

HT
395
.C32
A814

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

SITUATION ÉCONOMIQUE ET POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT

Un des documents de travail préparés par
le ministère de l'Expansion économique régionale
comme contribution aux consultations fédérales-provinciales
relativement à une politique de développement régional au Canada

Avril 1973

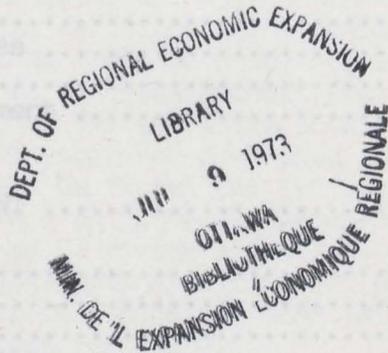
HC
117
A8
C3514

RÉGION DE L'ATLANTIQUE :

SITUATION ÉCONOMIQUE ET POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
SITUATION ÉCONOMIQUE	3
Historique	3
Histoire récente	11
Indicateurs économiques	11
Extrapolations	23
Entraves au développement	23
POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT	29
Introduction	29
Transport	30
Services publics	31
Possibilités sectorielles	31
Possibilités locales	31
Aide aux initiatives du secteur privé	31
EXTRAITS DU RAPPORT MINISTÉRIEL	63



Un des documents de travail préparés par
le ministère de l'Expansion économique régionale
comme contribution aux consultations fédérales-provinciales
relativement à une politique de développement régional au Canada

Avril 1973

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
SITUATION ÉCONOMIQUE	3
Historique	3
Histoire récente	5
Indicateurs économiques	11
Extrapolations	23
Entraves au développement	26
POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT	29
Introduction	29
Transport	30
Services publics	35
Possibilités sectorielles	36
Possibilités zonales	61
Aide aux initiatives du secteur privé	64
EXTRAITS DU RAPPORT MINISTÉRIEL	65

INTRODUCTION

Le ministère de l'Expansion économique régionale a été établi en 1969, dans le but de raffermir et de concentrer les efforts du gouvernement fédéral pour réduire les disparités régionales et favoriser le développement régional. Le ministère poursuit le travail entrepris par l'administration du rétablissement agricole des Prairies et se voit confier la responsabilité des accords conclus, en vertu de la Loi sur l'aménagement rural et le développement agricole (ARDA) et du Fonds de développement économique rural (FODER). Le programme de l'Agence de développement régional, conçu dans le but de stimuler la décentralisation des activités industrielles, sert de départ pour l'implantation par le ministère d'un programme semblable et beaucoup plus diversifié, en vertu de la Loi sur les subventions au développement régional. Le ministère s'acquiesce des engagements pris par l'Office d'expansion économique de la région atlantique et lance un nouveau programme d'assistance à l'établissement d'infrastructures, en vertu des dispositions sur les "zones spéciales" énoncées dans la Loi concernant le ministère de l'Expansion économique régionale.

En 1972, le ministère entreprend une révision de sa politique pour évaluer le progrès réalisé et surtout pour formuler les principes de base qui lui permettront de faire face au défi du développement régional au milieu des années 1970. Ce rapport fait partie des études préparées à la suite de cette révision. Un rapport distinct a été préparé pour chacune des provinces (sauf l'Île-du-Prince-Édouard), la région de l'Atlantique, la région de l'Ouest et une région désignée, aux fins de cette analyse, sous le nom de région du Nord-Ouest. Quant à l'Île-du-Prince-Édouard, le plan d'aménagement actuellement en vigueur prévoit un cadre et des organes administratifs, en vue d'une élaboration conjointe des priorités et d'un lancement conjoint des projets. Un rapport fédéral distinct serait donc assez mal venu. Chaque rapport résume la situation économique et sociale, en plus d'analyser les domaines où le développement économique pourrait marcher de pair avec le développement social. L'ensemble de ces rapports doit former un document de travail pour faciliter la consultation avec chacun des gouvernements provinciaux, dans l'espoir d'en arriver à des façons nouvelles et plus efficaces d'aborder le développement économique régional.

Les problèmes posés par le développement économique régional sont complexes et varient suivant les périodes et les régions du Canada. Il ne faut donc pas s'attendre à trouver une solution simple ou unique à ces problèmes. On s'accorde à dire qu'il faut trouver des techniques plus souples. On espère que les échanges avec les gouvernements provinciaux aboutiront à une intervention fédérale-provinciale, accrue et de plus en plus efficace, pour surmonter les disparités régionales et stimuler le développement économique et social dans les régions du Canada où la croissance est lente.

Il faut lire ce rapport dans le contexte des remarques et des recommandations présentées le 10 avril 1973 au Comité permanent de l'Expansion économique régionale de la Chambre des communes par l'honorable Don Jamieson, ministre de l'Expansion économique régionale.

On a inclus à la fin de chaque rapport des passages pertinents de cette déclaration pour souligner la façon dont il envisage le développement régional.

SITUATION ÉCONOMIQUE

HISTORIQUE

On entend par région de l'Atlantique Terre-Neuve et les trois provinces Maritimes - Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick. A l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard, les Maritimes ont participé à la fondation de la Confédération. L'Île-du-Prince-Édouard n'y a adhéré qu'en 1873. Terre-Neuve fait partie du Canada depuis 1949.

Ce qui caractérise le Canada de l'Atlantique, c'est la proximité de l'océan et le rôle relativement important que jouent dans son économie les industries fondées sur les ressources. Selon la plupart des critères de développement économique, c'est la région du pays qui présente la disparité la plus accentuée.

La région se signale aussi par sa diversité. L'action de développement devra donc, dans une large mesure, être amorcée aux niveaux local et provincial, sauf dans le cas des secteurs et des initiatives pour lesquels on est convenu d'adopter un cadre plus large et une plus haute échelle. Voilà pourquoi les documents sur chacune des provinces font état des possibilités particulières, susceptibles d'exploitation dans l'immédiat, tandis que la présente étude porte sur les aspects plus généraux, sans précision de lieu.

La méthode adoptée pour la révision générale de la politique destinée à la région de l'Atlantique ne convenait pas à l'Île-du-Prince-Édouard. L'activité de développement dans cette province relève du programme FODER en cours. Ce programme, dont l'application remonte à 1969, prévoyait que l'administration en serait assurée par un organisme conjoint fédéral-provincial, qui donne d'excellents résultats depuis sa mise en place. A cet organisme incombe également la responsabilité d'organiser, et d'effectuer, la révision et l'évaluation complètes de la situation économique, les résultats de l'action poursuivie jusqu'ici et les possibilités de l'étendre, le tout en vue de formuler le plan d'action de la seconde étape du programme FODER, qui doit être négocié d'ici à deux ans. L'Île-du-Prince-Édouard n'a donc pas fait l'objet d'une étude distincte, encore que l'évolution du cadre régional et que les initiatives suggérées relativement à la définition et à l'exploitation des possibilités vailent à tous égards pour cette province.

Avant l'établissement de la Confédération, en 1867, le développement de la région reposait sur la pêche, les chantiers maritimes, le bois d'oeuvre et le commerce maritime. Ce dernier se faisait principalement avec la Grande-Bretagne, les Antilles et les États-Unis, plutôt qu'avec les territoires composant le Canada actuel.

En 1876, le marché du Haut-Canada devint accessible aux Maritimes l'année durant, grâce au parachèvement du chemin de fer Intercolonial. La Politique nationale de 1879, et la tarification qui en découla, offrit une certaine protection aux fabricants de la côte est. Selon une opinion répandue dans les Maritimes, les nouveaux tarifs furent plus favorables au Canada central qu'au Canada de l'Atlantique, en ce qu'ils firent de celui-ci un important débouché pour les produits du Centre. Bien que cette opinion ne soit pas sans fondement, il reste que la Politique nationale a effectivement aidé, dans une certaine mesure, le Canada de l'Atlantique. L'industrie sidérurgique de la Nouvelle-Écosse, par exemple, en retira de grands avantages et elle en vint à participer étroitement au brusque essor du transport ferroviaire déclenché par la Politique nationale.

Pour signaler l'important développement économique du Canada de l'Atlantique durant les deux premières décennies du 20^e siècle, mieux vaut procéder par province. A Terre-Neuve, qui restait largement tributaire de la pêche, deux nouvelles catégories de produits d'exportation apparaissaient: le minerai de fer de Bell Island et les pâtes et papiers. L'agriculture demeurait la principale ressource économique de l'Île-du-Prince-Édouard, mais le poisson, le beurre et le fromage constituèrent des exportations d'une certaine importance. En Nouvelle-Écosse, l'industrie sidérurgique s'ajouta à l'activité d'un secteur minier florissant. Le charbon, le fer et l'acier représentèrent même des exportations considérables. Au Nouveau-Brunswick, les filatures de coton prirent beaucoup d'ampleur. En dépit de ce développement, ces années antérieures à 1920, pourtant prometteuses à maints égards, ne furent plus bientôt qu'un souvenir et le Canada de l'Atlantique commença de retarder sérieusement sur le reste du pays. Les changements qui suivirent la première guerre mondiale, les difficultés du commerce international et l'expansion du Canada central y contribuèrent.

Un des phénomènes économiques les plus marquants qui se produisirent de 1921 à 1951 fut la dégringolade de l'emploi agricole en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. L'ouverture de l'Ouest canadien provoqua la concurrence inter-régionale pour la production des céréales et les Maritimes durent se rabattre toujours davantage sur la production destinée aux marchés locaux. Le nombre des fermes diminua considérablement dans la région et l'on assista à une réorientation d'envergure vers les produits laitiers et la volaille. Dans l'Île-du-Prince-Édouard, la production du porc augmenta sensiblement. Autre phénomène important durant la période de trente-cinq ans qui s'est terminée en 1951, les effectifs du secteur diminuèrent, surtout en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve.

L'expansion des industries secondaires de fabrication compensa partiellement le fléchissement provoqué par ces phénomènes sur le marché du travail, mais c'est le secteur tertiaire qui grandit le plus rapidement.

Les provinces Atlantiques ne développèrent pas les nouvelles industries d'exportation qui surgissaient en beaucoup d'autres endroits du Canada. En 1951, le secteur manufacturier en Nouvelle-Écosse, par exemple, ne différait guère de ce qu'il était quarante ans auparavant. Durant la seconde guerre mondiale, les dépenses au titre de la défense nationale jouèrent un rôle important dans l'économie régionale, mais ce stimulant, s'émoussa après 1945.

Durant la période 1951-1961, le retard économique du Canada de l'Atlantique sur le reste du pays persiste. Alors que le taux annuel moyen d'accroissement démographique s'établissait à 2.7 pour cent pour l'ensemble du Canada, le taux régional n'était que de 1.6 pour cent.

Comme dans les décennies antérieures, la région de l'Atlantique, durant les années 50 et au début des années 60, tira son revenu principalement de l'exploitation de ses richesses naturelles. Tandis que la pêche occupait la même place que par le passé dans l'économie régionale, l'industrie forestière accusait un certain recul, tout comme l'agriculture, sauf dans l'Île-du-Prince-Édouard. Seules les mines réalisèrent une augmentation d'une importance relative, notamment celles du minerai de fer, dont la production s'accrut énormément pour atteindre 7.6 millions de tonnes en 1961. Toutes les mines de fer se trouvaient à Terre-Neuve. D'importants gisements de minerais essentiels furent découverts dans la région de Bathurst-Newcastle, au Nouveau-Brunswick, au début des années 60. En Nouvelle-Écosse, la production des charbonnages accusa une diminution marquée de 1951 à 1961 et n'était plus que de 4.3 millions de tonnes à la fin de cette période.

La base de l'activité manufacturière, dans le Canada de l'Atlantique, est demeurée relativement restreinte de 1951 à 1961. Cependant, les investissements dans ce secteur se sont améliorés sensiblement depuis 1957. Pour l'ensemble de la période de dix années, le taux annuel global d'augmentation des investissements dans le secteur manufacturier a été de 4.9 pour cent, à rapprocher du taux de 3.8 pour cent enregistré au niveau national.

Des données sur le revenu personnel par habitant, dans les trois provinces Maritimes, permettant d'établir des comparaisons sur la période de 45 années qui s'étend de 1926 à 1971. Elles révèlent une diminution de l'inégalité de revenu, propre aux Maritimes, de 34.3 à 26.0 en pourcentage. Des données analogues pour les quatre provinces Atlantiques attestent une réduction de 33.2 à 28.3 en pourcentage, à l'échelle régionale, durant la période 1950-1971.

HISTOIRE RÉCENTE

Le tableau 1 porte sur le développement économique du Canada de l'Atlantique de 1961 à 1971. Les autres sections analysent en détail cette période.

TABLEAU 1

SÉLECTION D'INDICATEURS ÉCONOMIQUES: VARIATION PROPORTIONNELLE, PAR PROVINCE ET PAR RÉGION, 1961-1971

	Population	Population	Emploi	Valeur ajoutée des industries productrices de biens selon le recensement ^a	Valeur des expéditions de produits de fabrication selon le recensement ^b	Revenu personnel par habitant	Investis- sements par habitant	PNB/ PRB/ PPB
	%	%	%	%	%	%	%	%
Canada	18.3	32.4	33.4	93.5	101.3	106.2	94.0	134.8
<u>Région de l'Atlantique</u>	<u>8.4</u>	<u>18.4</u>	<u>21.9</u>	<u>117.6</u>	<u>91.0</u>	<u>114.7</u>	<u>149.0</u>	<u>131.2</u>
Terre-Neuve	14.2	n.d.	n.d.	179.2	97.5	130.1	149.8	161.6
Nouvelle-Écosse	7.2	n.d.	n.d.	97.3	97.2	103.3	132.4	117.5
Nouveau-Brunswick	6.2	n.d.	n.d.	95.7	82.2	120.0	132.5	130.6
Île-du-Prince-Édouard	6.7	n.d.	n.d.	97.2	101.9	125.3	60.4	137.2
Québec	14.6	31.5	33.0	79.4	86.1	103.4	66.4	125.5
Ontario	23.5	35.3	35.7	96.1	114.6	103.0	101.1	151.0
Région des Prairies	11.5	21.4	121.6	100.6	81.9	114.6	69.1	n.d.
Colombie-Britannique	34.1	58.4	60.7	92.0	101.3	96.0	120.5	164.1

^a 1961-1970

^b 1961-1969

n.d. non disponible

Source: Chiffres tirés de diverses sources de renseignements de Statistique Canada, sauf celui du PPB du Nouveau-Brunswick, qui est fondé sur les estimations du gouvernement provincial.

La croissance de la région de l'Atlantique a été, dans l'ensemble, assez impressionnante durant la décennie 60. Au cours de la période de dix années qui s'est terminée en 1971, le produit régional brut a haussé de 131.2 pour cent, un chiffre légèrement inférieur au taux de 134.8 pour cent dans l'ensemble du pays. La seule région qui ait réalisé un taux plus bas, à cet égard, est le Québec. La progression du secteur producteur de biens a été plus sensible dans la région de l'Atlantique que partout ailleurs au Canada. Exprimée en valeur ajoutée, elle a été de 117.6 pour cent dans le le Canada de l'Atlantique, de 93.5 pour cent à l'échelle nationale.

Une large part de cette amélioration était attribuable aux industries de la construction et des mines. La courbe des investissements dans la région est montée en flèche durant la période 1961-1971 et la moyenne par habitant a dépassé par une marge appréciable celle qu'on enregistrait dans les autres parties du Canada.

Malgré ces excellents résultats dans la production des biens et les investissements, le taux de chômage restait plus élevé dans la région de l'Atlantique qu'au pays. De 1961 à 1972, le taux annuel moyen de chômage (8.3%) y a été d'environ 60 pour cent plus fort que le taux national (5.2%). Le défaut d'occasions d'emploi a fait perdre à la région une bonne part de son accroissement démographique naturel, comme en témoigne le taux de croissance de sa population et de sa main-d'oeuvre, qui s'est établi à la moitié environ du taux national. Le taux de natalité a accusé une diminution marquée dans la région de l'Atlantique de 1961 à 1971, mais le taux national a régressé plus rapidement.

