

dans toutes les régions du Canada formaient la base de l'unité nationale et du progrès de notre pays. Je le crois toujours. Je suis en faveur d'une politique nationale qui tend précisément à régler le problème de la disparité de revenu en augmentant les revenus régionaux au moyen de mesures fiscales appropriées, et en augmentant la productivité de telle sorte que chaque individu en bonne santé puisse participer pleinement à la production.

Il est honteux que le chômage soit aussi répandu aujourd'hui. Ce qui est déplorable ce n'est pas seulement qu'une personne soit inactive, c'est aussi la diminution de la productivité qui en résulte. Cela est très grave. Ces choses comptent parmi les éléments les plus nécessaires dans le processus de croissance et de progrès apte à faire de notre pays une entité forte et viable, ce qui est notre objectif à tous. Voilà un des résultats qui se produira, mais sûrement il pourrait y en avoir une foule d'autres. J'espère que nous réussirons dans cette entreprise.

Je reviens un instant à la question de la conférence de 1955, car j'ai encore quelques points à souligner à ce propos. La troisième question que nous voulions alors faire inscrire à l'ordre du jour était celle des dommages-intérêts accordés aux provinces maritimes par suite des rapports des Commissions Duncan et White, présentés en 1927 et 1935 respectivement. Je me rends compte que bon nombre de députés ici présents n'ont peut-être jamais entendu parler de cela. Je ne m'y attarderai donc pas. Dans ces rapports, on reconnaissait que les Maritimes avaient droit à une attention particulière de la part du gouvernement fédéral puisque en tant que provinces elles n'avaient pas reçu de terrains supplémentaires comme la plupart des autres à l'ouest du Québec. Je donne ce détail pour que le ministre s'explique pourquoi nous avons alors fait ces réclamations qui, soit dit en passant, restent valables.

Deux des provinces maritimes étaient entrées dans la Confédération soit à l'époque de son établissement en 1867 lorsque fut érigé le Dominion du Canada avec les provinces d'Ontario, du Québec, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. L'Île-du-Prince-Édouard y adhéra quelques années plus tard, et le reste du Canada demeura une vaste région productrice appelée à se développer. Toutefois, lorsque l'Ouest fut inclus et divisé en provinces—ce qui se fit quelques années plus tard seulement—ses frontières furent agrandies, surtout au nord en leur ajoutant bien des milles carrés de terres septentrionales. C'était le cas du Québec, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, mais les provinces maritimes ne pouvaient se faire accorder d'autres terres au nord de par leur situation géographique et on n'a jamais reconnu la situation de manière tangible et particulière.

Bien des changements imprévus ont été opérés depuis que les provinces précitées ont vu leur superficie considérablement accrue. Aujourd'hui, l'arrière-pays précité est devenu terriblement précieux pour les provinces qui ont réclamé des terres. Nous le savons tous, l'exploitation des ressources nationales se poursuit de mois en mois. Par ailleurs, comme je l'ai signalé, les provinces maritimes, par suite de leur situation géographique, ne peuvent accroître leur richesse comme ces autres provinces.

Au moment où les régions septentrionales ont été ajoutées à la superficie de ces provinces, on a pu les regarder comme d'un apport de peu de valeur; on a pu le penser pendant de nombreuses années. Toutefois, elles sont maintenant l'objet d'investissements considérables et on sait qu'elles donnent lieu à des développements de res-

sources spéculatifs entraînant une hausse considérable des revenus fiscaux qui s'accumulent dans le trésor des heureuses provinces en cause. Il ne se passe pratiquement pas de semaine sans qu'on nous annonce la découverte de quelque nappe de pétrole ou de gaz dans ce qu'il est convenu d'appeler le Nord, et autres découvertes qui nous procurent à tous une grande satisfaction. Ceci était la revendication des Maritimes, tendant à ce que l'on tienne compte de leur situation spéciale. La commission royale, à laquelle j'ai fait allusion, a reconnu ce principe dans ses rapports de 1927 et de 1935, et il est clair que, depuis lors et compte tenu de ce qui s'est passé entre-temps, la revendication des Maritimes est devenue de plus en plus justifiée.

J'ai dit qu'on n'avait pas tenu compte de notre situation spéciale, mais il n'en est pas tout à fait ainsi. Après l'accession au pouvoir de M. Diefenbaker, en 1957, une loi instituant la subvention spéciale de rajustement a été adoptée. Cette loi a permis, au cours des cinq années suivantes, l'octroi d'une subvention de 125 millions de dollars aux Maritimes. Au terme de cette période, ce crédit a été porté à 175 millions de dollars pour les cinq années suivantes.

Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi on a aboli la subvention spéciale de rajustement en 1967, car elle était distincte du principe ordinaire de péréquation et n'aurait jamais dû être considérée comme en faisant partie. Je soutiens qu'elle découlait principalement de nos intérêts acquis à l'égard des terres septentrionales et cédés à la suite de l'admission des provinces de l'Ouest au sein de la confédération. Je le répète, de grandes étendues ont été offertes aux provinces à l'ouest du Québec. Je demande au ministre de se souvenir de cette revendication, lorsque les provinces atlantiques réclameront une considération spéciale et de reconnaître que le gouvernement fédéral devrait accuser un solde créditeur très important à cause de l'intérêt que nous portons aux terres septentrionales mais auquel on n'a jamais donné suite de façon appropriée.

Je reviens à l'histoire de 1955 parce qu'à mon avis, elle comporte un certain intérêt et s'applique sûrement à la situation actuelle. A cette époque, nous avons demandé que l'on songe à accélérer la construction de la route Transcanadienne et d'aider les provinces atlantiques à cette fin. Cela s'est accompli sous divers régimes politiques. La route a réussi à relier le Canada d'un océan à l'autre en sorte que la circulation est non seulement possible, mais elle s'accroît avec les années. Les Pères de la confédération ont vraiment vu juste en affirmant que nous devrions accroître le plus possible la circulation et le commerce d'est en ouest. Cette vision se réalise maintenant.

Quand je vois, au Nouveau-Brunswick, d'énormes camions-remorques arborant des plaques d'immatriculation de Vancouver, Colombie-Britannique, Calgary, Alberta, Regina, Saskatchewan, Winnipeg, Manitoba ou Toronto, Ontario, une chose me frappe, et c'est le lien créé par ce que nous appelons la route Transcanadienne, qui unit le Canada de l'Est à l'Ouest ou de l'Ouest à l'Est, selon le cas, et nous donne les moyens d'accroître encore cette circulation.

Le problème suivant a des résonances familières au Parlement. Il est peut-être plus grave aujourd'hui qu'à l'époque du rapport, en 1965. Je n'en blâme personne, mais ce problème existe. Je vais vous citer textuellement les mots que nous avons employés lorsque nous avons demandé que la conférence de 1955 l'examine. Je les cite