

phiquement plus proches de la plupart des pays étrangers que ceux du Saint-Laurent, les taux établis par les conférences de navigation maritime n'en tiennent pas compte.

Il déclare ensuite:

L'incongruité de cette situation est encore accentuée quand, en vertu de l'article 16 de la loi nationale sur les transports, les transporteurs relevant de cette loi sont dans l'obligation, du fait de leurs activités, de ne créer au détriment de l'intérêt public aucun désavantage «excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu». Parallèlement, le bill C-184 réglemente les pratiques des conférences maritimes y compris celles qui consistent à ne pas reconnaître les avantages inhérents au lieu d'établissement des importateurs et des exportateurs des Maritimes utilisant des ports des Maritimes.

Au nom des importateurs et des exportateurs maritimes, la Commission presse les membres du comité permanent des transports et des communications de faire toute démarche personnelle ou collective possible afin de persuader les conférences maritimes de reconnaître les avantages géographiques des ports maritimes dans leur tarifs océaniques pour le fret en provenance ou à destination de ces ports.

Une initiative de ce genre apporterait une aide appréciable aux exportateurs des Maritimes en améliorant la situation quant à la vente de leurs exportations non seulement dans l'intérêt de la région atlantique, mais aussi dans l'intérêt du Canada en général. En outre, les recommandations que je formule ici n'entraînent pas la dépense de fonds fédéraux. De fait, en encourageant les fabricants des provinces Maritimes à accroître leur participation aux marchés d'exportation, grâce à une baisse des taux dans les ports de ces provinces, on pourrait faire baisser les dépenses consacrées aux programmes existant dans notre région atlantique.

En d'autres termes, monsieur l'Orateur, il ne demande pas que l'on consacre des sommes à ce problème, mais simplement que l'on fasse preuve d'un peu de bon sens. Pour conclure, puisque cette affaire mystérieuse ne nous mène à rien, je citerai les paroles d'un représentant des conférences maritimes qui a comparu devant le comité. Il s'agit de M. W.J. McLaughlin, président de la Canada-United Kingdom Freight Conference. Voici ce qu'il a répondu au député de Crowfoot (M. Horner):

« Nous reconnaissons que le prix est uniforme et que nous l'acceptons. Nous ne le nions pas.

Ces paroles sont extraites du fascicule 26 du compte rendu des délibérations du comité. Le témoin parlait de l'uniformité des tarifs entre les ports du Saint-Laurent et ceux de l'Atlantique.

Le député de Crowfoot avait demandé:

« Donc, si vous dites qu'un membre de votre conférence abaisse les taux à Halifax, il va à l'encontre des règles de la conférence... »

M. McLaughlin a répondu:

« Essentiellement, lorsqu'une compagnie se joint à une conférence, elle sait très bien qu'elle s'unit à un groupe qui établit des taux. Il y a tout un secteur d'importateurs et d'exportateurs qui exigent la stabilité des taux.

Et le député de Crowfoot de risposter:

« Vous pensez peut-être que je suis contre vous. C'est faux. J'admire la façon dont vous prenez soin de vos intérêts. Vous ne défendez sûrement pas les intérêts des clients, et le bill à l'étude non plus d'ailleurs.

Il me semble que mon ami, le député de Crowfoot, a parfaitement résumé la question en disant ces mots. Le bill ratifie et consacre des pratiques qui ne sont certainement pas conformes aux intérêts des usagers des services maritimes au Canada. L'autre jour, j'ai eu l'occasion d'aller le matin sur un quai d'Halifax et d'avoir sous les yeux ce spectacle terrible de 183 débardeurs n'ayant pu obtenir du travail, sur les 300 qui s'étaient présentés.

C'est pourquoi j'appuie l'amendement présenté par le député de Crowfoot et rejette le concept sur lequel repose ce bill. A mes yeux, celui-ci présente peut-être un seul avantage, celui de n'être valable que pour trois ans, après quoi les conférences maritimes devront de nouveau s'adresser à nous. J'espère qu'elles seront alors en mesure de nous dire pourquoi cette pratique ridicule a toujours cours. J'espère qu'elles pourront alors répondre à une question qui a été posée plusieurs fois ce jour-là, et à laquelle il ne fut pas répondu.

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Lancaster): Monsieur l'Orateur, le ministre ne partage peut-être pas mon avis, mais je pense que ce bill aurait dû être examiné avec encore plus d'attention par le comité, car, à l'instar de toutes les autres dispositions législatives sur lesquelles nous nous penchons brièvement au moyen d'amendements, il présente de nombreux inconvénients. Le député d'Halifax-East Hants (M. McCleave) a parfaitement mis en lumière l'un des éléments de ce bill. Je ne compte pas m'étendre là-dessus.

Le député a signalé les objections formulées par les habitants d'Halifax et de Saint-Jean pour ce qui concerne l'égalité des tarifs entre Montréal et les ports européens et le fait que pour certaines raisons mystérieuses ceci n'a pas été expliqué. Durant de nombreuses années, la conférence maritime a fixé des tarifs qui sont identiques même si la distance est beaucoup plus courte. Nous espérons que les responsables de la conférence maritime auront vent de nos déclarations et que certaines rectifications seront apportées.

● (8.10 p.m.)

Je suis également d'accord sur les remarques générales formulées par l'honorable député de Crowfoot (M. Horner) relativement à ce texte de loi et, bien entendu, j'appuie son amendement. Il m'est impossible de décider quel serait le meilleur organisme auquel on devrait soumettre des problèmes de cette nature. Je ne sais s'il serait préférable de les