

n'est pas équitable de demander aux gens de solliciter les favorables du gouverneur en conseil pour être autorisés à exercer une certaine activité. Pourquoi devoir implorer pour obtenir de l'aide?

**L'hon. M. Jamieson:** Monsieur l'Orateur, je sais que le député ne veut pas intentionnellement dénaturer les faits. Il n'a pas assisté à mon exposé liminaire. J'ai signalé que l'on instituerait un comité fédéral-provincial qui serait composé de représentants des quatre provinces et du gouvernement fédéral. Il sera justement chargé d'examiner les cas signalés par le député.

**M. Horner:** Quelle différence cela fait-il, monsieur l'Orateur? Nous avons maintenant un autre comité, un autre conseil. Je suis d'accord avec le député de Fraser Valley-Ouest (M. Rose); il peut y avoir quelque raison de faire bénéficier les camionneurs de l'aide anciennement assurée en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, mais je m'en méfie beaucoup. L'aide fournie à l'industrie des camionneurs peut ne pas être étendue aux expéditeurs; en d'autres termes, les expéditeurs pourraient ne pas en profiter. Il est bien connu que nos chemins de fer établissent des taux de transport de base; que les camionneurs suivent leur exemple. Si les camionneurs doivent recevoir une subvention, cela pourrait signifier qu'ils feront de plus grands profits sans en faire profiter les expéditeurs. Je doute beaucoup, à vrai dire, que l'industrie de camionnage fasse profiter ses clients des bénéfices de cette aide. Cette loi n'aura guère d'effet à mon avis, sur les camionneurs qui transportent des marchandises en dehors des Maritimes. C'est, selon moi, une mesure législative décevante qui ne va pas assez loin à l'égard des problèmes de transport très ardu qu'éprouvent les Maritimes depuis la Confédération ou presque. Cela ne fera pas grand-chose pour améliorer les facteurs économiques qui relient notre pays.

**Une voix:** C'est de la discrimination.

**M. Horner:** J'ai en main un communiqué à la presse daté du 13 juin 1969. En voici un passage:

Le nouveau bill reprend en substance le bill C-182 présenté le 19 mars 1969 d'après lequel on proposait de prolonger d'un an le gel actuel sur les taux de chargement complet non compétitifs pour le transport des marchandises par chemins de fer dans la région atlantique, mais prévoit que le gel pourra être terminé avant la fin de l'année par le gouverneur en conseil.

Quelle garantie donnons-nous à l'industrie des transports de la région des Maritimes? Le gel sera prolongé d'un an. Et pourtant, comme on le dit dans le communiqué, on peut

y mettre fin n'importe quand d'ici la fin de cette année—avant le 31 décembre 1969. Comment le gouvernement peut-il prendre des mesures à caractère aussi permanent dans certains cas et aussi temporaire dans le cas de certains facteurs économiques très importants pour l'unité nationale? Il faut rendre cohésifs ces facteurs économiques.

• (12.40 p.m.)

Le bill à l'étude ne va pas assez loin. Il ne garantit pas que les expéditeurs en profiteront. Il ne donne vraiment rien à l'industrie du camionnage, sauf aux grandes firmes, et il accorde tous les pouvoirs au comité que doit créer le ministre.

J'ai une suggestion à lui faire. Je sais qu'il sera difficile pour lui de me suivre sans avoir devant lui une copie de la loi nationale sur les transports. La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes existe depuis bien des années, mais même la loi nationale sur les transports prévoit quelque chose de spécial pour l'acheminement vers les ports de l'Est par les chemins de fer des céréales destinées à l'exportation. C'est la politique céréalière de l'Est. On en a pris l'initiative pour assurer le développement continu des ports comme ceux d'Halifax et de Saint-Jean. De fait, je suis d'avis qu'on pourrait construire un autre grand port à Baie-d'Espoir.

Le concept de l'expansion et du maintien des ports de la région atlantique devrait sûrement être incorporé dans une nouvelle loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Lorsque le comité permanent a visité les Maritimes, il a reçu bien des mémoires sur la containérisation, qui va moderniser toute l'industrie des transports. Pareille mesure devrait sûrement tenir compte des marchandises arrivant à Halifax et destinées à être transportées vers l'intérieur du pays.

J'aimerais signaler un autre point au ministre: le droit d'appel d'un transporteur dans une région donnée. Je me suis entretenu de la chose avec des membres compétents de la Commission des transports de l'Atlantique. Voici un extrait de l'article 16(3) de la loi nationale sur les transports:

Lorsqu'elle fait une enquête en vertu du présent article, la Commission doit tenir compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède, voir

a) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport de marchandises au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent

(i) un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question;