpose.

These objectives are reflected in our government's commitment to a sound transportation policy because a cost-effective transportation system is essential if we are to preserve and enhance our position in world trade. For that reason, the bill now before you seeks to eliminate a subsidy that we believe has outlived its original purpose and has become a burden on the public purse.

• 1540

Les quantités de grain transportées en vertu de la subvension de l'Est représentaient moins de 3 p. 100 de l'ensemble des exportations de grain au cours d'une année donnée. Diverses études d'impact ont été menées sur cette subvention au cours des quinze dernières années. Elles ont toutes reconnu que la subvention de l'Est ne sert plus aux fins pour lesquelles on l'avait instaurée à l'origine. Les contribuables canadiens ne peuvent plus se permettre de verser une subvention fondée sur une politique remontant à 1960 et qui n'est plus applicable.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 30 mai 1990

Le président: La séance est ouverte. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-26, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. Nous reprenons l'étude de l'article 1, mais nous allons commencer par entendre la déclaration du ministre des Transports, l'honorable Doug Lewis, et nous passerons ensuite à l'étude article par article.

Je souhaite la bienvenue à M. Lewis. Il est accompagné de M. Ken Sinclair, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination, de M. John Dobson, directeur, Programme de remise en état des embranchements, et de M. Harold Hedley, sous-directeur, Division des graines céréalières, ministère de l'Agriculture.

Monsieur Lewis, vous souhaitez peut-être nous présenter de façon plus détaillée les personnes qui vous accompagnent et faire un exposé préliminaire.

L'honorable Douglas Grinslade Lewis (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous remercie d'avoir fait les présentations. J'ai une très brève déclaration à faire et je serais naturellement prêt à répondre à vos questions.

Je commencerai par dire que notre gouvernement s'est engagé à donner au Canada une économie vigoureuse bénéficiant de mesures incitatives et de possibilités, bref, une économie capable de livrer concurrence aux autres nations commerçantes. Afin de pleinement réaliser cet objectif, il nous faut créer une base solide qui permettra à notre économie de prospérer dans les prochaines années. Aussi, des mesures visant à contrôler le déficit et à réduire la dette nationale sont indispensables pour avancer dans ce sens.

De même, des mesures visant à établir un bon cadre financier favorisant un développement économique soutenu sont essentielles à cette fin.

L'engagement du gouvernement à appliquer une saine politique des transports reflète bien ces objectifs, car le Canada a besoin d'un réseau de transports rentable pour conserver ou même améliorer sa position sur le marché mondial. Par conséquent, le projet de loi dont votre comité est saisi vise à mettre fin à une subvention qui est maintenant caduque et qui constitue un fardeau pour le Trésor public.

The amounts of grain which moved under the At and East subsidy represented less than 3% of our total grain exports in a normal year. Various impact studies have been done on the subsidy in the past 15 years. They have all acknowledged that the At and East subsidy no longer serves the purpose for which it was originally intended. Canadian taxpayers cannot afford to pay subsidies based on a 1960 policy which is no longer required.

[*Texte*]

The subsidy was terminated on July 15, 1989. However, the legislation stipulates that all inventories of grain and flour held by the railways on that date would be delivered at the subsidized rate provided they reached an eastern port for export on or before January 31, 1990. That six-month period allowed for a smooth transition, minimizing the impact on users.

In addition, in recognition of the concerns expressed by witnesses who appeared both before the Standing Committee on Transport and before this committee, my colleagues the Minister of Agriculture and the Minister responsible for Grains and Oilseeds jointly announced on May 16 last the creation of a steering committee composed of representatives from the industry and both the federal and provincial governments to study the future of grain-handling facilities in the Atlantic provinces. The study will examine the financial viability of the existing elevators at Halifax, Nova Scotia, and Saint John, New Brunswick. It will also examine the feasibility of a new elevator at Summerside, Prince Edward Island to handle the increasing volume of grains being grown in that province. As part of the study Agriculture Canada will examine the options for the future of the Halifax elevator that were raised by the Atlantic Provinces Transportation Commission.

Members will know the government has initiated a comprehensive review of agricultural policy that includes an examination of related transportation issues and involves all stakeholders from the farm level through to the consumer. The principal goal of *Growing Together* is to develop options for a national policy that will serve to prepare the Canadian agri-food industry for the challenges of the 1990s and beyond.

There is no question we are facing some difficult and tough issues in agriculture, and I think we all realize there are no quick and easy solutions. But the government does feel—and this bill reflects it—the At and East subsidy is an expensive and inefficient mechanism for supporting grain handling on the east coast. If we are going to have a competitive agri-food industry we have to stop using band-aid measures and focus on the real challenges in the agricultural sector in an organized manner.

So I am before you to answer your questions on the bill. Because we feel this has quite an agricultural component, and because that study is going on, we asked Mr. Hedley to be with us.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lewis. We appreciate your initial comments.

Mr. Ferguson (Lambton—Middlesex): I want to welcome the minister before the committee. Even though we are coming perhaps towards the end of the work of this committee, we certainly want to welcome you here and we want to assure you we on this side of the table are here to help you.

Mr. Lewis: As always.

[*Traduction*]

La subvention a pris fin le 15 juillet 1989. Cependant, la Loi prévoit que tous les stocks de grains que les chemins de fer auraient en mains à cette date seraient livrés aux tarifs subventionnés à la condition qu'ils atteignent le port de l'Est à partir duquel ils seront exportés au plus tard le 31 janvier 1990. Cette période de transition de six mois a permis de limiter les répercussions sur les utilisateurs.

De plus, en reconnaissance des préoccupations de ceux qui ont comparu devant votre comité, mes collègues le ministre de l'Agriculture et le ministre responsable des céréales et oléagineux ont annoncé, le 16 mai dernier, l'établissement d'un comité directeur composé de représentants de l'industrie, du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, et qui aura pour but de mener une étude sur le sort des installations servant à la manutention des céréales dans les provinces maritimes. On cherchera à déterminer si les silos à céréales de Halifax, en Nouvelle-Ecosse, et de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, sont financièrement viables. On examinera aussi la possibilité de mettre sur pied un nouveau silo à céréales à Summerside, dans l'Ile-du-Prince-Edouard, afin de traiter le volume croissant de grains cultivés dans cette province. Dans le cadre de l'étude, Agriculture Canada examinera les options identifiées par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique concernant l'avenir du silo à céréales de Halifax.

Les députés sauront que le gouvernement a entrepris une revue complète de la politique agricole, qui comprend un examen des politiques de transport connexes, et à laquelle participent tous les intéressés, depuis l'agriculteur jusqu'au consommateur. L'objectif principal de «Partenaires dans la croissance» est d'élaborer des options pour une politique nationale qui servira à préparer le secteur agro-alimentaire canadien aux défis des années 90.

Il ne fait aucun doute que nous faisons face à certains problèmes difficiles dans le secteur agricole, mais je pense que nous savons tous qu'il n'existe pas de solutions rapides et faciles. Mais le gouvernement estime—et ce projet de loi en témoigne—que la subvention au transport vers l'Est est un mécanisme coûteux et inefficace pour soutenir la manutention du grain sur la côte est. Si nous voulons que le secteur agro-alimentaire soit compétitif, nous devons cesser d'avoir recours à des expédients et axer nos efforts sur les véritables défis qui se présentent dans le secteur agricole.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions sur ce projet de loi. Comme nous estimons qu'il a une incidence sur le plan agricole, et en raison de cette étude en cours, nous avons demandé à M. Hedley de nous accompagner.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis, pour ses remarques préliminaires.

M. Ferguson (Lambton—Middlesex): Je souhaite la bienvenue au ministre. Bien que nous approchions probablement du terme de nos travaux à ce comité, nous sommes heureux de vous rencontrer et nous tenons à vous assurer que nous sommes prêts de ce côté-ci de la table à vous aider.

M. Lewis: Comme toujours.

[*Text*]

Mr. Ferguson: I am saying this in the context of the devastion that is going to be suffered by the elevators in Georgian Bay, in your own riding, and by the farmers of Simcoe County, who grow about 30,000 tonnes of wheat per year, or 6% of the Ontario winter wheat crop. In particular, I believe the elevator at Port McNicoll is going to be demolished.

• 1545

The Ontario Wheat Board visited that facility not very long ago and found that even though it may have been old, it had some of the largest volume loading and unloading capacity of any elevator in the Great Lakes system. It is in excellent condition, and it would be a tragedy if the producers were deprived of that additional storage, which has been fed into the Atlantic provinces over the winter months, as it is required for export and for the flour mill in Atlantic Canada.

You mentioned that if we are to be competitive with other nations, it is obvious that our producers and elevators have to be competitive too. Consequently, when I see some of the assistance provided to our neighbours to the south in terms of transportation and the maintenance of the Mississippi waterway by the U.S. Corps of Army Engineers, I think there is a responsibility here by the federal government to ensure that the transportation facilities are in place during the winter months when our waterways are frozen to ensure the flow of grains into the Atlantic provinces.

I should also point out that of the witnesses heard to date, and there have been 10 different groups representing literally thousands and thousands of Canadians—the Ontario Wheat Board alone represents 18,000—not one of them was in favour of this particular piece of legislation. So I hope in the spirit of parliamentary democracy that the committee will take another look at what the government has proposed here and act accordingly.

We just made the comment, Mr. Minister—I believe it was our first meeting—that we would like you to stay as Minister of Transport. We do not want your constituents to turf you out or anything like that, but we would like you to stay for the duration of this government, even though I believe Mrs. Clancy says it may not be for very long.

Mr. Lewis: Do not hold your breath.

Mr. Ferguson: We wanted to make you feel wanted.

We have heard a lot about the excessive subsidies, and I believe when the Wheat Board was here they pointed out that while the amount per tonne, in terms of what could be deemed a transportation subsidy, may have seemed excessive

[*Translation*]

M. Ferguson: Je fais cette remarque dans le contexte des ravages que risquent de subir les silos-élévateurs de la Baie Georgienne, dans votre propre circonscription, et les agriculteurs du comté de Simcoe, qui font pousser à peu près 30,000 tonnes de blé par an, soit 6 p. 100 de la récolte de blé d'hiver de l'Ontario. Je crois en particulier qu'on va démolir l'élévateur de Port McNicoll.

Les représentants de la Commissions du blé de l'Ontario sont allés récemment visiter cette installation et ont constaté que malgré son âge elle avait l'un des plus importants volumes de chargement et de déchargement de tous les élévateurs de la région des Grands Lacs. Elle est en parfait état, et il serait terrible de priver les producteurs de cette possibilité supplémentaire d'entreposage qui permet d'alimenter les provinces atlantiques au cours de l'hiver et dont nous avons besoin pour exporter et pour alimenter l'industrie de la meunerie du Canada atlantique.

Vous dites que pour concurrencer les autres pays, il est évident que nous avons besoin d'avoir des producteurs et des silos-élévateurs concurrentiels. Dans ces conditions, quand je vois l'aide dont bénéficient nos voisins du Sud en matière de transport et tous les travaux d'entretien de la voie maritime du Mississippi réalisés par le U.S. Corps of Army Engineers, je pense qu'il appartient au gouvernement fédéral de veiller à préserver notre infrastructure de transport en hiver quand les voies maritimes sont gelées de façon à permettre le maintien du mouvement des grains vers les provinces de l'Atlantique.

Je précise aussi que sur tous les témoins que nous avons entendus jusqu'à présent, et il y a eu au moins dix groupes différents représentant littéralement des milliers et des milliers de Canadiens—la Commission du blé de l'Ontario à elle seule en représente 18,000—pas un seul ne s'est déclaré en faveur de ce projet de Loi. J'espère donc que dans un esprit de démocratie parlementaire, le comité reviendra sur cette proposition du gouvernement et prendra les mesures qui s'imposent.

Nous venons de dire, monsieur le ministre—je crois que c'était notre première rencontre—que nous souhaiterions que vous conserviez votre poste de ministre des Transports. Nous ne souhaitons pas du tout que vos électeurs vous dégomment ou quoi que ce soit, mais nous souhaiterions que vous restiez en place pendant toute la durée du gouvernement actuel, même si Mme Clancy a l'air de penser qu'il n'en a plus pour bien longtemps.

M. Lewis: Je n'y compterais pas trop.

M. Ferguson: C'est pour vous donner l'impression d'être désiré.

On a beaucoup parlé de subventions excessives, et je crois que quand les représentants de la Commission du blé sont venus ici, ils ont précisé que si, effectivement, le montant par tonne qui pouvait être considéré comme subvention au

[*Texte*]

on the 150,000 to 200,000 tonnes that moved through that particular program, the fact that they were able to put it in storage and feed it into the markets during the winter months leveled out the price during the whole year. It removed that product from market during the harvest period when normally you have a glut on the market, but it gave more price stability.

We hear there are other studies under way. Could you give us some information about what those other studies are, what the alternatives are, and what the government is going to do? We realize it has cost us a lot of money already because it was not applied to last year's crop. We have another crop this year. The harvest will start in roughly six weeks. What does the government have in mind for this?

Mr. Lewis: I am pleased you have commented on the elevators at Port McNicoll and Midland in my riding. It is one thing to have capacity; it is another thing to have capacity utilized. In fact, employment at both the elevators at Midland and Port McNicoll was down to 10 or 12 people.

I can report to you that when they were closed through the summer, I had one letter and a meeting with Port McNicoll council to discuss the matter. They realized it was not a viable operation. There was no point in subsidizing this At and East to the extent it was being subsidized. Quite frankly, I have had very little in the way of political concern, although I do appreciate your heartfelt concern for my well-being in my riding. So I do not believe that is an issue.

What is an issue is exactly what we are going to do to compete as a country in the 1990s. That is what Agriculture Canada is doing in its overall study and what it hopes to accomplish with its study of the grain elevators in the Atlantic provinces. It is going to address the future of the grain-handling elevators and how we can best compete.

• 1550

I do not know how you feel, Mr. Ferguson, about subsidies per job, but I think if we are looking at jobs, we have to find a better way of doing it than by subsidizing jobs in Halifax to the tune of $47,000 each and the jobs in Saint John, New Brunswick, to the tune of $66,000 each. We would be ahead money to pay the wages and to ask the workers to stay at home. You just cannot continue as a country to do that, and I think everybody recognizes that. That was the norm during the previous administration, but we do not find that it is financially viable to do that. We have to compete with our agricultural products world-wide. We appreciate that other countries are subsidizing them. We are making efforts to see those subsidies reduced.

