

me dit-on. Il faut l'expédier à de grandes distances. D'où l'importance vitale du transport pour l'industrie. Mon honorable ami de Cumberland a parlé de Sackville. J'ai toujours pensé que la fabrication de poêles à Sackville prouvait qu'on avait tort de croire que l'industrie lourde n'avait pas sa place dans les Maritimes. Dans cette partie de la province, on fabrique un des articles d'équipement les plus lourds, soit des poêles. Ceux-ci doivent être expédiés jusqu'à la côte du Pacifique, à l'Ouest, et soutenir la concurrence de produits analogues du centre du Canada.

Nous nous préoccupons de tout ce qui pourrait causer du tort à cette industrie. Je n'ai pas l'intention de citer chaque entreprise en particulier, mais elles me viennent à l'esprit alors que j'essaie de donner des exemples de l'industrie de la région. Je suis convaincu que le ministre veut s'intéresser tout spécialement à ces questions et ne permettrait pas qu'on modifie la politique suivant les propositions présentées pour faire périr ce genre d'entreprises.

• (9.10 p.m.)

Le remplacement du tarif-marchandises par le tarif messageries pour les chargements de moins d'une wagonnée impose parfois des frais extraordinaires qui peuvent dépasser 200 p. 100, comme l'a dit un des honorables préopinants. Le ministre ne veut pas, j'en suis sûr, que cet état de choses se perpétue et je l'exhorte à examiner personnellement la question à la première occasion pour remédier à cette injustice. Je crois que le genre d'activité dont j'ai parlé pourrait déceler une grave injustice.

Je tiens aussi à signaler qu'une fabrique de pianos est allée s'installer dernièrement à Woodstock, dans le comté de Carleton. Nul n'ignore qu'il est impossible d'expédier des pianos par wagonnées. La suppression des frais de transport pour les chargements de moins d'une wagonnée placerait les exploitants de cette fabrique dans une situation très sérieuse, bien que j'avoue n'avoir pas été témoin de leurs impressions, n'ayant reçu de leur part aucune protestation, je redoute simplement que cette industrie nouvellement établie et à peine en marche rencontre des difficultés. Le premier ministre du Nouveau-Brunswick, dans son allocution l'autre jour en coupant le ruban à la cérémonie officielle, a entrevu cette usine comme le futur centre mondial de fabrication des pianos. Les élections qui auront lieu bientôt nous permettent plus facilement de comprendre ses hyperboles.

Néanmoins, il a entrevu Woodstock comme le centre mondial de la fabrication des pianos. Si certaines de ces pensées optimistes se

concrétisent, personne ne voudra y faire obstacle. Je prie donc le ministre de s'occuper aussi de cette question.

J'ai fini de traiter les sujets de mes notes et j'espère que le ministre accordera à mes observations l'intérêt qu'elles méritent.

M. Robert McCleave (Halifax): Monsieur l'Orateur, je tiens à me joindre au député de Cumberland (M. Coates), au député de Kings (M. McQuaid), ainsi qu'à l'ancien premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick, pour protester contre ces tarifs. Je voudrais d'abord faire ressortir mon principal grief auquel je reviendrai plus tard au cours de mes observations.

Lorsque le nouveau monde du transport canadien nous a été révélé dans toute sa splendeur l'an dernier, on avait donné aux gens de l'Atlantique une assurance, soit que nos problèmes seraient traités distinctement et sous tous leurs aspects; entre-temps et jusqu'à ce qu'ils soient débattus au Parlement, les citoyens de l'Atlantique n'auraient rien à craindre. Et pourtant, comme les préopinants l'ont si bien exposé, on a mis en vigueur une majoration des tarifs qui était imprévue, injustifiée et contraire à l'esprit même des engagements du porte-parole du gouvernement, l'ancien ministre des Transports, même si lui ou son successeur peuvent se dissimuler derrière l'imprimé en petit caractère. Nombre d'entre nous, de ce côté-ci de la Chambre, ont soutenu, l'automne dernier, lors de l'étude de la loi sur les transports, qu'aucun gouvernement, ni aucun Parlement, ne devrait tenter de résoudre les problèmes du transport d'une manière fragmentaire. Si l'on devait avoir une politique nationale des transports, qu'on devrait l'appliquer à tout le Canada.

On nous a assurés que le gouvernement s'occuperait d'abord de la région ouest du Québec, puis aborderait les problèmes particuliers aux provinces atlantiques pour les régler d'une manière satisfaisante à une date ultérieure. Il y a cependant deux choses à considérer: d'abord, l'expression «à une date ultérieure», deuxièmement le fait que nous devons recevoir le rapport du comité spécial qui s'était occupé des problèmes atlantiques pendant cette longue période. Nous sommes parvenus à cette date ultérieure, ce qui est évidemment à notre désavantage. En outre, le comité a fait son rapport: autre désavantage évident pour nous. Au lieu de vous adresser ce soir la parole, à vous et à d'autres, je préférerais être à l'extérieur, avec certains de mes collègues, pour débattre ce problème qui incombe en fait aux gens capables de juger si le gouvernement leur a tenu parole. Ce n'est pas le cas dans le Canada atlantique.