

des services ferroviaires à des taux qui leur permettent (en dépit des frais élevés de parcours sur les lignes) de vendre leurs produits dans tout le Canada, plutôt qu'aux seuls débouchés restreints des Maritimes.

Je pourrais remonter plus haut et citer le préambule de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ou le rapport de la Commission Duncan quant à la promesse fondamentale faite aux Maritimes en matière de transport.

L'année dernière, je me suis lancé dans la lecture des débats antérieurs à la Confédération et j'ai relevé dans les discours des hommes politiques de l'époque, qui allaient devenir les Pères de la Confédération dont nous honorerons la mémoire l'an prochain, des promesses très intéressantes. J'ai trouvé nombre de promesses du même genre, non seulement certaines promesses faites aux Maritimes touchant les transports, mais encore certaines promesses concernant les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Voilà un de nos principaux soucis et je suivrai de près ces deux questions qui n'ont pas été résolues.

A mon avis, il faudrait tenir compte de l'amendement au premier article présenté par la Commission des Transports des Maritimes. Toutefois, je n'insiste pas sur ce point en ce moment. Peut-être devrait-on envisager l'amendement proposé par le ministre au sujet de la parité dans les ports. De toute façon, nous pourrions étudier ultérieurement l'amendement proposé par la Commission des Transports des Maritimes, qui s'exprime comme suit dans son mémoire, cité à la page 2533 du rapport du comité:

...que le paragraphe b de l'article 1 soit modifié par l'insertion des mots «à moins que ce ne soit nécessaire à des fins de politique constitutionnelle, statutaire ou nationale»

Ce ne sont que des mots, mais on reconnaîtrait ainsi davantage l'élément de la politique nationale des transports dont je parle.

Cela dit, je passe à un autre aspect de la question qui cause un peu de confusion dans les Maritimes. A mon avis, on n'a pas sciemment cherché à tromper, mais on a créé l'impression que, grâce au transport routier, tout va s'améliorant dans les Maritimes. Les membres du comité des transports se souviendront que les professeurs Borts et Williams ont été interrogés à fond à ce sujet et que, selon leur témoignage, même aux États-Unis, où le transport routier fait l'objet d'une concurrence beaucoup plus vive, on n'a pas encore vraiment résolu nombre de problèmes élémentaires du transport auxquels nous nous heurtons. Je me souviens d'avoir demandé à l'un de ces témoins des États-Unis, spécialistes en

[M. Bell.]

la matière, si, à leur avis, le fait que le transport par camion allait croissant dans les Maritimes nous serait avantageux.

Sans me donner une réponse entièrement négative, ils n'étaient pas très optimistes.

Ceci m'amène à une chose que le ministre a dite et qui revêtait une certaine importance pour moi. Dans ses remarques préliminaires, qu'il a faites, sauf erreur, en septembre, lorsque le bill a été présenté, il a dit quelque chose que j'ai trouvé très vrai, et ceux parmi nous qui ont eu le privilège de visiter l'URSS récemment pourront être d'accord avec le ministre à cet égard. Il a dit que les pays comme le Canada et l'URSS, ayant un territoire tellement étendu et des problèmes connexes, devraient payer plus cher pour leur transport que n'importe quel autre pays. S'il est vrai que les Canadiens paient généralement ce prix élevé, les citoyens des Maritimes paient encore plus cher. Il suffit donc d'un simple calcul pour constater que les gens des Maritimes paient plus pour le transport que n'importe quel autre peuple du monde. Je puis citer le ministre comme autorité à cet égard.

• (6.30 p.m.)

Cela me fait penser à ce que M. Craig Dickson a dit lorsqu'il a comparu devant le comité des transports au nom de la Commission des transports des provinces Maritimes. On a présenté des chiffres tendant à démontrer que le camionnage, gagnant du terrain partout au Canada, avait aidé les provinces Maritimes. A mon avis, il convient de consigner au compte rendu les propos de M. Dickson. Je le questionnais au sujet des chiffres du ministère des Transports concernant l'accroissement du camionnage; il est intéressant de noter sa réponse qui se trouve à la page 2501 du rapport du comité:

Les provinces Atlantiques constituent encore la région ayant les tarifs et les taxes convenues les moins concurrentiels. Cela se trouve, sauf erreur, dans un mémoire à couverture jaune présenté au nom du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, mémoire sur les tarifs-marchandises des chemins de fer soumis le jour où le Pacifique-Canadien a comparu.

Je m'interromps pour dire que c'était un mémoire excellent; il a éclairé les membres du comité qui comprenaient difficilement la question des tarifs-marchandises. Cette œuvre est due à la collaboration des compagnies de chemins de fer et, que je sache, elle n'a été critiquée par aucun député. Je le répète, elle était très utile. Je continue la citation:

Le mémoire indique à la page 7 que les tarifs concurrentiels et les tarifs convenus rapportent 50.4 p. 100 des recettes de la région des Maritimes, calculées en analysant les bordereaux d'expédition. Dans la région orientale, constituée par le Québec