Dans l'ensemble, bien que la région ait gagné du terrain dans certains domaines durant les années 60, il semble que cette progression n'ait pas été suffisante pour corriger sa dépendance fondamentale des activités primaires, souvent négligeables, ni pour réduire de façon marquée l'écart de revenu avec le reste du pays. Il est à noter, cependant, que cet écart s'est quelque peu atténué.

Population

La population du Canada de l'Atlantique a augmenté d'environ 163,000 de 1961 à 1971, passant de 1,897,400 à 2,060,000, soit 0.8 pour cent par année, un taux bien inférieur à la moyenne nationale qui a été de 1.7 pour cent. La proportion de la population de la région, par rapport à la population totale du Canada, a ainsi diminué de 10.4 à 9.6 pour cent. Le tableau 2 établit une comparaison entre les groupes d'âge, sur les plans régional et national, dans les deux dernières années de la période. Il établit également la production des personnes à charge, c'est-à-dire le nombre de personnes à charge (enfants et personnes âgées) par personne comprise dans le groupe d'âge économiquement actif (15-64). Dans l'ensemble cette proportion a diminué durant les années 60, l'accroissement relatif de la population âgée étant plus que compensé par la diminution relative de la jeune population. La diminution de la proportion des personnes à charge a été légèrement plus accentuée dans la région de l'Atlantique

(15.7%) que dans l'ensemble du pays (15.5%). Cependant, au début et à la fin de la période, la proportion régionale a été sensiblement supérieure. Le décalage à cet égard entre la région et le pays date de longtemps. Ce phénomène peut expliquer, dans une certaine mesure, la persistance de l'écart du revenu par habitant entre les provinces Atlantiques et le Canada.

Le taux de natalité dans la région de l'Atlantique a diminué d'une façon marquée de 1961 à 1971, tombant de 28.3 par 1,000 à 20.0. Les statistiques nationales correspondantes étaient de 26.3 et 17.3, c'est-à-dire que la diminution du taux national (34.2%) a été même plus sensible qu'au niveau régional (29.3%). Le taux de mortalité a aussi baissé dans la région de l'Atlantique, passant de 8.0 à 7.7. Sur le plan national, il est tombé de 7.7 à 7.3.

Par suite de la migration nette vers l'extérieur, l'accroissement démographique dans la région de l'Atlantique, durant les dix dernières années antérieures à 1971, a été inférieur à l'accroissement naturel, c'est-à-dire à l'excédent des naissances sur les décès. Chaque année de la décennie 60, le nombre des personnes qui ont quitté la région a été en moyenne de 14,063 supérieur à celui des personnes qui s'y sont établies. La migration totale de 1961 à 1971 équivalait à 7.5 pour cent de la population régionale en 1971. La migration nette, qui s'est toujours produite vers l'extérieur durant la période 1961-1971, a été particulièrement forte de 1963 à 1966.

La migration est habituellement très sélective pour ce qui est de l'âge, de la compétence et de l'instruction. Normalement, les groupes les plus mobiles sont composés de personnes de bonne instruction, célibataires et relativement jeunes. En règle générale, il leur est relativement facile de trouver du travail à l'extérieur de leur région natale. La migration nette continuelle hors d'une région peut avoir des conséquences négatives, du point de vue de l'âge, sur la composition de la population. La proportion des personnes à charge augmente, le rendement et la productivité peuvent en souffrir et il devient plus difficile d'augmenter sensiblement le revenu par habitant.

Selon des études récentes, la migration nette n'atténue pas autant qu'on a pu le croire le problème du chômage dans une région. Un rapport de recherche, terminé en 1970, démontre que "pour chaque groupe de cinq personnes sans emploi qui quittent la région des Maritimes, deux tombent en chômage".¹

¹ John Vanderkamp, *"The Effect of Out-Migration on Regional Employment"*, *Canadian Journal of Economics* III (novembre 1970), 547-49.

L'urbanisation a été moins poussée dans le Canada de l'Atlantique que dans l'ensemble du pays en 1961 et en 1971. Cependant, le degré d'urbanisation de la région a augmenté durant les années 60. En 1961, la moitié (49.8%) de la population habitait les zones urbaines définies dans le recensement². La proportion était passée à 55.9 pour cent en 1971. Pour le Canada, les chiffres correspondants étaient de 69.6 et 76.1 pour cent.

La population urbaine du Canada se concentre toujours davantage dans les centres d'au moins 100,000 habitants. En 1951 déjà, 59.2 pour cent de toute la population urbaine se trouvait dans les villes de cette catégorie. En 1966, la proportion s'élevait à 64.3 pour cent.

On n'observe pas de tendance analogue dans la région de l'Atlantique. En 1971, elle ne possédait que trois villes de plus de 100,000 habitants. Douze agglomérations en comptaient de 10,000 à 100,000 (voir tableau 3). Voici la répartition provinciale de toutes les villes de plus de 10,000 habitants:

Terre-Neuve	2
Île-du-Prince-Édouard	1
Nouvelle-Écosse	5
Nouveau-Brunswick	7

TABLEAU 2
RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR GROUPES D'ÂGE
RÉGION DE L'ATLANTIQUE ET CANADA, 1961 et 1971

Années	<i>Groupes d'âge</i>			<i>Proportion des personnes à charge (0-14 et 65 et plus/15-64)</i>
	<i>0-14 %</i>	<i>65 et plus %</i>	<i>15-64 %</i>	
1961 Atlantique	37.6	7.8	54.6	0.83
1961 Canada	34.0	7.6	58.4	0.71
1971 Atlantique	32.8	8.3	58.9	0.70
1971 Canada	29.6	8.1	62.3	0.60

Source: Tiré des données du recensement du Canada.

²Toutes les agglomérations de 1,000 habitants ou plus, constituées ou non, ont été considérées comme urbaines. La classification urbaine comprenait la périphérie urbanisée de toutes les villes où la population de la ville et de la périphérie atteignait 10,000 habitants ou plus.

TABLEAU 3

SÉLECTION DE DONNÉES ÉCONOMIQUES SUR LES PRINCIPALES VILLES CONSTITUÉES DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

1960-1961 - 1970-1971

	Population		Revenu imposable global		Valeur des ventes au détail		Valeur des expéditions de produits de fabrication	
	1961	1971	1960	1970	1961	1971	1960 ^a	1970
			\$M		\$M		\$M	
Halifax (Metro) (N.-É.)	183,946	222,637	189.9	364.8	221.4	370.7	146.5	237.6
Saint-Jean (Metro) (T.-N.)	90,838	131,814	75.4	221.2	116.9	221.5	31.6	57.1
Saint-Jean (Metro) (N.-B.)	95,563	106,744	85.1	193.0	102.7	170.1	139.5	241.1
Moncton (N.-B.)	48,840	47,891	42.1	144.0	83.9	103.3	42.0	75.5
Sydney (N.-É.)	33,617	33,230	59.3	194.9	50.3	66.6	n.d.	104.1
Corner Brook (T.-N.)	25,185	26,309	18.7	50.3	28.0	50.6	n.d.	54.7 ^b
Fredericton (N.-B.)	19,683	24,254	21.5	88.5	44.7	91.7	11.5	31.2
Glace Bay (N.-É.)	24,186	22,440	59.3 ^d	194.9 ^d	18.2	25.3	2.0	1.6
Charlottetown (I.-P.-É.)	18,318	19,133	19.1	53.3	35.2	49.3	14.5	25.7
Bathurst (N.-B.)	5,494	16,674	n.d.	36.5	12.3	42.1	n.d.	27.6
Truro (N.-É.)	12,421	13,045	14.2	50.7	21.8	40.5	10.8	30.2
Edmundston (N.-B.)	12,791	12,365	9.9	26.1	13.0	29.2	n.d.	39.2
Oromocto (N.-B.)	12,170	11,427	n.d.	9.1	3.7	6.7	pas d'activité ^c	
New Glasgow (N.-É.)	9,782	10,850	9.8	27.6	17.5	34.5	6.7	11.8
Campbellton (N.-B.)	9,873	10,335	5.0	24.9	12.8	23.1	1.8	6.4
Amherst (N.-É.)	10,788	9,965	n.d.	23.2	17.9	24.6	11.1	22.0
TOTAUX	613,495	719,113	n.d.	1,703.0	800.3	1,349.8	n.d.	966.0
TOTAL RÉGIONAL	1,897,425	2,057,262	1,046.0	3,165.2	1,449.6	2,532.0	942.8	1,814.2
PRINCIPALES VILLES EN % DE LA RÉGION	32.3	35.0	n.d.	53.8	55.2	53.3	n.d.	53.2

n.d. non disponible

^a La valeur indiquée est celle de la province et non celle des expéditions, sauf pour Halifax, Saint-Jean (N.-B.) et Saint-Jean (T.-N.).

^b Cette donnée, conforme à la Division 5 du recensement, excède de 2 p. 100 seulement le chiffre relatif à Corner Brook.

^c L'activité manufacturière est négligeable à Oromocto, où se trouve CFB Gagetown.

^d Même chiffre que pour Sydney.

Sources: Statistique Canada, Recensement du Canada (Population), Recensement du Canada (Commerce de détail) et données inédites; *Financial Post, Survey of Markets*, éditions 1963 et 1972.

Globalement, les villes figurant au tableau 3 groupaient 32.3 pour cent du total de la population régionale en 1961 et 35.0 pour cent en 1971. Le Halifax métropolitain était l'agglomération la plus considérable, sa population atteignant environ 1.5 fois celle de la seconde agglomération en importance, le Saint-Jean (T.-N.) métropolitain.

Le tableau ci-dessous donne une idée du degré d'urbanisation de la région de l'Atlantique:

Population de 1971	plus de	200,000	1 ville (s)
" " "	100,000 -	200,000	2 "
" " "	50,000 -	100,000	0 "
" " "	40,000 -	50,000	1 "
" " "	30,000 -	40,000	1 "
" " "	20,000 -	30,000	3 "
" " "	10,000 -	20,000	7 "

La région de l'Atlantique comptait donc, en 1971, une seule cité de taille moyenne, sept villes de moindre importance et sept petites villes, si l'on établit de façon arbitraire qu'une ville devient cité lorsque sa population atteint 20,000 habitants. Phénomène sans parallèle au Canada, la région ne possédait pas de grande ville ou de ville prépondérante.

En plus de données démographiques, le tableau 3 fournit des renseignements sur le revenu imposable, les ventes au détail et les expéditions de produits de fabrication par ville.

INDICATEURS ÉCONOMIQUES

Produit régional brut

Le tableau 4 montre qu'en 1971 le produit régional brut des provinces Atlantiques s'est établi à \$6,066 millions. Ce chiffre ne représentait, cependant, que 6.5 pour cent de l'activité économique canadienne exprimée en produit national brut. La même année, la population de la région de l'Atlantique constituait 9.6 pour cent de la population du Canada. Le produit par habitant, dans la région de l'Atlantique, était donc bien inférieur à la moyenne nationale; il était, en effet, de \$2,945, soit 68.2 pour cent de la moyenne pour l'ensemble du pays. La productivité relativement faible, tout comme le rapport emploi/population dans le Canada de l'Atlantique expliquent, entre autres facteurs, cette inégalité.

De 1961 à 1971, le taux annuel moyen de croissance du produit régional brut a été à peu près le même que celui du produit national brut (8.7%). La variation annuelle du produit régional brut par habitant, dans la région de l'Atlantique, a montré une tendance à la hausse de 1961 à 1966, sauf en 1964-1965. De 1965 à 1966, elle a atteint 9.7 pour cent, la plus forte augmentation en 10 ans. Par la suite, la fluctuation a été très marquée. La participation de la région de l'Atlantique au produit national brut en 1971 était à peine plus faible qu'en 1961. En réalité, la proportion du

TABLEAU 4

PRODUIT RÉGIONAL BRUT DU CANADA DE L'ATLANTIQUE

SÉLECTION D'INDICATEURS, 1961-1971

<i>Années</i>	<i>PRB milliers de \$^a</i>	<i>Variation annuelle du PRB %</i>	<i>PRB en % du Canada %</i>	<i>PRB par personne %</i>	<i>PRB par personne en % du Canada %</i>	<i>Variation annuelle du PRB par personne %</i>
1961	2,624	n.d.	6.6	1,382.9	63.6	n.d.
1962	2,796	6.55	6.5	1,451.7	62.8	5.0
1963	2,969	6.19	6.5	1,527.3	62.9	5.2
1964	3,264	9.94	6.5	1,667.0	64.0	9.1
1965	3,550	8.76	6.4	1,803.9	64.0	8.2
1966	3,908	10.08	6.3	1,979.0	64.1	9.7
1967	4,258	8.96	6.4	2,141.9	65.7	8.2
1968	4,664	9.53	6.4	2,322.7	66.2	8.4
1969	5,142	10.25	6.4	2,535.5	66.8	9.2
1970	5,621	9.32	6.6	2,760.8	68.8	8.9
1971	6,066	7.92	6.5	2,944.7	68.2	6.7

n.d. non disponible

^a Comme dans tout le présent document, les valeurs sont exprimées en dollars courants.

Sources: L'estimation de produit régional brut est tirée des chiffres provinciaux établis par le Conseil économique des provinces atlantiques et le Bureau du Conseiller économique du Nouveau-Brunswick.

TABLEAU 5

REVENU PERSONNEL DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

SÉLECTION D'INDICATEURS, 1961-1971

Années	Revenu personnel \$M	Revenu agricole en % du revenu personnel		Revenu personnel par habitant		Revenu gagné par habitant; Atl. en % du Canada	Paiements des transferts gouvernementaux par habitant; Atl. en % du Canada
		Atl.	Canada	\$	Atl. en % du Canada		
1961	2,159	1.8	2.7	1,138	68.9	66.7	105.7
1962	2,278	1.8	4.2	1,183	67.0	64.5	104.4
1963	2,403	1.5	4.1	1,236	67.2	64.7	107.5
1964	2,576	1.8	3.2	1,316	68.1	65.6	107.7
1965	2,802	1.7	3.5	1,424	68.1	65.3	113.4
1966	3,112	1.1	3.9	1,576	68.4	65.3	118.6
1967	3,436	0.9	2.6	1,728	69.6	66.3	116.2
1968	3,789	1.3	2.8	1,815	67.5	64.0	111.6
1969	4,190	1.0	2.3	2,066	70.2	67.0	111.2
1970	4,582	1.2	1.7	2,250	72.0	69.3	109.1
1971	5,027	0.6	2.0	2,443	71.7	68.4	109.2

Source: Statistique Canada, *National Income and Expenditure Accounts: Historical Revision, 1926-1971.*

TABLEAU 6

INVESTISSEMENTS DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE - SÉLECTION D'INDICATEURS, 1961-1971

Répartition du total des investissements par secteur

Années	Total des investissements ^a		Total des investissements par habitant en % du Canada	Total %	Industries primaires et construction		Habitations, institutions, services, organismes gouvernementaux		Services d'utilité publique		Commerce, finances, services commerciaux		Industries manufacturières	
	\$M	% du Canada			Atl.	Canada	Atl.	Canada	Atl.	Canada	Atl.	Canada	Atl.	Canada
1961	842.8	7.5	72.5	100.0	17.7	15.4	44.3	38.2	16.0	21.6	7.7	9.0	14.4	15.8
1962	927.4	7.8	75.4	100.0	24.8	15.5	41.7	39.2	15.4	19.7	6.9	8.6	11.2	17.0
1963	949.5	7.4	72.5	100.0	21.3	16.2	42.7	38.3	16.3	20.0	7.9	8.6	11.9	16.9
1964	1,072.7	7.4	72.4	100.0	21.0	16.6	40.1	36.5	15.4	19.8	9.2	8.5	14.5	18.7
1965	1,250.4	7.4	74.3	100.0	16.6	16.3	41.8	35.5	18.0	19.6	8.4	8.9	15.3	19.7
1966	1,535.3	7.9	80.0	100.0	16.2	16.5	39.7	33.9	18.1	19.9	7.0	9.1	19.0	20.6
1967	1,612.9	8.1	82.8	100.0	16.3	16.7	38.8	35.0	20.1	20.8	6.9	9.0	17.9	18.4
1968	1,618.7	7.9	82.0	100.0	14.7	16.3	41.1	37.3	22.5	21.0	7.1	8.7	14.7	16.8
1969	1,778.0	8.0	83.9	100.0	13.6	15.8	38.9	37.1	24.5	19.9	7.1	8.3	16.5	17.6
1970	2,082.1	8.9	92.8	100.0	14.2	15.6	35.8	35.1	23.2	20.7	6.3	8.8	20.5	19.8
1971 ^b	2,277.3	8.9	93.1	100.0	15.7	16.5	38.4	37.8	19.2	20.4	5.3	8.2	21.5	17.1

^a Total des investissements = total du capital frais et des dépenses relatives à l'entretien, à la construction et aux machines.

