

Je voudrais me détendre quelques instants avant de revenir au sujet principal. Il y a quelques jours, un vice-président ontarien de ce qui est, je crois, la plus vieille entreprise commerciale d'Halifax et l'une des plus vieilles du Canada, M. E. G. Ted Jarvis de William Stairs Son and Morrow Limited a fait la déclaration suivante lors d'un entretien avec un journaliste du *Chronicle-Herald* d'Halifax. En voici les derniers mots recueillis de M. Jarvis:

Les nouveaux taux obligent un négociant à augmenter ses prix et je crois que le public doit savoir pourquoi.

Voilà le cœur du problème à l'étude ce soir. On pourrait donner une simple réponse aux gens qui demandent pourquoi ces augmentations sont entrées en vigueur. C'est parce qu'on nous a fourni une assurance lorsque la nouvelle loi des transports a été adoptée par le Parlement et que, plus tard, il en a été tout autrement. C'est pourquoi des députés ont pris la parole avant moi et d'autres, j'en suis sûr, la prendront après moi ce soir. On nous a promis que notre province recevrait un traitement spécial, mais conforme à la politique nationale des transports, au cours de la présente session. Nous entrevoyons maintenant la possibilité que de petites entreprises des provinces atlantiques soient acculées à la faillite et Dieu sait que ces provinces ne peuvent guère se le permettre. Certaines de ces petites entreprises seront ruinées de toute façon, mais cela ne devrait certes pas arriver par suite d'événements artificiels. C'est pourquoi j'aimerais que la population puisse se prononcer sur une question semblable, afin que nous puissions réparer le tort causé.

Prenons le cas d'un petit commerçant qui n'a pas hésité à payer \$100, \$150 ou \$300 pour inscrire une annonce dans le *Chronicle-Herald* du samedi 30 septembre 1967. Il s'appelle David Cuperfain. Il se livre au commerce des chaussures, une vulgaire mais indispensable nécessité. Je peux affirmer à mes amis de l'autre côté qu'il n'adhère à aucun parti politique. Je le sais parce que je lui ai parlé. J'aimerais le voir siéger dans mon coin. Je pense qu'après tout cela il finira par se joindre à nous, mais au moins il cherche à se renseigner. Il ne sera pas attiré par les bienfaits des libéraux. Voici ce qu'il a dit:

Au début du mois on a serré le goulot économique de notre région et on finira par l'étrangler aussi certainement que le soleil se lèvera demain. Les compagnies de chemins de fer ont imposé un nouveau tarif-marchandises qui fera monter les frais du transport ferroviaire jusqu'à 400 p. 100 dans certains cas.

[M. McCleave.]

«Impossible» dira-t-on. Qu'on me permette de le démontrer. Notre entreprise a reçu 240 paires de bottines d'enfants en caoutchouc que nous vendons à \$1.99 au détail. En vertu de l'ancien tarif-marchandises, nous aurions payé \$16, soit plus de 6c. la paire pour le transport; à cause du nouveau tarif on a exigé pour le même envoi \$57.60, soit la somme exorbitante de 24c. la paire.

Monsieur l'Orateur, j'ai fait mes calculs et j'ai trouvé que la hausse des tarifs a fait augmenter le coût de cet envoi de \$41.60. C'est là une augmentation d'environ 400 p. 100. Pas étonnant que les provinces Maritimes poussent les hauts cris, d'autant plus que cela c'est produit comme un coup de foudre, dans un ciel sans nuage.

● (9.20 p.m.)

M. Cuperfain dit encore:

En vertu du nouveau tarif-marchandises, les chemins de fer doivent nous charger un présumé taux uniforme, mais dans les régions où ils doivent soutenir la concurrence de l'industrie du camionnage, ils pourront réduire leur tarif pour faire face à la situation, et ils le feront. Conséquemment, dans le centre du Canada où l'industrie du camionnage est active et concurrentielle, les chemins de fer diminueront le tarif-marchandises, alors que nous, dans cette région, paierons beaucoup plus. Voyez-vous combien cet arrangement est diabolique? Nous, qui cherchons à rehausser notre économie par tous les moyens possibles, nous serons non seulement repoussés vers un niveau inférieur d'existence, mais en fait, nous subventionnerons le tarif-marchandises de nos cousins opulents du centre du Canada.

Ce raisonnement évoque-t-il des échos, monsieur l'Orateur? Depuis 20 ou 30 ans, un très honorable représentant—qui n'est pas avec nous actuellement mais qui reviendra—et d'autres le répètent sans cesse à la Chambre. C'est le même message qui est répété sans cesse. Quand des augmentations se produisent, elles retombent toujours sur l'Est et l'Ouest du Canada parce que le centre a un dispositif automatique de sécurité grâce à la concurrence. Pour la région atlantique, il en résulte que le prix de nos importations monte et que l'élément concurrentiel qui devrait aider nos exportations, comme nous l'espérons, perd de son importance.

Dans sa publication *Tips and Topics* de septembre 1967, la Commission des transports des provinces Maritimes invoque un argument qui condamne encore davantage le gouvernement, le ministère des Transports et le ministre qui le dirige ainsi que le nouveau régime établi par le gouvernement. On y dit:

Le nouveau tarif applicable aux chargements inférieurs à une wagonnée, entré en vigueur le 5 septembre, a été déposé à la Commission des transports le 2 août 1967.