

**M. Horner (Acadia):** J'ai l'intention de proposer un amendement à l'article 469 (74). J'en prévient le ministre pour lui permettre de l'étudier, s'il le désire.

**M. le président:** Le député semble m'avoir mal compris. Je ne vois rien d'irrégulier à ce qu'il donne avis d'un amendement qu'il a l'intention de proposer à l'article 74 pendant que nous étudions l'article 1.

**M. Horner (Acadia):** Merci, monsieur le président, je parlerai d'abord de l'amendement que je compte proposer. On l'a déjà dit à maintes reprises, le présent bill traite de bien des aspects des transports. En lisant le fascicule n° 34 des procès-verbaux du comité dans lequel se trouve le mémoire présenté par la *Canada Steamship Lines*, j'ai remarqué une légère omission à l'article 74. A la page 2301 de la version anglaise des procès-verbaux en question, la *Canada Steamship Lines* présente des arguments solides pour démontrer que l'article 469, mentionné à l'article 74, ne permet pas la suppression progressive des subventions auxquelles elle a droit aux termes de la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises. Selon l'article 469:

...«compagnies admissibles» désigne les compagnies de chemin de fer relevant de la compétence législative du Parlement qui sont visées par l'ordonnance n° 93600.

Le fait est que la *Canada Steamship Lines* avait droit à une part de la subvention versée aux termes de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises qui compensait pour l'augmentation de 17 p. 100. L'ordonnance n° 93600 mentionne précisément l'ordonnance de la Commission des transports autorisant les sociétés de transport à majorer leur tarif-marchandises de 17 p. 100.

En 1959, le gouvernement avait présenté la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. On y trouve que l'expression «compagnie» désigne une compagnie de transport. Le point important ici, c'est que, dans la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, on mentionne les compagnies de transport, tandis que dans l'article 469, il est fait mention de compagnies de chemin de fer qui, pendant une période de trois ans, réduiront graduellement la subvention de 20 millions de dollars qui leur est accordée en vertu de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. J'ignore quelle est exactement l'intention du ministre quand il dit «compagnies de chemin de fer» au lieu de «compagnies de transport».

A la page 2346 des mêmes procès-verbaux et témoignages du comité des transports se trouve une liste des compagnies de transport ayant reçu la subvention. Je pourrais en don-

[M. le président.]

ner lecture, mais pour gagner du temps, qu'il me soit permis de dire qu'il y figure en tout environ 13 compagnies, dont une seule ligne de navigation, les autres étant des compagnies de chemin de fer. Certaines d'entre elles sont des compagnies de chemin de fer des États-Unis. Suivant le bill actuel, une partie des entreprises exploitées au Canada par les compagnies de chemin de fer des États-Unis auront droit à une période de réduction graduelle, mais nous excluons la *Canada Steamship Lines*, dont les taux de catégorie et non concurrentiels ont été gelés lors de l'adoption de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

A mon avis, il serait logique que cette dernière compagnie ait également l'occasion de réduire graduellement cette subvention. Sinon, nous la mettrions dans une situation difficile, par rapport aux compagnies concurrentes. Vous allez permettre aux compagnies de chemin de fer de maintenir leurs tarifs à un niveau quelque peu inférieur au niveau établi par la concurrence, mais la compagnie de navigation devra, elle, établir ses tarifs en proportion de ses frais, et dans ce cas, ils seront supérieurs à ceux des chemins de fer. La compagnie de navigation va donc voir la clientèle des compagnies de chemin de fer augmenter à ses dépens, car les chemins de fer pourront, grâce à la subvention, exiger des tarifs inférieurs, ou encore garder des tarifs très bas et accuser des pertes ou une diminution de bénéfices. J'ai tenu compte, à ce sujet, des propos du ministre, inscrits au compte rendu du hansard à la place 12130. Voici ce qu'il disait sur ce point:

● (4.30 p.m.)

La *Canada Steamship Lines* a présenté des instances au comité permanent en disant que son tarif avait été gelé lors du blocage des tarifs mis en vigueur par le gouvernement antérieur en 1959...

Le ministre a ajouté qu'il avait examiné sérieusement la question et que, comme les subventions provisoires accordées aux chemins de fer comprennent un certain nombre d'éléments divers, dont ne saurait prétendre la *Canada Steamship Lines*, il en avait conclu que ce calcul devrait s'effectuer avec beaucoup de circonspection. Le ministre donne certes à entendre que la *Canada Steamship Lines* a bel et bien reçu, aux termes de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, une partie indue de la subvention, partie qu'elle n'avait pas le droit de toucher. Si elle avait droit à une partie de la subvention de vingt millions de dollars prévue sous le régime de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, elle devrait avoir droit à une partie de la somme qui sera accordée à ces compagnies au cours de la période de l'élimination progressive.