^b Renseignements réels provisoires.

Sources: Ministère de l'Industrie et du Commerce, et Statistique Canada, *Private & Public Investment in Canada: Outlook & Regional Estimates*, Cat. #61-205, divers numéros.

produit régional brut, par rapport au produit national brut, est demeurée relativement constante durant les années 60; le pourcentage moyen de la période 1961-1971 est de 6.5 pour cent. Les chiffres annuels ne se sont écartés que légèrement de cette moyenne. En d'autres termes, les provinces Atlantiques ont produit chaque année près de 1/15^e du produit total du Canada. Toutefois, en raison de l'accroissement démographique relativement faible du Canada de l'Atlantique, le produit régional brut par habitant a connu une amélioration relative par rapport au produit national brut par habitant. Comme le montre le tableau 4, ce gain relatif s'est surtout produit de 1966 à 1971, période durant laquelle le rapport a haussé de 64.1 à 68.2 pour cent.

Revenu personnel

Le revenu personnel par habitant, dans la région de l'Atlantique, est toujours resté en deçà de la moyenne nationale, encore que, ces dernières années, la région ait réussi à améliorer cette situation. Le tableau 5 signale qu'en 1971 le revenu personnel par habitant, dans le Canada de l'Atlantique, représentait 71.7 pour cent du chiffre réalisé par l'ensemble du pays. Ce résultat se compare avantageusement au 67 pour cent enregistré en 1962, la proportion la plus basse d'une période de 11 ans (1961-1971). La réduction de l'inégalité du revenu par habitant entre les provinces Atlantiques et le Canada a été particulièrement sensible durant la période 1965-1971, alors que l'écart est passé de 31.9 à 28.3 en pourcentage. Ces chiffres traduisent, dans une large mesure, l'amélioration relative des investissements dans le Canada de l'Atlantique (voir ci-dessous).

De 1966 à 1971, les taux annuels moyens de l'accroissement du revenu personnel au Canada et dans la région de l'Atlantique ont été respectivement de 9.8 et 10.1 pour cent. A l'intérieur de la région, c'est Terre-Neuve qui a réalisé le taux le plus élevé (11.2%), suivi de l'Île-du-Prince-Édouard (10.2%). Pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, les chiffres étaient de 9.6 et 9.9 pour cent respectivement. Durant toute la période (1961-1971), le taux a été de 9.2 pour cent pour le Canada, de 8.8 pour cent pour les provinces Atlantiques.

Si l'on fait abstraction des paiements de transfert gouvernementaux, le décalage entre la région de l'Atlantique et le Canada, sur le plan du revenu personnel, s'accroît. Cela tient au fait que les paiements effectués en espèces par le gouvernement aux particuliers sont plus élevés que la moyenne nationale dans les provinces Atlantiques. Ils représentent donc une proportion plus forte du revenu personnel dans la région que dans l'ensemble du pays. En 1971, les proportions étaient de 17.2 et 11.3 pour cent respectivement. Les chiffres par province étaient les suivants: Terre-Neuve, 23.7 pour cent; Île-du-Prince-Édouard, 20.0 pour cent; Nouveau-Brunswick, 15.6 pour cent; Nouvelle-Écosse, 14.6 pour cent. Le tableau 5 montre que l'inégalité entre les paiements de transfert gouvernementaux par habitant sur le plan régional et sur le plan national n'a cessé de s'accroître de 1962 à 1966. Par la suite, la diminution a été plus ou moins constante. Le revenu agricole durant les années 60 ne représentait qu'une très faible proportion du revenu personnel total dans les provinces Atlantiques. Comme le tableau 5 permet

de le constater, il était à peu près la moitié moins important dans la région que dans l'ensemble du Canada.

Investissements

Durant la période 1961-1971, le total des investissements dans la région de l'Atlantique a augmenté de \$842.8 millions à \$2,277.3 millions (voir tableau 6), une progression de plus de 170 pour cent. La participation régionale au total des investissements au Canada est passée de 7.5 pour cent en 1961 à 8.9 pour cent en 1971. Cette amélioration, qui s'est surtout produite de 1965 à 1971, est attribuable, dans une large mesure, au volume grandissant des investissements à Terre-Neuve.

Les investissements par habitant ont été sensiblement plus faibles dans le Canada de l'Atlantique que dans l'ensemble du pays. Pourtant, la région a presque constamment amélioré sa situation à cet égard de 1961 à 1971, et d'une façon encore plus marquée à partir de 1965. De 1965 à 1971, le rapport des investissements par habitant (région de l'Atlantique/Canada) a augmenté de 74.3 à 93.1 pour cent, soit 25.3 pour cent, une progression annuelle moyenne de 3.8 pour cent.

Au niveau sectoriel, des améliorations importantes se sont produites dans la région de l'Atlantique, en ce qui a trait aux investissements dans les industries manufacturières et les services publics, par rapport au Canada, de 1961 à 1971. Durant cette période, la participation de la région au total des investissements dans les industries manufacturières au Canada a même augmenté de 6.9 à 11.2 pour cent. Les industries manufacturières et les services publics représentaient à eux seuls la plus grande partie de l'amélioration globale des investissements dans le Canada de l'Atlantique durant les années 60.

De 1961 à 1971, l'accroissement des investissements dans les industries manufacturières et les services publics de la région de l'Atlantique a été bien supérieur à la moyenne, et l'importance relative de ces secteurs a haussé brusquement. En revanche, l'importance relative de deux autres grandes catégories d'investissements accusait une baisse marquée, à savoir: le commerce et la construction d'habitations, les institutions et les services gouvernementaux. Ainsi qu'en témoigne le tableau 6, la variation de l'importance relative de chaque secteur d'investissements a été beaucoup plus prononcée dans les provinces Atlantiques que dans l'ensemble du Canada. La répartition sectorielle des investissements dans la région se rapprochait donc plus de la répartition nationale en 1971 qu'au début de 1960.

Production

L'évolution de la structure industrielle des provinces Atlantiques et du Canada, durant la période 1961-1970, paraît au tableau 7. A noter que l'année 1970 est la dernière pour laquelle on dispose de données officielles. Le point le plus frappant du tableau est l'augmentation, à l'encontre de la tendance nationale, de l'importance relative du secteur producteur de biens dans le Canada de l'Atlantique, de 1961 à 1970, ce qui atteste surtout les

TABLEAU 7

VARIATIONS STRUCTURELLES

RÉGION DE L'ATLANTIQUE ET CANADA, 1961-1970

Valeur nette de la production

Industries ^a	Région de l'Atlantique			Canada		
	1961	1970	Variation de l'importance relative de l'industrie 1961-1970	1961	1970	Variation de l'importance relative de l'industrie 1961-1970
Fabrication	15.0	12.9	-2.1	26.3	23.5	-2.8
Construction	8.2	11.1	+2.9	7.0	7.2	+0.2
Mines	3.9	5.7 ^b	+1.8	4.4	4.5	+0.1
Agriculture	2.8	1.9	-0.9	4.5	3.3	-1.2
Forêts	2.6	1.2	-1.4	1.7	0.8	-0.9
Énergie électrique	2.2	2.4	+0.2	2.1	2.0	-0.1
Pêche	2.1	2.1	n.d.	0.3	0.2	-0.1
Piégeage	n.d.	n.d.	n.d.	0.0	0.0	0.0
Total de la production de biens	36.8	37.4	+0.6	46.3	41.6	-4.7
Services ^c	63.2	62.6	-0.6	53.7	58.4	+4.7
PRB	100.0	100.0	n.d.	100.0	100.0	n.d.

n.d. non disponible

^a Classement selon la valeur nette de la production, ou la valeur ajoutée, dans la région de l'Atlantique en 1961.

^b Tiré d'une donnée provisoire.

^c Chiffres/en soustrayant du produit régional brut la valeur ajoutée des industries productrices de biens. Ils comprennent les revenus intérieurs par facteur gagnés dans les services, plus les taxes indirectes, moins les subventions, moins le revenu payé aux non-résidents, plus le revenu gagné à l'extérieur de la région par les résidents, et peuvent être supérieurs ou inférieurs à la valeur nette véritable de la production des services.

Source: Tiré de Statistique Canada, *Survey of Production*, 1970, Cat. #61-202, et du tableau 4 ci-dessus.

forts gains relatifs réalisés par les industries de la construction et des mines. Bien que la fabrication soit demeurée l'industrie productrice de biens la plus importante dans les années 60, sa place a diminué par rapport à sa concurrente la plus proche, la construction. L'écart entre les deux a même rétréci de 6.8 à 1.8 en pourcentage, de 1961 à 1970. Par contre, la régression relative des industries manufacturières a été moins sensible dans la région qu'au pays.

La comparaison entre les structures économiques de la région et du Canada révèle plusieurs différences marquées. La plus frappante, c'est que les industries productrices de biens représentent une bien plus faible proportion de la production totale dans la région de l'Atlantique que dans l'ensemble du pays. En 1961, l'importance relative de ces industries était de 9.5 en pourcentage moins élevée dans la région qu'au Canada. Durant les années 60, cet écart s'est atténué; en 1970, il n'était que de 4.2 en pourcentage. La participation, relativement faible, du secteur producteur de biens à la production de la région est surtout attribuable à ce que les industries manufacturières, et l'agriculture, occupaient une place bien moins importante dans le Canada de l'Atlantique que dans l'ensemble du pays, durant la période 1961-1970. La part relativement modeste de ces deux champs d'activité, dans l'économie des provinces Atlantiques, a plus que contrebalancé l'importance relativement considérable des autres industries productrices de biens dans la région.

Comme le montre le tableau 8, les industries à forte croissance des provinces Atlantiques durant les années 60 ont été les mines, la construction, l'énergie électrique et la pêche. La croissance de chacune d'elles a été sensiblement supérieure à la moyenne. En outre, dans chaque cas, le Canada de l'Atlantique l'a emporté sur le pays par une marge appréciable. Pour ce qui est de l'industrie de la construction, cette situation est directement attribuable à l'amélioration relative des investissements mentionnés plus haut. La tendance à la hausse de 1961 à 1970 a été particulièrement marquée dans le cas de l'industrie minière, par suite de l'exploitation accélérée des gisements de minerai de fer du Labrador. Un certain nombre d'industries productrices de biens ont accusé un accroissement de production relativement faible par rapport au produit région brut durant les années 60. La même observation vaut pour le secteur tertiaire. Dans tous les domaines à faible croissance de l'économie régionale, sauf le piégeage, la progression a été moins sensible qu'au niveau national. Parallèlement, le produit régional brut s'est accru moins rapidement que le produit national brut.

Main-d'oeuvre et emploi

De tout temps, la région de l'Atlantique a connu le taux de chômage le plus élevé du Canada. Même dans les périodes de "plein emploi", comme au début des années 50 et à la mi-décennie 60, le taux de chômage non désaisonnalisé de la région dépassait parfois 10 pour cent. De 1961 à 1972, le taux annuel moyen du chômage régional (8.3%) excédait d'environ 60 pour cent celui du Canada (5.2%).

TABLEAU 8

CROISSANCE DE LA PRODUCTION

DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE, PAR INDUSTRIE, 1961-1970

Valeur nette de la production

<i>Industries^a</i>	<i>Région de l'Atlantique^d</i>			<i>Canada</i>
	<i>1961 \$'000</i>	<i>1970 \$'000</i>	<i>Augmentation proportionnelle %</i>	<i>Augmentation proportionnelle %</i>
Mines	101.4	319.8 ^b	215.4	124.7
Construction	216.3	626.7	189.7	119.8
Énergie électrique	59.0	136.0	130.5	102.9
Pêche	54.8	120.7	120.3	84.3
Fabrication	393.9	722.9	83.5	92.1
Piégeage	0.37	0.62	67.6	12.8
Agriculture	72.3	106.7	47.6	60.6
Forêts	67.5	66.7	-1.2	2.5
Total de la pro- duction de biens	965.3	2,100.2	117.6	93.5
Services	1,658.7 ^c	3,520.8 ^c	112.3	134.5
PRB	2,624.0	5,621.0	114.2	115.5

^a Classement selon l'augmentation proportionnelle dans la région de l'Atlantique de 1961 à 1970.

^b Donnée provisoire.

^c Voir tableau 7.

^d L'arrondissement des chiffres explique qu'ils ne correspondent pas au total des quatre provinces de la région.

Source: Voir tableau 7.

TABLEAU 9

MARCHÉ DU TRAVAIL DANS LE CANADA DE L'ATLANTIQUE - SÉLECTION D'INDICATEURS, 1961-1972

Années	<i>Population active</i> milliers	<i>Effectifs occupés</i> milliers	<i>Personnes en chômage</i> milliers	<i>Taux d'activité de la main-d'oeuvre</i>							
				<i>Taux de chômage</i>		<i>Total</i>		<i>Hommes</i>		<i>Femmes</i>	
				<i>Atl.</i> %	<i>Canada</i> %	<i>Atl.</i> %	<i>Canada</i> %	<i>Atl.</i> %	<i>Canada</i> %	<i>Atl.</i> %	<i>Canada</i> %
1961	571	507	64	11.2	7.1	48.1	54.1	73.1	79.8	23.7	28.7
1962	578	516	62	10.7	5.9	47.8	53.9	72.4	79.1	23.7	29.0
1963	577	522	55	9.5	5.5	46.8	53.8	71.1	78.5	22.9	29.6
1964	588	542	46	7.8	4.7	47.0	54.1	70.5	78.1	23.9	30.5
1965	611	566	45	7.4	3.9	48.1	54.4	70.6	77.9	26.0	31.3
1966	626	586	40	6.4	3.6	48.6	55.1	70.7	77.8	26.9	32.8
1967	635	593	42	6.6	4.1	48.5	55.5	69.3	77.5	27.8	33.8
1968	643	596	47	7.3	4.8	48.2	55.5	68.1	77.0	28.5	34.4
1969	654	605	49	7.5	4.7	48.1	55.8	67.1	76.6	29.3	35.2
1970	658	609	50 ^a	7.6	5.9	47.5	55.8	66.8	76.4	28.8	35.5
1971	676	618	58	8.6	6.4	48.1	56.1	67.1	76.1	29.5	36.5
1972	698	635	63	9.0	6.3	48.6	56.5	67.3	76.2	30.3	37.1

^a Les inconsistances apparentes du tableau sont attribuables à l'arrondissement des chiffres.

Source: Tiré des renseignements de Statistique Canada sur la population active.

L'emploi global dans la région de l'Atlantique a augmenté de 507,000 en 1961 à 635,000 en 1972 (voir tableau 9), soit un taux annuel moyen de 2.3 pour cent. A cette augmentation a largement contribué, cependant, l'accroissement rapide de l'emploi durant la période 1963-1966. Depuis 1965, le taux moyen d'accroissement a fléchi. De 1965 à 1972, il n'a été que de 1.7 par année, un peu plus de la moitié du taux national (3.0%) pour la même période. En 1972, cependant, l'emploi était de 2.8 pour cent supérieur au chiffre de l'année précédente.

