

**M. Low:** Oui, mais le soulagement procuré par cette réduction a été annulé dans une grande mesure par l'application du nouveau tarif, par le relèvement des taux, alors complètement injustifié.

**L'hon. M. Chevrier:** L'honorable député ne prétend pas n'est-ce pas que ce relèvement du tarif transcontinental a fait perdre les avantages de la formule de un et un tiers.

**M. Low:** Relativement, non; en réalité, oui.

**L'hon. M. Chevrier:** Seuls un nombre limité de taux ont été relevés, tandis que la formule de un et un tiers est d'application générale.

**M. Low:** C'est tout à fait exact, mais ce que je m'efforce de montrer c'est que si les chemins de fer réussissent à violer l'esprit de la loi en déposant et en faisant approuver un nouveau tarif qui porte ne fût-ce que sur quelques-uns de ces taux, ne risque-t-on pas de les voir en mesure de faire la même chose à l'égard de tous les taux. Je m'élève contre le fait qu'ils aient pu, à l'heure actuelle, obtenir même ce nouveau tarif. Je répète que les conserves alimentaires formant maintenant un élément important du régime alimentaire des habitants des provinces des Prairies, surtout durant l'hiver. Les provinces des Prairies font venir de l'Est du Canada une grande quantité de conserves alimentaires; or, c'est là l'un des éléments compris dans le nouveau tarif. Voilà de quoi je parle.

**L'hon. M. Chevrier:** Je signale que les chemins de fer n'avaient pas besoin de l'approbation de la commission pour relever le tarif transcontinental, parce qu'il s'agit d'un tarif de concurrence.

**M. Green:** Il est plus bas que le prix régulier.

**L'hon. M. Chevrier:** C'est exact; et pour cette raison je ne pense pas qu'on puisse dire que la commission a fait erreur en supprimant, si toutefois elle l'a fait, une partie des avantages de la formule de un et un tiers. Je reviendrai plus tard sur ce point et je pourrai, je crois, démontrer que la situation est loin d'être aussi mauvaise que le prévoit l'honorable député. Certes, je conviens avec lui que le National-Canadien m'a du moins laissé croire qu'il n'y aurait aucun relèvement.

**M. Low:** Et moi de même. Je signale au ministre que je compte certes sur les renseignements qu'il peut fournir, car je ne suis guère renseigné sur la question. Je n'ai évidemment que les détails relatifs au tarif et aux changements effectués. J'ignore ce qui les a motivés. Le ministre admettra, j'en suis sûr, que, sans l'appui du National-Canadien, le nouveau tarif n'aurait pu être déposé et approuvé. Le Pacifique-Canadien ne pouvait

[M. Green.]

arriver seul. L'accusation pèse donc aujourd'hui sur le National-Canadien.

**M. Browne (St-Jean-Ouest):** Je suis vaincu que le ministre a entendu avec plaisir les compliments qu'on lui a décernés à propos de ses observations préliminaires au débat de cet après-midi. Je présume que sa tâche est si accablante et si vaste, qu'il nous faut l'absoudre, pour n'avoir pas été au courant de certains des points soulevés par le préopinant. Songeons au ministère des Transports, placé sous l'autorité du ministre; ce ministère s'occupe d'avions, de bateaux à vapeur, des chemins de fer; il s'intéresse maintenant aux transport routiers et les lignes d'autobus. Il est aisé de voir que le ministre devient véritablement l'empereur des moyens de transport du Canada. Il a l'œil sur Air-Canada, sur les paquebots du National-Canadien, les Télégraphes National-Canadien, les communications transocéaniques et ainsi de suite. Tous, sans doute, nous reconnaissons les lourdes responsabilités qui incombent au ministre et nous sommes heureux de constater la courtoisie dont il fait toujours preuve dans l'exercice de ses fonctions. C'est pourquoi nous regrettons d'avoir parfois à le critiquer.

**L'hon. M. Chevrier:** J'attends le reste.

**M. Browne (St-Jean-Ouest):** Ma foi, je n'ai pas de critiques sérieuses à adresser aujourd'hui au ministre. Je m'intéresse particulièrement à ce qui se passe à Terre-Neuve et les rapports qu'on m'adresse de là-bas sont très élogieux.

Lorsque les représentants de Terre-Neuve vinrent à Ottawa pour débattre les conditions de leur entrée dans la confédération, ils soumièrent aux délégués du gouvernement fédéral un mémoire traitant des chemins de fer de la province, de l'exploitation du réseau ferroviaire et de celle des compagnies de navigation relevant de ce réseau. Les représentants du gouvernement fédéral, y compris probablement le ministre, ont éprouvé une certaine satisfaction en notant que le service à Terre-Neuve marchait parfaitement et ne demandait guère qu'on l'agrandisse à ce moment. Mais ils ont naturellement compris que les chemins de fer n'étaient pas en très bon état et que les bateaux à vapeur devraient être remplacés; ce matériel était vieux, ayant servi pendant de longues années.

Toutefois,—c'est là une question que j'ai soulevée ici plusieurs fois, bien que les députés n'en comprennent pas entièrement la portée,—par suite de l'union, le 1<sup>er</sup> avril 1949, le commerce d'importation de la région s'est complètement transformé, de sorte que les services ferroviaires étaient loin d'être