

Je voudrais maintenant aborder un autre sujet qui se rapporte aux transports: les péages sur la voie maritime.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne veux pas avoir l'air d'imposer une restriction au député, mais le bill ne renferme aucune disposition concernant les péages de la voie maritime. Je félicite le député de son zèle, mais un débat encyclopédique à cette étape avancée de l'étude du bill ne s'impose vraiment pas.

M. Horner (Acadia): Nous savons tous, monsieur le président, que le bill à l'étude vise tous les modes de transport. Le ministre n'aurait pas dû tant s'empresse. Un article précédent du projet de loi traite de la loi sur les transports qui, elle, porte entre autres sur les eaux navigables du Canada. J'aimerais consacrer une minute ou deux aux eaux navigables et parler aussi du principe même du projet de loi.

D'après la mesure, la concurrence devrait servir de règle pour l'établissement des taux. Comment pouvons-nous acheminer nos marchandises vers les marchés d'exportation en utilisant un système de transport qui ne s'intéresse nullement au transport de ces marchandises vers les marchés d'exportation?

J'aimerais vous citer un passage d'un article publié le 19 janvier dans le *Co-operator* du Manitoba:

Washington a fait savoir au Canada qu'il ne pouvait accepter sa proposition d'augmenter d'environ 10 p. 100 les droits de péage sur la voie maritime du Saint-Laurent...

D'après l'article, le Canada veut majorer les péages de la voie maritime. Les cultivateurs veulent expédier leur grain économiquement par chemin de fer jusqu'à la tête des Grands lacs et de là par la voie maritime du Saint-Laurent, qui a été construite grâce aux dollars des contribuables et qui fait partie d'un système de transport moderne au Canada. Or, le gouvernement canadien veut majorer les péages de 10 p. 100. C'est un problème auquel nous faisons face. D'après la mesure à l'étude, les compagnies de chemin de fer peuvent exiger le plus possible. Nous voyons maintenant que le gouvernement canadien empire la situation de nos producteurs en préconisant une hausse de 10 p. 100 dans les péages de la voie maritime.

J'exhorte le ministre et la nouvelle Commission des transports, dont le projet de loi prévoit l'institution, à surveiller étroitement les compagnies de chemin de fer et l'Administration de la voie maritime. C'est à elles qu'il incombera d'assurer aux producteurs de blé, de minerai de fer ou de marchandises fabriquées le droit de les faire transporter vers les débouchés canadiens ou étrangers. Même un manufacturier qui veut que ses produits se rendent à un débouché canadien doit

les expédier le plus économiquement possible pour soutenir l'âpre concurrence de l'étranger. La même règle vaut pour le transport du minerai de fer ou du blé de l'Ouest canadien, par chemin de fer, jusqu'à la tête des Grands lacs, et puis par la voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à leur marché ultime. Le contrôle des transports incombera à la Commission de 17 membres, issue de ce projet de loi, qui aura le devoir de préserver les droits des producteurs canadiens à trouver des débouchés à leurs produits.

Un mot encore de la compétition. Jusqu'à présent, ce sont les chemins de fer qui ont donné le ton pour la fixation des taux dans les principaux centres du Canada. Les entreprises de camionnage leur emboîtaient le pas, à un taux un peu plus bas, pour se réserver une partie du trafic. Si nous envisageons l'avenir, le projet de loi ne prévoit aucun plafond pour l'établissement des taux par les chemins de fer. Dès lors, comment la concurrence pourrait-elle agir sur la fixation des taux par les chemins de fer?

Il faudra nécessairement que cette concurrence vienne des compagnies aériennes. Celles-ci de plus en plus nombreuses à se lancer dans le transport du fret en vrac. Ce bill a de nombreuses lacunes—c'est le moins qu'on en puisse dire—en ce qu'il n'est pas apte à engendrer l'esprit de compétition entre les divers moyens de transport. Il ne fait rien pour modifier la loi sur l'aéronautique afin de permettre une concurrence plus serrée entre les compagnies d'aviation et les chemins de fer pour le transport des marchandises en provenance de nombreux centres canadiens produisant des biens pour le marché de consommation. L'année dernière, des hommes d'affaires de villes comme Calgary, Winnipeg, Edmonton et Vancouver se sont plaints de n'avoir pu obtenir les droits d'atterrissage entre leur ville respective et d'autres pays.

Monsieur le président, le bill actuel ne renferme aucune disposition visant à remédier aux faiblesses de la loi sur l'aéronautique ou à favoriser réellement la concurrence entre les modes de transport qui établiront les taux de transport dans les années à venir, soit les compagnies de transport aérien et les compagnies de chemin de fer. Il n'y a pas de doute que les entreprises de camionnage seront en faveur de la hausse des tarifs des chemins de fer, puisque cela leur permettra de hausser les leurs à leur tour, tout en les maintenant inférieurs, dans la plupart des cas, à ceux des chemins de fer.

Le bill actuel comporte bien des points faibles. Même si nous avons travaillé d'arrache-pied en comité, ces deux dernières semaines, et amélioré considérablement le projet de loi, il y aurait lieu de le perfectionner encore et d'en élargir considérablement la portée, de

[M. Horner (Acadia).]