I would hardly claim to be a transportation expert, let alone an agricultural expert, but I think it is a well-known fact that countries in Europe have decided that they just are not going to go hungry any more, as in eastern Europe, and

[*Traduction*]

transport pouvait paraître excessif pour les 150,000 à 200,000 tonnes qui étaient transportées dans le cadre de ce programme, le fait que ces quantités de céréales pouvaient être entreposées puis mises en marché en hiver entraînaient un nivellement du prix sur l'ensemble de l'année. Grâce à ce dispositif, le produit n'était plus commercialisé au moment de la récolte, où il y a généralement surabondance, mais cela permettait une meilleure stabilité des prix.

On nous dit que d'autres études sont en cours. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet, quelles sont les options possibles et ce que va faire le gouvernement? Nous savons que nous avons déjà perdu beaucoup d'argent puisque la subvention a déjà été supprimée pour la récolte de l'an dernier. La récolte de cette année va commencer d'ici six semaines environ. Quelles sont les intentions du gouvernement?

M. Lewis: Je suis heureux que vous ayez fait allusion aux élévateurs de Port McNicoll et de Midland dans ma circonscription. C'est une chose d'avoir une capacité; c'en est une autre d'utiliser cette capacité. En fait, les effectifs des silo-élévateurs de Midland et de Port McNicoll sont tombés à 10 ou 12 personnes.

Je peux vous signaler que quand ils ont fermé durant l'été, j'ai reçu une lettre et j'ai eu une rencontre avec le conseil de Port McNicoll pour en discuter. Ils se rendaient très bien compte que ce n'était pas une entreprise viable, et qu'il était déraisonnable de subventionner à ce point ces activités au moyen de la subvention de l'Est. Franchement, cela m'a posé très peu de problèmes politiques, si cela peut vous rassurer sur mon avenir dans ma circonscription, et je vous remercie de vous en préoccuper. Et je pense donc que le problème n'est pas vraiment là.

Le véritable problème, c'est de savoir ce que va faire notre pays face à la concurrence au cours des années 90. C'est précisément de cela dont se préoccupait Agriculture Canada lorsqu'il a entrepris son étude d'ensemble ainsi que son étude des élévateurs à grains dans les provinces de l'Atlantique. Il s'agit de déterminer l'avenir de ces silos et les meilleurs moyens d'affronter la concurrence.

Je ne sais pas ce que vous pensez, monsieur Ferguson, de l'idée de subventionner des emplois, mais je crois qu'il doit y avoir mieux à faire que de subventionner des emplois à Halifax à raison de 47,000$ par personne et des emplois à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick à raison de 66,000$ par personne. Nous ferions mieux de verser à ces employés leur traitement et de leur demander de rester chez eux. Notre pays ne peut pas continuer ce genre de choses, tout le monde s'en rend compte. C'était certes la norme au cours de la précédente administration, mais nous estimons que c'est une absurdité sur le plan financier. Nos produits agricoles doivent être concurrentiels à l'échelle planétaire. Nous savons bien que d'autres pays subventionnent leurs produits. Nous essayons de faire diminuer ces subventions.

Je ne prétends pas être un expert en matière de transport, ni même en matière d'agriculture, mais je pense qu'il est de notoriété publique que les pays d'Europe ont décidé de ne plus se serrer la ceinture désormais, en Europe

[*Text*]

they are now subsidizing all the agricultural products very heavily. For that reason we are not selling as much grain to the Europe as we used to. We have to find some way of using the money we have more effectively. We felt that this subsidy we are paying into the Atlantic provinces could not be justified, so we have eliminated it.

Mr. Ferguson: Mr. Chairman, three years as a minister, let us not talk about subsidies to the jobs. I am talking about subsidies to the entire grain-producing sector, where we have 18,000 producers across Ontario and lord knows how many across western Canada who use that. Through Port McNicoll alone, the 10-year average on that, going back from 1971 up to 1981, was roughly 500,000 tonnes in a year. I fully realize that this was not an elevator through which you could put several turnovers a year, but this was where you could store it for a long period of time in order to feed it out over the winter months by way of rail to the east coast.

The other point I just want to remind you about is the St. Lawrence elevators. Along the St. Lawrence there have to be long turnovers during the year. Consequently, we do not have the storage there to supply the export markets from any other place but Atlantic Canada. They are the ice-free ports where we are able to supply and load the ships from the Carribean and the countries to the south of us, which do not like to come into the St. Lawrence into or waters where there is ice during the winter months.

We had the announcement just last week that the initial price of wheat was down to $115 per tonne, which comes a long way from even beginning to meet the cost of production. I think this is another indication of the impact that this particular piece of legislation has had on setting that initial price, because our farmers' prices dropped because of this.

Mr. Lewis: Do you mean that the lack of a subsidy has reduced the price of grain?

Mr. Ferguson: Yes, the lack of the transportation subsidy. They no longer have the option of putting in it storage and averaging the price over the year as it moves onto the market. The lack of the Georgian Bay—

Mr. Lewis: Well, you just said that they did not store it at Midland and Portland—

Mr. Ferguson: Yes, they do store it there. They do not store it in the elevators in the St. Lawrence ports. They have to have a quick turnover there in order to get the volumes through, but these older elevators in Georgian Bay have been written off in terms of depreciation and so on, and investment is high.

We are very concerned about it, and that concern has of course spread in the Prairies. We heard from them as witnesses too.

• 1555

Can you give us any insight at all into what will be the alternatives? How soon will they be in line?

Mr. Lewis: Specifically with respect to the Ontario wheat producers, they indicated, naturally, that they felt they would be adversely affected by the its elimination. We realize that. We realize we have to make some adjustments.

[*Translation*]

de l'Est en particulier, et qu'ils subventionnent maintenant massivement leurs produits agricoles. C'est pour cela que nous ne vendons plus autant de céréales à l'Europe que naguère. Il faut que nous trouvions un autre moyen d'utiliser plus efficacement notre argent. Nous avons estimé que les subventions versées aux provinces de l'Atlantique ne se justifiaient plus, et nous les avons donc supprimées.

M. Ferguson: Monsieur le président, j'aimerais que le ministre cesse de parler de subventions à l'emploi. Je parle de subventions à tout le secteur céréalier, qui regroupe 18,000 producteurs en Ontario et dieu sait combien dans l'Ouest. Rien qu'à Port McNicoll, le volume moyen de céréales sur dix ans, de 1971 à 1981, a été d'environ 500,000 tonnes par an. Je sais bien que ce n'était pas un silo où l'on pouvait avoir plusieurs roulements par an, mais il permettait d'entreposer les céréales plus longtemps pour pouvoir les expédier ensuite en hiver par le train jusqu'à la côte est.

Je voudrais d'autre part vous rappeler la situation des élévateurs du Saint-Laurent. Le long du Saint-Laurent, les périodes de roulement sont longues au cours de l'année. Par conséquent, le seul endroit où nous ayons une capacité d'entreposage nous permettant d'alimenter les marchés d'exportation, c'est le Canada atlantique. C'est là que se trouvent les ports libres de glace où nous pouvions charger les navires des Caraïbes et des autres pays du Sud, qui n'aiment pas s'aventurer dans le Saint-Laurent ou dans des eaux prises par les glaces en hiver.

La semaine dernière, on nous a annoncé que le prix initial du blé était tombé à 115$ la tonne, ce qui est loin de couvrir les frais de production. Je crois que cela montre encore les conséquences de ce projet de loi sur ce prix initial, car c'est à cause de cela qu'il a chuté.

M. Lewis: Vous voulez dire que c'est à cause de l'absence de subventions?

M. Ferguson: Oui, l'absence de subventions au transport. Les producteurs ne peuvent plus entreposer leurs céréales et niveler les cours en les commercialisant toute l'année. Maintenant qu'il n'y a plus à la Baie Georgienne...

M. Lewis: Vous venez de dire qu'ils n'en ont pas entreposées à Midland et à Portland...

M. Ferguson: Si, si. Ils n'en entreposent pas dans les élévateurs des ports du Saint-Laurent. Ils sont obligés d'avoir un roulement assez rapide dans ces élévateurs, mais les vieux élévateurs de la Baie Georgienne sont amortis, par conséquent l'investissement y est élevé.

Cela nous préoccupe, et cette inquiétude s'étend naturellement aux Prairies. Les témoins nous en ont parlé eux-aussi.

Que pourriez-vous nous dire des autres mesures envisageables? Combien de temps faudrait-il pour qu'elles interviennent?

M. Lewis: Les producteurs de blé de l'Ontario estiment que son élimination aura pour eux de très fâcheux effets. Nous nous en rendons compte et nous savons qu'il va falloir procéder à certains ajustements.

[*Texte*]

I understand from my notes that the Ontario Wheat Producers' Marketing Board has been successful in making the necessary adjustments. We have had no submissions from them, to the best of my knowledge, asking for financial assistance from the government. If there is such a request, we would make it.

I would also point out that the initial price announcements are an indication of depressed world prices rather than the lack of this particular subsidy. This is as a result of the European Common Market and the U.S. export subsidies. We all know it is a problem.

Mr. Ferguson: One of the things that governments perhaps have to realize is that price discovery mechanisms are no longer working the way they were originally intended in the past, because of both concentration in the marketplace by some very large corporations, and the U.S. Export Enhancement Program. Consequently this is one of the areas whereby government could help, by maintaining a transportation program like this.

In terms of the U.S. Export Enhancement Program, in the sale to Russia last January, the price dropped immediately by $20.50 per tonne. The world price of wheat dropped at the same time by $10 a tonne.

We now are being deprived of an outlet through Atlantic Canada into some of the markets in the Caribbean that we can compete for, only if we have government support of this.

Mr. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Mr. Minister, in your opening statement you indicated that the subsidy has outlived its original purpose. It has become a burden on the public purse. What was its original purpose? How has it now become a burden on the public purse?

Mr. Lewis: Its original purpose was to enable the eastern seaports to compete with U.S. ports.

Mr. Laporte: Where does that come from?

Mr. Lewis: You are familiar with At and East; it is At and East of Buffalo. It goes right back to the Erie Canal days, as I understand the history of it.

Mr. Laporte: With all due respect, Mr. Minister, I am wondering if you read your predecessor, Mr. Pickersgill, from October 1966, when this was in the House. He indicated quite clearly that the purpose of the bill was to help Saint John and Halifax compete with the St. Lawrence ports. With the opening up of the St. Lawrence Seaway, they wanted to see that Saint John and Halifax remained competitive. I do not know where your department gets this idea that it was simply to help American ports. Do you disagree with Mr. Pickersgill?

[*Traduction*]

Il est ici indiqué, dans mes notes, que l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario a su procéder aux ajustements nécessaires. Je ne pense pas qu'ils aient eu à demander au gouvernement une aide financière. Nous sommes disposés à répondre favorablement à une telle demande, cependant.

Je précise d'ailleurs que les prix annoncés au départ reflètent plutôt l'état du marché mondial que l'élimination de cette subvention. Cela résulte des subventions à l'exportation accordées à leurs producteurs par la Communauté économique européenne et les Etats-Unis. Nous sommes conscients du problème que cela pose.

M. Ferguson: Les gouvernements vont devoir se rendre à l'évidence et reconnaître que les mécanismes de maintien des prix ne fonctionnent plus comme prévu à l'origine. Cela est dû à la fois à une plus forte concentration du marché sous l'action de quelques très grosses entreprises et aux effets du programme américain du développement des exportations. Là, le gouvernement canadien serait en mesure d'aider les agriculteurs en assurant la survie d'un programme de transport tel que celui-ci.

Le programme de développement des exportations mis en place par le gouvernement des Etats-Unis a entraîné une baisse immédiate de 20,50$ la tonne dans les ventes à l'Union soviétique en janvier dernier. A cette époque, le prix mondial du blé avait baissé de 10$ la tonne.

En nous aidant sur le plan des transports, le gouvernement nous permettra de reprendre place sur les marchés des Caraïbes. Nous ne pouvons espérer réussir là qu'en exportant par les ports de l'Atlantique.

M. Laporte (Moose Jaw—Lake Centre): Monsieur le ministre, vous avez déclaré, dans votre introduction, que la subvention avait perdu sa raison d'être initiale et que, maintenant, elle grevait inutilement le Trésor public. Or, quelle était sa raison d'être initiale? Et pourquoi dites-vous, aujourd'hui, que cette subvention grève inutilement le Trésor public?

M. Lewis: Cette subvention était à l'origine prévue pour permettre aux ports de la côte Atlantique d'affronter la concurrence que leur faisait les ports des Etats-Unis.

M. Laporte: D'où tirez-vous cet argument?

M. Lewis: Vous connaissez bien la subvention à l'Est, eh bien il s'agit d'une subvention à l'Est de Buffalo. Tout cela remonte, si j'ai bien compris, à l'époque du canal Erie.

M. Laporte: Monsieur le ministre, avez-vous eu connaissance des déclarations faites par un de vos prédécesseurs, M. Pickersgill, au mois d'octobre 1966 alors que la Chambre se penchait sur la question. Il avait déclaré à l'époque que le projet de loi en cause devait permettre aux ports de Saint-Jean et de Halifax d'affronter la concurrence des ports du Saint-Laurent. L'idée était de maintenir la position concurrentielle de Saint-Jean et de Halifax après l'entrée en activité de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je ne vois vraiment pas d'où votre ministère sort cette idée qu'il s'agissait à l'époque de permettre à nos ports de l'Atlantique d'affronter la concurrence américaine. Vous inscrivez-vous en faux contre les déclarations de M. Pickersgill?

[*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.

[*Texte*]

Mr. Lewis: In 1927 and earlier, the purpose was the Erie Canal thing. In 1966, those were the remarks Pickersgill made with respect to the St. Lawrence ports.

Mr. Laporte: When was section 21 implemented?

Mr. Lewis: In 1966.

Mr. Laporte: There are two reasons there.

Mr. Lewis: You asked when it originally came about. It was At and East to Buffalo, and the only reason Buffalo comes in is that it is the head of the Erie Canal. That is a geography lesson. That is where the Erie Canal is: Buffalo.

Mr. Laporte: Thank you, Minister. I appreciate that.

Mr. Lewis: Well, you were giving me a little history lesson; I thought I would help you out with your geography. That is fair.

Mr. Laporte: Good. We will get things straightened out here.

One of the purposes of the 1966 legislation, the legislation that is now being removed, was to keep Saint John and Halifax competitive. Is that no longer an important objective for your government?

Mr. Lewis: I guess you could ask: at what price, competitive? If it is NDP policy to subsidize jobs to the tune of $66,000 a job—

Mr. Laporte: No, I do not think that is the case.

Mr. Lewis: —that does not make us competitive as a country. And that is our job as a national government, to make us competitive as a country. It is easy to pick off places like you have done, but I just tell you that we do not feel that a $6 million subsidy to Saint John in 1988 and a $24 million subsidy to Halifax in 1988 makes us competitive.