Le taux d'accroissement de la main-d'oeuvre dans la région, durant la période 1961-1972, a été inférieur à celui de l'emploi. Le taux de chômage de la région a donc baissé, passant de 11.2 pour cent en 1961 à 9.0 pour cent en 1972. La main-d'oeuvre régionale a augmenté de 127,000 personnes, un bond de 22.2 pour cent. De 1961 à 1966, le taux de chômage a constamment décru, tombant du niveau de 11.2 pour cent, signalé plus haut, à 6.4 pour cent. Mais à partir de 1966, la main-d'oeuvre régionale a progressé plus rapidement que l'emploi; de sorte que le taux de chômage n'a cessé d'augmenter pour s'établir à 9.0 pour cent en 1972. Durant cette dernière période, la main-d'oeuvre s'est accrue au taux annuel moyen de 1.8 pour cent, équivalant à près des trois cinquièmes du taux d'accroissement de la main-d'oeuvre au pays (3.1%).

Le taux d'activité chez les hommes et chez les femmes, dans la région de l'Atlantique, a été bien inférieur au taux national de 1961 à 1972 et il continue de l'être. Le taux annuel moyen d'activité durant cette période a été globalement de 48.0 pour cent, dans la région de l'Atlantique, et de 55.1 pour cent au Canada. Cet écart considérable était attribuable à un ensemble de facteurs économiques et sociaux; entre autres, le décalage dans les occasions d'emploi, la structure industrielle, les taux salariaux et le degré d'instruction, ainsi que l'ampleur de la migration nette hors de la région chaque année. Sur le plan national, le taux total d'activité était à la hausse. Il est passé de 50.1 pour cent en 1961 à 56.5 pour cent en 1972. On n'a pas constaté de tendance analogue dans le taux du Canada de l'Atlantique. A quelques exceptions près, il a oscillé aux environs de 48 pour cent; le taux le plus élevé, 48.6 pour cent, a été atteint en 1966 et 1972.

Le taux d'activité chez les hommes a presque toujours diminué de 1961 à 1971, tant dans la région que dans l'ensemble du pays. Cependant, sauf au Nouveau-Brunswick, le recul a été plus rapide dans les provinces Atlantiques qu'au Canada. A l'opposé du taux d'activité chez les hommes, le taux d'activité chez les femmes a montré une tendance prononcée à la hausse dans la région et au pays. L'augmentation nationale (29.3%) l'a emporté toutefois sur celle du taux régional (27.8%).

Productivité fiscale

Le tableau 10 illustre la productivité fiscale des dix provinces canadiennes pour l'année d'imposition 1971-1972. On y constate que les provinces Atlantiques ont accusé une productivité fiscale, par habitant, bien au-dessous

TABLEAU 10

INDICATEURS DE PRODUCTIVITÉ FISCALE, 1971-1972

(Méthode des indicateurs fiscaux)

<i>Provinces</i>	<i>Revenu réel par habitant^a</i>	<i>Rendement du revenu par habitant aux taux d'impôt moyens provinciaux</i>	<i>Indice du rendement du revenu par habitant aux taux d'impôt moyens provinciaux</i>	<i>Indice de productivité fiscale</i>
Terre-Neuve	\$279.15	\$245.27	53.9	113.8
Île-du-Prince-Édouard	283.99	267.32	58.6	106.7
Nouvelle-Écosse	305.76	332.77	73.0	91.9
Nouveau-Brunswick	376.59	304.73	67.2	123.6
Québec	436.09	381.82	83.8	114.2
Ontario	497.24	504.96	111.1	98.5
Manitoba	397.64	404.07	88.9	98.4
Saskatchewan	384.08	396.14	87.0	97.0
Alberta	495.01	624.60	137.5	79.2
Colombie-Britannique	<u>508.57</u>	<u>547.03</u>	<u>120.0</u>	<u>93.2</u>
Toutes les provinces	453.92	453.92	100.0	100.0

^a D'après 16 sources fiscales importantes.

Source: Ministère des Finances, données inédites (juillet 1971).

de la moyenne de toutes les provinces. Cela tenait à leurs barèmes relativement restreints de l'impôt sur le revenu des particuliers et des corporations. Terre-Neuve présentait la plus faible productivité fiscale de la région de l'Atlantique (en pourcentage, 46 points au-dessous de la moyenne de toutes les provinces) et la Nouvelle-Écosse la plus élevée (en pourcentage, 27 points au-dessous de la moyenne de toutes les provinces). Huit ans plus tôt, durant l'année d'imposition 1963-1964, la situation n'était guère différente. Les principales tendances qui retiennent l'attention entre ces deux années sont le recul prononcé de la productivité fiscale relative dans l'Île-du-Prince-Édouard et les gains relatifs réalisés par Terre-Neuve, le Nouveau-Brunswick et surtout la Nouvelle-Écosse.

Le tableau 10 signale également qu'à l'exception de la Nouvelle-Écosse, les provinces Atlantiques ont obtenu des résultats fiscaux supérieurs à la moyenne en 1971-1972. Huit ans plus tôt, Terre-Neuve mise à part, ils étaient inférieurs à la moyenne. Il est peut-être étonnant, surtout si l'on considère son attitude en matière de productivité fiscale, de constater que la Nouvelle-Écosse a obtenu, en 1971-1972, les plus faibles résultats fiscaux de toutes les provinces, sauf l'Alberta. Pour sa part, le Nouveau-Brunswick a réalisé des résultats fiscaux bien supérieurs à la moyenne de toutes les provinces.

EXTRAPOLATIONS

Que réserve l'avenir à la région de l'Atlantique si son évolution se poursuit dans le sens de la dernière décennie? L'objet de cette partie du rapport est de commenter certaines tendances actuelles de l'économie de la région et d'en tirer des prévisions. Nous partirons de l'hypothèse que la dynamique économique ne présentera, dans l'ensemble, aucun changement radical, que les politiques et programmes fédéraux-provinciaux en cours demeureront à peu près inchangés, et qu'aucun nouveau fait important ne surgira dans l'immédiat. Comme il sera question plus loin des possibilités qui devraient, ou pourraient, être exploitées, dans cette partie on se borne simplement à indiquer l'aboutissement possible des tendances et politiques actuelles, si elles restent essentiellement les mêmes. Il va de soi que la stratégie fondamentale de développement, découlant des parties suivantes du document, consiste à corriger les tendances de façon à prévenir les facteurs négatifs qu'elles pourraient déterminer.

L'agriculture constitue une faible partie de l'économie des provinces Atlantiques. En 1970, comme on l'a mentionné plus haut, elle représentait seulement 1.9 pour cent du produit régional brut. Le secteur a subi les conséquences d'un certain nombre de facteurs défavorables reliés au climat, aux schèmes d'établissement et de régime foncier, aux techniques de production, au transport, aux frais de commercialisation, de même qu'à la nature et à la répartition des produits. Ces problèmes, dont l'acuité persistera durant les dix prochaines années, entraveront la croissance et l'expansion. On prévoit que l'agriculture commerciale restera orientée vers les marchés locaux et que, vraisemblablement, elle reflètera ainsi l'accroissement de

la population et du revenu de la région. L'emploi dans ce secteur continuera probablement de régresser, mais à une cadence plus lente que durant les années 50 et 60. C'est surtout du côté des cultures fruitières et légumières que s'ouvrent les perspectives de croissance les plus intéressantes. La production de boeuf et de porc offre également certaines possibilités, en raison de l'insuffisance marquée de la production régionale par rapport à la demande locale.

Bien que le taux d'exploitation des forêts du Canada de l'Atlantique soit susceptible d'amélioration, l'accroissement de la production se situera, très vraisemblablement, dans la réaffectation des terres forestières entre les utilisateurs industriels concurrents. Le régime foncier actuel dans la région constitue une faiblesse grave; entre autres inconvénients, il entrave la fourniture de bois de sciage aux producteurs de bois d'oeuvre. Il semble que les scieries et les industries de pâtes et papiers doivent donc de disputer toujours plus vigoureusement les ressources disponibles, surtout si le mode de propriété et les méthodes de gestion forestières demeurent inchangés. Dans l'avenir, les possibilités auront sans doute trait à l'exploitation accrue des réserves de bois mou, à une utilisation plus efficace des résidus du bois et à l'amélioration de la gestion forestière. L'accroissement de la production, durant les années 70, devrait être modeste et l'emploi dans la coupe du bois est probablement destiné à régresser, à mesure que s'étendra la mécanisation et que s'accroîtra l'importance des boisés privés. Peut-être même observera-t-on une tendance grandissante à adopter des techniques d'économie de main-d'oeuvre, à cause des problèmes reliés à la diminution croissante de la main-d'oeuvre forestière dans des régions en difficulté relative, comme le Nord-Est du Nouveau-Brunswick.

Le marché mondial du poisson et de l'huile de poisson prend de l'expansion et la région de l'Atlantique pourrait retirer des avantages considérables de la demande accrue. La réduction des réserves de poisson accessibles aux pêcheurs, est devenue un problème sérieux auquel se mesure cette industrie, par suite de l'exploitation intensive. La pêche côtière, qui réduit le nombre des participants et accroît les investissements, serait plus avantageuse. Cependant, le faible accroissement des emplois de rechange continuera sans doute d'entraver le processus d'adaptation. Durant les dix prochaines années, la valeur ajoutée du secteur de la pêche devrait augmenter rapidement, mais il y a peu de chances que l'emploi se redresse. Dans le cas de l'industrie de la pêche, naturellement, la valeur ajoutée est égale à la valeur des prises au débarquement. L'expansion prévue pendant les années 70 tient bien plus au prix qu'au volume; en d'autres termes, même si le volume des prises plafonne ou même diminue en raison de l'exploitation excessive des réserves de pêche, les prix unitaires augmenteront probablement d'une façon appréciable, de pair avec la demande.

Les mines occupent, dans les provinces Atlantiques, une place relativement plus importante que dans l'ensemble du Canada. Durant les années 60, la production minière a augmenté rapidement et une grande partie de l'activité nouvelle est reliée à l'industrie du minerai de fer du Labrador. Durant les années 70, les perspectives de croissance les plus intéressantes

devraient avoir trait, outre l'industrie du minerai de fer du Labrador, aux gisements possibles de pétrole et de gaz le long de la côte est, et à l'important gisement de potasse du Nouveau-Brunswick. Le principal problème résidera probablement dans le recul des charbonnages de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick.

La croissance du secteur manufacturier, qui repose sur une base restreinte dans la région de l'Atlantique, est relativement faible. La plus grande partie des emplois de ce secteur se trouvent dans les industries fondées sur les ressources et dans des industries modestes, de faible productivité, tributaires des marchés locaux et régionaux. Dans le passé, le défaut de marché régional de taille et les frais élevés des expéditions vers les marchés extérieurs ont fait obstacle à la croissance manufacturière. Durant les années 70, les perspectives de gains considérables semblent plutôt limitées. Le revenu par habitant, qui est au-dessous de la moyenne, et le faible accroissement démographique continueront probablement de restreindre l'expansion des industries à perspectives locales. Il existe toutefois des possibilités intéressantes de croissance en raison du potentiel pétrolifère des fonds côtiers et des installations exceptionnelles en eau profonde de la région. Ces dernières pourraient valoir des avantages appréciables, du point de vue des frais, aux raffineries, aux aciéries et à d'autres entreprises éventuelles tournées vers les marchés extérieurs.

Durant les années 60, le rendement de la construction et l'emploi correspondant ont augmenté rapidement dans les provinces Atlantiques. La principale raison de cet essor tenait aux travaux considérables des industries minière, manufacturière et hydroélectrique. Au cours des dix prochaines années, les nouvelles raffineries et les installations portuaires en eau profonde, qu'on s'entend à prévoir, devraient donner une impulsion énergique à la construction, dont la croissance devrait être aussi rapide dans l'avenir que ces dernières années.

Selon le Conseil économique du Canada, ce sont les industries productrices de services qui créeront la plupart des nouveaux emplois au pays durant les années 70. Dans la région de l'Atlantique, l'importance relative de ces industries devrait augmenter, car les perspectives générales de l'emploi dans le secteur producteur de biens ne sont guère prometteuses. Cependant, dans la région de l'Atlantique, le taux de croissance de l'emploi dans le secteur tertiaire restera probablement au-dessous de la moyenne nationale, par suite du taux de croissance prévu, relativement faible, de la population et de la production. A l'intérieur du secteur tertiaire, le transport, les communications et les industries de service public figureront vraisemblablement parmi les domaines les plus dynamiques de l'économie des provinces Atlantiques au cours des dix prochaines années. Leur croissance sera parallèle, jusqu'à un certain point, à l'expansion de la "conteneurisation", à la réalisation du projet de port en eau profonde et aux entreprises connexes. L'emploi dans la finance, les assurances et l'immeuble, ainsi que dans les services communautaires, commerciaux et personnels devrait également s'accroître dans le Canada de l'Atlantique, mais on prévoit que le taux de croissance régional retardera probablement sur le taux national.

Il convient de rappeler que les perspectives esquissées ci-dessus pour les divers secteurs de l'économie régionale, se fondent sur l'hypothèse que les tendances passées resteront à peu près inchangées. On a supposé également, aux fins d'extrapolations, qu'il n'y aura pas de changement de politique importante. Ces hypothèses perdent de leur rigidité dans les parties suivantes du document, qui visent à définir des possibilités stratégiques de développement susceptibles d'être exploitées avec succès, au moyen d'une action orchestrée dans plusieurs domaines par les deux principaux paliers de gouvernement travaillant, le cas échéant, avec le secteur privé.

ENTRAVES AU DÉVELOPPEMENT

La région de l'Atlantique comprend deux millions de personnes qui se répartissent, sur un territoire de 208,000 milles carrés, en de petits groupements dont les profils historiques, culturels, géographiques et professionnels sont fort variés. Aucun centre n'y offre des services urbains développés et les liens principaux n'existent pas entre ces centres eux-mêmes, mais avec ceux de l'extérieur, ce qui est une caractéristique de nombreuses économies en voie de développement. Les systèmes économiques internes présentent peu de vigueur et sont souvent inefficaces, tandis que les principaux réseaux de marchés nationaux et internationaux ne considèrent cette région que comme marginale.

L'évolution de la technologie, les guerres mondiales et les mutations politiques et économiques n'ont pas réussi à redresser la situation. En fait, la plupart de ces changements n'ont abouti qu'à maintenir et à accentuer la position de "parent pauvre" de la région, au sein de l'économie canadienne. Il a fallu que le nombre de migrations augmente et que s'accroissent les transferts financiers fédéraux pour soutenir un rôle économique même modeste, tout en créant souvent d'autres problèmes, par ailleurs. Les migrations de population ont maintenu un taux de chômage relativement faible, contribuant, dans le même temps, au rachitisme et à la stagnation des marchés locaux. D'où également, une fuite des compétences drainant, vers l'extérieur, une grande partie de l'énergie et du dynamisme des individus. Les transferts financiers ont permis, sans doute, d'assurer la continuité des services essentiels, mais les priorités ne sont pas apparues aussi nettement centrées sur les besoins régionaux, ce qui a limité les possibilités de la région quant au développement de ses propres initiatives.

Par conséquent, l'évolution des activités, des pratiques, des entreprises, des sociétés et institutions gouvernementales dans la région de l'Atlantique, s'est produite dans le cadre d'une économie largement périphérique. La région menaçait de devenir une source résiduelle de main-d'oeuvre pour les régions en rapide expansion du Canada et un marché périphérique pour les circuits nationaux producteurs de biens et de services. A la longue, cette situation a eu pour résultat de ralentir le rythme de création de compétences et les aptitudes potentielles de faire face aux possibilités et aux changements.

Au cours de l'examen, neuf secteurs économiques d'importance ont été examinés: l'agriculture, les pêches, les forêts, le secteur minier, le tourisme, le logement, la distribution commerciale au détail, la fabrication et le transport. Des déficiences ont été constatées dans l'organisation, la structure et le potentiel du système tout entier, qu'il soit public ou privé et pour chaque secteur. Ces systèmes se sont révélés souvent incapables d'assurer un service efficace, de répondre aux occasions offertes ou de résoudre les problèmes importants. On a également décelé des failles qui empêchent les institutions financières et les organismes des différents gouvernements eux-mêmes, d'assurer le développement optimal de la région.

