

échangé quelques plaisanteries à ce propos. Cela montre le danger de s'aventurer dans le dédale des mesures sur les chemins de fer comprenant des douzaines de lois dont il faut tenir compte.

Mon argument n'est pas ébranlé par l'existence d'un article que je croyais abrogé. L'article stipule que le réseau national, celui du National-Canadien, doit faire en sorte ou ordonner que les marchandises soient expédiées par la voie des ports canadiens lorsque l'expéditeur ne donne pas d'instructions contraires. Je me rappelle les mots «doit faire en sorte» car, pour moi, ils signifient que dans le cas d'échange entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, celui-là en vertu de cet article, devrait demander au Pacifique-Canadien d'expédier les marchandises par un port canadien. J'ignore si la chose est courante et pratique. Néanmoins, il semble qu'on demande de passer par les ports canadiens. Il serait facile pour le chemin de fer en indiquant son tarif à un expéditeur de dire qu'en passant, par Portland, Baltimore ou un autre port semblable, le taux sera de tant, mais qu'il sera autre si les expéditions passent par Halifax, Saint-Jean, Québec ou Montréal.

La question du choix mise à part, aucune exigence n'est requise en ce qui concerne la mise en valeur des ports canadiens. C'est un point important à mes yeux et qui mérite considération, car le chemin de fer va préciser la voie sur laquelle il entend transporter les marchandises de façon à recevoir un revenu maximum, tout en déployant le moins d'efforts possible. Il me semble que la meilleure façon de procéder serait que les chemins de fer soient obligés d'orienter leurs clients vers les voies de transport qui conviennent le mieux à leur bourse. J'aurais bien voulu savoir que cet article 14(2) était toujours en vigueur, car il n'aurait certainement pas nui à ma thèse, loin de là. J'aurais pu démontrer avec plus d'énergie encore que la protection assurée en vertu de la loi, si protection il y a, est bien mince.

Je tiens à signaler vivement la chose au ministre. Je lui accorde 20 sur 20 pour ses connaissances concernant l'article 14(2) ou pour le travail supplémentaire de la part des conseillers à la tribune. C'est là la rançon d'un franc et honnête débat et ce sera une leçon pour moi. Mais je ne renonce pas pour autant à mon argument, selon lequel l'étude soumise au ministre, sur les exigences du transport maritime, devrait traiter de la mise en valeur des ports. Sinon, on devrait exiger que les préposés à cette étude se remettent à la tâche sans répit.

Le ministre est de mon avis, je pense. A le voir opiner de la tête et sourire, j'imagine que les intéressés se sont préoccupés de la chose. C'est un point vital, qui devrait peut-être même s'ajouter aux innombrables merveilles dont le premier ministre nous a fait part au début de l'après-midi, car il s'agit d'une question de vie ou de mort pour les ports de Saint-Jean et d'Halifax, et d'un aspect essentiel de toute l'économie du transport maritime.

• (5.50 p.m.)

Il est clairement stipulé à l'article 1 que l'on devra tenir compte de l'intérêt public. Le ministre a apporté deux amendements à cet article depuis que la question a été remise à l'étude afin de répondre aux besoins des Maritimes. Il faut l'en féliciter, car il avait à cœur l'utilisation maximum des ports canadiens pour l'expédition de marchandises.

La Commission tiendra peut-être compte de ces changements au bill n° C-231 lors des audiences touchant l'intérêt public. J'espère qu'elle étudiera l'ensemble des lois dans ce domaine, constatera que ces questions n'ont pas été prévues par les lois précédentes en conclura que le problème touche bien l'intérêt public.

Je crains un peu—et je sais que le ministre me comprendra—que la Commission tienne compte lors de ses audiences, de ce qui s'est passé avant l'adoption du bill n° C-231, et décide que l'intérêt public n'est pas vraiment en jeu, puisque les expéditeurs envoient des marchandises à l'étranger selon des méthodes traditionnelles. Je me trompe peut-être. Il est possible, après lecture de l'article 1, que la Commission donne une interprétation large de l'intérêt public du Canada, ce qui permettra une meilleure utilisation de nos ports de mer.

Puisque la journée parlementaire n'est pas longue et que le ministre et son personnel ont atteint la dernière étape de ce projet de loi, qui, je suppose, sera adopté demain...

M. Knowles: Le ministre est à la dernière étape de quoi?

M. McCleave: Du projet de loi que nous étudions actuellement.

L'hon. M. Pickersgill: La dernière étape avant l'effondrement serait peut-être plus juste.

M. McCleave: Je sais que le député d'Acadia a l'intention d'aller dans l'Ouest en fin de semaine; c'est pourquoi nous devrions terminer le débat vendredi au plus tard.