Mr. Laporte: Do you feel that it is important for the government to keep Saint John and Halifax competitive with the St. Lawrence ports? Is that an important factor or not?

Mr. Lewis: It is important to keep Canada competitive as a country. We feel the best way to do it is to examine where we are spending the money. If we continue to spend the money there to the tune of $30 million or $40 million a year and pay those kinds of subsidies, we have to suffer somewhere else.

Mr. Laporte: So Saint John and Halifax lose. It is not important to maintain their competitiveness in St. Lawrence ports?

Mr. Lewis: We have had the history lesson and the geography lesson. Now let us have one more: Do not try to make me say what you want me to say.

[*Traduction*]

M. Lewis: Avant 1927, c'est du canal Erie qu'il s'agissait. Or, en 1966, M. Pickersgill a invoqué la concurrence avec les ports du Saint-Laurent.

M. Laporte: À quelle époque l'article 21 est-il entré en vigueur?

M. Lewis: En 1966.

M. Laporte: Il y a donc deux raisons.

M. Lewis: Vous avez demandé la raison d'être initiale. Il s'agissait, à l'époque, de subventionner les parcours à l'est du Buffalo et on a retenu Buffalo pour la simple raison que cette ville est située au début du canal Erie. Voilà en ce qui concerne la géographie. Buffalo, c'est justement là que commence le canal Erie.

M. Laporte: Je vous remercie, monsieur le Ministre, pour cette précieuse indication géographique.

M. Lewis: Vous m'avez donné, tout à l'heure, une petite leçon d'histoire et je pense contribuer, à mon tour, à votre culture géographique. Un simple échange de bons procédés.

M. Laporte: Entendu. Nous allons finir par y voir clair.

Les dispositions adoptées en 1966 et que l'on envisage actuellement d'abandonner, visaient à renforcer la position concurrentielle de Saint-Jean et de Halifax. Votre gouvernement n'y voit-il plus un objectif valable?

M. Lewis: Il est, je pense, légitime de nous demander quel prix il convient d'attribuer à la position concurrentielle de ces deux ports. Si le NPD estime qu'il convient de verser pour chaque emploi conservé une subvention annuelle de 66,000 $. . .

M. Laporte: Non, je ne pense pas que ce soit la politique officielle du NPD.

M. Lewis: . . .car cela aurait pour effet de réduire la position concurrentielle du pays tout entier. Or, en tant que gouvernement national, il nous incombe, justement, de renforcer la position concurrentielle du pays tout entier. Il est très facile d'affirmer, comme vous le faites, la nécessité d'aider telle ou telle localité mais à mon avis, le Canada ne peut pas demeurer concurrentiel en accordant des subventions tels que les 6 millions de dollars accordés à Saint-Jean en 1988 et les 24 millions de dollars accordés à Halifax la même année.

M. Laporte: Pensez-vous qu'aux yeux du gouvernement il convient de maintenir la compétitivité de Saint-Jean et de Halifax par rapport aux ports du Saint-Laurent? Cela est-il, à vos yeux, un objectif important?

M. Lewis: Il est important de maintenir la position concurrentielle de notre pays. Nous estimons que la meilleure manière de faire cela est d'étudier avec beaucoup d'attention l'emploi des deniers publics. En continuant d'affecter à ces deux ports quelques 30 ou 40 millions de dollars par an dans le cadre de ces subventions, nous risquons fortement de nous créer des problèmes ailleurs.

M. Laporte: Ce serait donc à Saint-Jean et à Halifax de payer les pots cassés. Ne convient-il pas, au contraire, de raffermir leur position vis-à-vis des ports du Saint-Laurent?

M. Lewis: Nous avons déjà eu une leçon d'histoire et une leçon de géographie. Permettez-m'en une de plus: N'essayez pas de me faire dire ce que vous aimeriez entendre.

[*Text*]

Mr. Laporte: I am trying to find out—

Mr. Lewis: I know what you are trying to do, but it just does not come across that way. I am not saying that. I am saying we have to be competitive as a country. That is why we are studying the agricultural policy globally, and that is why we have agreed to specifically study the issue of the elevators on the east coast in Halifax and Saint John.

Mr. Laporte: When the Ontario Wheat Producers Marketing Board was in front of us, Jim White was talking about the situation too. He said that there is an American railway that goes to Albany, New York. It is much shorter. It is much cheaper to ship grain through Albany, New York. And although the Ontario Wheat Producers Marketing Board prefers to ship grain through Canada, they cannot say the same for the people who buy the grain. Some buyers would quite likely haul grain through New York because it is cheaper. But you are saying that it is not cheaper, that its usefulness is gone. How do you justify that, or what comment do you have with respect to that?

Mr. Lewis: It is a hypothetical situation where the Ontario—

Mr. Laporte: It is not hypothetical; it is just cheaper.

Mr. Lewis: One of the things I find is that I do not interrupt your questions—

Mr. Laporte: I am sorry.

Mr. Lewis: —unless you are trying to put words in my mouth, and it will help my answers if you do not interrupt them. You will find from anybody who knows me that I do not deal in long-winded answers.

I would suggest to you that the Ontario Wheat Producers Marketing Board was talking hypothetically. There is no evidence that there is any significant movement of Ontario grain through the U.S. ports. If you have specific instances we can look at, bring them along.

• 1605

Mr. Laporte: I am sorry, it was Mr. Whitelaw who said, and I have just the unedited copy of the transcript:

> In the third appendix to the brief there is a map. In essence, when the board looked at it, Albany, New York, was 20% of the distance as going to Halifax or West Saint John.

And further on down he said:

> We may not, but our buyers may.

This is regarding moving grain:

> If I can clarify that, one of our biggest multinationals is Cargill, which owned the elevators at Midland, Simcoe, Port McNicoll, and West Saint John.

[*Translation*]

M. Laporte: J'essaie tout simplement d'obtenir une explication quant à...

M. Lewis: Je sais mais ce n'est pas l'impression que vous donnez. Je ne prétends pas le contraire, je dis simplement qu'il faut surtout raffermir la position concurrentielle du pays tout entier. C'est pour cela que nous nous penchons, à l'heure actuelle, sur une politique agricole globale et c'est pour cela que nous avons décidé de nous pencher de manière particulière sur la situation des silos à céréales à Halifax et à Saint-Jean.

M. Laporte: L'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario a comparu devant le comité et Jim White a, à cette occasion, évoqué cette même situation. Selon lui, il y a un chemin de fer américain qui va jusqu'à Albany, dans l'État de New York. La ligne est beaucoup plus courte et il serait beaucoup moins onéreux de transporter le grain en passant par Albany. L'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario préfère faire transiter le grain canadien par le Canada mais il semblerait que les acheteurs de grain ne soient pas du même avis. Certains acheteurs préféreraient faire transiter le grain par l'État de New York étant donné que cela reviendrait moins cher. Mais, selon vous, cela ne serait pas moins cher et on ne verrait donc pas vraiment où en serait l'utilité. Comment appuyer cet argument et que pouvez-vous nous dire à cet égard?

M. Lewis: Il s'agit d'une situation hypothétique, dans laquelle l'Ontario...

M. Laporte: Mais il s'agit nullement d'une situation hypothétique; cela représente simplement une solution moins onéreuse.

M. Lewis: Je m'aperçois d'une chose, c'est que je ne vous interromps par lorsque vous posez une question...

M. Laporte: Excusez-moi.

M. Lewis: Et je préférerais, à moins que vous ne cherchiez à me faire dire ce que je n'ai pas dit, de ne pas être interrompu lorsque je tente de formuler une réponse. Ceux qui me connaissent savent que je ne suis pas spécialiste du délayage.

Je pense que les représentants de l'Office de la commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario ont évoqué, eux, une situation hypothétique. Je ne pense pas qu'une grosse quantité de grain de l'Ontario transite par des ports américains. Mais je suis tout à fait disposé à examiner, avec vous, les exemples précis que vous voudrez bien évoquer.

M. Laporte: Je suis désolé, c'est M. Whitelaw qui l'a déclaré et j'ai ici le compte rendu non corrigé de son intervention:

> L'on trouva une carte accompagnant la troisième annexe de l'exposé. Lorsque l'Office s'est penché sur la question, il a remarqué que Albany, dans l'État de New York, était cinq fois moins loin que Halifax ou Saint-Jean Ouest.

Il poursuit que:

> Peut-être pas nous, mais sans doute certains de nos acheteurs.

Un autre passage a trait au transport du grain:

> Permettez-moi d'expliquer qu'une de nos multinationales les plus importantes est la Cargill qui possédait des silos à Midland, Simcoe, Port McNicoll et Saint-Jean Ouest.

[*Texte*]

It is not clear from the transcript, but he indicated that they may be moving grain, and it is quite feasible, not hypothetical—it is hypothetical in the sense that they have not moved grain because of the existence of the At and East—it is a viable alternative in the future.

I would suggest, Minister, especially as these borders open up, that Albany, New York, is going to become a more important point for moving grain. Unless there is some incentive to move grains through Saint John and Halifax, they are going to move it through the closest port, which could end up to be Albany. Is that not a concern, Minister? To me that is a tremendous concern.

Mr. Lewis: I guess I have to come back to what is the most economical way for Cargill to do it or the Ontario Wheat Board and what is the most economical way for us as a country to handle export of grain. We do not feel, and it is reflected in this bill, that exporting it through Halifax and Saint John, based on the subsidies that have to be paid, is a viable way for us to spend the taxpayer's money, or to spend the money we put aside for agriculture.

Mr. Laporte: Minister, with all due respect, and I realize you just entered this ministry, the Atlantic Provinces Transportation Commission has been putting policies and alternatives before this government since 1985. Earlier on when your department was before this committee, not too long ago, they indicated they really had not looked at those proposals; they had not really given them real consideration. They were aware of them, though.

They had come up with some viable proposals. They had said as early as 1985 that the At and East program was not a good program, that it needed changes. In fact, their proposal, back in 1985, would have cut the cost to government in half. The government could have saved $20 million a year if it had implemented the proposals back in 1985.

The APTC has been putting a number of proposals forth because they are concerned about the future of Saint John and the future of Halifax, since it affects them $27 million a year and it affects hundreds of jobs. It affects the future of Dover Flour Mill, the future of the livestock industry in Atlantic Canada. It affects the possible future of a rail running through Saint John. It has a potential impact on Atlantic Canada. Yet your ministry has not considered the APTC proposal in any serious manner.

I suggest to you, Minister, that it is a very good proposal. In fact, the proposal they have now would be a program that would cost this government less than $10 million a year. Why has your ministry not given some serious consideration to that proposal?

[*Traduction*]

Cela n'est pas explicité dans le compte rendu mais, selon l'intervenant, ce trajet pourrait, à l'avenir, s'imposer. Cela représente une solution plausible et elle demeure pour l'instant hypothétique simplement dans la mesure où le grain ne transite par encore par Albany mais, justement, il ne le fait pas à cause de la subvention de l'Est.

Je pense, monsieur le ministre, qu'avec l'ouverture des frontières, Albany va prendre de l'importance dans le domaine du transport du grain. Si l'on ne fait pas quelque chose pour faire en sorte que le grain transite par Saint-Jean ou Halifax, je pense que le grain finira par transiter par le port le plus proche et cela pourrait très bien être Albany. Cela ne vous inquiète-t-il pas, monsieur le ministre? En ce qui me concerne, je trouve cela extrêmement préoccupant.

M. Lewis: Cela va sans doute dépendre de la solution retenue comme la plus économique par Cargill ou par l'Office de commercialisation du blé de l'Ontario et quelle sera, pour le pays tout entier, la manière la plus économique d'exporter son grain. À notre avis, et le projet de loi va dans ce sens, les subventions que cela exige semblent exclure de faire transiter le grain par Halifax et Saint-Jean car cela exige d'y consacrer une partie trop importante des deniers publics ou des crédits réservés à l'agriculture.

M. Laporte: Monsieur le ministre, je sais que vous venez d'assumer vos fonctions actuelles mais je vous rappelle, en toute déférence, que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique a déposé, depuis 1985, de multiples propositions en ce domaine. Les représentants de votre ministère, comparaissant devant le comité il y a de cela pas très longtemps, ont déclaré qu'ils n'avaient pas, en fait, examiné les propositions qui leur avaient été soumises. Ils ont dit en avoir connaissance mais ont précisé qu'ils n'en avaient pas vraiment tenu compte.

Pourtant, certaines de ces propositions étaient fort réalistes. Dès 1985, on affirmait que la subvention au transport vers l'Est n'était pas satisfaisante et qu'il convenait d'y apporter de sérieuses modifications. En 1985, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique avait proposé de la réduire de moitié. Ainsi, le gouvernement aurait pu épargner 20 millions de dollars par an s'il avait mis en oeuvre les propositions qui lui avaient été faites en 1985.

La CTPA a fait toutes ses propositions parce qu'elle s'inquiète de l'avenir de Saint-Jean et de Halifax. L'enjeu porte sur 27 millions de dollars par an et des centaines d'emplois. Sont également en jeu l'avenir de Dover Flour Mill, l'avenir de l'élevage dans la région de l'Atlantique. Cette situation met également en cause l'avenir du chemin de fer desservant Saint-Jean. Tout cela risque de beaucoup affecter la région de l'Atlantique, et, pourtant, votre ministère n'a guère tenu compte des propositions avancées par la CTPA.

J'estime, monsieur le ministre, qu'il s'agissait pourtant d'une proposition intéressante et réaliste. La dernière proposition en date porte sur la création d'un programme qui coûterait à votre gouvernement moins de 10 millions de dollars par an. Pourquoi, donc, votre ministère n'a-t-il pas donné plus d'attention à cette proposition?

[*Text*]

Mr. Lewis: If you were to examine the actual facts... It is my understanding that although they never received a formal reply to their submissions in August of 1985, they did meet with the department and the staff of the ministry at the time, and that as a result of their submissions the At and East issue was put on a back burner.

We terminated the program because we felt it was no longer necessary. We are not convinced that their 1985 proposal was cost-effective. However, the overall study being carried out by Agriculture Canada should take care of that. Minister Mazankowski has indicated that the Canadian Wheat Board's commitments to use Halifax as an export point have been sufficient to ensure its continued viability, and the agri-food policy review should give us a method of handling that concern in the future.

• 1610

Mrs. Clancy (Halifax): Welcome, Mr. Minister. It is always fine to meet you in committee. I promise you I will keep my insults and argumentative statements to the question itself, and not interrupt you in your answers.

