

national. Après avoir dit que tous les députés avaient à cœur de voir les affaires de l'État progresser à la Chambre, il a reconnu l'importance générale que revêt la question d'améliorer la situation économique de la région atlantique. Étant donné ces deux considérations, le député a proposé que le bill, après la deuxième lecture, soit déferé à l'un des comités permanents, où la mesure qui, somme toute, est la principale méthode par laquelle le gouvernement tentera de résoudre un des plus grands problèmes de notre pays, recevra l'examen minutieux qu'elle mérite indubitablement. L'étude en comité faciliterait la discussion et la présentation de propositions. Si je comprends bien, l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. MacInnis) désire proposer quelques amendements au bill, qui pourraient faire l'objet d'une étude en comité. Sans aucun doute, les propositions, les suggestions et les amendements peuvent provenir de toutes les parties de la Chambre et c'est ce qui se produira, je l'espère. Le ministre du Revenu national doit reconnaître la valeur d'une telle invitation et je lui propose de nous dire, au moment où il mettra fin au débat, ce qu'il pense de la proposition de l'honorable député de Bonavista-Twillingate.

Je ne doute pas un instant que les honorables députés des provinces atlantiques se proposent d'appuyer cette motion en deuxième lecture, mais, monsieur l'Orateur, pour ma part, je ne dirais pas toute la vérité si je ne vous faisais part du mélange d'incertitude et de déception que j'ai ressenti la première fois que j'ai étudié le bill. D'abord, le gouvernement ne semble pas avoir bien jugé de la gravité des problèmes de la région atlantique ni de l'étendue de l'action à exercer afin de résoudre vraiment ces problèmes. Le bill prévoit l'établissement d'un Office composé de membres bénévoles qui doivent se réunir une fois l'an. Il est vrai que son président doit recevoir \$3,000 d'honoraires et que l'Office peut se réunir plus souvent, mais telles sont les dispositions du bill, et cela me donne à supposer que cet Office n'est pas censé accomplir grand-chose.

En second lieu, je ne crois pas que l'Office s'attaque de front aux problèmes généraux de notre région. Nous savons tous quels sont ces problèmes, ces trois problèmes. Il y a d'abord la question de la politique relative aux tarifs douaniers. C'est une question d'envergure nationale; elle ne se limite pas au plan régional. Nous savons tous que notre pays, depuis 1879—et quel qu'ait pu être le parti au pouvoir—a maintenu une politique en matière de tarifs douaniers nettement défavorable aux producteurs et aux consommateurs dans les provinces Maritimes. Ainsi

que je l'ai dit, c'est une question d'envergure nationale et, par conséquent, je ne vois pas comment cet Office, qui est avant tout un organisme régional de par ses objectifs, sera en mesure de venir à bout de toutes les questions nationales qui interviennent dans une modification de notre politique en matière de tarifs.

Monsieur l'Orateur, au cas où vous estimiez que la question n'a rien à voir avec la deuxième lecture du bill, permettez-moi d'appeler votre attention sur un discours que le ministre des Finances a prononcé en mars dernier à Kentville. D'après le compte rendu qu'en a fait la presse, le ministre aurait déclaré que si la Grande-Bretagne devenait membre du Marché commun, nos enfants pourraient voir la ville de Sydney ou celle de Glace Bay devenir aussi importante que la ville de Toronto l'est actuellement. Cela présuppose un lien étroit entre les questions de politique commerciale, de politique tarifaire et de prospérité dans les provinces Maritimes et dans la région atlantique.

Puis, il y a un autre problème général que cet Office n'envisage pas du tout, le transport. Ici encore, nous savons tous ce qui en est. Nous savons tous que le gouvernement, au cours des années, s'est préoccupé de ce problème, et même est allé jusqu'à créer une commission royale pour l'étudier. La Commission a déclaré dans son rapport que, par suite de l'intensification de la concurrence, notamment de la part des entreprises de camionnage dans le centre du pays, les chemins de fer ont beaucoup de mal à boucler leur budget dans les régions extrêmes du pays. Par conséquent, les chemins de fer demandent la permission de hausser leurs taux, mais ils n'ont pleinement recours à cette permission que dans ces régions extrêmes. Par conséquent, les taux de transport augmentent dans l'Est et dans l'Ouest, et restent au même point dans le Centre, par suite de la concurrence. Permettez-moi de vous lire ce que dit la Commission royale à ce propos, aux pages 21 et 22, volume I de son rapport:

...l'effet régional le plus grave de cette concurrence dans la structure du tarif ferroviaire découle du fait que les chemins de fer, parce qu'ils sont sûrs d'appliquer pleinement leurs augmentations permises que dans une région sans cesse diminuée, où la concurrence est faible ou non-existante, doivent demander des augmentations proportionnellement plus considérables qu'ils ne le feraient si les tarifs accrus pouvaient s'appliquer sur une base plus générale. Comme résultat, les régions où la concurrence est la plus faible doivent payer une part sans cesse plus considérable des revenus nécessaires pour absorber les dépenses des chemins de fer.

Une seconde question dont a parlé la Commission royale est la nature de la structure