

du tarif ferroviaire. Les chemins de fer se servent de l'ancien principe de la valeur du service rendu pour déterminer leurs taux. Il s'agit, comme les honorables députés le savent, du principe selon lequel le transport d'un article de grande valeur, coûte plus cher que celui d'une matière brute, non transformée; autrement dit, il en coûte moins cher pour transformer des matières premières que des produits finis. C'est dire qu'il est plus facile d'exporter, des provinces atlantiques, des matières premières que les produits des industries secondaires. Autrement dit, tel qu'il est conçu à l'heure actuelle, le tarif-marchandises nuit à l'établissement d'industries secondaires dans les provinces atlantiques. Le transport pose un grand problème. Or, je ne vois pas que cet Office s'attaque directement à ce problème.

Il y a un troisième problème important et général, celui du manque de placements. Les gens des provinces Maritimes ont la réputation d'être économes. On m'apprend qu'ils aiment acheter des actions bancaires. Ils placent leur argent en banque, ou ils achètent des polices d'assurance, et cet argent est investi peut-être dans la construction d'un gros édifice commercial à Toronto ou à l'exploitation d'un gisement minier dans quelque région du pays. Autrement dit, il existe une sorte d'attraction magnétique qui fait sortir les capitaux des provinces Maritimes et le mouvement est rarement en sens contraire.

Le problème des placements ne consiste pas simplement dans le fait que les gens n'habitant pas les provinces Maritimes ne cherchent à y faire des placements, c'est plutôt que les gens des provinces eux-mêmes économisent de l'argent qui est alors—j'hésite à dire «déversé»—placé ailleurs, où il y a peut-être plus de bénéfices à réaliser. Voilà la situation qu'il faudra rectifier par des méthodes politiques. On peut s'y prendre de plusieurs manières, tout le monde le sait, soit par des prêts à un taux d'intérêt bas, ou des stimulants fiscaux, et le reste. Nous n'avons pas réussi à découvrir à quel point l'allocation de double amortissement, instituée par le gouvernement actuel, a été favorable à certaines régions qui ont un excédant de main-d'œuvre.

L'hon. M. Martin: Elles n'ont absolument rien donné.

M. Stewart: C'est bien possible: nous n'avons aucun renseignement à ce sujet.

L'hon. M. Martin: J'en ai, moi.

M. Stewart: Par conséquent, monsieur l'Orateur, l'Office ne semble pas très utile en ce qui a trait aux problèmes généraux que pose

[M. Stewart.]

l'expansion économique de la région atlantique. Il peut avoir une certaine utilité mais c'est peu de chose.

Il ne saura non plus s'occuper des problèmes particuliers des diverses régions. J'aimerais donner deux ou trois exemples. Ordinairement, ce n'est pas une vaste région qui est prospère mais plutôt une collectivité assez restreinte. C'est dans les collectivités que naît la prospérité. Je vais nommer deux ou trois endroits précis que je connais bien. Je me demande comment l'Office d'expansion économique de la région atlantique pourra s'attaquer à leurs problèmes particuliers.

Prenons d'abord la petite mais ancienne ville de Canso. Elle était très prospère déjà. C'est le point de départ, en Amérique du Nord, des câbles transatlantiques. Cependant, ces câbles ont été modernisés et on leur préférera probablement un jour des moyens de communication plus perfectionnés. Il y a maintenant dans cette ville une seule usine importante d'emballage du poisson, celle qui est exploitée par la *British Columbia Packers*. Cette société possède une vieille fabrique. Elle désire la moderniser ou en acquérir une nouvelle sur le littoral atlantique. Jusqu'ici, personne ne s'est encore intéressé à l'affaire, si ce n'est l'homme plein d'énergie qui dirige les destinées de Terre-Neuve, le premier ministre de Terre-Neuve. Que fait-il? Il essaie d'attirer la société chez lui.

Nous n'avons vraiment pas été de taille avec lui. La ville de Canso a maintenant besoin d'une autre société. En plus, cette société aura besoin d'une aide financière pour construire une usine moderne; elle aura besoin d'une aide financière pour acheter des chalutiers modernes, dont la construction sera subventionnée de la façon énoncée par le député de Pictou; elle devra étudier les quais, les brise-lames et les chenaux du havre de Canso. Nous savons qu'au moins deux sociétés sont intéressées à venir s'établir dans cette ville. Nous savons que le gouvernement provincial est au courant des problèmes, et je suppose que les ministères fédéraux en cause sont vivement intéressés. Ce dont on a besoin c'est d'un organisme qui catalyse les intérêts et amalgame les possibilités.

J'avais espéré que l'organisme, dont nous étudions présentement la création, pourrait devenir ce catalyseur qui nous permettrait d'effectuer le mariage des intérêts et des possibilités, mais je ne puis voir comment un office qui n'est tenu de se réunir qu'une fois l'an pourrait être susceptible de jouer pareil rôle.