Sur un plan plus général, l'analyse a montré qu'il existait un problème plus difficile à appréhender, affectant le comportement structurel et sectoriel dans la région de l'Atlantique. L'état de dépendance où se trouve depuis longtemps la région a fortement marqué la population locale. On en est venu à croire que seules les subventions, ou toute autre forme d'aide gouvernementale, étaient susceptibles d'amener la prospérité. Cette attitude a ému la confiance de la région dans son aptitude à prendre des initiatives de son propre chef.

Comme dans d'autres régions, les systèmes des sociétés nationales et internationales assurent, dans le cadre de la politique gouvernementale, la base économique permettant les décisions et initiatives locales. Les imperfections de ces systèmes ou de ce cadre, ou des deux - faiblesses, dépressions, désuétude, laisser-aller - entraînent non seulement de faibles niveaux d'activité et un coût élevé des produits, mais paralysent également le potentiel et le dynamisme des investisseurs locaux ainsi que l'activité locale. En outre, on ne peut présumer que la politique gouvernementale en vue d'augmenter la demande améliorera les résultats. C'est ainsi que l'augmentation de l'aide, destinée à l'achat de logements, peut tout simplement contribuer à la hausse des prix des nouvelles constructions et augmenter la proportion des produits qui seront importés par la région.

En vue de résoudre ces problèmes, on a investi d'importantes sommes d'argent au cours de la dernière décennie. Tandis que le taux d'investissement dans le domaine de la fabrication diminuait ces dernières années dans l'ensemble du Canada, il s'élevait rapidement dans la région de l'Atlantique. L'essor qui en a résulté a stimulé fortement l'économie. Toutefois, au même moment, les migrations de la main-d'oeuvre, hors des secteurs primaires (en particulier de ceux des forêts et de l'agriculture) ont largement nuí à la croissance de l'emploi dans d'autres secteurs. Ainsi, en dépit de l'augmentation, en chiffres absolus, du nombre d'employés d'usine et de l'amélioration relative de ce secteur par rapport à la situation générale connue ailleurs au pays, la hausse globale de l'emploi a accusé un certain retard, dans la région de l'Atlantique.

En outre, les effets d'entraînement de l'emploi, ou effets multiplicateurs de cette croissance, ont été moins prononcés que les liaisons industrielles ne l'auraient laissé supposer ailleurs au Canada. La proportion

des employés dans le domaine des finances, des assurances et des biens immobiliers, des services communautaires, financiers et personnels y est sensiblement plus faible que dans tout le Canada. Comme ces domaines du secteur tertiaire sont relativement moins développés, l'impact des investissements dans la région est inférieur à celui qui aurait pu être prévu pour d'autres régions du Canada.

POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT

INTRODUCTION

Quelles que soient les difficultés, il existe des valeurs acquises, des avantages et des caractéristiques spécifiques pour cette région qui lui permettent de disposer d'une vaste gamme de possibilités et de défis à relever pour promouvoir le développement aux niveaux de la région, de la province et de la communauté. Elles proviennent de l'essor technologique, de nouvelles sources de marché et du changement des aspirations locales. Des efforts intensifs, tant de la part des provinces que des habitants de la région, pour exploiter au maximum ces facteurs, permettraient de cerner et de favoriser l'émergence d'un rôle économique et d'un contexte social viables pour la région. On peut donc encourager les provinces de l'Atlantique à trouver un rôle économique qui leur soit propre et à créer leurs compétences pour que celui-ci soit plus efficace et profitable pour les habitants de la région et, par contre-coup, pour la population canadienne toute entière.

L'éventail des possibilités de la région semble étendu. Bien que de faible superficie, elle offre une incroyable diversité, qu'il s'agisse du climat, du fonds de richesses naturelles, de l'urbanisation, du patrimoine culturel ou du stade actuel de développement. Dans l'immédiat, le développement énergique de l'économie reposera peut-être sur des mesures aptes à stimuler l'exploitation d'une large gamme de possibilités, dont certaines, modestes en soi, sont cependant importantes pour la localité où elles se prêteront au développement et, par leur masse même, pour la région.

L'exploitation des possibilités dans la région de l'Atlantique pourra donc comporter trois éléments principaux. Le premier consisterait à améliorer la viabilité fondamentale de la région en faisant intervenir les perfectionnements technologiques du transport, afin d'assurer un bien meilleur accès aux marchés et aux fournitures - et de changer ainsi les rapports de la région avec l'extérieur. Le deuxième élément résiderait dans la définition des possibilités économiques importantes et dans l'organisation d'un effort accru, visant à en tirer un parti optimal du point de vue de l'économie et du développement. Il s'agirait d'une action coordonnée à laquelle participeraient les divers paliers de gouvernement et le secteur

privé. Le troisième élément, enfin, consisterait à profiter du climat plus favorable, créé par les deux premiers, pour stimuler l'ensemble du secteur privé à prendre plus d'initiatives.

TRANSPORT

Dans son ensemble, l'évolution des réseaux de transport de la région de l'Atlantique a toujours reflété les besoins des secteurs de production de biens. Elle traduit également sa place de second plan et sa faiblesse en tant que fournisseur de matériaux pour le centre du Canada, ainsi que son rôle marginal par rapport à celui-ci. Certes, les réseaux fonctionnent, mais souvent uniquement à des niveaux d'efficacité et de rentabilité qui répondent à peine aux besoins de la région.

Les problèmes de transport de la région datent de longtemps et n'ont été supportés qu'aux dépens des citoyens. La plupart proviennent surtout de la recherche de nouvelles pénétrations sur les marchés du centre du Canada. D'autres, tout aussi graves même s'ils sont moins évidents, ont influé sur le développement.

Bon nombre, sinon la plupart des centres géographiques de la région, ont dû faire face à une diminution et même à la disparition des services de transport de passagers, sans amélioration parallèle des services aériens.

C'est particulièrement le cas pour les déplacements intérieurs à la région elle-même. Le transport de marchandises par avion ne s'est pas amélioré, en raison surtout de l'absence régionale d'orientation définie et du peu d'intérêt pour la région. C'est ainsi que les transporteurs privés, qui cherchaient à transporter des produits périssables de qualité supérieure de la région vers le marché américain, se sont découragés, abandonnant leurs efforts parce que les installations nécessaires n'existaient pas ou en raison des insuffisances du système.

Tous les secteurs de l'économie, pratiquement, font face actuellement à de grandes difficultés et il faut payer très cher l'utilisation du réseau de transport pour pénétrer les marchés. Il en résulte des distorsions de plus en plus manifestes dans leur utilisation. C'est ainsi que la pâte de papier en vrac, de qualité inférieure, est transportée en camion entre Point Tupper et l'Ontario. Plus important encore que le coût élevé du réseau, cette situation a eu des effets paralysants sur la commercialisation des produits de qualité supérieure. Ainsi, on a de la difficulté à distribuer sur le marché des pommes de terre de qualité supérieure, en raison de l'impossibilité de prévoir le nombre de camions disponibles pour le transport, et n'aboutissant finalement qu'à transformer un produit de qualité supérieure en un produit incommercialisable, à cause des délais de transport de l'Île-du-Prince-Édouard au Canada central. Même s'il se trouve à l'intersection des réseaux internationaux et nationaux, le système régional ralentit ou paralyse souvent tout développement, soit que les installations ne soient pas mises en place à temps, soit qu'elles ne soient pas disponibles ou que le réseau intérieur ne puisse s'intégrer à un réseau qui réponde aux exigences internationales.

Ce sont là des exemples typiques d'un système de moyens de transport assurant un service minimum à un prix assez élevé pour les citoyens. Les subventions elles-mêmes soulèvent également de graves questions, quant au problème de savoir à qui elles procurent réellement des avantages dans la région. De plus, peu de signes nous portent à croire que le système possède la dynamique, ou les stimulants d'action nécessaires à une nette amélioration. Par conséquent, il est de plus en plus difficile pour les provinces et les chemins de fer de chercher des solutions ailleurs que dans l'augmentation des taux MPM en direction de l'Ouest, ou son équivalent sous des formes peut-être plus perfectionnées.

Compte tenu des difficultés pour obtenir un bon service dans la structure actuelle de l'activité économique, il n'est pas surprenant qu'on ait si peu insisté sur le rôle du transport, en tant que dynamique de développement. Bien que ce soit en grande partie une question de tradition historique, ceci reflète également l'orientation vers des besoins et des services nationaux.

Les frais d'accès aux marchés et aux fournitures constituent une importante condition de la viabilité fondamentale de toute région. Dans celle de l'Atlantique, compte tenu des conditions décrites plus haut, l'accès est insuffisant. Dans le passé, la principale préoccupation portait sur les taux de transport qui représentent, dans bien des cas, une modeste proportion du coût d'accès, mais c'est la difficulté la plus facile à surmonter au moyen de subventions. Pour qu'elle soit marquante, cependant, l'amélioration doit s'étendre à la qualité du service: rapidité, variété et avant tout, sûreté. Une stratégie possible consisterait à investir dans le service, au titre d'un important placement de développement, dans l'espoir que l'augmentation du trafic régional en viendrait à le soutenir. A l'heure actuelle, cependant, une solution de rechange exceptionnelle paraît possible -- celle de réaliser un réseau de transport et de distribution commercialement viable et de grand rapport dans une perspective de trafic international. Ce réseau pourrait, semble-t-il, desservir la région selon des normes extrêmement élevées et à un coût minimum pour le contribuable.

Le concept du transport de transit

La technologie en matière de transport place aujourd'hui la région de l'Atlantique à mi-chemin entre deux grandes zones industrialisées, les États-Unis et l'Europe, dont l'interdépendance s'accroît constamment suite aux échanges constants de produits. Une technique se révèle donc nécessaire pour permettre l'amélioration continue du flux des échanges entre les deux marchés. Il faut réduire au minimum les transferts tout en augmentant la capacité des moyens de transport d'une façon optimale.

Dans ce contexte, toute la région de l'Atlantique peut être considérée comme une immense "jetée" formant, pour l'Europe, une plate-forme d'accès et de sortie vis-à-vis du marché nord-américain. Selon la technologie et l'économie, le point de correspondance devrait se situer dans

cette région, ou très près de cette zone, afin d'éviter la perte de parts importantes du marché total. A l'appui de ce concept de jetée, Canso, Saint-Jean et Come-by-Chance possèdent trois ports en eau profonde exceptionnels sur la côte atlantique, en mesure d'accueillir le nombre grandissant des cargos géants affectés au transport en vrac.

Ainsi une importante possibilité de développement de la région de l'Atlantique consisterait à modifier le rôle de la région de façon à l'adapter à sa nouvelle situation géographique, à la lumière de l'économie et de la technologie de transport. Elle pourrait devenir le point d'échange modal des courants de marchandises entre ces deux énormes marchés et, par conséquent, occuper une position clé en matière de services de transport, d'emballage et de distribution. Une percée considérable dans ce sens, appuyée sur les mesures qui s'imposent pour équilibrer les intérêts et assurer la possibilité technique de l'acheminement par le Canada du trafic en provenance des États-Unis, pourrait servir de point de départ pour une amélioration considérable du service destiné aux produits locaux. Tout comme le Canada central, la région de l'Atlantique bénéficierait de l'accès rapide à l'Europe et un tel trafic s'intégrerait très bien dans la politique de diversification du commerce canadien.

Les composantes du système

Le concept du transport de transit est susceptible de transformer les services inadéquats en un des principaux facteurs de dynamisme pour l'économie de l'Atlantique. Destiné à répondre aux exigences internationales, le réseau améliorerait sur presque tous les plans l'accès de la région à d'autres centres économiques.

Le coeur serait constitué par les terminaux en eau profonde développés à Canso, Lorneville et Come-by-Chance, et des installations pour la réception des simples cargos et des transports de "conteneurisation" à Saint-Jean et Halifax. Au centre du réseau, Moncton constituerait un grand port d'entrée pour les transactions régionales et un point de convergence pour le trafic des quatre ports du système. Le réseau a stimulé les affaires en matière d'entreposage, mais la distribution et la fabrication pourraient également être promues, lorsque les activités paraportuaires n'existent pas à cet endroit.

On a également de nombreuses occasions d'inclure dans le cadre du transport de transit, la possibilité d'un important transport aérien de marchandises desservant les plus grands marchés dans ce domaine en Amérique du Nord et en Europe. Grâce au transport par avion, par camion, par voies ferrées et par bateau transatlantique intégrés dans un même réseau, il serait possible d'offrir une gamme de services dont la commodité et l'efficacité générale seraient sans égales en Amérique du Nord.

La création d'un large éventail de services de distribution et d'échanges commerciaux spécialisés serait le résultat de ces améliorations du transport et de son intégration. Les possibilités seraient fort nombreuses, notamment l'entreposage, le chargement et le déchargement des conteneurs, le transport par camion, les services de transitaires, les services de douanes et accises, les communications, les centres communautaires, les services de décoration, d'étiquetage et d'emballage.

La deuxième composante indispensable du réseau résiderait dans ses liaisons externes. En Amérique du Nord, un cargo peut venir ou se rendre à trois principaux marchés: celui du centre canadien et le Midwest américain: le golfe du Mexique et les Antilles. Ces régions comptent quelques 110 millions d'habitants. Dans l'ensemble, le transport des marchandises d'outre-mer vers ces zones dépasse quelque 23 millions de tonnes par année, ce qui donnerait lieu à l'arrivée d'au moins 600,000 conteneurs, compte tenu du fait que seul le quart des marchandises est "conteneurisable." Le volume du trafic dans l'autre sens est légèrement inférieur. Pour atteindre les marchés, il faudrait trois réseaux distincts intégrés au service intermodal dans les provinces Maritimes.

En premier lieu, un service ferroviaire serait destiné à acheminer les conteneurs vers le Midwest américain et le Canada central. Par retour, ces régions disposeraient d'un service rapide, efficace et économique vers l'Europe. Les services primaires utiliseraient la voie ferrée, grâce à des trains-conteneurs. A l'origine, les conteneurs étaient acheminés par bateaux, puis par chemins de fer vers le distributeur de l'intérieur, généralement sous les regards vigilants de la douane. Il serait possible, éventuellement, de les transporter directement des navires aux entrepôts de distribution. Les conteneurs enfermant différentes marchandises seraient transportés du distributeur au vendeur sans passer par les entrepôts.

Un calcul préliminaire des dépenses indique qu'on pourrait instaurer un service ferroviaire de conteneur, entre Chicago et la région de l'Atlantique, à l'avantage des chemins de fer, à un prix concurrentiel, même en recourant au service le plus important de la côte est des États-Unis. Les coûts portuaires de Saint-Jean et de Halifax sont bien inférieurs à ceux des ports du nord-est des États-Unis, soit environ 20 à 25 p. 100 des prix de New York et moins de la moitié pour d'autres du nord-est américain.

Le deuxième élément consisterait en un service de transport par bateau-train pour le trafic vers le marché nord-est américain. Le service requis pourrait être assuré par un train-conteneur, provenant de la cour de triage vers Philadelphie ou Baltimore, avec des arrêts intermédiaires déterminés à l'avance. Il pourrait s'agir, au début, du prolongement d'une ligne de navigation transportant seulement des produits d'exportation et d'importation; des produits de provenance canadienne pourraient s'ajouter une fois que le réseau serait en place. Les gares de l'intérieur seraient des "ports océaniques", comme Noyport et Conport, et le réseau ne s'engagerait pas dans le commerce intérieur des États-Unis. Ses trains emprunteraient les moyens utilisés par un autre trafic, mais son identité mécanique et commerciale serait préservée.

Chaque section du train flottant pourrait effectuer deux voyages aller-retour par semaine (un long et un court). La première opération mobilisant un train offrirait donc un service hebdomadaire dans toutes les directions (et bi-hebdomadaire vers quelques endroits), tout en transportant les marchandises d'une compagnie de navigation. Les avantages offerts amèneraient d'autres lignes à profiter du nouveau service, à orienter leurs services dans la région de l'Atlantique vers des ports des provinces de ces régions.

Nul besoin de capitaux importants, mais des jetées seraient nécessaires pour les opérations portuaires. D'après les données économiques, la livraison effectuée aux gares intérieures du bateau-train reviendrait au même prix, et même à meilleur prix, comme à New York, pour les compagnies de navigation. Les gares de trains flottants seraient aussi pour les clients mieux situées que les jetées.

