

mon appréciation et mes remerciements pour le travail qu'il a accompli. Entre autres mémoires, le comité des transports en a reçu un de la Commission du port d'Halifax. On s'y prononçait, en termes très forts, contre le nouveau bill du gouvernement fédéral en prétendant qu'il est diamétralement opposé aux objectifs et intentions d'une politique nationale visant à surmonter les désavantages géographiques de cette région. Un préopinant y a déjà fait allusion. De fait, les gens de l'Ouest ne sont pas les seuls à souffrir de ce genre de désavantage. Les Maritimes en souffrent depuis même avant la Confédération. Il est inutile que je répète les belles promesses qu'on nous a faites avant que nous entrions dans la Confédération il y a presque 101 ans.

● (5.00 p.m.)

La Commission du port d'Halifax a signalé au comité que le bill tend nettement à hausser le niveau général des tarifs de transport ferroviaire dans les provinces atlantiques, en comparaison des autres parties du Canada. Le ministre sait, du reste, que par suite de ce bill, l'industrie, les fabricants et les marchands de ces provinces auraient beaucoup plus de difficulté à bénéficier du grand débouché que constitue cette région du pays. Ils allèguent que l'application du bill engendrerait une situation qui permettrait aux chemins de fer d'établir ce qu'ils qualifient de taux maximums scandaleusement élevés, sans assurer une protection convenable aux expéditeurs captifs de la région atlantique. Ils ont exprimé des craintes en ce qui touche particulièrement ceux qui pratiquent l'expédition de grosses wagonnées. Nos examens du bill n° C120 et les audiences antérieures du comité nous ont que trop appris jusqu'à quel point on peut qualifier de captifs les expéditeurs des Maritimes. Ces gens se trouvent isolés à l'extrémité froide, abandonnée du réseau de transport. Ils ne bénéficient pas du degré de concurrence, de la part de l'industrie du camionnage, qui a freiné avec tant d'efficacité les sociétés ferroviaires dans les autres régions du Canada.

Par suite du manque de concurrence de la part de l'industrie du camionnage et d'autres moyens de transport dans les Maritimes, nous craignons que les chemins de fer n'abusent de l'immense champ d'action dont ils y disposent; d'ailleurs, leur but normal est de réaliser des bénéfices, et les hommes d'affaires qui les exploitent ne sauraient jouer aux philanthropes. Toutefois, en l'absence de la protection assurée par la concurrence du camionnage dans les autres provinces, et vu qu'aucune autre protection particulière n'est prévue dans le bill, la population des Maritimes s'inquiète.

La Commission a également exprimé la crainte que ce qui reste des tendances du gouvernement fédéral à garantir la parité des ports risque non seulement de s'affaiblir, mais de disparaître totalement. C'est avec joie que j'ai entendu le ministre parler, dans ses remarques introductives, de l'inquiétude exprimée par le député senior d'Halifax. Je regrette cependant que le ministre n'ait pas explicité davantage sa pensée à ce sujet. Tandis qu'il m'écoute, peut-être me permettra-t-il de lui rappeler l'article 42 de l'entente conclue avec le *Grand Trunk Pacific Railway Company* en 1903, dont l'une des dispositions se lit ainsi:

...le taux d'entier parcours pour le trafic d'exportation, du point de départ à sa destination, ne dépassera en aucun temps, par voie des ports canadiens, le taux exigé par voie des ports américains.

Cela demeure l'un des quelques textes légaux sur lesquels se fonde notre attitude. De fait, l'article 13 du chapitre 6 des lois de 1911, concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company*, stipule:

...le taux d'entier parcours pour le trafic d'exportation, du point de départ à sa destination, ne dépassera en aucun temps par voie des ports canadiens, le taux exigé par voie des ports américains.

C'est la reproduction textuelle du passage précédent. Le chapitre 20 des lois de 1914, concernant la *Canadian Northern Railway System*, stipule:

...le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation, du point de départ à destination, ne devrait pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des États-Unis... et la *Canadian Northern* et chacune des compagnies constituantes et subsidiaires ne devront, en aucune manière que ce soit relevant de leur pouvoir ou de leur contrôle, conseiller ni encourager, directement ou indirectement, le transport de ces marchandises par d'autres routes que celles stipulées plus haut.

En outre, l'article 14(2) de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, première édition, volume VIII, chapitre 25, stipule:

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, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par voie de ports maritimes canadiens.

Comme le signalait le député senior d'Halifax—et je suis sûr qu'il le signalera de nouveau au ministre au début de l'an prochain—nous aimerions savoir si l'on va maintenir cette ligne de conduite et quelle garantie