

désavantage excessif joue aux dépens de quelqu'un, il faut sûrement qu'il y ait une autre partie pouvant servir de point de comparaison. Dans ce cas-là, le problème ne se pose pas, il me semble.

M. Horner (Acadia): Je ne suis pas d'accord.

M. McCleave: Monsieur le président, je regrette que le mauvais temps m'ait empêché hier d'assister au long débat sur la protection concernant les provinces Maritimes. J'ai néanmoins eu l'occasion de lire les déclarations du ministre et d'étudier plus avant la loi sur ce point. C'est peut-être une bonne chose que je me sois absenté, car cela m'a permis de reprendre le sujet à tête reposée. Même en tenant compte des modifications apportées jusqu'ici par le comité, le trafic d'exportation passant par n'importe quel port du Canada, ou du moins dans l'Est, ne bénéficie absolument d'aucune protection, selon moi. L'argument que j'ai l'intention d'invoquer ne se borne pas rigoureusement à Halifax, à Saint-Jean ou à quelque autre port de l'Atlantique, mais concerne également tous les autres ports, savoir ceux du Saint-Laurent et des Grands lacs. Je reproche au bill actuel, que est censé établir bien clairement une sorte de politique nationale en matière de transport, d'avoir été conçu par des marins d'eau douce. Le ministre représente peut-être une circonscription à proximité de l'Océan Atlantique, mais il n'en a pas moins suivi les méthodes à courte vue de ses collègues du gouvernement actuel.

● (6.00 p.m.)

Pour faire valoir mon argument, je devrais citer quatre ou cinq articles de diverses lois, dont le présent bill. Avec une telle abondance de documents, par où commencer. Je devrais peut-être souligner de nouveau les propos tenus par mon collègue d'Halifax et qui remontent, en réalité, à la lettre que j'adressais le 6 octobre au ministre des Transports et où j'énumérais les ports canadiens que les diverses lois antérieures avaient protégés.

L'article 42 de l'accord conclu en 1903, avec la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, l'article 13 du chapitre 6 de la loi de 1911 concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company* et le chapitre 20 de la loi de 1914 ayant trait au *Canadian-Northern Railway System* prévoient—sans qu'un seul mot en soit modifié, je pense—ce qui suit:

...le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation du point de départ à destination, ne devra pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des États-Unis.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Quels que soient les droits qu'on ait conférés, ils doivent toujours exister, car après avoir lu et relu le projet de loi, je ne puis voir où sont passées ces lois. Il y a cependant un article qui s'applique particulièrement à l'Est du Canada, où le National-Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent des embranchements ferroviaires. Je veux parler de l'article 14(2) de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui figure au chapitre 39 des Statuts révisés du Canada, 1952. Voici ce que dit l'article:

Le conseil d'administration doit ordonner, décréter et faire en sorte que toutes les marchandises destinées à l'exportation par mer, qui sont consignées en territoire canadien pour être transportées aux chemins de fer nationaux au point d'origine, ou entre le point d'origine et la mer, soient, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par voie de ports maritimes canadiens.

Autrement dit, à moins que les expéditeurs n'indiquent un autre mode de transport, les chemins de fer du Canada doivent exporter les marchandises des industries canadiennes par voie de ports maritimes canadiens. Voilà, certes, un objectif louable et cette disposition fait partie d'une politique nationale rationnelle des transports qui essaie d'avantager le plus possible toutes les régions du pays. Mais cette disposition ne figure plus dans la loi, car le comité a adopté dernièrement l'article 76 du bill n° C-231, qui abroge la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. L'article 14(2) de cette loi, dont je viens de donner lecture, disparaîtra donc lorsque le Parlement approuvera le bill n° C-231.

La disposition est-elle remplacée? Le ministre a essayé par deux fois de proposer une solution à ce problème. L'une des mesures proposées se rapportait à cet article, car autrement mes propos seraient jugés irrecevables. Il a ajouté les mots suivants à l'article 16(3a): «ou au transport de denrées par voie de ports canadiens». J'ignore quel effet aura cette disposition. J'ai lu tout l'article 16 et je ne crois pas qu'on puisse en déduire qu'une personne pourrait démontrer à la Commission qu'elle serait lésée si les chemins de fer commençaient, par exemple, à acheminer vers les ports de mer américains leurs expéditions destinées à l'exportation.

Quelle que soit l'intention du ministre, je ne le blâme pas de l'avoir, mais je n'approuve pas sa façon de la réaliser. mon avis et suivant l'opinion d'autres personnes avec lesquelles j'ai parlé, y compris des spécialistes en matière de transports ferroviaires, cela ne suffit pas pour réaliser l'objectif louable d'une disposition ordonnant l'expédition de marchandises par Montréal, Québec, Halifax,