

Mais rien de nouveau sous le soleil; ce sont toujours les mêmes vieux principes depuis le début de la Confédération. Voilà le genre de philosophie qui peut nuire au potentiel que constitue pour les provinces atlantiques la mise en valeur des marées de la baie de Fundy. Un autre projet devrait suivre logiquement l'usine marémotrice de Fundy: l'aménagement du canal Chignectou. Au moment de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent destinée à desservir le Canada central, nous avons dit aux Canadiens que le canal Chignectou devrait être le prolongement naturel de la voie maritime. La voie maritime du Saint-Laurent est maintenant une réalité, mais le canal Chignectou demeure toujours à l'état de projet. Au cours de la dernière session, j'ai voulu savoir exactement combien on avait demandé aux Canadiens d'investir dans la voie maritime du Saint-Laurent. Puisque nous faisons partie du Canada, certains de nos impôts ont servi à réaliser ce moyen plus efficace d'acheminer la navigation vers le centre du Canada. Les Canadiens auraient déboursé \$541,940,000, soit 80 p. 100 de l'ensemble. Les États-Unis ont versé, pour leur part, \$131,054,000. L'entreprise coûtait au total \$672,994,000. L'important n'est pas que nous ayons eu à dépenser une somme si considérable pour construire la voie maritime du Saint-Laurent; le fait à retenir, c'est qu'avant la construction, on nous avait dit que le Canada en retirerait de grands bénéfices, que ce serait une proposition rentable et que les contribuables canadiens veraient leur investissement leur rapporter sans difficulté un certain bénéfice.

Dans la même question, j'ai demandé comment le principal était amorti. On m'a dit que les paiements n'avaient été effectués que pour une partie des intérêts accumulés et qu'il y avait, en conséquence, des arriérés. En d'autres termes, non seulement le principal n'est pas amorti pour ce qui est de la dette relative à la voie maritime du Saint-Laurent, mais les droits de passage ne nous rapportent pas suffisamment pour payer l'intérêt. On nous avait laissé croire que, sans aucun doute, ce serait une entreprise profitable et que le peuple du Canada n'avait rien à craindre pour ses dollars versés en impôts, car ils ne seraient pas perdus. Je n'ai rien contre la construction de la voie maritime du Saint-Laurent. Je pense qu'il est précieux pour notre pays d'avoir ce moyen de transport moderne. Mais je dis que nous devrions, dans les provinces atlantiques, avoir le droit d'espérer un traitement semblable pour nos projets.

[M. Coates.]

Certes, la chaussée Nouveau-Brunswick—Île du Prince-Édouard est un de ces projets que nous espérons voir se réaliser, car il rendra service à tout le peuple du Canada. D'abord, sa réalisation supprimerait les énormes déficits que l'on demande aux contribuables de notre pays de combler chaque année pour fournir des moyens de transport aux populations de cette région.

Lorsque le gouvernement parle de disparités régionales, d'égalité de chances et de société juste, il devrait envisager sérieusement de donner aux provinces atlantiques les mêmes chances qu'à d'autres régions. L'exposé fait par le premier ministre G. I. Smith de la Nouvelle-Écosse à la conférence fédérale-provinciale de février renferme cette déclaration qui me préoccupe vivement: nous avançons et nous reculons en même temps. Voici des chiffres alarmants pour les provinces atlantiques. M. Smith a dit ceci, en parlant des disparités économiques régionales:

Le principal critère statistique disponible qui illustre la disparité économique entre la Nouvelle-Écosse et le restant du pays c'est le revenu personnel par tête. Nous désirons, pour montrer la gravité de ce déséquilibre, signaler à la conférence les exemples suivants: Le revenu par tête en Nouvelle-Écosse se chiffrait en 1961 à \$1,097, soit 76.5 p. 100 de la moyenne nationale. Ce revenu a grimpé en 1966 à \$1,583, soit 74.2 p. 100 de la moyenne nationale.

Le facteur important ce n'est pas le montant absolu mais le pourcentage. Le chiffre atteignait en 1961 76.5 p. 100 de la moyenne nationale et 74.2 p. 100 en 1966. Autrement dit, nous avons reculé en cinq ans, même en voyant nos revenus augmenter. Nous avons reculé de 2.3 p. 100. Si cette tendance se maintient, Dieu seul peut prédire le sort de cette région. Le seul espoir des provinces atlantiques canadiennes c'est que le gouvernement fédéral applique des politiques propres à éliminer les disparités économiques régionales. Rien n'indique jusqu'ici que le gouvernement envisage le problème avec le sérieux que supposaient les déclarations faites par le premier ministre lors de sa campagne électorale. Il nous appartient maintenant de nous mettre à l'ouvrage et d'entreprendre des projets.

Le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. MacEachen) peut bien nous indiquer les sommes consacrées à la formation et au recyclage dans cette région du Canada, mais ces programmes sont peu utiles à la région si les travailleurs, une fois en possession d'un métier, vont chercher du travail ailleurs au Canada. Nous ne désirons pas devenir un centre de formation d'ouvriers à