

et à ce que donnerait la politique du gouvernement. Si le député vérifie au hansom, je crois qu'il verra que le gouvernement a déclaré qu'il comptait agir dans un an. Au lieu de cela, nous avons eu deux renvois. Nous voici, après deux ans, toujours ignorants de la politique du gouvernement et de l'orientation que nous prendrons. Je ne veux pas accuser le gouvernement de malhonnêteté, je l'accuse de temporiser et de manquer d'esprit de décision, de ne pouvoir vraiment prévoir l'avenir sur le plan législatif. Je ne vois pas comment le député pourrait refuser d'admettre cette analyse, même s'il est un tenant du gouvernement. S'il veut participer à la solution de ce problème, peut-être de façon plus efficace au caucus qu'ici, je lui suggérerais de continuer, de concert avec d'autres, d'exhorter le gouvernement, au caucus, à mettre au point une ligne de conduite en matière de transport. Je veux parler d'une ligne de conduite que le gouvernement espère soumettre à la population, et non ce palliatif à court terme.

M. Granger: J'aimerais dire quelques mots pendant que cette résolution est à l'étude. Le tarif-marchandises a un effet notable sur le coût de la vie et les affaires à Terre-Neuve et, en fait, dans toutes les provinces de l'Atlantique. Nous sommes à une distance considérable du centre industriel du Canada. Comme je l'ai déjà signalé, nous, à Terre-Neuve, importons à peu près tout ce que nous consommons, tout ce que nous portons et à peu près tout ce que nous mangeons. Le tarif-marchandises revêt donc pour nous, de Terre-Neuve et des provinces de l'Atlantique, une importance vitale, de sorte que toute déclaration ou mesure législative à ce propos doit soulever notre plus vif intérêt. Notre économie dépend, peut-être dans une plus grande mesure que celle de toute autre partie du Canada, de ce qu'il en coûte pour transporter les marchandises.

J'aimerais appeler votre attention sur une annonce qui a dû être très attrayante au moment de sa parution, vu l'intérêt que manifeste à ce sujet la région du pays d'où je viens. Je veux parler d'une annonce qui a paru le 8 juin 1957 dans le *Chronicle-Herald*, d'Halifax. Encadrée de traits blancs et bleus, comme il se devait, cette annonce invitait les gens des provinces Maritimes à voter pour le parti conservateur-progressiste. Elle renfermait l'engagement suivant:

Nous sommes liés par l'engagement initial pris envers la population, lors de la Confédération, celui de redresser le tarif-marchandises et d'assurer des moyens de transport de façon que la situation géographique ne soit pas préjudiciable à nos producteurs lorsqu'il s'agit d'avoir accès à nos marchés nationaux dans des conditions raisonnables.

Voilà un sentiment bien noble; nul doute qu'il ait bien servi les fins politiques de certains honorables députés. Mais qu'est-il arrivé de fait? Si l'on me permet de faire un bref résumé des événements subséquents, je vais vous dire ce qui est arrivé. La Commission des transports a approuvé, ou du moins permis, une majoration de 17 p. 100. En 1959, le Parlement a diminué ce chiffre à 10 p. 100. Plus tard, au cours de l'année suivante, il l'a coupé à 8 p. 100 et le gouvernement a payé la différence entre ce chiffre et celui de 17 p. 100. A moins que je sois dans l'erreur, je suppose qu'on voudrait maintenant que le Parlement approuve le paiement de la différence aux chemins de fer de manière que ces derniers touchent quand même une majoration de 17 p. 100 pour payer le salaire de leurs employés.

Quoiqu'il en soit, les frais de transport sont montés au grand préjudice de la partie du Canada qui est le moins en mesure de payer des frais élevés. Par suite de notre position géographique sur le littoral est, l'approvisionnement vital nécessite le transport sur une plus grande distance. Il nous faut faire venir de loin les articles fabriqués dans le Centre du pays, les articles dont nous avons besoin tous les jours, comme la nourriture, les vêtements et les autres que j'ai mentionnés tout à l'heure. Il nous faut faire venir à Terre-Neuve ces articles des différentes parties du Canada. Il faut les charger à North-Sydney, les décharger à Port-aux-Basques puis les recharger dans des wagons à marchandises ou encore les remettre dans des bateaux qui les amèneront à divers ports où il faudra encore les décharger. Qu'on examine le problème sous n'importe quel angle, le coût du transport ne peut qu'être élevé, à moins que ne soit mis en pratique le principe énoncé dans le texte de propagande que j'ai mentionné:

...celui de redresser le tarif-marchandises et d'assurer des moyens de transport de façon que la situation géographique ne soit pas préjudiciable à nos producteurs...

Et ainsi de suite. Les faits semblent démontrer que rien n'a été accompli dans ce sens et que les provinces atlantiques souffrent encore des taux de transport trop élevés, qui sont un fardeau injuste pour une partie du Canada, débouché important pour le reste du pays.

M. Phillips: Comment cela s'est-il produit?

M. Granger: Pardon? De quoi parlez-vous?

M. Phillips: Comment cette disparité dans le tarif s'est-elle produite?

M. Granger: Je répondrai simplement à cette question qu'on n'a pas aboli la disparité de traitement comme le parti du député avait promis de le faire. Ses conséquences,