

les sociétés de chemins de fer demandent à la Commission des transports l'autorisation de supprimer certains trains.

S'il y a déficit c'est que le public n'utilise pas ce service. Il n'a qu'à voyager par train: c'est la seule solution. Ni le National-Canadien ni aucune autre société ne peut supprimer des trains sans l'approbation de la Commission des transports. Or, en l'occurrence, je ne crois pas qu'une demande ait été présentée. A mon avis, le National-Canadien a adopté la méthode toute indiquée: comme il voulait contenter les gens, il a discuté avec certains organismes publics et conseils municipaux de la région un moyen de coordonner le transport en desservant une partie du parcours par train et le reste par camion. Je ne saurais dire si la solution plaira aux intéressés mais je sais que les gens dont le député plaide la cause auront le droit, une fois la demande présentée, de protester contre la suppression de ces trains devant une commission publique et d'exposer les motifs pour lesquels, selon eux, le service ne devrait être ni restreint ni retranché. Le député peut être certain que la Commission examinera attentivement les faits qu'ils exposeront.

L'honorable représentant propose également que le National-Canadien passe la situation en revue avant de présenter une demande. Or on m'informe que cette enquête est terminée ou en train. J'espère donc que les intéressés trouveront le moyen de coordonner les services plutôt que de les supprimer complètement.

M. Hatfield: Je n'accepte pas les constatations de la commission relativement à la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. A mon avis, cette loi ne procure aucun avantage à ces provinces, bien que le gouvernement fédéral verse 9 millions de dollars aux chemins de fer. Le tarif spécial visant les envois par le National-Canadien ne s'applique que jusqu'à Diamond-Junction ou à Lévis. Je ne sais pas jusqu'où il s'applique sur le réseau du Pacifique-Canadien. Le ministre peut-il nous dire jusqu'où, en ce qui concerne le Pacifique-Canadien, les 20 p. 100 s'appliquent?

L'hon. M. Chevrier: L'article "définitions" de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, que je puis procurer à l'honorable député dans un instant, indique les régions visées.

M. Hatfield: La loi ne définit pas les régions choisies. En ce qui concerne le National-Canadien, la définition indique qu'elles s'étendent jusqu'à Diamond-Junction. Le Pacifique-Canadien ne se rend pas à Diamond-Junction. Si quelqu'un expédie une wagonnée

de pommes de terre du Nouveau-Brunswick à Toronto, l'accroissement du taux à partir de Diamond-Junction le prive de tous les avantages que procure la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Les taux de transport ont tellement augmenté que les provinces Maritimes ont presque dû abandonner leur commerce. Si l'Est et l'Ouest ne peuvent pas expédier leurs marchandises vers le Canada central, où ils ont constitué leurs marchés, que doivent-ils faire?

Il ne semble pas que nous ayons retiré grand bénéfice de la commission royale. Elle a refusé toutes les requêtes des personnes qui ont comparu devant elle. Elle a refusé d'étendre les dispositions de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes de façon à inclure le transport jusqu'à Toronto ou à Windsor. Elle a refusé d'augmenter le montant à 30 p. 100 au lieu de 20 p. 100. Je ne crois pas que les provinces Maritimes soient spécialement avantagées par ce 20 p. 100 qui nous a été donné, je pense, vers 1926, date d'entrée en vigueur de la loi. Je crois que tous les avantages ont été supprimés, même si l'État verse quelque chose comme neuf millions aux chemins de fer. Je suis persuadé que ceux-ci ont augmenté leurs tarifs au delà de Diamond Junction pour compenser la réduction de 20 p. 100 à l'égard des transports en deçà de cette station. J'aimerais que le ministre se renseigne là-dessus. J'ai l'impression que l'État verse de l'argent pour rien.

J'aimerais savoir quel avantage les provinces Maritimes tirent de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. A l'époque où j'ai fait mon entrée dans le monde des affaires nous expédions des pommes de terre à Montréal pour 17c. les cent livres. Le tarif est aujourd'hui de 41c. les cent livres avec quelques autres modifications ajoutées. On a parlé de réglementation. Le prix du sac où nous mettons 75 livres de pommes de terre a augmenté de 20c. pendant les derniers six mois. Jadis nous payions 17c. On parle de l'augmentation du coût de la vie. Le relèvement des tarifs et la hausse du prix des récipients pour les pommes de terre font qu'un sac de pommes de terre coûte aujourd'hui 50c. de plus qu'il y a quelques années. Le ministre du Commerce a voulu reprocher cette augmentation au producteur. Ce n'est pas lui qu'il faut blâmer, mais les tarifs-marchandises. On ne saurait augmenter ceux-ci en même temps que le prix des récipients et maintenir le même prix de vente au consommateur. Je voudrais que le ministre se renseigne là-dessus.