

a besoin de toute l'aide possible pour améliorer son économie.

Pour le prouver, il suffit de regarder le dernier rapport publié par la Commission d'assurance-chômage qui révèle qu'au cours de la dernière année financière, on a payé 52.5 millions de dollars en prestations d'assurance-chômage dans cette région. Cela fera sûrement comprendre aux honorables députés à quel point l'économie de la région atlantique a besoin d'un stimulant plutôt que de cette discrimination qui découlera de cette nouvelle échelle de tarif-marchandises.

Le montant des prestations d'assurance-chômage versées dans les provinces atlantiques n'est dépassé que par celui des allocations versées dans les provinces de Québec et d'Ontario, mais il ne faut pas oublier que dans ces deux provinces la main-d'œuvre est plus nombreuse que dans les provinces atlantiques. En 1966, les provinces atlantiques comptaient une main-d'œuvre de 626,000 personnes. En janvier de la même année, le nombre des chômeurs s'élevait à 106,000, soit 17 p. 100 de la main-d'œuvre totale. C'est le plus haut pourcentage dans tout le Canada. Malgré cela, le gouvernement ose persister à vouloir adopter un tarif qui de toute évidence défavorisera l'économie de cette région.

La région atlantique accuse le salaire moyen le plus bas au Canada. En 1966, le salaire moyen—salaire agricole non compris—s'établissait dans l'Île du Prince-Édouard à \$64.71 par semaine; en Nouvelle-Écosse, à \$76.27; au Nouveau-Brunswick, à \$80.22; à Terre-Neuve, à \$84.91. Le salaire moyen national pendant la même période était de \$96.53 par semaine. Eu égard à ces chiffres, est-il étonnant que nous, dans les provinces atlantiques, demandions qu'on nous aide à relancer notre économie? Chaque fois qu'il en trouve l'occasion, le gouvernement fait preuve de discrimination à notre égard. Sa dernière initiative en faveur de l'unification du tarif, si j'ose m'exprimer ainsi, n'en est qu'un nouvel exemple.

Nul doute que cette nouvelle structure du tarif-marchandises augmentera le coût de production et les prix à la consommation dans la région atlantique. D'ordinaire, un tel changement devait être approuvé par la Commission canadienne des transports, mais vu la nouvelle loi votée naguère, cette approbation n'est plus nécessaire. Si on se reporte au débat on constatera qu'il avait été signalé que le projet à l'étude en viendrait à causer une majoration de notre tarif-marchandises. On nous avait alors assuré qu'il n'en serait rien. Or, nos craintes étaient justifiées.

Dans un article de journal assez récent, j'ai lu, qu'interrogé à ce sujet, le député de

Westmorland (M<sup>me</sup> Rideout) avait dit avoir reçu du gouvernement l'assurance que la région atlantique ne subirait nulle discrimination du fait de cette mesure. J'espère que la représentante aura le courage de prendre la parole ce soir pour blâmer le gouvernement de la situation actuelle.

Ce nouveau barème des taux sera utile aux fabricants et aux expéditeurs qui expédiaient leurs marchandises uniquement par messageries, mais les nombreux petits fabricants dans la région atlantique qui expédient leurs marchandises d'un endroit à l'autre dans la région en souffriront. Ils ne fabriquent ou ne vendent pas leurs produits en quantité suffisante pour leur permettre de les expédier par wagnonnées.

Le nouveau taux est apparemment fondé sur le cubage, multiplié par dix livres du pied cube. Je me demande où l'on a trouvé cette formule de dix livres du pied cube. A mon sens, cela donne un chiffre beaucoup trop élevé, étant donné que lorsqu'on expédie des marchandises par avion la contenance cubique est multipliée seulement par 6.9 livres. La nouvelle formule augmentera considérablement le tarif-marchandises payé par les fabricants qui expédient leurs produits en quantité inférieure à une wagnonnée. Je crois qu'on a calculé avec précision que, dans certains cas, le taux augmentera d'environ 282 p. 100. A mon avis, on désavantage ainsi terriblement le petit fabricant dans la région de l'Atlantique qui expédie ses marchandises d'un endroit à l'autre, tandis que les fabricants importants de la région centrale du Canada, qui généralement expédient leurs marchandises par wagnonnées, seront très peu atteints.

• (9.00 p.m.)

Il y a, monsieur l'Orateur, un grand nombre de petits fabricants dans notre région. Ils méritent d'être encouragés et nous ne devons pas bouleverser les services actuels de transport. Je le répète, notre région compte de nombreux petits fabricants que ce changement éprouvera gravement, même s'il ne les accule pas à la faillite. Je propose donc au gouvernement de songer sérieusement à annuler cette modification sans plus tarder.

**L'hon. Hugh John Flemming (Victoria-Carleton):** Monsieur l'Orateur, tout ce que je pourrais avancer ce soir comme remarques ou idées a été amplement traité par le député de Cumberland (M. Coates), et par le préopinant, le député de Kings (M. McQuaid). Je tiens toutefois à signaler quelques questions au nouveau ministre. J'en profite pour le félici-