In your statement regarding the subsidies and the need to keep the country competitive, you talk about the At and East subsidy and you use the figure of I believe $66,000 per job for the subsidy in Saint John, and $47,000 in Halifax, or vice-versa.

Mr. Lewis: Yes.

Mrs. Clancy: It probably does not make much difference. Mr. Minister, those of us in Atlantic Canada wonder why we were singled out. If you look at the subsidy to the seaway, and if you look at the western subsidy, we are not suggesting that these be cut. We are not even suggesting that the At and East may not have reached the end of its usefulness in its current form at this time.

What we are saying is that if you are doing this, as you say you are and we certainly have no reason to doubt you, why cut At and East until you know what you are going to do in the long run to make the country competitive? It looks now as if the two Atlantic ports have been singled out for particularly harsh treatment when the seaway subsidies are in place, when the western subsidy is in place, and we have already seen that the elevator in Saint John has closed, causing a tremendous blow to that port. There has been a reduced work force at the Halifax elevator. It would just seem much more sensible to keep this going until you know where your policy is going to take us as a country.

We are not suggesting that you have all the answers right now. You are working toward that. We can adjust to that, but why cut us off at the knees before you know what you are going to do next?

Mr. Lewis: I appreciate your comments and the tone of your concern. I do not think anybody likes to make cuts, but we felt we had to make some hard choices. When you look at the subsidy per direct job that is involved in keeping Saint

[*Translation*]

M. Lewis: Songez à ce qu'il en est effectivement... Je crois savoir que s'il est vrai que la Commission n'a pas reçu de réponse officielle aux propositions qu'elle avait formulées au mois d'août 1985, ses représentants ont pu rencontrer des représentants du ministère et que c'est à la suite de cela que la question de la subvention de l'Est a été mise en veilleuse.

Nous avons mis fin à ce programme car nous estimions qu'il n'était plus nécessaire. Or, nous n'avons pas été persuadés que les propositions qu'on nous a présentées en 1985 se révéleraient payantes. Je pense, cependant, que la question devrait être réglée par l'étude globale que mène actuellement Agriculture Canada. Selon M. Mazankowski, la Commission canadienne du blé s'est engagée à conserver Halifax comme port d'exportation et cela devrait permettre d'y entretenir un niveau suffisant d'activité. L'examen de la politique agro-alimentaire devrait nous donner les moyens de veiller au maintien de la situation.

Mme Clancy (Halifax): Bonjour, monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous revoir ici. Je m'engage à ne prononcer que des injures et des critiques pertinentes au moment des questions et à ne pas vous interrompre lorsque vous répondez.

Dans votre déclaration touchant les subventions et la nécessité de renforcer la position concurrentielle du Canada, vous avez évoqué la subvention de l'Est et vous avez parlé, si je ne m'abuse, d'une subvention de 66,000$ par emploi à Saint-Jean et de 47,000$ par emploi à Halifax ou l'inverse.

M. Lewis: Oui.

Mme Clancy: Cela n'a d'ailleurs pas grande importance. Monsieur le ministre, nous autres des provinces de l'Atlantique nous nous demandons pourquoi nous avons fait l'objet d'une telle sollicitude. Nous ne demandons pas pour cela que l'on mette fin à la subvention accordée à la Voie maritime ou aux régions de l'Ouest. Nous ne prétendons même pas que la subvention au transport vers l'Est ait conservé, sous sa forme actuelle, toute l'utilité qui lui était reconnue au départ.

Ce que nous disons c'est ceci: pourquoi envisagez-vous d'éliminer la subvention de l'Est avant d'avoir arrêté les mesures précises devant vous permettre d'assurer, à long terme, la position concurrentielle du Canada? On a l'impression que vous avez réservé aux deux ports de l'Atlantique un traitement de choc alors que vous entendez maintenir les subventions accordées à la Voie maritime ainsi que les subventions accordées aux régions de l'Ouest. Déjà, on a fermé le silo de Saint-Jean, ce qui a très durement atteint ce port. Le nombre d'emplois au silo de Halifax a baissé et j'estime que vous feriez mieux de laisser les choses où elles sont en attendant un peu de savoir où votre politique va nous mener.

Nous ne vous demandons pas de tout résoudre en même temps. Nous savons que vous êtes attelé à cette tâche et nous acceptons cela. Mais, alors, pourquoi nous porter d'aussi durs coups avant d'avoir arrêté les divers aspects d'une politique globale?

M. Lewis: Je comprends votre inquiétude et votre attitude face à ces changements. Personne n'aime être responsable de coupures budgétaires. Pourtant, certains choix difficiles se sont imposés. Quatre-vingt-dix emplois sont

[*Texte*]

John and Halifax open, there are 90 direct jobs at Saint John. In 1988 we paid an At and East subsidy of $6 million. That works out to $66,000 a job. In Halifax the 1988 subsidy was $24 million impacting on 512 jobs. That is a subsidy of $47,000 a job. If we are going to move grain, we have to move it as efficiently and as effectively as possible, and it just did not seem to us that this was the best way to move it.

Mrs. Clancy: Mr. Minister, I understand your point in that sense, but do you have the same figures in a breakdown for the seaway?

Mr. Lewis: No, I do not. I am sorry.

Mrs. Clancy: There is another consideration. It is not just the jobs in Halifax and the jobs in Saint John that depend upon that subsidy. In a sense putting that subsidy as totally related to the jobs at the two ports is a little unfair. There are the 18,000 wheat producers in Ontario who Mr. Ferguson mentioned, and there are others who benefit from the At and East as well.

A number of people who have been before us, the Atlantic Provinces Transport Commission, the Port of Halifax and Dartmouth, the Port of Saint John, Mayor Elsie Wayne and so on, have come up with certain alternatives to At and East. Given that the last gasps of At and East have effectively run out, it now being three months after the deadline—as I said, Saint John is closed and Halifax is reduced—I am wondering if you would consider any of these alternative measures, as suggested, as an interim gesture and measure until your final research is completed and your final policy is made.

• 1615

Mr. Lewis: We have looked at the Atlantic Transportation Commission and I also have the Halifax-Dartmouth Port Development Commission study in front of me. We looked at the dedicated train concept, at the unit train from the west and the resulting cost savings from that idea, and at the other suggestions they made, but we still do not think they are as effective as... One of the proposals involved a cost in the neighbourhood of $5 to $10 million.

Mrs. Clancy: Yes, I think that was the Saint John proposal.

Mr. Lewis: But we still feel we can serve the millers in the eastern provinces at the same time the study is proceeding and if we find some immediate ways through the study by which to be of assistance we will move on them. That is the course of action we decided on.

Mrs. Clancy: In closing, Mr. Minister, no history or geography lessons; I know you are aware of Halifax's location.

[*Traduction*]

directement en cause à Saint-Jean. Or, si vous examinez la subvention accordée aux ports de Saint-Jean et de Halifax afin de les maintenir en activité, vous voyez qu'en 1988, on a versé une subvention à l'Est de 6 millions de dollars. Cela donne environ 66,000$ par emploi. A Halifax, la subvention accordée en 1988 était de 24 millions de dollars pour 502 emplois. Cela donne une subvention d'environ 47,000$ par emploi. Or, il faut bien que nous assurions le transport du grain de la manière la plus efficace. Et cela ne semble pas passer par l'octroi de subventions.

Mme Clancy: Monsieur le ministre, je comprends fort bien vos arguments mais avez-vous effectué des calculs comparables en ce qui concerne la Voie maritime?

M. Lewis: Non, je regrette de ne pas pouvoir vous en citer les chiffres.

Mme Clancy: Il y autre chose encore. Ce ne sont pas seulement les emplois de Halifax et de Saint-Jean qui dépendent de cette subvention. Je pense que dans une certaine mesure, il est un peu injuste de dire que cette subvention sert simplement à maintenir l'emploi dans les deux ports en cause. M. Ferguson a également évoqué la situation des 18,000 producteurs de blé de l'Ontario. Il convient d'ajouter à cela d'autres personnes encore qui bénéficient, elles aussi, de la subvention au transport vers l'Est.

Plusieurs des personnes qui sont intervenues devant le Comité—la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, le port de Halifax et de Dartmouth, le port de Saint-Jean, le maire Elsie Wayne—ont proposé diverses mesures de remplacement à la subvention de l'Est. Etant donné que cette subvention va bientôt rendre l'âme—la date fatidique était effectivement il y a trois mois—Saint-Jean est fermé et l'activité à Halifax est réduite; ne pourriez-vous pas examiner les mesures de rechange proposées, en vue d'en adopter certaines provisoirement en attendant les résultats définitifs des études que vous avez engagées et l'adoption d'une politique globale.

M. Lewis: Nous avons examiné les propositions avancées par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ainsi que par la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth. Nous avons examiné l'idée du train spécial, du convoi à partir de l'Ouest et des économies que cela pourrait entraîner. Nous avons également examiné les autres propositions qui nous ont été faites, mais nous n'en avons pas encore trouvé d'aussi efficaces que... Une des propositions avancées entraînait des coûts d'environ 5 à 10 millions de dollars.

Mme Clancy: Oui, je pense qu'il s'agissait de la proposition faite par la ville de Saint John.

M. Lewis: Oui, mais nous estimons encore être en mesure de desservir les meuniers des provinces de l'Est en attendant les résultats de l'étude que nous avons engagée. Si cette étude nous suggère certains moyens nous permettant, dans l'immédiat, de les aider, nous les adopterons. Voilà ce que nous avons décidé.

Mme Clancy: Monsieur le ministre, j'arrive à la fin de mes questions et je ne vous ferai aucune leçon, ni d'histoire ni de géographie. Vous savez, je pense, où se trouve Halifax.

[*Text*]

Mr. Lewis: I am better on Ontario geography.

Mrs. Clancy: If you look, it is the province sticking out; it looks like a lobster.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): A big one or a small one?

Mrs. Clancy: A small one, yes. We will get into that topic at another time.

With the ideal proximity of the Port of Halifax to the countries we want to trade with and with the history of the Port of Halifax as the closest ice-free, year-round Canadian port to Europe, I can only say that we in Halifax and also our friends in Saint John certainly hope you might reconsider, because this is both an historical and economic step backwards for these two ports.

Mr. Lewis: Thank you.

The Chairman: I should say to members that any further references to lobster should wait until the clause-by-clause stage.

Mr. Ross Belsher (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Minister, if one message came through loud and clear from the various people who appeared before us, it was the importance of maintaining the elevator at Halifax. Consequently, the news release by the Department of Agriculture and the ministers of agriculture regarding the Atlantic grain elevators and the study that is being conducted was certainly a welcome announcement by all members of the committee and a good number of the representatives who appeared before us.

I know you cannot answer on behalf of the Minister of Agriculture, but in your role as Minister of Transport you will have to play a part when the results of that study come through. The elevator at Halifax is of prime importance to the agriculture industry in the Atlantic area.

Mr. Lewis: Yes, I appreciate that point, which is why a combination of the Minister of Agriculture and the Minister for Grains and Oilseeds was involved. I was supposed to appear early in the process and did not have the time to get myself briefed in the way I wanted to.

At the same time, it suited our purposes to listen to what was coming forward from the witnesses of the committee. As a result, the two ministers announced their study on the grain elevators that will examine the financial viability of the two elevators and the need for the product by the millers in Nova Scotia and New Brunswick. I am sure they will come up with something as a result of that study.

• 1620

Mr. Ferguson: The minister mentioned it is important to keep Canada competitive as a country, and I certainly agree with him. But I always felt too we as Canadians should support and help the regions that are less fortunate in this

[*Translation*]

M. Lewis: En vérité, je connais mieux la géographie de l'Ontario.

Mme Clancy: Si vous examinez la carte, vous vous apercevez que la province dans laquelle ce port est situé est celle qui dépasse; elle ressemble un petit peu à un homard.

M. Schneider (Regina—Wascana): Un gros ou un petit?

Mme Clancy: Un petit, mais nous reparlerons de ça une autre fois.

Or le port de Halifax est situé à proximité des pays avec lesquels nous tissons des liens commerciaux. Pour l'Europe, Halifax est le port canadien le plus proche, ouvert à la navigation à longueur d'année étant donné qu'il n'est jamais pris par les glaces. Nous autres, citoyens de Halifax, nous espérons, ainsi que nos collègues de Saint John, que vous reviendrez sur la décision que vous avez prise car elle représente, pour ces deux ports, un pas en arrière aussi bien sur le plan historique que sur le plan économique.

M. Lewis: Je vous remercie.

Le président: Je rappelle aux membres du comité que l'on devrait attendre, pour reparler de homard, l'examen article par article du projet de loi.

M. Ross Belsher (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le ministre, je retire de tout ce qui a été dit l'importance de maintenir en activité le silo de Halifax. Par conséquent, le communiqué de presse rendu public par le ministère de l'Agriculture au sujet des silos à céréales de la région de l'Atlantique et de l'étude en cours a été bien reçu par l'ensemble des membres du comité et bon nombre des intervenants.

Je sais que vous ne pouvez pas vous prononcer au nom du ministre de l'Agriculture, mais en tant que ministre des Transports vous serez appelé à jouer un rôle important lorsque seront enfin publiés les résultats de cette étude. Le silo situé à Halifax revêt une grande importance pour l'agriculture de la région de l'Atlantique.

M. Lewis: Je comprends cela et c'est pourquoi le ministre de l'Agriculture et le ministre d'Etat chargé des céréales et oléagineux ont agi de concert. Je devais moi-même intervenir dès le départ, mais je n'ai guère eu le temps d'intégrer convenablement l'ensemble du dossier.

D'ailleurs, nous étions heureux d'avoir l'occasion d'entendre ce qu'ont proposé les divers témoins qui sont intervenus devant le comité. Les deux ministres ont lancé une étude sur la situation des silos à céréales et cela nous permettra de mieux comprendre la situation financière des deux silos et la nécessité, aux yeux des meuniers de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, de les maintenir en activité. Je suis persuadé que cette étude nous permettra de nous entendre sur les mesures qu'il convient d'adopter.

M. Ferguson: Le ministre a rappelé combien il est important de préserver la situation concurrentielle du pays et je suis tout à fait d'accord avec cela. Mais j'ai également toujours considéré qu'il fallait contribuer à l'essor des régions

[*Texte*]

country and try to give them some opportunities to develop. I am talking here about the ports of both Halifax and Saint John. The Atlantic Provinces Transportation Commission in their documentation pointed out that the estimated identifiable impact is about $27.5 million in the closing down of those two elevators. Would you care to comment on that and say what you have in mind to replace it?

Mr. Lewis: Would you just repeat that, please?

Mr. Ferguson: The identifiable estimated impact of the closing of those elevators is $27,650,000. What do you have in mind to replace that, to provide loading facilities?