Comme troisième élément du réseau externe, un service côtier de ravitaillement rendrait service, en direction ou en provenance des marchés sud-est américain, du golfe du Mexique et des Antilles. Les services américains le long de ces côtes sont difficiles et onéreux. Les ports du sud-est sont utilisés par les navires internationaux qui font une deuxième escale après New York, ravitaillant les services internationaux en direction et en provenance de New York comme Sea Land à Jacksonville. La congestion du trafic et le prix fort élevé du service à New York, ainsi que la hausse des prix des navires, en font un réseau très coûteux.

En revanche, un navire côtier international pourrait naviguer de St. John, Halifax ou Saint-Jean, et s'arrêter dans de nombreux ports de l'Atlantique sud des États-Unis, jusqu'aux Antilles centrales. On pourrait établir des correspondances entre les lignes de haute mer et les services intérieurs à Halifax et à St. John comme au terminus des Antilles, probablement Kingston. En commençant par les navires-marchandises qui partent, ou font escale à Halifax et St. John, pour les États-Unis et qui, en dehors du service, pourraient faire autant d'escales aux États-Unis, (dont Puerto Rico), pour décharger des marchandises et en recharger d'autres en direction ou en provenance de la Jamaïque. Cette activité serait possible dans les deux sens, aussi longtemps que le service ne transporterait pas de marchandises américaines vers des ports américains ou à partir de ceux-ci.

Le troisième élément fondamental du concept consisterait en liaisons internes et leur raccordement au réseau de transport de transit. Le port en eau profonde de Come-by-Chance et la tête de ligne du service côtier à Saint-Jean contribueraient à l'acheminement du trafic d'origine locale, mais les lignes Canso-Halifax-Moncton-Saint-Jean, leurs réseaux extérieurs et leurs composantes -- services par avion, par camion, distribution, entreposage et autres -- pourraient être mis en action seulement dans le but d'offrir des services pour les navires de transport internationaux de marchandises. Il serait donc impérieux que, tout en reliant le réseau, on franchisse des étapes de façon prudente et délibérée, enfin de créer un réseau inter-régional efficace et de faciliter sa jonction au réseau de transit.

Grâce à une conception soignée utilisant à la fois la technologie terrestre et maritime, il serait possible de relier les principales zones de la région de l'Atlantique au coeur du réseau. Par conséquent, presque tous les transports actuels de denrées dans les deux directions pourraient tirer avantage du réseau de transport le meilleur et le plus économique.

Ces avantages réduiraient principalement certains coûts de transport; ils permettraient aussi l'ouverture de nouveaux marchés pour de nouveaux types de production et des fabrications plus variées dans la région. Ce potentiel existe déjà en très grande partie, la principale entrave à son exploitation provenant de l'absence d'installations de transport, d'un service inefficace ou sans garantie, de prix prohibitifs ou de diverses combinaisons de tous ces facteurs.

Il est fort probable que les aspects avant-gardistes de ce transport seront mis de l'avant, totalement ou en partie. Le secteur privé commence déjà à réagir à la situation économique. Une telle évolution n'aboutit à rien, cependant, faute de réaliser le maximum d'avantages locaux dans la distribution, l'assemblage et la commercialisation. Pour y parvenir, on devra faire appel aux initiatives délibérées.

Il est encore plus important de savoir que le développement, tout en bénéficiant à la région, ne serait pas orienté vers les points les plus prometteurs de la région. La gamme des possibilités, dans chaque province et dans la plupart des régions à l'intérieur des provinces, est susceptible de s'agrandir. Tous leurs aspects régionaux sont examinés en détail ci-dessous, ainsi que dans les documents officiels des provinces. Leur réalisation dépendrait, dans une très large mesure, de l'efficacité avec laquelle les liens régionaux seront intégrés au réseau de transit.

SERVICES PUBLICS

La région de l'Atlantique a une histoire économique et sociale qui remonte à plus de deux cents ans. Son histoire se traduit dans les différents modes de vie et types de villages et constitue un des atouts de la région. C'est aussi l'une des raisons des difficultés de développement. Dans plusieurs régions de ces provinces, l'économie qui a été relativement stagnante au cours des cinquante dernières années a entraîné une détérioration des services publics, en raison des niveaux d'investissement très bas dans les projets d'intérêt public et dans l'activité commerciale qui les sous-tendaient.

Outre la lente croissance des autres régions, les dernières décennies ont été caractérisées par l'évolution d'une situation particulière dans les provinces de l'Atlantique par laquelle les infrastructures, telles que les moyens de communications et les services municipaux, n'ont pas réussi à évoluer au même rythme que dans les autres régions à croissance plus rapide. En même temps, l'investissement privé existant ne formait qu'une base limitée à l'augmentation des disponibilités destinées à renouveler

ou à améliorer ces installations. Le régime de péréquation, instauré dans les années 50, prévoyait la nécessité d'assurer un revenu supplémentaire à la région de l'Atlantique afin de prévenir l'élargissement de l'écart. La péréquation n'est nullement destinée, cependant, à compenser les retards et les lacunes accumulés à la longue. Un certain nombre de mesures gouvernementales y ont pourvu et les programmes actuels du MEER en assurent la continuité.

De grands pas ont été accomplis dans toutes les provinces de l'Atlantique, grâce à l'aide du gouvernement fédéral, faite plus récemment par l'entremise de l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique; grâce aussi aux programmes spéciaux ayant porté sur les routes et les programmes des zones spéciales du MEER. Ceci entre dans le cadre de la politique fédérale destinée à favoriser la croissance économique dans la région. En vérité, il existe un réel rapport direct entre les dépenses d'installations des immobilisations publiques et les services de développement, et aussi les dépenses d'aide directe en faveur de l'activité économique privée.

Dans cette perspective, l'exploitation efficace des possibilités économiques supposerait la coopération soutenue avec les gouvernements provinciaux et municipaux, en ce qui a trait aux dépenses publiques concernant les installations nécessaires au développement économique.

POSSIBILITÉS SECTORIELLES

Dans chaque secteur d'importance un grand nombre d'activités interdépendantes, mais autonomes, engendrent toutes ensemble des marchés pour les ressources, y compris la main-d'oeuvre et les aptitudes personnelles, les produits de consommation et les revenus. Ces systèmes ont évolué, avec le temps, sous la poussée de nombreux facteurs: la technologie, les marchés, les changements socio-politiques, les règlements et autres mesures. En général, ils constituent le cadre nécessaire pour délimiter ou orienter toute nouvelle action. Ainsi, l'idée de bâtir des maisons sans sous-sol sur des terrains rocheux par souci d'économie, ne peut réussir que si les intérêts financiers acceptent d'y adapter leurs méthodes de prêts, qui inversement ne peuvent être adoptées que pour répondre à quelque chose d'autre.

Dans la région de l'Atlantique, presque tous ces systèmes, l'agriculture, les pêches, le logement, les services aériens, le secteur minier, la distribution des produits alimentaires et autres, ont évolué dans une économie très marginale et dépendante de systèmes extérieurs. Par conséquent, malgré l'existence de nombreuses possibilités de développement dans les différentes régions, ces possibilités ne peuvent être réalisées, de toute évidence, par les initiatives locales, sans qu'il y ait des changements importants et systématiques dans les fonctions, l'organisation et les compétences des nombreux éléments de ces systèmes sectoriels. Pour ces raisons, le secteur privé ne disposera probablement pas à lui seul de

suffisamment d'éléments pour amener le changement souhaitable. Par ailleurs, comme le gouvernement est prêt à prendre des initiatives dans des régions qui ne sont pas facilement accessibles au secteur privé, les initiatives conjointes de restructuration systématique des secteurs privés et publics pourraient grandement améliorer l'économie de la région de l'Atlantique.

Les parties suivantes donnent un aperçu de la situation actuelle, dans beaucoup de secteurs, et offrent un indice de la gamme des possibilités qui pourraient être réalisées, grâce à des décisions et aux efforts communs dans la poursuite d'une stratégie et d'actions tendant à modifier le mode de fonctionnement de ces systèmes.

Agriculture

Une possibilité appartient à la région: celle d'augmenter sa production agricole afin de répondre à la demande non seulement des marchés locaux où elle possède un atout concurrentiel, mais aussi des marchés extérieurs pour les produits spécialisés et de qualité supérieure. Le secteur est ouvert à la nouvelle technologie, aux possibilités de nouveaux marchés et aux techniques de gestion, destinées à augmenter substantiellement la valeur ajoutée et l'emploi dans la production et la transformation. Il existe également de très grandes ouvertures à saisir dans l'activité agricole, de nature plus traditionnelle, comme dans la production de boeufs et la production correspondante de céréales.

L'essor de l'agriculture a toujours été freiné sur de nombreux plans. Un choix judicieux des produits est essentiel à l'emploi et à la bonne exploitation des ressources limitées de la terre et des conditions atmosphériques qui sont très variées. Les problèmes de transport ont placé hors d'atteinte bon nombre de marchés éventuels. Le remembrement des terres est difficile, en raison de la structure des établissements de colonisation, du coût élevé de transferts de terres, tandis que l'accès aux sources d'approvisionnement, les difficultés de réparation, d'obtention de machines et de financement ne présentent aucune souplesse en retour.

Autre facteur d'importance: l'accent mis constamment sur les politiques nationales, à l'intérieur de la région, a été loin d'être utile. L'influence la plus néfaste a sûrement été celle de la politique nationale en matière de production. Dans l'ouest et le centre du Canada, les réseaux de commercialisation et d'approvisionnement étaient, pour diverses raisons, et sont encore bien développés, tandis qu'il était peut-être opportun de se concentrer sur la production. Mais dans la région de l'Atlantique, pour une foule de raisons, la structure financière destinée à soutenir une agriculture moderne n'a pu percer au jour et en fait, presque tout ce qui existait s'effondre en raison des migrations. Par conséquent, le développement dépend d'une approche globale de tous les facteurs industriels, et non pas seulement d'une rationalisation de la production. En réalité, dans la région de l'Atlantique, à l'exception de quelques produits, les meilleurs profits se dégageraient des marchandises spéciales de qualité supérieure, disposant d'une excellente commercialisation.

La rationalisation s'est manifestée pour l'agriculture dans les Maritimes. Entre 1961 et 1971, le nombre des exploitations agricoles a diminué de 17,078 à 16,113. Le revenu agricole ne s'est accru que dans certains cas marginaux, de 110 à 140 millions de dollars durant la décennie de 1960. Plus de 1.9 million d'acres ont été éliminés du secteur, ne laissant que 3.5 millions d'acres de disponibles en 1971.

On note en même temps, une baisse substantielle de la production par rapport au marché national, bien que ce facteur ne soit pas nécessairement déterminant et qu'il ne doive pas donner lieu à un objectif économique. En 1971, quelque 48 millions de livres de boeuf ont été produites dans la région, et 93 millions de livres importées de l'extérieur. La production de porcs s'élève à 55 millions de livres, mais 62 millions de livres ont été également importées. La production de poulets et de volailles s'élevant à 40 millions de livres, ne représentait que les 2/3 de la consommation locale et la région a dû trouver ailleurs 3.4 millions de douzaines d'oeufs. La production a surtout été entravée par le prix de l'alimentation, parce que seule une part des grains de provende nécessaires étaient produits sur place, malgré les possibilités.

Toutefois, au delà de ces marchés de production de type traditionnel, des possibilités se présentent de plus en plus quant à l'exportation de produits de qualité supérieure, soigneusement choisis. La variété et la quantité de ces produits, qui est déjà très large aujourd'hui, augmenteront de façon sensible lorsque le réseau de transport de transit et les routes inter-régionales connexes auront été établies. Certains de ces produits pourraient concurrencer ou compléter aux États-Unis, une grande variété de produits analogues du Maine, mais la plus grande partie pourrait être acheminée assez facilement vers l'extérieur.

L'analyse d'un de ces concepts a porté sur la confection de repas tout préparés destinés aux collectivités, qui seraient vendus à certains établissements (les hôpitaux, par exemple) dans les zones urbaines où la vie est chère. Cette solution nécessiterait des services de transport très développés, permettant une livraison sûre et efficace des produits. Il existe une demande certaine pour ces repas et il y aurait intérêt à approfondir cette possibilité. On construit aux États-Unis au moins deux grands hôpitaux, dont les besoins en cuisine comme les prix sont réduits, car tous les aliments sont préparés à l'avance et congelés. La confection de repas entièrement préparés à l'avance semble offrir des perspectives intéressantes.

Ces possibilités, et d'autres encore, doivent être poursuivies et mises en oeuvre de façon systématique avec le secteur privé. Les limites qui affectent actuellement la production ne tiennent pas à l'offre de main-d'oeuvre agricole ni au marché. Si l'on oriente le développement de l'agriculture dans une nouvelle direction, il serait certainement possible de mettre un frein à la baisse des emplois, d'accroître les revenus et de ralentir le rythme de l'exode rural. Certains indices permettent de penser qu'on pourrait très bien augmenter les emplois, dans l'agriculture et dans

le secteur de transformation des produits agricoles, et accroître sensiblement la valeur ajoutée de ces secteurs, leur consommation intermédiaire et leur demande de services.

Pêcheries

La valeur ajoutée, créée par les pêcheries de la région de l'Atlantique, a atteint en 1969 un total de 112 millions de dollars, soit 7 p. cent environ de la valeur ajoutée du secteur productif. Au même moment, cependant, plus de 25,000 personnes étaient employées dans le secteur de la pêche et des industries connexes; ceci explique en grande partie l'existence des nombreux villages et villes disséminés le long de la côte atlantique. La réanimation de l'industrie pourrait susciter un développement de l'activité économique dans de nombreux centres de la région, qui constateraient progressivement que leurs tentatives de spécialisation dans des produits de la mer à prix élevé peuvent augmenter leur viabilité de façon sensible.

Les possibilités sont immenses. En 1972 on a réduit en farine et en huile de poisson environ 40,000 tonnes de hareng en Nouvelle-Écosse, ce qui signifie une utilisation peu rentable du produit. Cependant, à Yarmouth, une usine de conserves de harengs, de kippers (hareng fumé), de harengs marinés, ainsi que d'autres produits dans plusieurs sortes de sauces, prévoit exporter quelques 500 conteneurs de ces denrées de grande valeur sur 19 marchés étrangers. Une conserverie de crabes à Caraquet, qui ne pouvait utiliser la chair des pinces dans ses conserves, scie maintenant les pinces et les vend comme hors-d'oeuvre à \$4 la livre. Beaucoup de ces spécialités, et d'autres espèces sous-utilisées, peuvent permettre d'accroître de façon sensible la valeur ajoutée des pêcheries et aussi le nombre d'emplois.

Les améliorations de ce type sont encore rares. Elles ne constituent pas des réalisations courantes de tout le secteur de la pêche dans la région -- elles en sont plutôt des exceptions. Les possibilités sont trop considérables et trop indispensables à la collectivité de cette région pour pouvoir être abandonnées au libre jeu d'un système sans dynamisme. En réanimant ce système de façon à aider les centres ruraux dans la mesure du possible, on assurerait de nouveau la définition de possibilités considérables et leur exploitation.

Le secteur des pêcheries de la région de l'Atlantique est composé, en gros, de cinq sous-systèmes. Ces derniers, bien que reliés entre eux - essentiellement à cause de l'intervention gouvernementale omniprésente - ont tendance à diverger dans leurs objectifs et à ne pas obéir aux mêmes stimulants. Ces systèmes comprennent la production primaire; la transformation secondaire; la commercialisation; les coopératives; et, en dernier lieu un système de prise de décision communautaire.

