

A titre de représentant des Maritimes, je pourrais employer une foule d'adjectifs dont se sont servis nos hommes politiques depuis 1867, pour décrire nos sentiments à la suite des modifications au tarif, aux règlements, aux usages et aux conditions. Tous, selon moi, décriraient le caractère urgent de la situation des commerçants de la région atlantique.

Je suis sûr que le ministre a été averti, par des membres de son propre parti des dangers inhérents aux nouveaux taux applicables aux chargements incomplets de wagons. Par ailleurs, je dois assumer que le ministre n'a pas considéré la question comme étant aussi grave qu'elle l'est, à mon avis, ou bien les membres de son parti, qui lui ont signalé la question, n'ont pu lui faire sentir l'étendue des dommages qui se manifestent déjà et qui continueront de se manifester à moins que des mesures ne soient prises immédiatement.

J'exhorte le ministre à imposer immédiatement un moratoire sur la décision du 2 août de la Commission des transports du Canada et d'accorder un délai permettant de rédiger un mémoire approprié pour démontrer pourquoi les nouveaux taux ne devraient pas être applicables aux provinces atlantiques. Les arguments contre l'application de ces taux sont aussi vieux que la Confédération. Les Canadiens ne devraient pas entreprendre leur second siècle de Confédération dans une position plus désavantageuse que celle dans laquelle ils sont entrés dans l'union en 1867.

Au cours des dernières années, les gouvernements des quatre provinces atlantiques ont fait un effort soutenu pour attirer de nouvelles industries dans notre région et y garder les anciennes. Nous avons toujours été à la merci des chemins de fer en ce qui concerne le transport parce qu'il nous manque la concurrence si évidente dans le centre du Canada. Bien que les nouveaux taux soient plus bas que les anciens taux de messageries de première et de deuxième classe, cela n'intéresse pas les expéditeurs qui utilisaient le service de chargements incomplets de wagons, service qui auparavant représentait un volume considérable de transport. Des hausses très fortes frappent donc ce genre de trafic. Les articles encombrants, par exemple les bagages, les embarcations et les croustilles feront l'objet de hausses considérables, par exemple de 288 p. 100 dans le cas des croustilles, de 369 p. 100 dans celui des canoës, de 171 p. 100 dans celui des bateaux à moteur et de 288 p. 100 dans celui des réservoirs en acier. Pour ce qui est des cuisinières, la hausse s'élève en moyenne à 90 p. 100.

[M. Coates.]

● (8.50 p.m.)

Dans les provinces atlantiques, une région que je connais, il y a un fabricant de valises, à savoir le Christie Trunk and Bag Company. Il a absolument besoin d'un autre moyen de transport pour lui permettre de faire la concurrence sur une base régionale et nationale. Il y a deux fabricants de poêles à Sackville et aussi l'Entreprise Foundries Company Ltd., et Enamel Heating Products Ltd. Ces organismes sont en affaires depuis bien des années et ont vaincu tous les obstacles imaginables pour maintenir leur commerce national. Ils auront de la difficulté à surmonter ce nouvel obstacle qu'a créé le gouvernement par l'augmentation substantielle du nouveau tarif-marchandises.

Si le gouvernement s'inquiète vraiment de l'inflation, il ne voudra sûrement pas alourdir le fardeau des consommateurs en augmentant le tarif-marchandises, ce qui se produira si nous adoptons la structure du tarif-marchandises maintenant proposée par les chemins de fer. Si les chemins de fer veulent maintenir leur volume d'affaires, il leur faudra adopter un barème de taux plus raisonnable, puisque notamment les expéditeurs ont moins de deux semaines pour s'adapter à ces nouveaux taux, bien que les nouveaux taux pour moins d'une wagonnée aient été présentés à la Commission des transports du Canada le 2 août dernier. Ne serait-il pas bon et sage pour le ministre des Transports d'imposer un moratoire afin d'examiner à nouveau les résultats probables de cette majoration des taux et les effets possibles du maintien de ces taux dans les centres commerciaux des provinces atlantiques. De cette façon, le gouvernement montrerait aux habitants de cette région du Canada que le ministre ou le gouvernement ne souhaite pas acculer à la faillite un grand nombre de ces petites entreprises et même d'autres plus importantes. Laissez-moi signaler au ministre qu'une crise réelle sévit dans les provinces atlantiques par suite de l'imposition de ces taux pour moins d'une wagonnée. Je demande au ministre d'agir immédiatement.

M. Melvin McQuaid (Kings): Monsieur l'Orateur, je ne voudrais pas prolonger ce débat indûment, mais je crois aussi devoir protester contre ce barème unique qu'on a raison, je crois, de décrire comme le changement de tarif le plus draconien du siècle. Il s'ensuivra nécessairement un effet discriminatoire et néfaste pour l'économie de la région atlantique. Je ne peux comprendre pourquoi le gouvernement actuel semble avoir le dessein diabolique de nuire à cette région qui