Mr. Lewis: It is difficult to answer the question when you put it in those terms, yet you are not being unfair in your question.

Our job as the government is to spend the taxpayers' money as wisely as we can and to assist the producers in the best way we can. To that end we have the study I have talked about. Also, we have provided some $6 million in assistance to the Atlantic livestock section over a three-year period, and that comes from requests from the Atlantic ministers at the 1989 federal-provincial agricultural ministers' meeting. There is also a rebalancing of the feed freight assistance rates to take into the account the storage costs at Halifax.

So I do not for a minute think the Atlantic Ministers of Agriculture and the Atlantic provinces are derelict in their duty to address their concerns to the Minister of Agriculture. I am just looking at it from my standpoint as Minister of Transport and whether or not this is the most effective way to use the transport dollars allocated to me in the budget.

Mr. Ferguson: As I indicated earlier, this is also going to be very difficult for our Ontario wheat producers, because the lake port elevators, other than Georgian Bay ones, are usually filled with other commodities. So of course the Wheat Board pointed out they had to get their wheat out of there before the soybean harvest starts in the fall and the corn harvest starts. Now that those elevators are being demolished in the bay ports, do you have any plans for alternative storage for them, to feed that product into the Atlantic provinces over the winter months?

Mr. Lewis: In my capacity as Minister of Transport I do not believe I have had requests from the Ontario Wheat Board for storage facilities. I can certainly check to see to what extent they are asking for that or whether they are just shipping whatever product they have immediately. I do not know the answer to that, but I would undertake to get back to you.

[*Traduction*]

les moins favorisées de notre pays et leur donner l'occasion de se développer. Je parle ici, vous le sentez bien, des ports de Halifax et de Saint John. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique relève, dans le mémoire qu'elle a présenté, que la fermeture des deux silos coûterait à cette région environ 27,5 millions de dollars. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de ce chiffre et des mesures que l'on pourrait adopter pour remédier à cette situation?

M. Lewis: Pourriez-vous, je vous prie, répéter ce que vous venez de dire?

M. Ferguson: La Commission des transports estime que la fermeture de ces deux silos coûtera à la région environ 27,650,000 $. Quelles sont les mesures que vous avez envisagées en vue de corriger cette situation, afin de maintenir les capacités de chargement de ces deux ports?

M. Lewis: Je ne pense pas que votre question soit injuste et pourtant il est très difficile d'y répondre de la manière dont elle est formulée.

Notre tâche, en tant que gouvernement, est de dépenser l'argent du contribuable de la manière la plus sage et la plus efficace possible, et d'aider au maximum les producteurs de notre pays. C'est pourquoi nous avons lancé l'étude évoquée tout à l'heure. Nous avons également consenti aux éleveurs de bétail de l'Atlantique, une aide de 6 millions de dollars sur trois ans. Cela correspond aux demandes formulées par les ministres de la région Atlantique en 1989 lors de la réunion fédérale-provinciale des ministres de l'Agriculture. Nous avons également rééquilibré les taux préférentiels de transport des céréales fourragères afin de tenir compte des coûts de stockage à Halifax.

Il ne fait aucun doute que les ministères de l'Agriculture des provinces de l'Atlantique et, plus généralement, les gouvernements de ces provinces, n'ont rien négligé dans les démarches qu'ils ont faites auprès du ministère de l'Agriculture. En ce qui me concerne, j'examine la situation du point de vue qui est le mien, c'est-à-dire du point de vue du ministre des Transports et je cherche à savoir si cela constitue le meilleur moyen d'engager les crédits affectés au budget des transports.

M. Ferguson: Je répète que cette situation va entraîner bon nombre de difficultés pour nos producteurs de blé de l'Ontario car les silos des ports situés sur les Grands Lacs, autres que ceux situés sur la baie georgienne, sont généralement occupés par d'autres marchandises. C'est pourquoi la Commission du blé a noté qu'il lui fallait sortir le blé qui était stocké avant l'arrivée de la récolte de soja en automne et avant le début de la récolte de maïs. Or, les silos des ports de la baie vont être démolis. Avez-vous prévu des points de stockage de rechange et envisagez-vous de diriger les marchandises sur les provinces de l'Atlantique pendant les mois d'hiver?

M. Lewis: L'Office de commercialisation du blé de l'Ontario ne s'est pas, je pense, adressé au ministre des Transports pour lui demander de prévoir de nouveaux points de stockage. Je vais me renseigner et je chercherai, par la même occasion, à savoir si elle ne fait qu'expédier les marchandises qu'elle détient actuellement. Je ne sais pas ce qu'il en est, mais je m'engage à vous obtenir la réponse.

[*Text*]

Mr. Ferguson: I should point out that certainly the storage is not there for the winter months to provide unit trains if the Georgian Bay elevators are demolished.

Mr. Lewis: Here is some more information. The Ontario Wheat Producers' Marketing Board advises us the annual production is about 1 million tonnes, and about 600,000 tomnes of that is exported. About 25% to 30% of the exports were moved using the At and East.

The concern would be storage capacity and just what effect that would have. I am advised the 1989 crop moved through the St. Lawrence before the freeze-up without any problems. So storage was not an issue last year.

Mr. Ferguson: Well, this is not what they told us when they appeared before the committee. They said it was a storage problem, and this is the biggest crop on record that appears to be coming on at present.

Mr. Laporte: Minister, when your department was before the committee earlier on Mr. Dobson indicated your department had not done even a cursory study of the proposals from 1985 from the APTC. In fact, he said he went through the file and could not find anything. Later on Mr. Brennan tried to correct that, I think to lessen the damage somewhat, by saying the department did a serious, although not thorough, analysis. What sort of analysis or study has the department, from your knowledge, given to the 1985 proposals? I realize you are the minister, but what does your department tell you about that?

• 1625

Mr. Lewis: I am not about to ask them to go back and analyse the 1985 proposal thoroughly. If in fact at that time it was decided to put it on hold, as I said earlier, they put it on hold. I would rather analyse the situation as we find it today: where the markets are, where the storage has to be, where we have to shift to. Obviously in their study Agriculture Canada will analyse the situation as it exists today. I appreciate that one could ask what happened in 1985. I do not know. I do know what we are trying to do today.

Mr. Laporte: Is the department willing to make any changes? Surely, then, you have considered the recent proposal by the APTC. Just in May, I believe, they had their latest one. What are your thoughts on that proposal, and is there any way you can see yourself doing some implementation of that, or some changes to accommodate that proposal?

[*Translation*]

M. Ferguson: Dans la mesure où l'on est en train de détruire les silos de la baie georgienne, il est clair qu'il n'y aura plus là de points de stockage permettant d'entreposer les marchandises pendant l'hiver afin d'alimenter les convois de transports.

M. Lewis: Voici quelques renseignements supplémentaires. L'Office de la commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario nous indique une production annuelle d'un million de tonnes environ, dont 600,000 tonnes vouées à l'exportation. De 25 à 30 p. 100 des exportations ont été transportées à l'aide de la subvention «à l'est de».

Le point noir de tout cela est, justement, les capacités de stockage et les effets de la restructuration dans ce domaine. On m'a dit que la récolte de 1989 avait été transportée par la voie maritime avant la saison des glaces et que ce trajet n'avait soulevé aucun problème. Ainsi, l'année dernière, le stockage n'a soulevé aucun problème particulier.

M. Ferguson: Ce n'est pas ce qu'ils nous ont affirmé lorsqu'ils ont comparu devant le comité. D'après eux, il y avait eu des problèmes de stockage et on s'attend à la plus grosse récolte depuis qu'on a commencé à compiler les statistiques.

M. Laporte: Monsieur le ministre, lorsque les représentants de votre ministère ont comparu devant le comité la dernière fois, M. Dobson nous avait dit que votre ministère n'avait pas examiné, ne serait-ce que rapidement, les propositions formulées par la CTPA en 1985. Il a ajouté qu'il avait épluché le dossier et qu'il n'avait pu rien trouvé à cet égard. Plus tard, M. Brennan a essayé de corriger le tir afin, je pense, de corriger la fâcheuse impression que cela nous avait fait. Selon lui, le ministère avait fait une analyse sérieuse mais non exhaustive des propositions ainsi formulées. Or, pourriez-vous nous dire quel type d'analyse ou d'étude votre ministère aurait effectué à l'égard des propositions qui lui ont été formulées en 1985? Je sais bien quelles sont vos fonctions, mais pourriez-vous nous dire ce que vos officiels vous ont indiqué sur ce point?

M. Lewis: Il est bien évident que je ne compte pas leur demander d'effectuer une analyse approfondie des propositions énoncées en 1985. Si, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, la décision a été prise à l'époque de suspendre l'examen de ces propositions, je pense que c'est effectivement cela qui a été fait. Je préfère me livrer à une analyse de la situation actuelle de l'état actuel des marchés, de l'emplacement idoine des installations de stockage et des changements qu'il convient d'apporter. De toute évidence, Agriculture Canada se livrera, dans l'étude qu'elle a entreprise, à une analyse de la situation actuelle. On pourrait, évidemment, chercher à savoir ce qui s'est effectivement produit en 1985. Je n'en sais rien. Je sais simplement ce que nous tentons de faire à l'heure actuelle.

M. Laporte: Votre ministère est-il disposé à modifier les mesures envisagées? Sans doute avez-vous examiné la proposition récemment formulée par la CTPA. Leur dernière proposition date, je pense, du mois de mai. Qu'en pensez-vous et pensez-vous être en mesure d'adopter une partie des recommandations qui y sont formulées ou de modifier vos propres décisions afin de tenir compte des mesures qui vous sont proposées?

[*Texte*]

Mr. Lewis: The APTC proposal provided for a fixed railway rate differential between the St. Lawrence ports and Halifax and Saint John that would encourage the use of the maritime ports and railways for the movement of export grain and flour. Presumably the rail rates to the St. Lawrence ports would be at commercial levels.

Secondly, it called for a payment of a subsidy to the railways based on the difference between the program rates and the railways' cost.

Thirdly, it provided for the establishment of a maximum tonnage for grain and flour movements at a level that would ensure the viability of the Halifax and Saint John elevators. They estimated that this would be about $10 million a year. Mr. Mazankowski, in his reply, indicated that the Canadian Wheat Board have committed to using Halifax as an export point sufficient to ensure its continued viability, and he referred to the agri-food policy and reiterated that we felt the At and East subsidy was no longer necessary. So there has been consideration of the APTC study, and those options that were put forward in their brief will be studied as part of the overall agricultural review.

Mr. Laporte: I am not sure if I understand the answer, but that is quite an answer.

Mr. Lewis: It sounded pretty good to me, but of course I am biased.

Mr. Laporte: I appreciate that. You see, Minister, first of all you indicated just now that the Canadian Wheat Board has committed to moving grain through Halifax. Did you read that? I am not sure.

Mr. Lewis: That is my understanding in the note from Mr. Mazankowski. This is a letter to Mr. Wentzell, Chairman of the Atlantic Provinces Transportation Commission, dated May 4, 1990, thanking them for their submission:

> Termination of the program may affect the volume of grain going through the Halifax elevator in the long term. It should be noted that the viability of the elevator is primarily dependent on the volume it handles for the Canadian Wheat Board. So far the Canadian Wheat Board commitments to use Halifax as an export point have been sufficient to ensure its continued viability. If the situation deteriorates, it would be necessary to clearly identify the future prospects of the Halifax elevator.

Mr. Laporte: When Mr. Gil Booth of the Canadian Wheat Board was in front of this committee not too long ago, he indicated that in fact they are going to use the port of Halifax as much as they can, but because they cannot ship grain to Halifax in the winter months, it may not be practical to move grain through Halifax. I agree with you: if Halifax is going to remain open, it depends on the Canadian Wheat Board moving grain through there. The Canadian Wheat

[*Traduction*]

M. Lewis: La proposition de la CTPA prévoyait l'adoption d'un tarif de chemin de fer différentiel entre les ports du Saint-Laurent et Halifax et Saint John. Il s'agissait de favoriser, pour les exportations de grains et de farine, le transport ferroviaire et ces deux ports maritimes. Le transport par chemin de fer jusqu'aux ports du Saint-Laurent aurait sans doute relevé du tarif ordinaire.

Il était prévu, en second lieu, qu'une subvention serait versée aux chemins de fer afin de combler l'écart entre le tarif préférentiel ainsi prévu et les coûts d'exploitation des chemins de fer.

Troisièmement, il était prévu que l'on fixerait un maximum pour le transport du grain et de la farine afin d'assurer la rentabilité des silos de Halifax et Saint John. Cela devait coûter environ 10 millions de dollars par an. M. Mazankowski a répondu que la Commission canadienne du blé s'était engagée à faire transiter le grain d'exportation par Halifax afin d'assurer le maintien en activité de ce port. Il a évoqué la politique agro-alimentaire et rappelé qu'à notre avis la subvention à l'Est ne s'imposait plus. C'est dire qu'on a tenu compte de l'étude de la CTPA. Les diverses propositions formulées par cet organisme seront examinées dans le cadre de la révision de la politique agricole.

M. Laporte: Je ne suis pas certain de bien comprendre votre réponse, mais c'est indéniablement une réponse.

M. Lewis: Je l'ai, personnellement, trouvée assez bonne mais, évidemment, je suis un observateur intéressé.

M. Laporte: Je le comprends fort bien. Monsieur le ministre, vous avez commencé par nous dire que la Commission canadienne du blé s'est engagée à faire transiter le grain par Halifax. Où avez-vous pris cela? Je ne vois pas très bien.

M. Lewis: C'est ce que j'ai cru comprendre de la note transmise par M. Mazankowski. Voici ce que dit une lettre envoyée le 4 mai 1990, à M. Wentzell, président de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, pour le remercier de ses propositions:

> L'abandon de ce programme pourrait, à long terme, affecter les quantités de grains transitant par le silo de Halifax. Il convient de noter que la rentabilité de ce silo dépend essentiellement du volume de grain stocké pour le compte de la Commission canadienne du blé. Jusqu'ici, les quantités exportées par la Commission canadienne du blé à partir de Halifax ont permis d'assurer l'équilibre financier de ce port. Si la situation empirait, il conviendrait de se pencher sérieusement sur l'avenir du silo de Halifax.

M. Laporte: Lorsque M. Gil Booth, de la Commission canadienne du blé, a comparu devant ce comité il y a peu de temps, il nous a dit que la Commission allait effectivement utiliser le port de Halifax dans la mesure du possible, mais que cette solution n'était pas très pratique dans la mesure où l'on ne pouvait pas expédier du grain vers Halifax pendant l'hiver. Je suis d'accord avec vous: Si l'on veut maintenir l'activité du port de Halifax, il va falloir faire en sorte que la

[*Text*]

Board has said in front of this committee that they will use it if they can. But if their mandate is to move grain as cheaply as possible for the western producer, which it should be, and if Halifax falls by the wayside, so be it. They are saying there is no commitment to Halifax.