Le système de production primaire englobe les décisions qui fixent l'ampleur des efforts de pêche, l'application de la technologie, la nature, la qualité et la quantité de l'approvisionnement, la distribution du produit déchargé. Idéalement, ce système devrait être géré par les pêcheurs qui, en tant qu'entrepreneurs individuels, prendraient les décisions afférentes à la production dans des conditions de concurrence relativement pure. En réalité toutefois, le progrès technique et le coût des bateaux ont fait que seuls d'importants transformateurs peuvent apporter la mise de fonds nécessaire pour les bateaux. Les programmes gouvernementaux de financement de bateaux allouent invariablement les bateaux à des transformateurs particuliers, soit à la suite d'un accord, soit par le biais des prêts aux pêcheurs garantis par le transformateur. Les gros transformateurs peuvent influencer de façon décisive sur le prix du poisson pêché en haute mer et, par conséquent, sur celui de l'ensemble des cargaisons.

Le système de transformation secondaire comprend, en ce qui concerne les produits de haute mer, environ trois grosses firmes qui dirigent fermement le système. Ces entreprises contrôlent le système de production primaire, établissent la correspondance entre la demande du marché et les plans de production, et mettent sur pied les systèmes de transport et de commercialisation nécessaires. L'étendue de leur activité exige que la conception du programme gouvernemental tienne compte des effets de cette activité.

Le système de commercialisation est, à l'exception de certains produits isolés comme le poisson salé à Terre-Neuve, un système orienté vers le transformateur. Cependant, suivant la taille et la fermeté du marché, un réseau de négociants et de courtiers exerce une influence décisive sur les prix, la qualité des produits et l'étendue du marché. C'est particulièrement vrai dans le cas de la pêche côtière, où de nombreux pêcheurs sont tributaires de réseaux de détaillants du fait de la tradition, des octrois conditionnels de fonds de roulement et d'autres conditions de financement. Ces caractéristiques affectent particulièrement la pêche au homard, qui constitue le domaine le plus rémunérateur de la pêche côtière.

Un système parallèle de coopératives s'est développé pour contrebalancer les systèmes de production, de transformation et de commercialisation mentionnés précédemment. Ces coopératives ont obtenu des résultats variables: elles ont pu élever les prix payés aux pêcheurs, mais elles ont peu intervenu dans le secteur de la transformation, en raison principalement de leur petite taille et de leur gestion rudimentaire; elles ont eu encore moins d'influence sur la commercialisation, surtout à cause de leur dissémination géographique. Leur plus grande contribution a consisté à étendre l'influence des pêcheurs au stade de la production, de la transformation et de la commercialisation. Leur principal atout réside dans leur forte orientation communautaire.

Le dernier élément, le système de décision communautaire, est, dans une large mesure, beaucoup plus apparent que réel. Pour beaucoup de collectivités, la pêche a un caractère vital, et pourtant elle n'exerce qu'une faible influence sur l'accessibilité des services, le développement

de l'infrastructure ou l'évolution à long terme de leur principale source de revenu. Ceci tient à la tradition, à un certain manque de capacités et de capitaux, aux imposantes initiatives prises par des paliers supérieurs de gouvernement.

Les résultats de l'interaction (ou de l'absence d'interaction) de ces différentes composantes doivent être examinés dans le cadre des décisions gouvernementales qui coiffent le tout. Les politiques commerciales influent sur les marchés; les programmes de subventions affectent le nombre et le type des bateaux, la taille et l'emplacement des usines, les services et l'infrastructure; la conservation et la recherche agissent sur l'offre et la technologie. L'interaction de ces systèmes, faisant l'objet de plans conçus séparément, a provoqué un certain nombre d'anomalies. Le principal marché d'exportation, les États-Unis, utilise les matières premières de la région pour combler les insuffisances de l'offre locale pour encourager et protéger les transformateurs américains. D'autre part, le rendement des fonds marins du nord-ouest de l'Atlantique a atteint un certain plafond, alors que le volume des pêches russes, américaines et polonaises continue d'augmenter; ceci, parallèlement à une diminution du rapport rendement/travail et aux menaces qui pèsent sur la disponibilité des ressources. Le sous-emploi qui sévit dans le secteur de la pêche côtière a causé une détérioration sensible de la situation de nombreuses communautés, en dépit même des subventions gouvernementales de toutes sortes. Les pêcheurs sont devenus les quasi-employés des transformateurs de poissons et le développement est entravé par le retard dans l'application des recherches et des techniques en matière de pêcheries.

Face à ces tendances, toutes les forces compensatrices semblent faibles, et les politiques gouvernementales en matière de ressources aboutiront probablement à restreindre l'approvisionnement. Bien que la demande et les prix soient à la hausse, les pêcheurs semblent recevoir une part insuffisante des profits, et aucun signe visible de changement de la politique américaine ne laisse prévoir un développement de la transformation au Canada. Le marché principal pour les produits de la région est constitué par les États-Unis. Les politiques tarifaires américaines pratiquent une nette discrimination, favorisant l'industrie de transformation locale et défavorisant les produits canadiens importés et consommables directement. Cet état de choses a persisté face à la baisse du volume des pêches américaines. Actuellement apparaissent certaines possibilités de diversifier nos marchés et d'utiliser davantage les approvisionnements sur place. Ceci peut amener à terme des réajustements des tarifs douaniers et permettre, ainsi, d'accroître le volume des échanges commerciaux.

Une intervention énergique à l'intérieur de ces systèmes serait probablement nécessaire, si l'on veut améliorer sensiblement le rendement de ce secteur. Des initiatives du gouvernement, prises en étroite collaboration avec le secteur privé, pourraient appuyer une importante possibilité de développement qui menace actuellement de s'effriter.

C'est sans doute au niveau communautaire qu'une action s'impose le plus. Il s'agirait de permettre à la communauté de prendre des initiatives, lorsqu'il y a des possibilités de développement, dans le domaine de la pêche côtière. Il n'est point besoin de grandes usines avec beaucoup de capitaux pour transformer une large variété de produits de grande valeur, de dérivés et d'espèces inutilisées. Les coopératives, en tant que membres de la collectivité, pourraient jouer un rôle décisif, mais elles devraient améliorer leurs techniques de gestion et de commercialisation, resserrer aussi leurs liens réciproques, afin d'utiliser au maximum les installations existantes. Ce genre d'améliorations profiteraient à la majorité des pêcheurs comme à la région toute entière.

Second domaine où une intervention s'avérerait peut-être utile: le système de production, de transformation et de commercialisation décrit précédemment. Pour ce qui est de la production, il faut surtout accroître l'offre destinée aux usines de transformation existantes et sous-employées. Il existe des débouchés assurés pour certaines catégories de poissons actuellement inexploitées (par exemple, le capelan ou la roussette), mais en dehors des systèmes de transformation et de commercialisation existants actuellement. Il a été prouvé que ces débouchés peuvent être élargis, grâce à des efforts sélectifs (c'est le cas, par exemple, des anguilles et des oeufs de poissons). En relation avec ceci, il faut noter la possibilité d'accroître l'offre disponible par la négociation directe d'échanges de denrées. Il existe un certain nombre de pays, dont les pêches représentent un total annuel d'environ 500,000 tonnes métriques, pour lesquels il est économiquement discutable d'opérer dans le nord-ouest de l'Atlantique. Il serait sans doute préférable que le Canada importe les pêches brutes, fasse travailler l'industrie canadienne de transformation suivant un système de commandes, et exporte les produits transformés dans le pays en question.

Tant dans le secteur de la transformation que dans celui de la pêche elle-même, il est manifeste que le Canada n'a pas été à l'avant-garde de la technologie et de l'application de la recherche scientifique. Il y a un certain nombre de raisons à cela, en particulier l'absence de mécanisme efficace capable de faire déboucher la recherche fondamentale sur des applications commerciales intéressantes.

A partir des possibilités recensées et des limites imputables à la structure de l'industrie, il semble que des tentatives d'amélioration du système pourraient être fructueuses. A cet égard, le gouvernement fédéral pourrait, en collaboration avec les provinces, prendre des initiatives pour faciliter un certain nombre d'activités. L'utilisation d'espèces inexploitées et une transformation plus étendue des produits pourraient accroître l'emploi et la valeur ajoutée. Une autre possibilité résiderait dans l'application plus efficace de la technologie visant à soutenir le volume des pêches, y compris par des techniques d'accroissement des approvisionnements comme la pisciculture et l'importation de pêches brutes. La pêche côtière sur petite échelle présente un potentiel appréciable. Le renforcement de la pêche côtière et des communautés intéressées, joint à

une distribution plus équitable des bénéfices en affermissant et/ou en créant des contrepoids au pouvoir des transformateurs, pourrait aussi accroître sensiblement l'activité de ce secteur.

Logement

Dans la région de l'Atlantique, le secteur de la construction présente des possibilités exceptionnelles d'expansion, tant dans le domaine de la production de logements que dans celui, également important, de la production et de la fabrication de matériaux de construction. Les faiblesses considérables qui se manifestent actuellement du côté de l'offre montrent qu'il y a place pour un développement appréciable dans ce secteur. Le niveau d'activité pourrait bien doubler, en supposant le succès de la combinaison des forces de développement économique.

Compte tenu des défauts et des problèmes affectant tout le système actuel, public et privé, de production de logements, comme on l'explique ci-dessous, les initiatives en matière de logement seront indispensables, ne serait-ce que pour combler les lacunes actuelles. Si l'on suppose que l'on peut mener à bien des réalisations sur une grande échelle, l'absence d'initiatives dans le domaine du logement ne correspondrait pas seulement à un gaspillage de réelles possibilités, mais pourrait être aussi jugée dans quelques années comme une preuve d'irresponsabilité sociale.

En supposant que le développement de la région ne reçoive aucune impulsion nouvelle, il faudra, pour satisfaire les besoins en logements jusqu'en 1981, bâtir des unités supplémentaires de logement en nombre tel, que les chiffres de la construction de ces dernières années devront presque doubler. Ceci exigerait des investissements annuels supplémentaires de 160 millions de dollars, qui devraient permettre d'employer directement 4,000 personnes supplémentaires environ. Si l'on se réfère aux chiffres actuels de la construction, l'expansion représenterait pour le marché un potentiel de 200 à 260 millions de dollars de matériaux de construction, dont 65 millions environ pour les produits du bois. Des sondages effectués en Nouvelle-Écosse montrent qu'à l'heure actuelle les deux tiers des matériaux de construction utilisés sont importés. Ainsi donc, outre l'expansion de la construction d'habitations, il serait possible d'accroître sensiblement la production et l'emploi en favorisant l'augmentation de la production de matériaux et de fournitures destinés à la construction.

Des estimations préliminaires, qui posent comme hypothèse une exploitation d'un tiers environ de ce marché potentiel de matériaux en fonction du volume actuel de la construction, donnent les chiffres suivants:

	<u>Ventes</u> (millions de dollars)	<u>Emplois</u>
Traitement du bois	9.2	58
Charpente et menuiserie	3.3	107
Logements préfabriqués	4.1	82
Agglomérés	5.1	99
Services du traitement du bois	---	145
Secteur forestier primaire (y compris les scieries)	---	500
Installations en plastique, etc.	3.5	65
		200
Total		1256

Il existe également des possibilités d'expansion quant à la fabrication d'autres produits utilisés dans la construction: matériaux métalliques, en gypse et en aluminium, quincaillerie, ouvrages en contre-plaqué, agencements divers, éléments de plomberie et de chauffage, revêtements de sol autres qu'en bois, etc.

L'accroissement du nombre des logements construits nécessitera une hausse de la production dans de nombreuses usines de fabrication de la région. Puisque les taux d'utilisation des usines existantes ne sont en général pas connus, il n'est pas possible de prévoir avec précision l'augmentation des emplois, mais une hausse de 1,500 peut être considérée comme modeste. Par conséquent, la création totale d'emplois prévue pourrait atteindre le chiffre de 2,500 environ. L'organisation du processus de production pourrait également viser à l'implantation dans les grands marchés de maisons d'été au pays et à l'étranger.

Ces possibilités d'utiliser le logement comme un important moyen de développement tendent à être masquées par l'accent qui est mis sur le logement en tant que problème social. Il semble que ce secteur important de l'économie soit incapable d'exploiter les possibilités et que, du fait de cette absence de réponse, il s'éloigne de plus en plus de son marché potentiel. Par exemple, pendant presque toutes les années 60, la construction de logements au Canada n'a pas suivi le rythme de croissance de

la population, ni la hausse du nombre des familles. Pendant la même période, la croissance du revenu disponible a été bien trop faible pour permettre à beaucoup de Canadiens d'acquérir des logements dont le coût augmentait sans cesse. La hausse de ces coûts a été forte et persistante, à partir de 1965 environ, et n'a pas été circonscrite à un seul facteur de production: tous les coûts des facteurs de production ont monté rapidement, constituant un taux global égal à deux fois environ le taux d'accroissement des revenus.

Au vu des chiffres, il apparaît de plus en plus qu'au Canada la satisfaction des besoins en logements est en contradiction avec la recherche d'une plus grande égalité sociale qui s'était manifestée après la guerre. En 1970, ce secteur produisait un nombre constant d'unités familiales individuelles pour les catégories de revenus moyens supérieurs, avec en outre une réduction de la taille des unités et au détriment de la qualité dans certains domaines. Il y a un nombre croissant de logements à louer, à densité plus élevée, pour les catégories de revenus moyens et moyens supérieurs, mais aucun logement pour les catégories de revenus inférieurs et moyens inférieurs. Dans l'ensemble, les coûts augmentent si rapidement qu'une part importante des besoins de la collectivité sont de moins en moins satisfaits par le système lui-même.

C'est à la lumière de la situation nationale que l'on doit examiner l'industrie de la construction dans la région de l'Atlantique. Alors que les problèmes nationaux sont significatifs, tout indique qu'ils se posent dans la région d'une manière plus aiguë encore. Les coûts, déjà élevés, augmentent plus rapidement; étant donné que les revenus sont plus bas que dans d'autres parties du Canada, l'érosion du revenu réel de la construction est plus forte dans la région qu'ailleurs.

Il semble que l'impact des programmes nationaux soit inégal et sans rapport avec la variation des besoins. En 1971, par exemple, les logements construits en vertu des prêts garantis par la LNH (Loi nationale sur l'habitation) représentaient 11 p. 100 des mises en chantier totales la région, alors que pour l'ensemble du Canada elles représentaient 43 p. 100 et pour l'Ontario 51 p. 100. A la même époque, la région recevait seulement 6.6 p. 100 des fonds offerts par les programmes de subventions aux revenus faibles, alors que de 1964 à 1967, l'Ontario en recevait 72.2 p. 100.

A partir de ces chiffres, et d'autres statistiques encore, on serait fondé à croire que la satisfaction des besoins de logements dans la région de l'Atlantique s'effectue avec moins d'efficacité et de souplesse qu'au niveau national. Dans la région, l'industrie de la construction est moins concentrée, dispose de moins de capitaux, bénéficie donc moins des économies d'échelle; elle est davantage soumise aux fluctuations saisonnières et moins à même de combiner efficacement les facteurs de production et la technologie.

En pourcentage de la production totale, les dépenses de construction dans la région ont juste atteint les proportions nationales, mais, sur ce chiffre, la part consacrée à la construction résidentielle est normale-

ment inférieure de 25 p. 100. Calculé en unités totales, le chiffre global de ces dernières années a atteint 7-8 unités par 1,000 habitants, et par an, comparé à 10 pour le Canada. En 1971, les variations de province à province se sont étalées entre 7 unités par 1,000 habitants à Terre-Neuve et 12.2 unités par 1,000 habitants dans l'Ile-du-Prince-Edouard, par suite de l'impulsion donnée à la construction d'habitations par le programme FODER.

Sur le plan national, les nouvelles mises en chantier de logements étaient, en 1971, légèrement supérieures à l'objectif fixé par le Conseil économique du Canada, soit 10 nouvelles mises en chantier annuelles pour 1,000 habitants. Toutefois, la région de l'Atlantique, tout en doublant le nombre des nouvelles mises en chantier entre 1966 et 1971, restait encore en deçà de cet objectif, avec 8.42 unités par 1,000 habitants. Au même moment, dans la région de l'Atlantique, le taux de remplacement des résidences familiales individuelles par les autres types d'habitations représentait seulement la moitié environ du taux national. Conséquence imputable pour l'essentiel à la production insuffisante, la densité est élevée et la proportion des locataires est de 30 à 50 p. 100 supérieure à la moyenne canadienne. L'utilisation des maisons mobiles dans la région a été deux fois supérieure à la moyenne nationale dès 1968.

