

M. R. J. McCleave (Halifax): Monsieur l'Orateur, mes premiers mots seront pour vous féliciter et, par votre entremise, féliciter vos adjoints qui présideront les travaux de la Chambre. C'est pour moi une grande satisfaction personnelle de voir que votre sens de l'équité, de la courtoisie et de l'humour ait été reconnu par la plupart des honorables députés.

J'aimerais également féliciter les deux motionnaires de l'Adresse en réponse au discours du trône (MM. Lafrenière et Nielsen) pour leur attitude empreinte de modernisme et de jeunesse, l'honorable député de Québec-Montmorency pour avoir pourfendu les idées étroites et l'honorable député du Yukon pour son attitude ferme à l'égard de l'esprit pesantiste qu'on pourrait qualifier "d'iglouisme". J'ai remarqué que l'autre député du Grand Nord s'est amené ici, hier, vêtu de manière à faire croire que "l'iglouisme" était à l'ordre du jour. En fait, il est possible qu'un vent glacé souffle dans le secteur de la Chambre qu'il occupe, mais nous, conservateurs, envisageons l'avenir avec optimisme. Au premier ministre (M. Diefenbaker), je rappellerai les paroles que je prononçais pendant la campagne électorale à Halifax, et où je disais à propos de notre province: "Vous nous avez été fidèles. Nous vous serons fidèles le 31 mars."

Ma province n'a pas été la seule à apprécier le dévouement, l'intelligence, l'énergie, le courage et la vision que le chef du gouvernement a insufflée à la vie canadienne. Le chef de l'opposition (M. Pearson) peut trouver du réconfort à étudier l'un des grands personnages d'Anthony Trollope, son auteur favori. Il saura de qui je parle quand je lui dirai que ce personnage de la série Barsest a fait de son mieux à la tête d'une institution qui, malheureusement, était désespérément déshuée.

J'ai l'honneur d'être le premier représentant des provinces de l'Atlantique à prendre la parole. On aurait dit autrefois que j'étais des provinces Maritimes mais, maintenant, Terre-Neuve fait partie de la confédération et nous voulons inclure cette province dans le nom de notre région. L'expression "provinces de l'Atlantique", n'est pas très commode pour les journalistes de notre région; ils réclament un nom plus court. Il y a cinq ans, si l'on m'avait demandé mon avis, j'aurais songé au mot "Atlantide" qui nous vient de la mythologie; il est assez près du mot "Atlantique" et donne l'idée d'une terre submergée sous les eaux de l'indifférence libérale. Maintenant, cependant, un gouvernement actif est au pouvoir; nous ne nous sentons plus submergés et il nous faut choisir

[M. l'Orateur.]

un autre nom pour les quatre provinces qui touchent à la mer. A mes amis journalistes, je propose le nom "Atlantica". Il fait très bien pour les manchettes d'une colonne. Mais s'ils n'aiment pas le terme "Atlantica", je pense alors que l'on pourrait revenir à la vieille expression "Maritimes" en sous-entendant qu'elle comprend Terre-Neuve.

Atlantica, ou les Maritimes, est heureuse de la décision du cabinet de suspendre la dernière augmentation des tarifs-marchandises. Les provinces Maritimes et l'Ouest canadien ont enfin trouvé un champion, qui redressera, croyons-nous, les injustices de bien des années. Il me paraît incontestable que lorsque les chemins de fer subissent la concurrence intense d'autres moyens de transport comme le camion ou le navire, ils devraient comprendre que l'augmentation des taux au niveau autorisé par la Commission des transports entraînerait une perte de clientèle. Il était donc d'usage de n'appliquer qu'une part, ou peut-être même aucune part de ces augmentations au Canada central. Cependant, dans les régions où cette concurrence est faible ou inexistante, la clientèle est prisonnière et supporte toute la charge.

Voici un exemple. Prenons une denrée de la classe 100, ou de la première classe, comme les articles de mercerie expédiés en quantité inférieure à un wagon de 10,000 livres, de Montréal à Toronto, soit une distance de 335 milles selon le parcours emprunté,—il y a probablement 335 milles de Toronto à Montréal et le parcours peut paraître plus long au retour,—et de Moncton à Sydney, soit une distance de 348 milles. Dans les deux cas, on suppose qu'il s'agit de taux porte-à-porte, car les chemins de fer prennent et livrent à domicile. Le 1^{er} janvier 1948, avant l'entrée en vigueur de la première de la série d'augmentations des tarifs-marchandises depuis la guerre, le tarif Montréal-Toronto était de 60c. par 100 livres. Le 1^{er} janvier 1958, sans tenir compte de l'augmentation en suspens, ce tarif est passé à 76c. les 100 livres, ce qui représente une augmentation de 26.7 p. 100. Par ailleurs, le tarif Moncton-Sydney, qui était de 70c. les 100 livres le 1^{er} janvier 1948, a passé à \$1.54 au 1^{er} janvier de cette année, ce qui représente une augmentation de 120 p. 100. Pourquoi cette inégalité de l'augmentation relative en pourcentage? Seule la concurrence ou son absence peuvent expliquer une augmentation de 26.7 p. 100 dans un cas et de 120 p. 100 dans l'autre.

Prenons un autre exemple de denrées expédiées par wagons dans la catégorie 70, ou troisième classe, voyageant en quantité de 20,000 livres d'Oshawa à Montréal, soit une distance de 301 milles, et de Halifax à Sydney soit une distance de 294 milles. Le 1^{er} janvier