• 1630

What you are doing with this bill is putting in jeopardy the future of the Halifax elevator. It is fine to say there is a study that is going to be developed at some point. I am not sure what the terms of the study are, but there is some sort of study. The fact is that by moving this At and East, without proper consideration of proposals by the Atlantic Provinces Transportation Commission, which put them forth, by a government that says it consulted people, you are doing an injustice to Atlantic Canada.

Mr. Lewis: I think I see your point, and it can be made that way. At the same time, it is our job to take the dollars we have and handle the transportation of our product as efficiently as possible. That is my job as Minister of Transport. I do not think a subsidy of $66,000 a job in Saint John and $47,000 a job in Halifax is efficient. I do not think you would either. We recognize there is going to be an impact, and that is why we are doing this specific study on the elevators.

Mr. Laporte: The APTC is saying yes, this At and East program should be changed; here is another way. It is not going to cost $66,000 a job. It is going to cost substantially less than that, and besides, it is not just the direct jobs. There is a whole host of elements involved, including a flour mill and a livestock industry, which are involved in the maintenance of the Halifax elevator. So it is really unfair for you to keep quoting this figure of $66,000. You are the only one quoting that figure. The Atlantic Provinces Transportation Commission, which I think has put forth a very good proposal, is saying cut that subsidy way down; cut it 25% of what you have been giving in the past.

Mr. Lewis: Do you agree with that?

Mr. Laporte: I think it is a very good proposal. I am asking this, and I think it is fair. Why can you not say, as a new minister, and I appreciate you are new to the job, that there is a proposal out there by a well respected group...? The Atlantic Provinces Transportation Commission is a very well respected group, who have put a lot of thought into this, for years as a matter of fact. It would seem logical, Minister, to say that you will put this whole bill on hold for a few months or a year and look at some real alternatives. By taking the action you are, Minister, I suggest that you are being unfair, not only to Atlantic Canada but also to western Canada.

[*Translation*]

Commission canadienne du blé puisse y acheminer son grain. La Commission canadienne du blé a déclaré devant le comité qu'elle utiliserait si possible le port de Halifax. Mais la Commission a pour mandat de transporter au meilleur prix possible les céréales produites dans l'Ouest, peu importe les conséquences pour le port de Halifax. Elle n'a aucun engagement à ce sujet.

Ce projet de loi met en danger l'avenir de l'élévateur de Halifax. C'est bien beau de promettre une étude à ce sujet. Je sais qu'il y aura une étude, mais je n'en connais pas le mandat. Je sais que vous commettez une injustice envers les provinces du Canada atlantique en supprimant le programme sans étudier suffisamment les propositions présentées par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

M. Lewis: Je comprends ce que vous voulez dire. En revanche, nous avons pour mission d'assurer le transport de nos produits de la manière la plus efficiente possible en utilisant les fonds qui nous sont alloués. C'est ma responsabilité en tant que ministre des Transports. Je ne pense pas qu'il soit rentable d'accorder une subvention de 66 000$ par opération à Saint John et de 47 000$ à Halifax. Vous devez d'ailleurs être d'accord avec moi. Notre décision aura des conséquences et c'est la raison pour laquelle nous allons consacrer une étude aux élévateurs.

M. Laporte: La Commission des transports des provinces de l'Atlantique reconnaît qu'il faut modifier le programme «à l'est de», mais elle propose une autre manière de le faire. Selon sa proposition, une opération coûtera beaucoup moins que 66 000$. D'ailleurs, les emplois directs ne sont pas les seuls à être touchés, car votre décision aura également une incidence sur les minoteries et les producteurs de bétail qui participent actuellement à l'entretien de l'élévateur de Halifax. Par conséquent, le chiffre de 66 000$ n'est vraiment pas justifié et vous êtes d'ailleurs le seul à le citer. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a présenté, je crois, une très bonne proposition et demande de réduire considérablement cette subvention, par exemple jusqu'à 25 p. 100 de ce qu'elle était.

M. Lewis: Est-ce que vous êtes d'accord avec ça?

M. Laporte: Il me semble que c'est une très bonne proposition. Je sais que vous êtes un nouveau ministre et que vous venez d'être récemment nommé, mais j'estime que vous pourriez reconnaître l'existence de cette proposition présentée par un groupe très respecté... La Commission des transports des provinces de l'Atlantique est un organisme très respecté qui a beaucoup réfléchi à cette question pendant plusieurs années. En toute logique, monsieur le ministre, vous devriez mettre le projet de loi de côté pendant quelques mois ou une année, afin d'étudier d'autres solutions véritables. Les mesures que vous prenez actuellement, monsieur le ministre, sont inéquitables, non seulement pour les provinces de l'Atlantique, mais également pour celles de l'Ouest.

[*Texte*]

Mr. Lewis: People on the down side of any decision can make the point that you are being unfair; that is true. But I guess you would be more unfair if you did not take the time to properly study it. For that reason, we have the submission of the Atlantic Provinces Transportation Commission, but we also have the recommendation of the 1989 Feed Freight Assistance Review Committee. We would not do justice to that submission if we did not also give that some consideration. It is just not that easy to grab one solution and go with it. It is a matter of studying all of the options. I do not think you would want us to ignore any options that are put forward or not give them the opportunity to do it.

Mr. Laporte: No, but I am suggesting, Minister, that by maintaining the At and East for a period of time until there has been a real study of this done... Saint John is closed. People before the committee have said that once these elevators are closed, they are closed for a very long period of time. It becomes very expensive to open them, if it is possible. This becomes prohibitive, because when the machinery is in storage for a long period of time it is very expensive to rehabilitate it. At the Halifax elevator, which may close down, people are extremely concerned about it. The Canadian Wheat Board has given no guarantees that they are going to use it.

It would seem logical, Minister, to maintain the status quo. Everybody agrees that the status quo should be changed, but keep the status quo until there is a real study and there is real consultation. Is there something wrong in that approach?

• 1635

Mr. Lewis: I think there is, because I go back to the subsidies. At some time you have to decide to take action. The question is what is the rationale for a transportation system—to serve the people who are transporting goods as effectively and efficiently as possible on a national basis, or to piece it off and say this system has been here for *x* years so therefore it should continue? I suggest to you the rationale should be to update your transportation system continually, and that is what we are doing with this study.

Mr. Laporte: I am glad you are doing a study. I think it is really too bad that you are doing it in a way that may remove the possibility of a viable transportation system through the east coast.

I would like to raise another matter. You mentioned earlier the need for a competitive transportation system, and that we have to compete in the world market. You talked about the fact that Europe is providing massive subsidies and so is United States, and that is true.

At the same time, we are at the GATT table dealing on these areas. We are trying to bargain, and what you have done by removing this is take away a bargaining chip. We have unilaterally removed a subsidy from the table, with no negotiation, and I would suggest that when we go there we do not have an awful lot of cards on the table to begin with. By removing what cards we have, we are putting ourselves in a weaker position.

[*Traduction*]

M. Lewis: Il est vrai que les personnes qui souffrent d'une décision peuvent toujours prétendre qu'elles sont traitées de manière inéquitable. Cependant, je pense qu'il serait encore plus injuste de ne pas effectuer une étude appropriée. Nous devons nous pencher sur la proposition faite par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ainsi que sur la recommandation présentée en 1989 par le Comité de révision de l'aide au transport des aliments du bétail. Pour être vraiment juste, il faut tenir compte à la fois de la proposition et de la recommandation. Ce n'est pas facile de trouver une solution. Il faut commencer par étudier toutes les options. Vous ne voulez sans doute pas que certaines options soient négligées.

M. Laporte: Non, mais j'affirme, monsieur le ministre, que si l'on maintient la décision concernant le tarif à l'est en attendant qu'une étude véritable soit faite... le port de Saint John sera fermé. Certains témoins ont précisé au comité qu'en cas de fermeture, les élévateurs resteront inactifs pendant très longtemps. En effet, il est très coûteux, voire impossible de les remettre en service. Il coûte très cher de remettre en état du matériel qui est resté inactif pendant longtemps. La fermeture éventuelle de l'élévateur de Halifax inquiète énormément les gens. La Commission canadienne du blé ne garantit absolument pas qu'elle continuera à l'utiliser.

Il me semble logique, monsieur le ministre, de maintenir le statu quo. Tout le monde convient que des changements sont nécessaires, mais pourquoi ne pas maintenir le statu quo jusqu'à ce que l'on ait entrepris une étude véritable et une consultation réelle. Que reprochez-vous à une telle approche?

M. Lewis: À un moment donné, il faut prendre une décision. Revenons aux subventions. Il faut s'entendre sur la mission des transports: est-ce qu'on veut que le réseau de transport serve à transporter des marchandises de la manière la plus efficace et la plus rentable possible à travers tout le Canada ou préfère-t-on maintenir le système en place depuis plusieurs années? À mon avis, nous devons constamment moderniser le réseau des transports et c'est exactement ce que nous faisons par cette étude.

M. Laporte: Je suis content que vous fassiez une étude, je regrette seulement que, ce faisant, vous menaciez l'existence d'un réseau de transport viable en direction de la côte est.

J'aimerais soulever un autre point. Vous avez mentionné tout à l'heure que nous devons disposer d'un réseau de transport concurrentiel et que nous devons tenir tête à la concurrence internationale. Vous avez mentionné, à juste titre, les énormes subventions offertes en Europe et aux États-Unis.

Ce que vous venez de faire en supprimant ces subventions, c'est de nous priver d'un argument de négociation devant nos partenaires du GATT. En supprimant unilatéralement une subvention, il ne nous reste plus d'atout et nous nous retrouvons dans une position plus faible.

[*Text*]

Mr. Lewis: Actually I am not so sure that the subsidy is to the product rather than to the port, and for that reason I am not so sure that in removing this particular subsidy it is any one of the cards that we would have played at the GATT. If it was a program whereby we were subsidizing per tonne, I could see where that would be a card, but I am not sure this would be a card.

Mr. Laporte: Mr. N.A. O'Connell, who is the director general for the grain marketing bureau for the grains and oilseeds branch, appearing before the transport committee in fact brought that point up, saying that it is a card, that it is in GATT negotiations, that it is something that could be used, and it perhaps is a disadvantage to remove it from the table while the negotiations are going on.

Mr. Lewis: That could be, but at the same time we are paying out the money and we do not think it is effective, so I guess we made the decision to withdraw it for that reason.

Mrs. Clancy: Mr. Minister, I am just wondering if you would consider tabling that letter you referred to from Mr. Mazankowski to the...was it the Atlantic Provinces Transportation Commission?

Mr. Lewis: Off the cuff I do not see any reason why I cannot table it.

Mrs. Clancy: With regard to this letter, if it is an assurance that the Canadian Wheat Board will continue to use the Port of Halifax—

Mr. Lewis: I do not want to mislead you. I read the words that were here, and they are:

> So far the Canadian Wheat Board commitments to use Halifax as an export point have been sufficient to ensure its continued viability.

Mrs. Clancy: Okay.

Mr. Lewis: I would not want to mislead you and say this letter from Mazankowski makes that commitment.

Mrs. Clancy: No. I am not suggesting that. I mean—

Mr. Lewis: I think he is referring to commitments the Wheat Board has made rather than he is making for the Wheat Board.

Mrs. Clancy: But he is clearly referring to a commitment made by the Wheat Board, which leads one to assume that this wheat will be moved under subsidies provided by the Western Grain Transportation Act. If that is the case, then is this not discriminatory against Ontario producers, who now do not qualify for any subsidy?

Mr. Lewis: This one goes a little beyond me. Ask an official.

• 1640

Mr. John Dobson (Manager, Branch Line Rehabilitation Program, Department of Transport): The WGTA subsidies only apply for movements to Thunder Bay.

Mrs. Clancy: So what happens if the Canadian Wheat Board has made assurances that they will continue to use the Port of Halifax? Are they going to move this wheat without any subsidy whatsoever, is that the idea?

[*Translation*]

M. Lewis: Je ne sais pas si cette subvention s'applique aux produits plutôt qu'aux ports et je ne suis pas certain qu'elle aurait pu nous servir de monnaie d'échange auprès de nos partenaires du GATT. Cette subvention aurait pu être une carte pour le Canada si elle avait été calculée en fonction de la quantité de céréales transportées. Mais ce n'est pas vraiment le cas.

M. Laporte: M. N.A. O'Connell, directeur général de la commercialisation des céréales pour la Direction générale des céréales et oléagineux, a justement prétendu le contraire devant le Comité des transports, déclarant qu'il s'agissait d'un argument de négociation que l'on pouvait utiliser face à nos partenaires du GATT. Il a également affirmé qu'il n'était peut-être pas en notre intérêt de nous priver de cet argument au moment où les négociations sont en cours.

M. Lewis: C'est possible, mais en attendant, nous payons des subventions qui ne nous paraissent pas efficaces. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de les supprimer.

Mme Clancy: Monsieur le ministre, est-ce que vous accepteriez de présenter au comité la lettre dont vous avez parlé? Elle était adressée, je crois, par M. Mazankowski à la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

M. Lewis: À prime abord, je ne vois aucune raison de ne pas vous la présenter.

Mme Clancy: Le ministre affirme-t-il, dans cette lettre, que la Commission canadienne du blé continuera d'utiliser le port d'Halifax...

M. Lewis: Je ne veux pas vous induire en erreur. Le ministre déclare que:

> Jusqu'à présent, les engagements de la Commission canadienne du blé à utiliser Halifax comme port d'exportation sont suffisants pour assurer sa viabilité.

Mme Clancy: Très bien.

M. Lewis: Je ne veux pas vous induire en erreur et vous laisser croire que M. Mazankowski prend un engagement à cet effet.

Mme Clancy: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire.

M. Lewis: Je pense qu'il ne prend pas d'engagement lui-même, il se fie uniquement aux engagements de la Commission canadienne du blé.

Mme Clancy: Cependant, il se rapporrte clairement à un engagement pris par la Commission canadienne du blé, ce qui nous permet de supposer que le transport de ce blé sera subventionné en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Si tel est le cas, une telle décision n'est-elle pas discriminatoire vis-à-vis des producteurs de l'Ontario qui ne sont actuellement admissibles à aucune subvention?

M. Lewis: Voilà une question à laquelle je suis incapable de répondre. Demandez à un fonctionnaire.

M. John Dobson (directeur du programme de remise en état des embranchements, ministère des Transports): Les subventions en vertu de la LTGO s'appliquent uniquement jusqu'à Thunder Bay.

