

du gouvernement n'est qu'un obstacle de plus dans la lutte que nous livrons pour assurer aux provinces atlantiques une politique générale de transport.

L'histoire a démontré qu'en raison des très grandes distances qui séparent les Maritimes des marchés du centre du Canada il faut leur accorder un tarif-marchandises spécial afin de leur permettre de soutenir la concurrence des autres régions. Tout habitant des Maritimes s'inquiète surtout du fait que depuis presque trois ans la région se trouve au point mort; de temps à autre, un ministre des Transports—et nous en avons eu plusieurs—annonce l'élaboration d'une politique des transports rationnelle et solide pour la région. Parfois aussi, ce calme plat est ébranlé par divers relèvements du tarif-marchandises. Nous avons fait étudier le problème par des commissions et des comités, mais jusqu'ici ils n'ont trouvé aucune solution. Le Comité des transports a fait deux voyages dans la région et, il y a presque un an maintenant, il a présenté un rapport très complet contenant des propositions en vue d'une nouvelle politique des transports. Les premiers ministres des provinces atlantiques ont présenté un excellent rapport il y a à peu près un an de cela où ils présentaient quantité d'idées qui auraient beaucoup facilité la solution de certains de nos problèmes.

En novembre, le ministre des Transports (M. Jamieson) a annoncé la formation d'un nouveau comité fédéral-provincial des transports dans la région de l'Atlantique; son mandat devait comporter entre autres l'examen de l'aide des taux de fret maritime au trafic ferroviaire à l'intérieur de la région. Ce comité était composé de représentants de chacune des provinces de l'Atlantique, le président étant désigné par le gouvernement fédéral pour agir en cette qualité. Le ministre nous a dit que ce comité s'est réuni quatre fois et j'ai appris qu'il s'était mis d'accord sur deux recommandations. Ces recommandations portent sur deux erreurs apparentes dans la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, adoptée l'année dernière. C'est la première mesure concrète prise depuis trois ans, sous trois ministres des Transports, pour modifier la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Étant donné que cette dernière loi a parfois été délibérément mal interprétée, on nous a accusés de réclamer ce qui ne nous revenait pas. J'aimerais passer quelques instants à retracer l'origine de cette loi. Son adoption, en 1927, a été la conséquence directe des recommandations d'une commission royale sur les doléances des Maritimes, connue sous le nom de Commission Duncan et créée en 1926 pour étudier les problèmes des taux de

marchandises dans la région par rapport à ceux du reste du Canada.

Les conclusions ont été très intéressantes, car l'étude démontrait qu'entre 1912 et 1925, les taux de transport des marchandises dans la région avaient augmenté de 92 p. 100, alors qu'ailleurs au Canada la hausse n'avait été que de 55 p. 100. Comme la Commission le signalait, le commerce de la région ploiyait sous le lourd fardeau de cette augmentation, qui rendait quasi impossible la concurrence sur le marché canadien.

Ce que je veux faire ressortir, car on a délibérément négligé cet aspect, c'est que, pour redresser cette inégalité, la Commission Duncan recommandait une diminution immédiate de 20 p. 100 des taux dans la région des Maritimes. Autrement dit, la diminution de 20 p. 100 que l'on qualifie de dédaigneusement de subvention aux Maritimes n'est rien d'autre que cette recommandation qui avait pour but d'aligner notre taux sur celui qui existe dans le reste du pays.

La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a joué un rôle utile dans certains cas, mais on ne peut certes pas dire que ce fut un succès retentissant ni un fiasco total. Elle a aidé les entreprises industrielles et commerciales de la région, mais elle n'a pu empêcher les tarifs ferroviaires d'augmenter davantage que dans le reste du pays. Les frais de transport ont quand même constitué une entrave à la vente des marchandises de la région dans le reste du pays.

L'idée fondamentale de cette loi était bonne, mais le dispositif d'application s'est enrayé. Pour montrer l'affaiblissement de notre position compétitive depuis 1927, je signalerai que, quand entreront en vigueur les nouvelles augmentations des tarifs-marchandises pour les voies ferrées, le 6 avril prochain, les tarifs auront rattrapé trois des quatre hausses intervenues dans le reste du pays où des augmentations de 20 à 38 p. 100 ont été enregistrées dans les différentes catégories depuis l'entrée en vigueur, le 23 mars 1967, de la loi nationale sur les transports. La région atlantique aura connu des augmentations de 14 à 28 p. 100 depuis le 23 septembre 1969. En d'autres termes, les 20 p. 100 fixés par voie législative dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes se sont évaporés.

La seule mesure prise par le gouvernement pour concrétiser les objectifs de la loi nationale sur les transports, et qui visaient à l'élaboration d'une politique des transports pour tous les types de transport au Canada, a consisté à faire adopter le bill C-207, de la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique. Ce bill devait étendre aux camionneurs la même assistance