

bureaucratique», pour citer le ministre des Transports. Lorsqu'il a dit cela, il a ajouté qu'il espérait qu'il n'en serait pas ainsi, que telle n'était pas l'intention du gouvernement.

L'hon. M. Turner: Un simple rappel au Règlement, monsieur l'Orateur. N'en déplaise au député, je ne crois pas que l'expression était du ministre. Il a dit que d'autres personnes auraient pu s'en servir.

M. Howard: J'accepte cette mise au point, monsieur l'Orateur, d'autres personnes ont peut-être parlé d'une «monstruosité bureaucratique» à ce propos. Mais, sans citer les paroles exactes du ministre, je crois qu'il a exprimé l'espoir qu'il n'en serait pas ainsi et que ce n'était pas là l'intention du gouvernement. Toutefois, quelles que soient les prévisions du ministre à ce sujet, cette mesure ne garantit pas qu'il n'en sera pas ainsi. Elle ne prévoit aucun système de vérification contre sa transformation en un monstre bureaucratique.

Nous savons maintenant que certaines commissions établies par des lois fédérales sont en fait des monstres bureaucratiques. Elles existent à l'heure actuelle à tel point que certaines d'entre elles peuvent en effet faire la nique aux désirs du parlement et faire à leur tête en se moquant des vœux et des opinions du public canadien. C'est vrai dans certains domaines.

Vu que la mesure ne donne aucune garantie ni ne prévoit aucun système de vérification qui empêcherait cette commission d'être un monstre bureaucratique, je me demande si nous devrions l'approuver telle quelle. C'est un des aspects de cette mesure qui ne me sourit pas.

Il y a aussi la question des tarifs-marchandises qui n'est pas résolue ni définie. S'il y a des augmentations de tarifs-marchandises, nous savons que les garanties et le blocage des tarifs établis à l'heure actuelle, et qui apparemment doivent être maintenus, seront dans une grande mesure à la charge des habitants de l'Ouest du pays. Par exemple, la ligne nord du Canadien-National commande, pour les marchandises qui y circulent, une échelle de tarifs aussi élevée que dans n'importe quelle autre région du Canada et les habitants de cette région du pays estiment qu'ils ne devraient plus subventionner le blocage des tarifs en vigueur dans d'autres régions du pays. Voilà un autre aspect du bill qui ne me plaît guère.

[M. Howard.]

• (5.30 p.m.)

Peut-être que la raison la plus sérieuse pour laquelle le bill ne reçoit pas l'accueil qu'on prévoyait réside dans l'histoire même du parti libéral. Je fais une allusion très spéciale ici à l'histoire du parti libéral lorsqu'on en vient à un moyen de transport que le ministre a habilement évité de mentionner, c'est-à-dire les transports maritimes. Il a fait quelques allusions, en passant, au transport par eau, mais il les a faites dans un contexte historique, à savoir que c'est la façon dont le Canada s'est développé, etc., et qu'il y avait un aspect concurrentiel au transport par eau sur les lacs. A part cela on n'a fait aucune mention de la question très importante des transports maritimes et de la façon dont elle touche la population de ce pays, plus particulièrement les régions côtières.

Les besoins des côtes est et ouest n'ont pas été mentionnés, du moins je n'en ai pas eu connaissance, lors de l'étude de ce problème en Chambre. Il est certain, comme je l'ai dit, que le ministre a évité d'y faire allusion. Étant donné qu'il représente une circonscription située sur la côte de l'Atlantique, le ministre des Transports plus que tout autre aurait dû penser automatiquement à l'effet qu'auront les transports maritimes sur les villes le long de la côte, et il aurait dû signaler le but de la mesure législative en ce qui a trait à la navigation comme moyen de transport. Assurément, le littoral de la Colombie-Britannique a ces besoins.

Si l'on retrace l'histoire du parti libéral, on ne peut s'empêcher de se rappeler que ce parti était au pouvoir lorsque notre marine marchande a disparu presque complètement, étant passée aux mains d'autres nations, à une époque où nous étions en mesure d'établir et de préserver une marine marchande nationale. C'était le gouvernement libéral qui a refusé de reconnaître la nécessité pour un pays comme le Canada de maintenir une marine marchande qui transporterait les marchandises à l'intérieur du pays ainsi que les produits d'importation et d'exportation.

Comment oublier qu'un gouvernement libéral a permis l'annulation des subventions aux chantiers maritimes, qui ont été établies, sauf erreur, par M. Balcer, ministre des Transports du gouvernement conservateur. Les subventions ont eu une influence sur l'activité des chantiers maritimes de la nation. Lorsque le moment est venu de rétablir ces subventions, elles ont été versées d'une telle façon, à un