

nombre d'entre nous, y compris moi-même, ont beaucoup de peine à comprendre tout à fait comment tous les modes de transport établissent leurs échelles de tarifs actuelles. Les exemples apportés par les députés des provinces atlantiques ont bien sûr été donnés précédemment par le député de Crowfoot (M. Horner) dans un contexte différent lorsqu'il s'agissait des taux de transport des marchandises dans les provinces des Prairies, qui certes ne comportent pas l'expédition à l'étranger, mais se limitent entièrement aux modes canadiens de transport. D'autre part, ils trouvent que les taux, par exemple entre Toronto, Montréal et, disons, Regina ou Edmonton sont plus élevés que si la même quantité et le même genre de marchandises sont expédiées à Vancouver. Ce sont des choses qui présentent pour le profane des inconséquences manifestes dans les formules de taux établies par les divers modes de transport.

Pour l'instant, je me contenterai de dire à la Chambre que, malgré les innombrables recherches effectuées par les comités de la Chambre et divers autres organismes, et malgré un grand nombre de commissions royales et d'études sous une forme ou une autre, les conclusions ont invariablement appuyé les formules d'établissement des tarifs des divers modes de transport.

La loi nationale sur les transports de 1967 précisait, il me semble, que les facteurs de concurrence devaient dominer dans l'établissement des divers tarifs dans tout le Canada et, bien entendu, si nous voulons supprimer certaines injustices, à mon avis, du tarif actuel, il semble que nous devons recourir à d'autres rouages que ceux qui sont prévus dans cette loi. Par ailleurs, permettez-moi de signaler, monsieur l'Orateur, qu'il s'agit là d'un à-côté qui n'a aucun rapport avec la question dont la Chambre est saisie. Je le mentionne car, naturellement, comme les députés d'en face, je me pose des questions sur la raison de ces différences dans les tarifs. Je dirai cependant—et ils seront sans doute disposés à le reconnaître—que nous avons beaucoup fait récemment pour mettre en valeur ce que le député d'Annapolis Valley (M. Nowlan) a appelé le quai sur l'Atlantique. Je dois dire que le quai est de beaucoup supérieur aujourd'hui à ce qu'il était il y a quelques années si l'on songe au port d'Halifax. Ici, nous devons nous vanter un peu, non pas en tant que députés du parti ministériel mais en tant que Parlement et gens de la région; il faut admettre que des dizaines de millions de dollars ont été dépensés dans les provinces atlantiques par le Conseil des ports nationaux et autres organismes, par exemple, la province de la Nouvelle-Écosse et le Canadien National. A Saint-Jean, au Nou-

[L'hon. M. Jamieson.]

veau-Brunswick, on entreprend des dépenses semblables.

Aussi, je répète qu'il y a inconséquence, chose tout à fait naturelle quand on songe aux régions dont les divers députés viennent. Pour ma part, je me réjouis d'avoir eu l'appui et même les critiques de la région de l'Atlantique car maintenant elles pourront me servir pour réfuter les arguments des gens des autres coins du pays qui, contrairement à ce qu'on a dit cet après-midi ou ce soir, ont maintenu que nous négligeons le Haut-Canada pour favoriser ce qui est sans aucun doute la meilleure région du pays. Voilà qui suffit sur ce sujet.

Je vais traiter brièvement et directement de l'amendement du député de Crowfoot, car je comprends son attitude et ne désapprouve pas entièrement les principes qu'il voudrait faire reconnaître. Je lui signale néanmoins une difficulté et il va se rendre compte, je pense, de l'impossibilité d'appuyer son amendement. Il en a lui-même donné une raison, tout en signalant un certain illogisme de la part de ceux qui s'opposent aux articles du bill à l'étude, lorsqu'il a indiqué, cet après-midi, que l'amendement du député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) était en réalité contraire à l'amendement proposé pour une raison bien simple.

Le dilemme qui se pose, ces deux députés nous le démontrent amplement. Que la Commission canadienne des transports n'ait rien à voir à cela, dit le premier. D'après lui, nous voulons enlever à la Commission toute responsabilité de ce côté. Il est illogique de vouloir l'empêcher d'agir en la matière. D'autre part, au dire du député de Crowfoot, non seulement nous allons laisser la Commission jouer ce rôle, mais nous voulons l'augmenter beaucoup plus que le gouvernement ne se proposait de le faire. Il est évident que nous ne saurions accepter les deux points de vue, et chose certaine, ni l'un ni l'autre ne s'accorde avec les objectifs fondamentaux du projet de loi. Le député de Crowfoot a exprimé bien clairement son désir en la matière. Voici son amendement:

Aux fins de la présente loi, un tarif, un contrat de clientèle, une entente, un accord ou contrat ne sont valides tant et aussi longtemps qu'ils n'ont pas été approuvés par une ordonnance de la Commission comme étant justes et raisonnables et dans l'intérêt public...

Ici j'aimerais lui signaler les mots suivants: ...selon la définition qu'en donne l'article 16 de la Loi nationale sur les transports;

L'article 16 (1) b) de la Loi nationale sur les transports définit «l'intérêt public» de la façon suivante:

l'expression «intérêt public» comprend, sans restreindre sa portée générale, l'intérêt public décrit à l'article 1<sup>er</sup>.