

merce de Sydney. Il sourit. Bien sûr, à ses yeux Sydney n'est qu'un point quelconque sur la grand-route, et je suppose qu'il ne s'y intéresse pas tellement. En période électorale toutefois, il pourra y trouver un intérêt capital.

Voici un autre point que j'aimerais faire ressortir. Quand le ministre était responsable de la défense nationale, la fermeture de bases dans la région atlantique mit des centaines de gens en chômage. Dans ma propre circonscription, 700 personnes se sont trouvées sur le pavé lors de l'abandon de la base navale de Point-Edward; non seulement elles étaient sans emploi, mais elles étaient victimes de la montée vertigineuse des prix.

Après la perte de notre «capitaine» de Bonavista-Twillingate, je m'attendais à ce que le ministère fasse peau neuve. D'après ce que j'ai lu, il semble que la plus grande ambition de l'ancien ministre de la Défense nationale était d'être mêlé aux transports où il ferait des changements fantastiques dans tout le pays et réaliserait de grandes choses en vue de l'avenir. J'espère qu'il en sera ainsi. De nombreux domaines d'activité ont été évoqués. Avec l'autorité dont il jouit au sein du cabinet, il lui suffirait de lever le doigt pour déterminer dans le tarif-marchandises des changements très profitables à notre région atlantique.

En ce qui concerne Terre-Neuve, je suis sûr que le député de Saint-John a présenté des instances énergiques à ce sujet, mais le cabinet fait la sourde oreille, peu importe d'où viennent les instances, qu'elles soient présentées par les membres de ce parti ou du leur. Je suis sûr que le député a présenté des instances au nom de sa province. Le fait qu'il se trouve près de l'ancien ministre des Transports aurait dû l'aider. Ce dernier avait été transplanté à Terre-Neuve; il s'y était établi bien qu'il ne soit nommé par aucun congrès. De toute façon, il est allé vers des pâturages plus verdoyants—et je veux bien dire plus verdoyants.

Je n'ai pas l'intention d'accaparer plus longtemps l'attention des députés. Nous aurons sûrement de nombreuses occasions à l'avenir de souffler à l'oreille du ministre actuel des Transports (M. Hellyer) les mesures que nous aimerions qu'il prenne. Maintenant qu'il est chargé d'un nouveau ministère, au nom du ciel, qu'il ne le mette pas en sens dessus dessous, comme il a fait avec le ministère de la Défense nationale.

M. J. P. Nowlan (Digby-Annapolis-Kings): Je tiens à m'associer aux autres députés de la région atlantique qui ont traité pendant cette période réservée aux griefs du tarif-marchandises qui nuit sérieusement à l'économie des Maritimes.

[M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria).]

Des députés plus anciens que moi ont parlé de leur participation passée à la procédure permettant la formulation de griefs. Comme député relativement nouveau, je me suis demandé si cette procédure était efficace. Cette fois-ci, cependant, j'ai été frappé, comme le nouveau ministre l'a été aussi sans doute, de ce que tous les députés qui ont pris la parole aient traité du même problème fondamental, préjudiciable à toute la partie est du pays.

Je me rends compte de certaines des difficultés du ministre. Il vient d'assumer des fonctions rattachées à un ministère nouveau et comportant de lourdes responsabilités. En outre, il s'est occupé l'an dernier, d'une façon dynamique et quelque peu controversée, de l'adoption d'un projet de loi qui a suscité polémiques et inquiétudes sérieuses dans tout le pays. Par conséquent, il ne saisit peut-être pas certaines nuances d'une mesure sur les transports qui confère aux chemins de fer le pouvoir de faire ce qu'ils ont fait dans les provinces atlantiques.

C'est là le fond du problème. La question intéresse plus qu'un groupe de gens des Maritimes qui crient dans le désert, pleurant sur ce qui est arrivé. Le ministre a, dans le passé, prouvé qu'il pouvait prendre des mesures draconiennes lorsqu'il l'estimait nécessaire. Espérons qu'il en fasse autant pour remédier à la situation dans laquelle nous nous trouvons. Depuis dix ans, nous survivons par la force du poignet, dans les Maritimes. Nous tentons de réussir par nos propres efforts. Maintenant, en la première année de notre deuxième siècle, on cherche à nous assommer. Nous nous relevons par la force du poignet, mais on nous assomme aussitôt avec ce nouveau tarif qui fait perdre du terrain à toute la région atlantique.

Je ne m'attarderai pas, car je sais que le ministre meurt d'envie de se lever et de traiter de certains des points que nous avons soulevés.

● (9.50 p.m.)

Bien plus, comme il s'agit d'un débat apolitique, j'aimerais entendre l'opinion de vis-à-vis au sujet de ce problème qui concerne des gens d'un peu partout. Le député d'Halifax (M. McCleave) a dit que quelqu'un n'était pas à sa place. Peu m'importe où sont ces gens. Ils ne sont pas à leur place plus à un endroit qu'à un autre; ils sont acculés au mur par l'utilisation de ce tarif-marchandises pour les chargements de moins d'une wagonnée. Ce tarif ne se rapporte à rien. Dans le cas actuel, la région atlantique est assommée parce que les taux pour les chargements de moins d'une wagonnée ne sont d'aucune utilité dans l'Est. Nous n'avons pas de wagons en commun, de wagons d'association ni de service rail-route; nous n'avons pas les vastes