Mme Clancy: Qu'en est-il de la promesse de la Commission canadienne du blé de continuer à utiliser le port d'Halifax? Est-ce qu'elle va continuer à transporter ce blé sans subvention?

[*Texte*]

Mr. Dobson: I think Mr. Mazankowski's comments were over the short term as opposed to the longer term.

Mrs. Clancy: Continued viability in the short term...

Mr. Dobson: Yes, I think the key words are "so far". I do not think the implication was that there is a commitment to do it over a number of years.

Mrs. Clancy: What does short term mean to you or to the Canadian Wheat Board or to Mr. Mazankowski?

Mr. Dobson: I cannot answer that.

Mrs. Clancy: Are you telling me that even in the short term it will travel without subsidy? Mr. Lewis, would you like to speak?

Mr. Lewis: No, I was just going to get you a copy of the letter.

Mrs. Clancy: I would love to have a copy of the letter. Thank you.

Mr. Dobson: I think the Wheat Board did indicate that they were prepared to move something in the order of 80,000 tonnes per year through the Halifax elevator by water.

Mrs. Clancy: Are you telling me this definitely or is this a tentative response?

Mr. Dobson: No, I am sure that is what they mean.

Mrs. Clancy: Okay, so we are not into any kind of subsidy there. We are just talking about water.

Mr. Dobson: No, they normally positioned grain during the seaway openings at Halifax and then replenished it through the winter months by the train movements when they are subsidied.

Mrs. Clancy: So we are again looking at movement in the summer.

Mr. Dobson: Correct.

Mrs. Clancy: You will not able to move it in the wintertime. It will really not do anything for the movement of grain in the winter and it still will not do anything for the Ontario grain producers necessarily. Or will it, do you know?

Mr. Dobson: Again, this is a commitment by the Canadian Wheat Board, and they are obviously a different organization from the Ontario Wheat Producers' Marketing Board.

Mrs. Clancy: No, that is not what I am suggesting. I am suggesting that the Ontario wheat producers are still out in the cold vis-à-vis the ports of Halifax and Saint John.

Mr. Dobson: I think they indicated that it was not cost-effective for them to use Halifax or Saint John.

Mrs. Clancy: Surely their ferries would be out in the cold.

Mr. Gustafson (Souris—Moose Mountain): Mr. Minister, you may or may not know that I represent an area—

[*Traduction*]

M. Dobson: Je pense que les commentaires de M. Mazankowski portent sur la situation à court terme plutôt qu'à long terme.

Mme Clancy: Maintien de la viabilité à court terme...

M. Dobson: Oui, je pense que le ministre parle de maintenir cette viabilité pour le moment, mais il ne s'engage pas sur plusieurs années.

Mme Clancy: À quoi correspond le court terme pour vous, pour la Commission canadienne du blé ou pour M. Mazankowski?

M. Dobson: Je ne peux pas répondre à cette question.

Mme Clancy: Est-ce qu'on peut donc dire que le blé va continuer d'être transporté, à court terme, sans subvention? Monsieur Lewis, pouvez-vous commenter cela?

M. Lewis: Non, mais je vais vous faire parvenir un exemplaire de la lettre.

Mme Clancy: J'aimerais beaucoup avoir un exemplaire de cette lettre. Je vous remercie.

M. Dobson: Je pense que la Commission canadienne du blé a fait savoir qu'elle était prête à faire transporter par bateau environ 80,000 tonnes de blé par an jusqu'à l'élévateur d'Halifax.

Mme Clancy: Est-ce une supposition que vous faites ou une affirmation?

M. Dobson: Non, je suis certain que telle est l'intention de la Commission.

Mme Clancy: Il n'est donc pas question de subvention, puisqu'il s'agit de transport par voie d'eau.

M. Dobson: Non, normalement la Commission utilise les transports par voie d'eau jusqu'à Halifax quand la Voie maritime est ouverte et continue à transporter le grain par voie ferrée lorsque les subventions s'appliquent.

Mme Clancy: Par conséquent, les transports se feront en été.

M. Dobson: C'est exact.

Mme Clancy: Le transport du grain sera donc interrompu en hiver. L'engagement de la Commission n'aura donc aucun effet sur le transport du grain en hiver et ne bénéficiera pas nécessairement aux céréaliculteurs de l'Ontario. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

M. Dobson: Encore une fois, il s'agit là d'un engagement de la Commission canadienne du blé qui est un organisme différent de l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario.

Mme Clancy: Là où je voulais en venir, c'est que les producteurs de blé de l'Ontario se trouvent toujours aussi mal placer pour le transport du grain à destination des ports d'Halifax et de Saint John.

M. Dobson: Je pense qu'ils ont fait savoir qu'il n'était pas rentable pour eux d'utiliser les ports de Halifax ou Saint John.

Mme Clancy: Leurs traversiers vont certainement faire moins d'affaires.

M. Gustafson (Souris—Moose Mountain): Monsieur le ministre, vous ne savez peut-être pas que je représente une région...

[*Text*]

Mr. Lewis: It has come to my attention over the past few years.

Mr. Gustafson: —of primary producers, and the question I have is relating to the general movement. The centre of Moose Jaw, represented by the hon. member, is the central shipping point from western Canada. What is the price of the movement of grain from there to Halifax or the price of the movement of grain from there to Vancouver? If you do not have those figures, I would like to receive them from your officials.

Mr. Lewis: We could provide those figures.

Mr. Gustafson: I would appreciate that.

Mr. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo): Mr. Chairman, we have not even been trying to set up our minister for super good questions, because he can handle all of the questions coming to him. If we are going to continue on for a long time, I am wondering if we could come to an agreement about the end point of the questioning or whether we take our turn.

The Chairman: I was under the impression that Mr. Laporte indicated he wanted another three minutes or so, and I think we were getting near the end of this aspect of the meeting.

Mr. Brightwell: Is this what I understand is the agreement, then?

The Chairman: There is no agreement as such. It was an indication I had from Mr. Laporte.

Mr. Laporte: I have one small area I would like to go into. As far as members asking questions, I think it is important that all aspects of this bill be looked at, because I think it is an important piece of legislation.

Mr. Brightwell: I would agree to clause-by-clause at that time, Mr. Chairman.

Mr. Laporte: I want to finish up, Mr. Minister, in a general way with respect to transportation policy in the government. What consideration or what priority is given to regional development in developing transportation policy? How important is that in developing transportation policy?

• 1645

Mr. Lewis: I think it is fair to say that it is an important piece of the policy. As you are aware, there are three modes that we get into—air, surface, and marine. I have come to learn that there is a reasonable amount of integration in the marine and surface. There is not so much of an integration with the air.

They all have a component of regional development. It would depend; it is sort of an ad hoc thing. Ask me about an area and I can tell you what I know of the integration.

Mr. Laporte: I will just finish this with a comment. If you have a response, it would be nice. If you do not, that is fine.

I worked on this bill. I see transportation as an extremely important area in this country. It has a major impact on this country. The loss of this program is having a definite effect on a region of this country that really needs regional development, that needs some input.

[*Translation*]

M. Lewis: J'en entends parler depuis quelques années.

M. Gustafson: . . .de producteurs de produits de base et ma question porte sur le transport en général. Le centre de Moose Jaw est le point central d'expédition de l'ouest canadien. Pouvez-vous me citer le prix du transport des céréales de Moose Jaw à Halifax ou à Vancouver? Si vous ne connaissez pas ces chiffres, j'aimerais que vos fonctionnaires me les fassent parvenir.

M. Lewis: Nous pouvons vous faire parvenir ces chiffres.

M. Gustafson: Je vous en remercie.

M. Brightwell (Perth—Wellington—Waterloo): Monsieur le président, nous n'avons même pas posé de questions très importantes au ministre, alors qu'il peut répondre à n'importe quelle question. Si nous devons continuer encore longtemps, j'aimerais peut-être qu'on fixe une limite à la période des questions ou que nous ayons chacun notre tour.

Le président: J'avais cru comprendre que M. Laporte voulait disposer d'environ trois minutes supplémentaires. Je pense que nous approchons de la fin de cette partie de la réunion.

M. Brightwell: C'est donc ce qui avait été entendu?

Le président: Rien de tel n'avait été convenu. C'était simplement une demande que m'avait faite M. Laporte.

M. Laporte: Il y a une autre petite question que j'aimerais aborder. Pour ce qui est des questions, je pense qu'il est bon d'examiner tous les aspects de ce projet de loi qui me paraît être un texte important.

M. Brightwell: Monsieur le président, je propose qu'on l'examine article par article.

M. Laporte: J'aimerais, monsieur le ministre, en finir avec la politique générale des transports du gouvernement. Quelle place ou quelle priorité accorde-t-on au développement régional lors de l'élaboration de la politique des transports? Quelle est son importance pour la politique des transports?

M. Lewis: On peut dire que la politique lui accorde une place importante. Comme vous le savez, le ministère s'occupe des trois modes de transports: les transports aériens, les transports de surface et les transports maritimes. Je me suis rendu compte que l'intégration est assez complète dans les transports maritimes et de surface. Ce n'est pas le cas pour les transports aériens.

Les trois modes de transports s'intéressent au développement régional, mais de manière ponctuelle. Si vous me posez des questions sur différents secteurs, je pourrais vous dire ce que je sais de l'intégration.

M. Laporte: Je vais terminer mon intervention par le commentaire suivant. Vous n'êtes pas tenu d'y répondre.

J'ai analysé ce projet de Loi. Les transports me semblent être un secteur extrêmement important qui a des conséquences vitales pour le Canada. La suppression de ce programme entraîne des conséquences graves sur une région qui a vraiment besoin du développement régional et d'investissement.

[*Texte*]

I would suggest that contrary to simply open competition and making us the most competitive in the world, there is another component. We have to maintain some regional development so that all the regions of the country have an equal chance to progress and proceed.

What I see here is a government acting in a manner of a bottom-line economic government. It is very unfortunate. We are going to lose the At and East. It is really in some ways a prelude to a loss of the Crow benefit.

The way this government is going, in another five years there will be a tremendous change in the way this country operates. This transportation policy is going to wreak havoc on the regions of this country. The answers you gave today, with all due respect, simply verify that for me.

Mr. Lewis: Based on my experience in business and government, I do not think anybody can lose sight of regional development. That would be like saying that a successful company, concerned about the bottom line, spends no money developing new products, developing new markets, or on advertising. I think every company does that if they want to be successful. They do that with a view to the bottom line.

I make no apologies for having an eye to the bottom line. The bottom line grows and gets bigger. We have more funds to do more things along the lines of regional development.

One of the things I find different about this job from my last one as minister is that it is much more interesting in terms of regional development. You do not do much regional development appointing judges or passing laws.

Members come at me daily. I arrange to see members of all parties on Wednesday mornings. There are safety concerns from time to time. This is why this airport needs a new runway, that is why today we do not want this railway line torn up—that is the job. It does involve regional development. You have to try to have a regional look at it and a global look at it. That it what I am trying to do.

I am conscious of the comments you make. I would hope we could continue to combine that. The National Transportation Act of course includes an aspect of regional development along with safety. So I am conscious of that. We will continue to apply those principles, as well as applying the bottom line.

Mr. Laporte: Thank you, Mr. Lewis.

The Chairman: I think we are ready to move to clause-by-clause consideration of this bill. With regard to clause 1, we are aware of a couple of amendments. I believe Mr. Ferguson is to move the first amendment.

Mr. Ferguson: I move that clause 1 of Bill C-26 be amended by striking out lines 5 to 27 at page 1 and lines 1 to 24 at page 2 and substituting the following therefor:

1.(1) Subsection 281(2) of the Railway Act is repealed and the following substituted therefor:

[*Traduction*]

À mon avis, il ne faut pas chercher uniquement à laisser agir les lois du marché et à devenir plus compétitif. Le Canada doit encourager le développement régional de manière à ce que toutes les régions du pays soient placées sur un pied d'égalité en matière de progrès et de croissance.

Or, il me semble que le gouvernement est trop intéressé par les résultats financiers nets. Il est vraiment tout à fait déplorable que la subvention de l'Est soient supprimée. Cela n'augure rien de bon pour l'accord du nid de Corbeau.

Si le gouvernement continue sur sa lancée, le Canada devra modifier considérablement ses habitudes. La politique des transports va bouleverser complètement les régions du pays. Les réponses que vous m'avez données aujourd'hui semblent d'ailleurs, sauf votre respect, confirmer de telles prévisions.

M. Lewis: D'après mon expérience dans le secteur privé et au gouvernement, je crois pouvoir affirmer que personne ne peut négliger le développement régional. C'est une erreur de croire qu'une entreprise prospère qui se soucie de ses résultats financiers peut cesser d'investir dans la création de nouveaux produits, la conquête de nouveaux marchés ou la publicité. Toutes les entreprises investissent dans ces secteurs si elles veulent maintenir leur prospérité, sans pour autant perdre de vue les résultats financiers.

Je n'ai absolument pas à excuser mon gouvernement de s'intéresser aux résultats financiers. Nos recettes sont de plus en plus grandes et nous disposons de plus de fonds pour prendre des mesures qui vont dans le sens du développement régional.

Ce qu'il y a de différent par rapport à mon poste de ministre précédent, c'est justement que j'interviens beaucoup plus en faveur du développement régional. En effet, dans mes fonctions précédentes, je n'avais pas une grande influence sur le développement régional lorsque je procédais à la nomination des juges ou à l'adoption des lois.

Maintenant, je rencontre tous les jours des députés. Tous les mercredis matins, je reçois des députés de tous les partis. De temps en temps, ils viennent me voir pour des questions de sécurité. Un jour, on me demande de construire une nouvelle piste dans un aéroport, un autre jour, de maintenir une ligne de chemin de fer. Toutes ces décisions ont une incidence sur le développement régional. J'essaie de prendre en compte les besoins régionaux, sans perdre de vue l'intérêt national.

Je comprends votre point de vue et j'espère que nous parviendrons à combiner les intérêts des régions et ceux du pays. Bien entendu, la Loi nationale sur les transports ne se limite par à la sécurité, mais porte également sur le développement régional. J'en ai bien conscience. Nous continuerons à appliquer ces principes tout en visant de bons résultats financiers.

M. Laporte: Monsieur Lewis, je vous remercie.

Le président: Je pense que nous sommes prêts à l'examen article par article du projet de Loi. Nous avons deux amendements se rapportant à l'article 1. Je pense que M. Ferguson est l'auteur du premier amendement.

