

principaux problèmes routiers dans cette région du Canada.

Le ministre aiderait de façon bien précise si, sans tarder, il faisait faire une étude du besoin d'installations pour le déchargement des navires transporteurs de provendes dans le port de Saint-Jean. Il est paradoxal que ce grand port d'hiver puisse charger les cargaisons destinées aux marchés du monde mais qu'il n'ait pas les installations nécessaires au déchargement des céréales si importantes pour l'économie agricole des régions du bas et de l'ouest du Nouveau-Brunswick.

Il existe un nouveau cliché dans le langage parlementaire, soit «priorités». Je m'intéresse au développement de ces clichés, et «priorités» est à l'honneur en ce moment. Je me joins à mes collègues pour demander au ministre d'accorder une haute cote de priorité à ces questions de transport dont se préoccupent sérieusement bon nombre des députés qui représentent la région atlantique du Canada.

M. Robert Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Je voudrais demander à la Chambre quelques minutes de son temps pour parler de cette question qui est d'un intérêt vital pour l'économie des provinces atlantiques. Je désire remercier l'honorable député de Cumberland (M. Coates) d'avoir soulevé cette question ce soir devant la Chambre. Ce matin même, j'ai reçu des messages de mes commettants; l'un d'entre eux émanait du président de la Chambre de Commerce de Sydney-Nord et tous se plaignaient amèrement de la rigueur de ce tarif-marchandises.

Je suis heureux de voir le ministre et je ne voudrais pas me montrer dur à son égard. Il se souviendra, j'en suis sûr, des liens d'amitié que nous avons noués lorsqu'il était ministre de la Défense nationale. J'espère qu'il ne prendra rien de ce que je vais dire à titre personnel.

Avant d'entrer dans les détails, puis-je verser au compte rendu officiel les vues de la Chambre de Commerce de Sydney qui sont exposées dans le *Post* de Cap-Breton en date du 28 septembre. Comme le temps est précieux, je vais m'occuper de cela immédiatement.

Le ministre est au courant de l'opinion de ceux qui ont pris la parole ici. Je désire lui faire part des vues d'autres personnes, en dehors de la Chambre, au sujet de cette question si importante.

● (9.40 p.m.)

Avant de citer ce journal, puis-je signaler que le porte-parole du *Board of Trade*, qui se nomme Harvey Webber, est un éminent et excellent citoyen de Sydney et un brave garçon. Tout ce que je peux ajouter, c'est que je n'ai jamais entendu dire qu'il était de mon

parti. L'article s'intitule «Le *Board of Trade* s'élève contre la majoration du tarif-marchandises» et dit:

Le *Board of Trade* de Sydney a énergiquement protesté auprès du ministre des Transports et de l'*Express Traffic Association* au sujet de l'application précipitée d'un nouveau régime de tarif-marchandises qui, d'après lui, aura de graves effets sur les prix à la consommation dans la région atlantique.

Le *Board of Trade* a appris qu'en vertu de la nouvelle mesure législative, les chemins de fer ne sont pas tenus de faire approuver les majorations de tarif.

De fait, Harvey Webber, président du *Board of Trade*, déclare que le nouveau tarif n'a été divulgué à la Commission des transports des provinces Maritimes que le 21 août et est entré en vigueur le 5 septembre.

D'après M. Webber, le nouveau système de tarif-marchandises mis en vigueur par les chemins de fer pour le service des marchandises de moins d'une wagonnée aura une répercussion grave sur les prix à la consommation dans l'Est du pays.

Ces augmentations, a-t-il ajouté, accompagnées par bien d'autres changements radicaux, ont couronné la fusion par les chemins de fer, de leurs services de messageries et de marchandises de moins d'une wagonnée, en instituant un barème unique de tarifs, de règlements et de conditions de transport pour tout le trafic de moins d'une wagonnée.

D'après le président de la Commission «en raison de sa situation géographique, la région atlantique est l'usager de chemin de fer le plus important par tête d'habitants au Canada, et elle se ressentira donc davantage de la majoration des coûts.»

Les augmentations suscitées par les changements ont abouti à neutraliser tout avantage découlant de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. Webber ajoute: «D'après les chiffres communiqués par la Commission des transports des provinces Maritimes qui représente les expéditeurs de la région, la majoration des taux, dans certains cas, atteint jusqu'à 282 p. 100.»

Prenons, a-t-il dit, comme exemple du nouveau barème de tarifs, l'expédition de Stellarton à Québec de 35 livres de vêtements. Cet envoi aurait coûté auparavant \$2.72 par tarif-marchandises ou \$3.25 par messageries. D'après le nouveau barème, l'envoi coûte \$4 soit une augmentation de 47 et de 23 p. 100 respectivement. L'expédition d'un canoë de Truro à Halifax coûtera neuf fois plus qu'en vertu de l'ancien régime de tarifs.

Ces nouvelles règles sont attribuables à la formule de volume et de densité qui s'établit à 10 livres au pied cube de surface, les frais s'établiront selon le taux de 10 livres. Quand il s'agit par exemple de petits poussins, la majoration consécutive des frais pertinents devient effrayante.

A ce sujet, la Chambre de commerce des provinces Maritimes a présenté un vigoureux mémoire aux premiers ministres provinciaux.

Cependant, dit M. Webber, tous les hommes d'affaires et autres expéditeurs devraient se préoccuper de cette hausse et de la possibilité qu'elle nuise à notre situation économique. Le président a ajouté: «Les consommateurs peuvent s'attendre à payer plus cher les articles qui seront expédiés par fer dans cette région.»

J'espère que le ministre a écouté avec attention ces commentaires que le *Post* du Cap-Breton attribue à la Chambre de com-