

merchandises américains du point d'origine au point de livraison. Résultat: toutes les exportations destinées aux États-Unis sont assujéties aux tarifs américains. Ainsi, si j'expédie un wagon de marchandises à Windsor, le tarif est de 41c., mais si j'en expédie un à Détroit, le tarif est de 70c. d'ici à Détroit. Cela signifie que le National-Canadien touche le tarif de 70c. simplement pour transporter le wagon de l'autre côté de la rivière sur sa propre ligne. En plus de cela, il faut verser 8 p. 100 plus 6 p. 100 pour les frais de change. Il n'est pas surprenant que nous soyons dans une situation difficile dans les provinces Maritimes: comme nous n'avons pas de débouchés locaux, il nous faut envoyer tous nos produits, qui sont lourds, sur des marchés fort éloignés. Nos produits étant, pour la plupart, expédiés à la Nouvelle-Angleterre ou à proximité de la frontière, nous sommes lourdement atteints.

Les producteurs de bois de construction et les autres expéditeurs dans les provinces Maritimes ont bien sujet de se plaindre. Leur grief me paraît assez grave pour que le ministre en saisisse la direction de la société ferroviaire et la Commission des transports. Dans ce cas particulier, le National-Canadien exige du producteur en ces années difficiles, presque le double du tarif, bien qu'il n'ait qu'à transporter les produits d'un bord à l'autre de la rivière, de Windsor à Détroit.

J'aimerais que le ministre apporte une attention spéciale à cette question. Elle n'intéresse pas seulement les expéditeurs de bois de construction mais les expéditeurs de pommes de terre ou d'autres denrées dans les provinces Maritimes. Ainsi qu'il est signalé dans la lettre, le bois est un produit lourd et il est assujéti à un tarif-marchandises élevé par rapport à sa valeur. Il semble y avoir injustice flagrante à l'endroit des producteurs de bois de construction. La société ferroviaire exige presque double tarif pour le transport du produit du point d'expédition au Canada au point de destination peu éloigné aux États-Unis.

**L'hon. M. Chevrier:** J'admets avec l'honorable député que de prime abord il semble y avoir injustice, mais on me dit que c'est parce que les expéditions des Maritimes à Windsor sont assujéties à un tarif local direct au Canada, tandis que les expéditions entre les Maritimes et Détroit sont fondées sur les tarifs internationaux qui sont approuvés par l'*Interstate Commerce Commission*. Aux États-Unis, comme on sait, le tarif est de 60 à 70 p. 100 plus élevé qu'au Canada. Je suppose que c'est la raison de la différence apparente. Néanmoins, étant donné ce que vient de nous dire l'honorable député, je demanderai à la Commission de transports de voir s'il est possible de remédier à cette inégalité.

**M. Black (Cumberland):** Le ministre veut-il dire que c'est le National-Canadien et non l'expéditeur de marchandises canadiennes qui

bénéficie de la majoration du tarif exigée en raison du tarif-marchandises américain? Ainsi que je le disais il y a quelques instants, ces gens se trouvent dans une situation désavantageuse, par suite des difficultés que présente l'expédition de bois vers le marché ordinaire, le marché britannique.

**L'hon. M. Chevrier:** C'est le *Grand-Trunk Western Railway* qui profite de la hausse.

**M. Black (Cumberland):** Dans ce cas, dois-je conclure que le National-Canadien ne profite nullement de ce que le tarif a été porté de 41c. à 70c. dans le cas de ces expéditions depuis les provinces Maritimes jusqu'à Détroit, plutôt que jusqu'à Windsor?

**L'hon. M. Chevrier:** Il en profite par l'intermédiaire de sa ligne des États-Unis, le *Grand-Trunk Western*.

**M. Graydon:** J'ai une observation exceptionnellement agréable à faire au ministre et à la Commission des transports, relativement à un sujet que j'ai traité au cours d'un débat antérieur. Comme le ministre le sait, il existe dans le cas de certaines régions de Peel et des autres comtés situés en bordure du lac Ontario, entre Toronto et Hamilton, un régime d'abonnement qui s'applique au transport des voyageurs depuis Oakville jusqu'à la gare Union de Toronto. Ce régime existe depuis plusieurs années. Le ministre sera peut-être surpris d'apprendre qu'environ 700 abonnés voyagent matin et soir depuis Oakville et les localités intermédiaires jusqu'à Toronto; il s'agit donc d'un mouvement considérable de voyageurs. Récemment, comme le sait le ministre, les chemins de fer ont majoré sensiblement les tarifs d'abonnements de voyageurs dans cette région, comme ailleurs au Canada du reste. Afin de donner une idée du barème général de majoration, je cite quelques prix, anciens et nouveaux, applicables aux abonnements de vingt billets:

	Ancien tarif	Nouveau tarif
Clarkson à Toronto ..	\$5.50	\$8.50
Lorne-Park à Toronto	5.15	7.50
Port-Credit .....	4.50	6.50
Lakeview .....	3.80	6.00
Dixie-Road .....	3.45	5.50

Comme le ministre peut le constater, ces augmentations sont appréciables, tant absolument que proportionnellement. Les abonnés ont fondé une association puissante et active, la *Lake Shore Railroad Commuters Association*, dont l'énergique président, le capitaine Earl Hand, K.C., habite ma circonscription. Le capitaine Hand et quelque cinquante membres de l'Association, se sont occupés activement de la question et ont préparé un mémoire à l'égard non seulement de la majoration du tarif, laquelle, à leur avis, est