

Entre parenthèses, ce n'était pas long—un mois et quatre jours.

Ce n'est que le 21 août, toutefois, que la Commission des transports des provinces Maritimes avait les données voulues et a pu entreprendre l'étude des conséquences de cette hausse pour les expéditeurs des provinces de l'Atlantique.

Maintenant, le délai n'est que de deux semaines et un jour.

Une fois le nouveau tarif en vigueur, tous les tarifs express applicables aux chargements inférieurs à une wagonnée ont été annulés, sauf pour certaines expéditions de poisson frais et de fruits de mer provenant des provinces de l'Atlantique. Le 5 septembre, les tarifs-marchandises pour chargements inférieurs à une wagonnée, qui devaient concurrencer les tarifs de camionnage ont été annulés eux aussi, tout comme les tarifs publiés concernant les services de camionnage.

Il est vraiment moins cinq, quant à ces divers tarifs.

A dater du 5 septembre, les chemins de fer cesseront de fournir le service de camionnage pour les cargaisons de moins d'une wagonnée, sauf dans les cas où s'appliquent les nouveaux tarifs. Les autres tarifs de taux de catégories et de taux sur les produits désignés, pour les chargements de moins d'une wagonnée, quant aux transports touchant les provinces atlantiques, n'ont pas encore été annulés et les expéditeurs peuvent profiter de ces tarifs, à condition que l'expéditeur et le destinataire se chargent de l'enlèvement et de la livraison.

Voilà la situation en deux mots, telle que la comprennent les spécialistes des transports. Je pourrais l'exposer plus brièvement encore. Nous, des provinces de l'Atlantique, avons été roulés par la politique du gouvernement en matière de transports. Je le répète, monsieur, nous en avons été les victimes.

Je reviens à ma première thèse; si le gouvernement avait présenté une politique nationale de transport avec toutes ses implications, qui aurait montré tous les avantages et les inconvénients non seulement pour ma région, mais encore pour toutes les autres—car il faut bien que nous acceptions tous l'actif et le passif de la Confédération—qui aurait montré les effets qu'on pouvait en attendre dans nos régions respectives, nous aurions été en mesure de juger en connaissance de cause les bénéfices et les servitudes qui en résulteraient tant pour l'Est que pour le Centre et l'Ouest du Canada.

Cependant, on nous a promis quelque chose. On nous a promis que nos problèmes recevraient une solution séparée et que nous n'aurions pas à le regretter. C'est là la promesse à laquelle nous nous sommes fiés l'année dernière à la Chambre, et, à moins que le gouvernement ne rectifie cet état de choses maintenant, la seule manière de redresser la situation et d'obtenir ce à quoi nous avons cru est de provoquer la tenue d'élections et de changer de gouvernement. (Applaudissements)

M. Heath Macquarrie (Queens): Monsieur l'Orateur, pendant les dix ans que j'ai passés à la Chambre, je n'ai pas participé à ce qu'on appelle la période des griefs, mais, ce soir, je me vois contraint de dire quelques mots. La brièveté de mes commentaires n'a rien à voir à l'importance qui j'attache à la discussion que l'honorable député de Cumberland (M. Coates) a amorcée de façon aussi magistrale, efficace et éloquent.

J'approuve ce que mes collègues des provinces atlantiques ont dit au sujet des problèmes découlant d'événements consécutifs à l'adoption d'une nouvelle mesure législative dans le domaine des transports. Comme l'a dit l'honorable député de Cumberland, les questions de transport remontent à l'époque de la Confédération, chez nous. Évidemment, à cause de notre position géographique, les transports et communications ont été au premier plan de nos problèmes économiques et politiques et dominent les questions d'ordre économique et politique que nous avons posées au gouvernement central.

Comme l'ont dit mes collègues, on éprouve actuellement un sentiment de déception, pour me servir d'un euphémisme, qui provient de nouvelles méthodes, de nouveaux changements, qui ont exacerbé et empiré les problèmes antérieurs et les injustices—d'aucuns diraient iniquités—qui existaient et qui persistent à cause de notre position géographique. Je voudrais insister, monsieur le président, sur le fait que dans deux parties de notre région, dans les deux provinces insulaires, les problèmes se font encore plus vivement sentir.

Dans l'île du Prince-Édouard, aux résultats moins que salutaires de la nouvelle mesure législative s'ajoute une augmentation des tarifs de transport, y compris le transport par traversier. Encore une fois, la construction de la chaussée a été différée. Inutile de le dire, aucun de ces deux facteurs n'a amélioré notre économie ni stimulé les espérances et les aspirations des gens de la province à qui, dès 1873, on a fait des promesses précises non équivoques au sujet du transport.

Dans l'autre île, Terre-Neuve, les habitants doivent faire face à un problème qui les affecte du point de vue sociologique et qui bouleverse leur économie: le retrait du service des voyageurs sur la ligne de chemin de fer. On n'en a rien dit dans la loi de l'Union, il y a quelques années. Je m'inquiète du calme étonnant manifesté à l'égard de cette mesure très importante qui représente une perte économique alarmante et une rupture très grave des réseaux de transport dans la plus jeune des provinces canadiennes. Si personne ne veut parler pour elle, je vais risquer, ce soir, un mot en sa faveur. Non pas