

raient être établis. A mon avis, il n'y a aucun doute sur ce qu'accomplit cette conférence maritime. Je n'ai pas l'intention de citer tout le document. Le ministre doit en avoir lu une partie. Cependant, je veux répéter ce que le directeur a dit. Je me réfère à la page 3 du document intitulé *Shipping Conference Arrangements and Practices*. Il a dit, sans aucune réserve, que ces compagnies font partie d'une coalition à l'égard des produits qui peuvent faire l'objet du commerce et—je laisse de côté certains points—que ces coalitions empêchent et amoindrissent la concurrence.

En outre, dans le corps du paragraphe, le directeur déclare que ces compagnies ont conspiré, se sont concertées, entendues ou organisées pour empêcher ou amoindrir indûment la concurrence dans le transport océanique de ces articles. Le ministre lui-même sera le premier à admettre que l'un des buts envisagés, sinon le but principal, est évidemment de fixer un taux, et que l'un des méfaits de l'entente est de réduire la concurrence, de sorte que le marché est privé de la libre circulation qui permet de déterminer ce qui convient dans une circonstance donnée.

Député de l'Est du pays, j'appuie cet amendement qui, au moins, laisse percer un espoir et obligerait ceux qui conspirent pour réduire et éliminer la concurrence à rendre compte de leur action à un gouvernement quelconque ou à la Commission canadienne des transports. Tout ce qu'il y a à faire, c'est que chacun lise—comme le ministre et des membres du personnel de son ministère l'ont fait—l'étude sur l'ensemble du problème faite par la Commission sur les pratiques restrictives du commerce, qui passe en revue ce qui se fait dans les autres pays. Je ne prendrai pas le temps de les relever ce soir. Cependant, les États-Unis et le Japon, deux très grands pays qui ont un commerce extérieur considérable, ont tous les deux pris des mesures à l'échelon gouvernemental pour obliger tout cartel international ou groupe de cartels à dévoiler leurs accords. Ces accords, ils doivent les justifier et, en cas de discrimination, les citoyens de ces pays peuvent en appeler à un tribunal créé en vue de redresser de telles injustices. Autant que je sache, l'amendement du député de Crowfoot ne va pas aussi loin, tant s'en faut. Mais au moins il commence à jeter un peu la lumière sur ce genre d'accords et nous ne serions pas exposés à ce qui me semble être le paradoxe fondamental alors que nous nous acheminons péniblement dans la deuxième moitié du XX^e siècle, tandis que l'Est subit tous les inconvénients de distance pour ce qui est du commerce intérieur sans bénéficier d'aucun avantage géographique en matière de commerce extérieur. Voilà un état de faits que j'ai beaucoup de mal à accepter.

• (8.20 p.m.)

Je terminerai sur cette note. L'agriculture a suscité un certain émoi à la Chambre cet après-midi et à bon droit, car il a été causé par la motion la plus importante, le bill C-197 que la Chambre étudiera et qui est venu sur le tapis cet après-midi. Je veux parler de ce qu'on appelle la politique de transport de la provende. Certains ministres ne croient pas à la nécessité d'une pareille politique pour répartir les céréales de provende à travers le pays afin que les secteurs viables de notre pays puissent améliorer nos produits agricoles. Par bonheur, ce problème a été écarté. Nous n'avons pas eu à prendre une décision à la Chambre l'année dernière à ce sujet, mais il va falloir tôt ou tard régler ce problème qui nuit à notre commerce intérieur. En ce moment, nous traitons de notre commerce extérieur et l'Est semble être lésé. J'espère que le ministre pourra expliquer le paradoxe suivant: nous subissons tous les inconvénients de notre situation pour ce qui est du commerce intérieur sans retirer aucun des avantages que le fait d'être aux portes de l'Atlantique devrait nous assurer.

L'hon. Donald C. Jamieson (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je ne prévoyais pas à cette étape de l'étude du bill à la Chambre que nous reprendrions en fait, pour ainsi dire, nombre des questions qui ont été débattues en détail non seulement lorsque le bill a été présenté mais qui ont aussi fait l'objet d'un examen minutieux à l'étape du comité. Je ne laisse pas entendre qu'il y ait quelque chose de répréhensible aux méthodes et à la discussion de ce soir, mais le fait est que c'est un sujet sur lequel nous sommes revenus maintes fois. Je ne veux pas faire perdre son temps à la Chambre à examiner par le menu les observations des deux derniers orateurs au sujet de la disparité apparente qui existe, prétend-on, entre Halifax et Saint-Jean d'une part et le port de Montréal, par exemple, d'autre part. Je dirais simplement que je suis un peu surpris qu'un représentant de la région de Montréal n'ait pas jugé bon de se prononcer à cet égard. Personnellement, je suis ravi de l'entendre car selon les critiques dont j'ai fait l'objet récemment se rattachent au fait que j'ai favorisé, somme toute, les ports de l'Est au détriment de Montréal. On n'a qu'à examiner la grande variété des commentaires des transporteurs maritimes et des milieux connexes à Montréal pour se rendre compte que leur point de vue n'est pas entièrement partagé par les trois distingués représentants des provinces Maritimes qui ont parlé ici ce soir.

Il ne me semble pas possible de rattacher tous les problèmes relatifs à l'établissement des tarifs à l'unique question dont la Chambre est saisie présentement. Chose certaine, bon