

Nous nous sommes occupés de la parité des tarifs portuaires. Elle n'a pas été tranchée de façon catégorique dans bon nombre de nos lois, mais on a toujours pensé que les tarifs en vigueur à Halifax et à Saint-Jean devaient être les mêmes que ceux appliqués aux États-Unis. On craignait que l'autorisation donnée par cette mesure aux chemins de fer d'établir leurs propres tarifs empêcherait les ports d'Halifax et de Saint-Jean de soutenir la concurrence avec, mettons, Portland aux États-Unis et que nous y perdriions.

• (6.20 p.m.)

Comme le ministre a laissé entendre qu'un amendement serait proposé à ce sujet, nous nous abstenons de plus amples critiques là-dessus. De fait, j'ai un amendement dont on devrait tenir compte, selon moi, au sujet de l'article du programme touchant la parité des tarifs portuaires, considérée comme notre politique nationale, et un article du droit coutumier depuis bon nombre d'années.

Il y a une autre question que nous devrions nous garder d'oublier, celle qui concerne la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Elle entre en ligne de compte, en raison de la nouvelle étude en cours sur les moyens de transports et des autres questions relatives au transport dans les Maritimes. La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes fait partie de notre recueil de lois et ne saurait naturellement être supprimée, sauf au moyen d'un statut spécial. Sa valeur s'est altérée avec les années, par suite des hausses uniformes de tarif, et le projet de loi actuel va encore aggraver la situation sous ce rapport. Les tarifs non concurrentiels sont bloqués pour deux ans et nous entrevoyons le jour où, à l'expiration des deux ans et avant que le rapport ne soit soumis à nouveau et ne donne lieu à des mesures, ces tarifs vont susciter une certaine inquiétude.

J'avoue franchement au ministre et aux députés que je ne sais trop s'il serait préférable de poursuivre le blocage indéfiniment ou de le laisser expirer à la date prévue, ce qui forcerait le cabinet de l'heure à prendre des mesures à ce sujet. Je serais plutôt en faveur de la dernière solution, mais je sais que quelques-uns de mes collègues s'inquiètent du maintien du blocage jusqu'à l'avènement d'une nouvelle mesure législative.

Je voudrais également faire quelques remarques générales sur les provinces Maritimes, par rapport à la situation nationale. Le projet de loi actuel est très vaste et de grande portée. Le ministre nous a bercés de paroles réconfortantes et il m'est difficile de ne pas toujours abonder dans son sens, mais nous nous inquiétons des passages obscurs et sinis-

tres de ses déclarations qui semblent inévitablement s'insérer lorsqu'il s'agit des Maritimes. Le problème qui se posait à l'époque de la Confédération consistait dans les inégalités qui régnaient au sein de la nation, en raison des facteurs géographiques, et au fur et à mesure que notre centenaire approche, nous nous remettons à y songer. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse étaient deux des quatre associés dans la Confédération, et si nous avons consenti à en faire partie, c'était surtout en raison des promesses qui nous étaient faites au sujet du transport.

On nous avait dit que l'octroi de subventions viserait à nous rapprocher les uns des autres et à faire disparaître les différences d'ordre économique que des facteurs géographiques créaient au pays. Des subventions de ce genre—quel que soit le mot poli employé pour les désigner—se sont toujours imposées dans toute politique fiscale ou monétaire d'ordre national. Néanmoins, voici que, pour la première fois dans notre histoire, nous nous trouvons en face d'une politique de transport pleinement nationale, à laquelle aucun d'entre nous ne trouve à redire de façon générale. Mais comme habitant des provinces Maritimes, nos problèmes de transport ne laissent pas de m'inquiéter. Je me demande quel rôle joue la politique fiscale nationale dans le cadre de cette nouvelle politique de transport. Permettez-moi de m'en reporter au rapport MacPherson, pour faire la lumière sur les liens qui existent, aux yeux des membres de la Commission, entre une politique pleinement nationale de transport et une politique nationale qui comprend des subventions et autres mesures fiscales. On peut lire, à la page 221 du rapport MacPherson, le passage suivant:

Toute politique nationale, au Canada, a toujours eu pour objet principal de préserver et améliorer le bien-être politique et économique de la population canadienne. Bien que plusieurs moyens variés aient été employés en vue d'atteindre cet objectif... l'expérience a démontré l'importance particulière des moyens de transport à cet égard.

Voici comment la Commission MacPherson, dont les recommandations ont servi de base au bill à l'étude, a pleinement reconnu l'utilisation d'une politique nationale pour chercher à guérir les malaises du pays en matière de transport. Le rapport n° 38 du comité des transports et communications renferme, à la page 2719, le mémoire très intéressant des autorités du port d'Halifax. Il est malheureux qu'elles n'aient pu comparaître elles-mêmes, mais leur mémoire expose l'affaire sans ambages, et en voici une partie:

Il existe donc, depuis la Confédération, (en effet, une étude superficielle des accords de confédération suffit à montrer que, sans cela, les Maritimes ne se seraient pas jointes au pays) une politique nationale dont l'objet est toujours de fournir aux manufacturiers et aux marchands des Maritimes