M. Ferguson: Je propose qu'on modifie le Projet de Loi C-26 en retranchant les lignes 5 à 27, page 1, ainsi que les lignes 1 à 28, page 2, et en les remplaçant par ce qui suit:

1.(1) le paragragne 281(2) de la Loi sur les chemins de fer est abrogé et remplacé par ce qui suit:

[*Text*]

(2) Eastern rates shall be maintained for the movement of grain and flour from any inland point to the port of Halifax, Saint John or West Saint John.

• 1650

Mr. Chairman, this is in keeping with the witnesses we have been hearing over the last several days, during the term that this legislative committee has been sitting. Mr. Chairman, I just want to point out that the western grain transportation subsidy is $555.9 million. What we are looking at here is really a very small price to pay to ensure the movement of grain into Atlantic Canada to maintain a viable elevator and flour mill in the Port of Halifax and also to ensure the continuation of the Port of Saint John.

Amendment negatived

The Chairman: I believe Mr. Laporte has an amendment to clause 1.

Mr. Laporte: Yes, Mr. Chairman. This amendment basically reflects the Atlantic Provinces Transportation Commission's proposal, which realizes that there should in fact be changes to the At and East. It has been a program that had outlived its usefulness, but there is a need to maintain some form of At and East program. Their proposal would guarantee that there would be a rate at a fixed percentage above the rate to Quebec. Through their studies this proposal would cost this government something like less than $10 million a year and would—

The Chairman: Mr. Laporte, I am sorry to interrupt you, but I assume that you will actually read your amendment into the record soon. Please do so and then carry on with an explanation of it.

Mr. Laporte: I move that clause 1 of Bill C-26 be amended by striking out lines 1 to 24 at page 2 and substituting the following therefor:

1.(2) Subsection 281(2) of the Railway Act is repealed and the following substituted therefor:

For the purpose of encouraging the continued use of the ports of Halifax, Saint John and West Saint John for the export of grain and flour, rates for grain moving in bulk for export to, and rates on flour moving for export to, any of those ports from any inland point over any line of a railway company subject to the jurisdiction of Parliament shall be established by adding over the rates applying on the first day of January each year to the movement of that grain or flour, as the case may be, to the port of Quebec, such differential as may be established by the Commission.

(2.1) For greater certainty, the rates for the movement in bulk of grain for export referred to in subsection (2) shall not be less than the rates applying on November 30, 1960 to the movement of that grain to Eastern ports, and the rates for the movement of flour for export referred to in subsection (2) shall not be less than the rates applying on September 30, 1966 to the movement of that flour to Eastern ports.

[*Translation*]

(2) les tarifs de l'Est sont maintenus à l'égard du grain et de la farine qui font l'objet d'un transport depuis un point quelconque de l'intérieur jusqu'à l'un des ports de Halifax, Saint John et West Saint John.

Monsieur le président, cet amendement s'inspire des demandes formulées par les témoins que nous avons entendus depuis que le présent comité législatif a été constitué. Monsieur le président, j'aimerais signaler que la subvention aux transports des grains de l'Ouest se chiffre à 555,9 millions de dollars. C'est un prix bien modique à payer pour le transport du grain dans les provinces de l'Atlantique et pour maintenir en activité un élévateur et une minoterie dans le port d'Halifax et assurer la poursuite des activités dans le port de Saint John.

L'amendement est rejeté

Le président: Je crois que M. Laporte souhaite proposer un amendement à l'article 1.

M. Laporte: C'est exact, monsieur le président. Mon amendement s'inspire essentiellement de la proposition présentée par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique qui reconnaît que des modifications doivent être apportées à la subvention de l'Est. Ce programme a peut-être atteint ses objectifs, mais il est néanmoins nécessaire de conserver une certaine subvention des tarifs de l'Est. La Commission propose l'instauration d'un tarif calculé selon un pourcentage fixe et rajouté aux tarifs jusqu'à Québec. D'après les études de la Commission, cette proposition coûterait moins de 10 millions de dollars par an au gouvernement et permettrait...

Le président: Monsieur Laporte, je suis désolé de vous interrompre, mais je suppose que vous devriez maintenant lire votre amendement. Quand ce sera fait, vous pourrez toujours nous donner d'autres explications.

M. Laporte: Je propose qu'on modifie l'article 1 du projet de loi C-26 en retranchant les lignes 1 à 28, page 2, et en les remplacant par ce qui suit:

1.(2) Le paragraphe 281(2) de la Loi sur les chemins de fer est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Afin d'encourager la continuation de l'utilisation des ports de Halifax, Saint John et West Saint John pour l'exportation du grain et de la farine, les tarifs de transport en vrac pour l'exportation du grain ainsi que les tarifs de transport pour l'exportation de la farine jusqu'à l'un de ces ports depuis un point de l'intérieur sur toute la ligne d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement sont établis en utilisant les tarifs applicables le 1er janvier de chaque année au transport de grains ou de la farine de ce genre selon le cas jusqu'au port de Québec et en les majorant à raison d'un taux différentiel établi par la Commission.

(2.1) Il est entendu que les tarifs de transport en vrac pour l'exportation du grain visé au paragraphe (2) ne peuvent être inférieurs aux tarifs applicables le 30 novembre 1960 pour le transport de grain de ce genre jusqu'aux ports de l'Est, et que les tarifs de transport pour l'exportation de la farine visés au paragraphe (2) ne peuvent être inférieurs aux tarifs applicables le 30 septembre 1966 au transport de farine de ce genre jusqu'aux ports de l'Est.

[*Texte*]

(2.2) The Commission shall establish on the first day of January of each year the differential referred to in subsection (1) and cause such differential to be published in *The Canada Gazette*.

Just to finish off, Mr. Chairman, this basically follows along the proposal put forth by the Atlantic Provinces Transportation Commission and would seem to reflect a viable and valuable alternative to maintain this program.

Mr. Schneider: On a point of order, Mr. Chairman, I would like to ask a question. I sat on other legislative committees before, and it has always been my understanding, unless you have an agreement otherwise, that amendments dealing with legislation before us that dealt with the expenditure of funds are not within the jurisdiction of the legislation committee. I would just like to know for the benefit of my late arrival whether or not you have made a different arrangement.

• 1655

The Chairman: I am happy to respond, Mr. Schneider, and I want to thank the members for submitting the amendments ahead of time. They have been checked over by our staff and also by the Law Clerk, and on the bias that the amendment that is proposed by Mr. Laporte is in fact in order... I can enter into a discourse in regard to it, if you wish, or you may accept the advice the Chair has received.

Mr. Schneider: Knowing your vast experience on the subject and knowing your credibility, I bow to the decision you have rendered to me, sir.

The Chairman: I really appreciate that generous spirit displayed by my colleague. Do any members wish to make comment in regard to the amendment proposed by Mr. Laporte?

Amendment negatived: nays 5; yeas 3

Clause 1 agreed to: yeas 5; nays 3

On clause 2

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I would move that clause 2 of Bill C-26 be amended by striking out lines 40 and 41 on page 2 and substituting the following:

216, 220, 230 to 271, 276, 279, 289 to 292, 307 to 309, 313, 351 to 354, 360 to 363.

Mr. Chairman, that is brought about because the National Transportation Act of 1987 had repealed certain sections and therefore these numbers did not conform with the act, what had been done. This correction is necessary to make sure it conforms with the National Transportation Act of 1987.

Amendment agreed to

Clause 2 as amended agreed to

Clause 3 agreed to

Clause 4 agreed to: yeas 5; nays 2

The Chairman: Shall the title pass?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill, as amended, to the House?

[*Traduction*]

(2.2) La Commission établit le 1er janvier de chaque année le taux différentiel visé au paragraphe (2) et le fait publier dans *La Gazette du Canada*.

En terminant, monsieur le président, j'aimerais préciser que mon amendement respecte la proposition présentée par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et me semble présenter une solution viable et valable pour le maintien du programme.

M. Schneider: Monsieur le président, un rappel au Règlement. D'après mon expérience dans d'autres comités législatifs, je crois que les amendements se rapportant à des dépenses ne relèvent pas des compétences du comité chargé d'examiner un projet de loi. Avez-vous adopté une procédure différente dont je n'ai pas eu connaissance, étant arrivé en retard?

Le président: Je peux répondre à cette question, monsieur Schneider, et je remercie les membres du comité d'avoir bien voulu remettre leurs amendements à l'avance. Ils ont été vérifiés par notre personnel, ainsi que par le légiste. Il n'y a rien à reprocher à l'amendement présenté par M. Laporte... Acceptez-vous cet avis du président ou souhaitez-vous obtenir plus de détails?

M. Schneider: Connaissant votre vaste expérience dans le domaine et la crédibilité dont vous jouissez, je m'en remets humblement à votre décision.

Le président: Je remercie mon collègue pour la confiance qu'il me témoigne. Est-ce qu'il y a des commentaires au sujet de l'amendement proposé par M. Laporte?

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 3

L'article 1 est adopté par 5 voix contre 3

Je mets en délibération l'article 2.

M. Belsher: Monsieur le président, je propose que l'article 2 du projet de loi C-26 soit modifié par substitution, à la ligne 45, page 2, de ce qui suit:

271, 276, 279, 289 à 292, 307 à 309, 313.

Monsieur le président, la Loi nationale sur les transports de 1987 ayant abrogé certains articles, ces chiffres n'étaient pas conformes au texte de loi. Le projet de loi doit donc être amendé pour être rendu conforme à la Loi nationale des transports de 1987.

L'amendement est accepté

L'article 2 amendé est accepté

L'article 3 est adopté

L'article 4 est adopté par 5 voix contre 3

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi, avec modifications, à la Chambre?

[*Text*]

Some hon. members: On division!

The Chairman: A minor housekeeping point. The clerk advises me there is no need to reprint the bill because the amendment proposed is a minor one. The Law Clerk's office will make the necessary corrections after third reading of the bill.

I would like to thank the minister and his officials for appearing today, and also my special thanks to all members of the legislative committee on all sides.

Mrs. Clancy: Thank you, Mr. Chairman, it is a pleasure. Thank you to the clerk as well.

The Chairman: We are just coming to that. We have had a considerable number of meetings, heard witnesses, aired the matter on all sides. I want to thank our clerk and our legal counsel in regard to this matter. With that, Bill C-26 is history.

The committee is adjourned.

[*Translation*]

Des voix: Avec dissidence!

Le président: Petit détail administratif, le greffier me fait savoir qu'il n'est pas nécessaire de réimprimer le projet de loi, étant donné que l'amendement proposé est mineur. Le bureau du légiste apportera les correctifs nécessaires après la troisième lecture du projet de loi.

Je voudrais remercier le ministre et ses fonctionnaires d'être venus témoigner aujourd'hui et j'adresse également mes remerciements à tous les membres du comité législatif de tous les partis.

Mme Clancy: Merci, monsieur le président. Tout le plaisir est pour nous. Merci également au greffier.

Le président: J'allais y venir. Nous avons eu de nombreuses réunions et témoignages et nous avons discuté de tous les aspects de la question. Je remercie notre greffier et notre conseiller juridique. Le projet de loi C-26 entre officiellement dans l'histoire.

La séance est levée.

WITNESS

From the Department of Transport:

John Dobson, Manager, Rail Rehabilitation Branch.

TÉMOIN

Du ministère des Transports:

John Dobson, directeur, Remise en état des voies ferrées.

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

BILL C-26
Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-7 • 1989-1990 • 2nd Session • 34th Parliament

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USERS

This Index is subject-based and cross-referenced. A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading **"Dates and Issues"** on the following page. Issue numbers are indicated by bold face.

The index provides general subject analysis as well as corresponding subject entries under the names of individual Members of Parliament. All subject entries in the index are arranged alphabetically.

(Main subject)	**Banks and banking**
(sub-heading)	Service charges, senior citizens, **15:**9
(Member)	**Riis, Nelson A.** (NDP—Kamloops)
(subject entry)	Banks and banking, **15:**9

The index is extensively cross-referenced. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash "—", for example:

Senior citizens *see* Banks and banking—Service charges

Cross-references to several sub-headings under one main subject are indicated by the term *passim*.

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under **Organizations appearing** shows all appearances by organizations before the Committee; the headings **Orders of Reference** and **Committee studies and inquiries** list all matters studied by the Committee; the section **Procedure and Committee business** records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes.

The most common abbreviations found in the Index are as follows:

A = Appendices Amdt. = Amendment M. = Motion S.O. = Standing Order

Political affiliations: Ind = Independent L = Liberal NDP = New Democratic Party PC = Progressive Conservative Ref = Reform Party of Canada

---

For further information contact the
Index and Reference Service—(613) 992-8976
FAX (613) 992-9417

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1990—

May: 3rd, 8th, 1; 17th, 2; 22nd, 3; 23rd, 4; 24th, 5; 29th, 6; 30th, 7.

CANADA

INDEX

DU

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE

Projet de loi C-26

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules nos 1-7 • 1989-1990 • 2e Session • 34e Législature

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE DE L'USAGER

Cet index se compose de titres-sujets (descripteurs généraux et spécifiques), de titre-auteurs (députés et témoins) et de renvois. Les numéros des fascicules sont indiqués en caractères gras.

titre-sujet: **Céréales**
Entreposage à la ferme, **4**:10, 14, 16-8

titre-auteur: **Ferguson, l'hon. Ralph** (L—Lambton—Middlesex)
Céréales, **4**:10

renvoi: **Transports, ministère.** *Voir* Témoins

Certains descripteurs servent à compiler des informations susceptibles d'intéresser l'usager. Ainsi, **Témoins** regroupe les divers organismes qui ont comparu. D'autres descripteurs remplissent une fonction semblable: **Ordres de renvoi, Procédure et Règlement, Rapport à la Chambre,** etc.

Les dates et les numéros des fascicules contenant les procès-verbaux et témoignages des séances du comité sont répertoriés dans les pages préliminaires sous le titre «DATES ET FASCICULES».

Les abbréviations et symboles qui peuvent être employés sont les suivants.

A=appendices; am.=amendement; Art.=article; M.=motion

Les affiliations politiques sont représentées de la façon suivante:

Ind.	Indépendant
L	Parti libéral du Canada
NPD	Nouveau parti démocratique du Canada
PC	Parti progressiste conservateur du Canada
Réf.	Parti réformiste du Canada

Pour toute demande de renseignement, veuillez vous adresser au Service de l'index et des références (613) 992-7645 télécopieur (613) 992-9417

INDEX

COMITÉ LÉGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

COMPTE RENDU OFFICIEL

DEUXIÈME SESSION, TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

—1990—

Mai: les 3 et 8, f.1; le 17, f.2; le 22, f.3; le 23, f.4; le 24, f.5; le 29, f.6; le 30, f.7.

INDEX