

ter de son nouveau poste. S'il pense que sa tâche sera désormais plus facile, nous avons une heure pour le détromper.

Il nous faut, me semble-t-il, traiter toute la question de ce nouveau changement. Mon honorable ami de Kings a fait remarquer que ce changement a été arrêté sans qu'on ait saisi un organisme judiciaire qui en examinerait les répercussions sur les industries de la région visée. J'aimerais demander au ministre de prendre conscience de ce fait. Ce nouveau tarif et la suppression du tarif s'appliquant à des chargements inférieurs à une wagonnée, remplacé par des tarifs de messageries plus élevés, nuiront énormément à toutes les petites entreprises qui pullulent dans les Maritimes. Ce sont les petites entreprises qui depuis bien longtemps emploient les gens des Maritimes.

Une telle situation m'apparaît donc spéciale aux Maritimes et le ministre ferait bien de repenser sérieusement cette nouvelle politique. Il devrait aussi considérer que seules certaines industries produisent des denrées en quantité suffisante pour profiter des expéditions par wagonnées, par camions et par des modes de transport de ce genre. J'ai cru comprendre au cours du débat sur les transports que nous cherchions à établir une politique nationale du transport au pays. Depuis qu'on m'a fait l'honneur de m'élire député j'ai toujours entendu réclamer une politique nationale du transport, quelle qu'ait été la couleur du gouvernement au pouvoir.

Tous les députés qui ont suivi le débat sur les transports ont eu l'impression, j'en suis sûr, que nous nous acheminions peut-être maintenant vers une politique nationale des transports. D'après ce que j'ai saisi de ce débat et ce qu'on nous a expliqué, le moyen de transport utilisé serait le plus économique. C'était là, je pense, une partie de l'argument qu'on a fait valoir en faveur de la loi actuelle. Mon honorable ami de Cumberland a bien raison lorsqu'il prétend que l'ensemble de la question du transport remonte à la Confédération. Nous le savons tous. Nous savons tous que la Confédération a été rendue possible parce que les Pères de la Confédération ont promis la construction de chemins de fer. A cette époque, les transports se faisaient par chemins de fer. Nous avons construit des chemins de fer vers l'est.

Comme il a lu ces pages d'histoire, le ministre sait sans doute que les Maritimes se sont vu accorder des tarifs préférentiels lors

[L'hon. M. Flemming.]

de l'aménagement du chemin de fer Intercolonial. Plus tard, on a relié par chemin de fer la Colombie-Britannique au centre du Canada pour ainsi unir tout le pays. Certains des arrangements qui ont fait de la Confédération une réalité avaient trait aux transports. Cette question a gardé toute son importance d'autrefois; peut-être même en revêt-elle davantage aujourd'hui. C'est pourquoi je prie le ministre de refaire l'examen de toute la question.

Je tiens certains renseignements à cet égard. On me dit que certaines industries établies dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter à la Chambre seront des plus désavantagées par cette nouvelle mesure. Ce que le député de Kings a relevé quant au cubage serait sans doute entièrement préjudiciable aux producteurs de croustilles. Quoique je ne puisse prétendre tenir ces renseignements de source autorisée, vu que je n'ai pas eu de rapports avec ces producteurs, je n'ai aucune raison de croire qu'ils sont inexacts.

Donc, je demande au ministre d'étudier la question de ce produit en particulier. Il est de la plus haute importance que ma circonscription conserve cette industrie. Nous comptons plusieurs usines de transformation d'aliments, et l'industrie de la croustille et le transport de ce produit sont extrêmement importants. Tous ceux qui ont lu le dernier numéro de l'*Executive Magazine* auront vu la photo des deux garçons McCain et leur famille, sur la couverture. C'est une excellente photo que je signale à l'attention du ministre, s'il ne l'a déjà vue. C'est vraiment du beau travail.

Nous sommes fiers des McCain, de ce qu'ils ont accompli et de la renommée mondiale de leurs produits. Ils ont trouvé des débouchés pour les produits agricoles, non seulement les pommes de terre mais d'autres produits aussi, qu'ils transforment dans leurs usines. Nous craignons fort toute proposition qui pourrait faire du tort à cette industrie-là.

Nous avons les Hatfield à Hartland et les Pirie dans le comté de Victoria. Nous nous préoccupons des conséquences de cette politique sur de telles industries, car nous voulons prévenir tout ce qui pourrait nuire à leur commerce ou à leurs employés, lesquels constituent une grande proportion de la main-d'œuvre dans notre localité.

Dans le Sud du Nouveau-Brunswick, nous fabriquons aussi des bonbons. On éprouve de plus en plus de difficulté à vendre ce produit,