

envoyer à M. Henry, à la Direction des enquêtes sur les coalitions, ou à M. Pickersgill de la Commission canadienne des transports. Je crois que de deux maux il faut choisir le moindre.

Quant à moi, j'estime que la Commission canadienne des transports serait un organisme plus apte à s'occuper d'une étude des taux qui pourrait relever de ce bill. Je crois que la Commission est en mesure de régler rapidement les problèmes et devrait pouvoir donner aux parties lésées l'occasion de se faire entendre. Cependant, nous connaissons tous la Commission canadienne des transports et M. Pickersgill. Je m'abstiens de tout autre commentaire.

Ce débat me donne l'occasion d'encourager de nouveau les députés à accorder plus d'attention à la question d'une nouvelle politique maritime canadienne. J'espère que le ministre et son collègue de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin) présenteront, au cours de cette session, quelque chose qui sera de nature à encourager ceux qui, comme moi, ont préconisé pendant plusieurs années la création d'une marine marchande canadienne. Je ne veux pas me laisser entraîner à discuter les détails de cette conférence à l'intention de ceux qui ne la comprennent pas, parce que la chose est très compliquée, comme on l'a fait remarquer.

Afin de pouvoir débarquer ses produits à des prix concurrentiels avec les autres pays, le Canada dépend de l'exportation de ses différents produits à des taux océaniques peu dispendieux. Par exemple, nous devons avoir des taux océaniques peu élevés vers l'Europe. Nous ne bénéficions pas des taux les moins dispendieux que nous devrions obtenir et, cependant, nous sommes membres d'une conférence qui les fixe. Toutefois, à cette conférence, nous n'avons personne au pouvoir. La façon d'obtenir une force de marchandage à ces tables de conférence est d'avoir nos propres navires afin de pouvoir appuyer nos paroles.

**Des voix:** Bravo!

**M. Bell:** Je ne me pencherai pas sur les grandes déclarations qu'ont faites le ministre des Transports (M. Jamieson) et le nouveau ministre de la Défense nationale (M. Macdonald) concernant la nécessité de notre présence dans le Grand Nord afin d'exercer notre souveraineté. Je veux simplement souligner à la Chambre que le seul moyen d'établir notre présence dans le Grand Nord est d'y avoir nos propres navires et d'y envoyer nos hommes. C'est le seul moyen.

[M. Bell (Saint-Jean-Lancaster).]

**M. J. P. Nowlan (Annapolis Valley):** Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de dire quelques mots au sujet de cette modification à la loi sur la marine marchande que constitue le bill C-184. Je serai très bref, car je pense que le ministre souhaite faire quelques remarques. Peut-être se propose-t-il de clore le débat sur cet amendement. Il m'est vraiment difficile de voir ce qu'un homme aussi intelligent et aussi rompu à la vie politique que le ministre des Transports, qui a des attaches politiques dans l'Est du pays, et qui est tellement compétent, peut trouver à redire à l'amendement proposé par le député de Crowfoot. Je suis prêt à me rasseoir sur-le-champ si le ministre est disposé à prendre la parole pour nous dire qu'il accepte l'amendement.

Sans m'étendre sur tout cet ensemble complexe que constituent les accords et pratiques des conférences maritimes, tels qu'ils ont été passés en revue, diagnostiqués et définis dans le rapport sur les pratiques restrictives du commerce dont il a déjà été fait état et qui a été déposé à la Chambre, je dirai en quelques mots que nous sommes, à n'en pas douter, en présence d'un cartel et que l'on propose la loi sur la marine marchande en vue d'exempter certaines de ces compagnies de l'application de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Étant donné la nécessité de disposer de moyens de transport bon marché pour acheminer les produits canadiens vers les marchés mondiaux, je pense que, dans un certain sens, il s'agit peut-être là en partie d'un pas en avant.

La question à vrai dire c'est que dans l'Est les gens entendent trop souvent leurs hommes politiques leur répéter que les provinces atlantiques et la Nouvelle-Écosse sont les portes de l'Atlantique et que nous sommes très bien placés du fait de la proximité des marchés européens, africains ou autres. Et pourtant, en fait, à cause de ces pratiques diverses convenues lors de conférences maritimes il n'est pas plus avantageux de se trouver à Halifax qu'à Montréal et cela à tous points de vue. C'est pourquoi dans l'Est nous nous sentons quelque peu lésés du fait qu'à l'intérieur nous sommes pénalisés à cause de la distance et que lorsqu'il s'agit pour nous d'essayer de vendre nos produits sur les marchés étrangers qui nous font face nous n'avons aucun des avantages que notre situation géographique nous permettait d'espérer.

C'est pourquoi je ne peux comprendre pourquoi le ministre des Transports qu'il soit de n'importe quelle région et de l'Est à plus forte raison, puisse s'opposer à un amendement aussi peu radical mais qui permettrait, du moins nous l'espérons, d'assurer quelque protection à ceux qui seraient les victimes de ces tarifs exclusifs ou discriminatoires qui pour-