Du fait de ces résultats limités, en 1966, le nombre des ménages par 1,000 habitants dans la région était d'au moins 10 p. 100 inférieur à la moyenne nationale, et la proportion des logements vides dans la plupart des centres était quasi nulle ces dernières années. Les meilleures statistiques disponibles montrent que la demande en logements non satisfaite, qui atteignait 55,000 unités en 1966, a augmenté d'environ 15,700 unités depuis cette date, ce qui donne à l'heure actuelle un déficit (obtenu par la variation de la part des logements s'ajoutant au stock existant) de l'ordre de 70,000 unités.

La pression sur les frais est considérable. Entre 1970 et 1971, le coût moyen d'une maison individuelle détachée a augmenté au Canada de \$1,300 environ, atteignant \$22,912. Le coût de la construction par pied carré était de \$15.44. Pendant la même période, le coût de la même unité construite dans la région de l'Atlantique a augmenté de la façon suivante:

	<u>Coût total</u>		<u>Coût de la construction/pied carré</u>	
	<u>Augmentation</u>	<u>Coût en 1971</u>	<u>Augmentation</u>	<u>Coût en 1971</u>
Halifax	3,152	27,155	.90	17.64
Saint-Jean (N.-B.)	4,414	24,865	.22	16.23
Saint-Jean (T.-N.)	532	22,795	.25	15.69
Moncton	4,477	20,130	1.31	14.59
Autres zones de la région	1,063	21,636	.66	16.03
Moyenne au pays	1,300	22,912	--	15.44

Bien qu'il ne soit pas facile d'obtenir des chiffres précis sur la situation en 1972, tout indique que les coûts ont encore sérieusement augmenté. Des renseignements de première main montrent que, dans les zones avoisinant Saint-Jean (T.-N.), le prix d'achat du pied carré a atteint \$17.00-\$18.50, alors qu'à Saint-Jean, il est de \$21.50. Les prix des maisons-type en grande expansion dans la région de l'Atlantique, ont augmenté d'environ \$4,000 au cours de l'année passée.

On peut également procéder à d'autres comparaisons. Outre les informations d'ordre historique, qui montrent que dans la région l'habitat est généralement plus ancien que dans le reste du Canada, et que le confort y est moins grand, des données récentes font apparaître d'autres différences qualitatives. Par exemple, les maisons financées dans la région, grâce à la LNH, comportent de 6 à 15 p. 100 moins d'espace utilisable que pour l'ensemble du Canada et de 8 à 28 p. 100 moins que pour l'Ontario. Ces différences sont les plus fortes dans le cas des résidences familiales individuelles.

A côté des imperfections du système que font apparaître les renseignements d'ordre quantitatif et qualitatif mentionnés ci-dessus, on constate que l'on n'a jamais réussi à articuler ce système et le secteur de la fabrication. Le coût des matériaux représente un peu plus de la moitié du coût total d'acquisition d'une unité. Une étude effectuée en Nouvelle-Écosse a montré que 67 p. 100 des matériaux de construction étaient importés et, sur ce chiffre, 30 p. 100 comportaient l'usage de produits du bois. Dans le secteur du logement, 73 p. 100 des matériaux utilisés dans la construction d'appartements étaient importés, pour une proportion de 63 p. 100 dans le cas des autres types de logement résidentiel.

Les caractéristiques du secteur du logement écrites ci-dessus expliquent cette grande utilisation des matériaux de construction importés. Toutefois, les politiques et les règlements existants tendent à perpétuer le caractère disséminé et "atomisé" de l'industrie. Si l'on y ajoute le cloisonnement et l'hétérogénéité des marchés, on comprend que l'on n'ait pu créer un secteur de fabrication d'une capacité suffisante pour satisfaire les besoins.

En résumé, le secteur du logement dans la région souffre d'imperfections graves. Au total, plus de 70,000 unités supplémentaires seraient nécessaires dans la région, dont la moitié à Terre-Neuve. On néglige de nombreuses possibilités d'utiliser les matériaux et fournitures de construction d'origine locale. Pour les prochaines années, ces possibilités peuvent équivaloir à un total annuel maximal de 300 à 400 millions de dollars environ. L'industrie est de plus en plus orientée vers les villes, dans une région où la population rurale est importante. Le secteur ne semble pas recéler les forces, les initiatives et les stimulants qui lui permettraient de corriger ces imperfections. Il existe, à l'intérieur de la région d'assez fortes variations entre le nombre des unités construites chaque année. Par exemple, l'Île-du-Édouard a des chiffres supérieurs à la moyenne nationale, alors qu'à Terre-Neuve ils lui sont inférieurs de près de 25 p. 100.

Quant à l'avenir, en ce qui concerne l'offre de logements, si on laisse se développer les tendances actuelles, les caractéristiques générales des habitations en place dans la région de l'Atlantique, en 1981, sont tout à fait prévisibles. Des coûts supérieurs à la moyenne nationale, combinés avec des revenus inférieurs, constitueront de trop lourdes charges pour les revenus réels. En conséquence, plus de la moitié des unités construites devraient bénéficier d'une forme quelconque de subvention financière. L'habitat urbain serait marqué par une densité et des coûts de plus en plus élevés, sans tenir compte de la préférence du consommateur. Les imperfections qualitatives et quantitatives de l'ensemble des habitations actuelles subsisteraient pour une grande part, particulièrement à Terre-Neuve et dans les zones rurales. Beaucoup de gens n'auraient que la solution de partager un logement avec d'autres, ou d'aller dans une maison mobile.

Du côté de la demande, rien n'indique que les habitants de la région aient changé leur préférence pour les résidences familiales individuelles. Ceci est corroboré par l'augmentation des installations temporaires: séparation des pièces, maisons mobiles, et se reflète également dans la proportion plus élevée du logement et du financement hors des institutions, spécialement dans les zones rurales, où le système de logement traditionnel est peu applicable.

A part la préférence, la demande en logement est en fait fonction du revenu, des coûts, des modalités de financement et, de plus en plus, de l'aide publique qui peut être accordée. Ces facteurs sont eux-mêmes fonction du système de spéculation immobilière, des capacités des entrepreneurs et du système des stimulants prévus, des règlements locaux et des politiques gouvernementales. Aussi, toute projection des tendances de la demande doit être beaucoup plus reliée au système, à l'offre de logements qu'à l'évaluation des besoins en logements. D'autre part, les besoins en logements constituent une mesure nette de la dimension des services nécessaires et du potentiel de développement.

Le tableau qui suit contient la demande projetée pour 1981, et trois estimations des besoins en logements en 1981, qui sont toutes mesurées en nombre de nouvelles mises en chantier nécessaires chaque année. Ne sont prises ici en considération que les approximations brutes:

MANQUE ESTIMATIF DE LOGEMENTS DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE
DE 1971 À 1981

	<i>Demande projetée</i> ¹			<i>Besoins évalués</i>			<i>Manque (estimation moyenne)</i>
	1971	1981	<i>Accroissement annuel</i>	(a) ²	(b) ³	(c) ⁴	
	000 unités			Unités par année			
T.-N.	110.4	141.1	3070	7500	5804	6843	3500*
N.-É.	207.5	238.0	3050	7800	8137	3994	4500
Î.-P.-É.	27.9	33.9	600	1000	1139	955	400
N.-B.	157.6	187.2	2960	6470	6470	4982	3000
RÉGION	503.4	600.2	9680	22770	21550	16774	11400

Remarques:

1. Extrapolations préliminaires révisées, S.C.H.L., juillet 1971.
2. T.-N.: Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques;
Î.-P.-É.: ministère de l'Expansion; N.-É.: N.S.H.C.; N.-B.: MEER.
3. MEER - pour refléter les objectifs fixés par le C.E.C.
4. MEER - tendance croissante, plus disposition du nombre des besoins non satisfaits de 1971.

* Le taux annuel traduit le remplacement étendu des unités en-dessous des normes.

Les projections de la demande s'inspirent des taux annuels moyens atteints dans les années '60: 8,150 unités par année, pour la période 1962-1966; et 10,600 pour la période 1967-1971. Cette tendance projette les rapports revenu/coût et les changements de l'offre déjà observés. Les calculs des besoins tendent tous à limiter les divers éléments du logement aux proportions actuelles, grossièrement, et incluent à des degrés divers les nouvelles unités nécessaires pour amener le stock des logements au niveau des normes nationales.

Les estimations des besoins indiquent des niveaux de désirabilité plutôt que de probabilité. L'écart entre la demande et les besoins mesure l'effort à accomplir. Cependant, cet effort ne peut être fait sans aide par le système actuel, et les tentatives de combler l'écart par un simple achat public ne fera que renforcer le système actuel et entraîner les coûts à la hausse.

En résumé, pour fonctionner de façon satisfaisante, l'industrie du logement aura à fournir, pendant les dix prochaines années, environ 114,000 unités de plus que ce qu'indiquent les projections de tendance. Les besoins totaux atteindront donc plus de 200,000 unités. C'est un ordre de grandeur - soit quelque 20,000 unités par an, avec la base retenue pour les dix prochaines années.

Il est clair que les possibilités ne seront probablement réalisées que par des initiatives directes et à grande échelle affectant le système lui-même. Au Canada, l'expérience a montré que les manoeuvres financières et autres étaient inefficaces, que les subventions visant des facteurs de production particuliers ne font que soutenir le système actuel et n'apportent pas de changement et que, en définitive, la moitié peut-être des besoins de la région en logement ne peuvent être satisfaits que par des subventions directes.

L'exploitation de ces possibilités étendues semblerait exiger des initiatives propres à assurer l'intégration véritable de tous les aspects de la production, y compris la participation du gouvernement, afin de pouvoir exercer une influence systématique sur l'acquisition des terrains, les plans, le financement et la production. L'objectif, en l'occurrence, consisterait à mettre en place le dispositif nécessaire pour accroître les niveaux de production de 65 p. 100 environ et diminuer les coûts réels de 25 p. 100 à peu près. Ceci provoquerait un volume élevé de travail et une homogénéité du marché qui permettraient aux éléments du secteur de planifier leur action.

Un moyen de réduire les coûts des matériaux à long terme, et surtout de maximiser le profit tiré du logement par la région, consisterait à renforcer les liens entre les usines de fabrication de la région. Il s'agit en premier lieu de fournir une assurance raisonnable de marchés homogènes: en d'autres termes, la région pourrait utiliser son pouvoir d'achat pour développer des marchés concernant une série choisie de

matériaux de construction. Pour la plus grande part, la base industrielle permettant une telle expansion est déjà en place. Les secteurs des plastiques, des fibres de verre et des produits métalliques sont tous représentés; et toutes les ressources nécessaires s'y trouvent sur le plan de la technique et de la gestion. Il faudrait développer le secteur des produits du bois pour prendre une grande part du marché. On a d'ailleurs posé certains jalons.

La réduction du prix des logements permettra d'inégrer un plus grand nombre de besoins insatisfaits à la demande réelle. L'expérience de l'Île-du-Prince-Édouard en constitue la meilleure preuve. La province a connu une baisse des prix d'environ 25 p. 100 grâce à des subventions accordées aux propriétaires de logements. Par conséquent, les mises en chantier ont plus que doublé et l'on s'attend à d'autres augmentations dans les années à venir. Entre 1966 et 1971, les investissements per capita dans le domaine du logement sont passés de 60 à 110 p. 100 par rapport à la moyenne nationale.

A l'Île-du-Prince-Édouard, cependant, la manière de procéder est très sensible à l'érosion des bénéfices attribuable aux augmentations du coût, des profits et des frais généraux dans le secteur industriel des matériaux. Donc bien que ce programme ait permis de répondre à la demande initiale, il n'a pu réunir les éléments nécessaires pour continuer dans ce sens. De plus, le programme ne prévoit rien pour renforcer les liens entre les secteurs de l'habitation et de l'industrie: les bonnes occasions ont donc été perdues.

En résumé, il existerait de bonnes possibilités de revenu et d'emploi rattachées à d'heureuses initiatives dans le secteur du logement. Si le système ne faisait que répondre aux besoins créés par une situation normale, quelque 6,500 personnes de plus pourraient travailler dans la construction d'habitations et l'industrie afférente. Si l'on s'efforçait d'accroître sensiblement le taux de développement, ce secteur offrirait d'autres possibilités. Parallèlement, l'organisation efficace de la construction d'habitations pourrait entraîner un développement ordonné dans les zones de croissance de la région et contribuer nettement à la réconciliation harmonieuse des milieux naturels et artificiels, dont témoigne encore tout le Canada de l'Atlantique.

Ports en eau profonde

Les ports en eau profonde de Saint-Jean, Canso et Come-by-Chance sont d'une importance inestimable pour la côte Atlantique canadienne. Très peu de ports sur la côte Atlantique peuvent recevoir des cargos qui transportent des chargements de plus en plus grands à des prix de plus en plus bas. Il y a des possibilités croissantes et à long terme dans le domaine de l'énergie, de l'acier, des matériaux de construction, du raffinage du pétrole et peut-être de la pétrochimie et autres. Plusieurs d'entre elles sont déjà exploitées et il est urgent de continuer. Par

exemple, une raffinerie est en exploitation, une autre en construction et deux autres ont été annoncées.

Trois secteurs semblent assez prometteurs: la production d'acier en feuillards, le raffinage du pétrole, les produits pétrochimiques et les panneaux de gypse.

Les possibilités de production d'acier de base tiennent à plusieurs facteurs. L'Institut international du fer et de l'acier et l'OECD président qu'en 1985 la production mondiale d'acier de base devra doubler pour répondre à la demande. La consommation d'acier brut, actuellement de 435 millions de tonnes, atteindra 800 millions de tonnes en 1975 et environ 1,100 millions de tonnes en 1980. Le rythme de croissance sera plus rapide en Europe qu'en Amérique du Nord, mais l'augmentation globale sera considérable.

En plus de la production de base accrue, il faudra remplacer les installations désuètes de production et des décisions devront bientôt être prises à ce sujet. L'évolution de la technologie en matière de transport et de sidérurgie, de même que la préoccupation grandissante de l'environnement, rendent problématiques le remplacement et l'expansion aux emplacements actuels. C'est plutôt vers des emplacements à proximité de la mer et des ports en eau profonde que l'attention se tourne, en raison des économies d'échelles et de transport qu'ils représentent.

Le volume de production serait considérable, probablement plus de 10 millions de tonnes. Les installations seraient vraisemblablement la propriété commune d'aciéries qui tireraient de leurs sources actuelles le minerai et le charbon à un coût net intégré, la production étant adaptée aux exigences économiques et techniques de chaque compagnie. Comme l'intégration est très poussée dans l'industrie de l'acier, la clientèle serait formée des propriétaires eux-mêmes. Le bénéfice des grands producteurs se situe entre la mine et le produit fini.

Les installations portuaires en eau profonde de Saint-Jean, Canso et Come-by-Chance se prêtent toutes au raffinage du pétrole et l'on y a déjà fait des investissements appréciables. De plus, des sociétés pétrolières internationales semblent manifester un intérêt croissant. Si les progrès continuent dans ce sens et s'il y a augmentation du volume de raffinage près de la côte, du mazout étranger ou canadien, il y aura de meilleures possibilités d'approvisionner un marché international en produits pétrochimiques et en mazout.

La Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve produisent annuellement à elles seules environ 5.6 millions de tonnes de gypse, vendues à l'état brut. Il y a de nombreux marchés pour ce produit, en particulier les usines anciennes de fabrication de panneaux le long de la côte Atlantique des États-Unis et situées, pour la plupart, dans des régions à forte densité. Grâce à la facilité de transport des panneaux par conteneurs sur chalands

côtiers, ou sur le train-bateau, la construction d'usines desservant les marchés canadiens, américains et européens s'avérerait rentable dans la région de l'Atlantique, si l'on pouvait réaliser un équilibre réel des intérêts.

Infrastructure aérienne régionale et services commerciaux et industriels

Le taux de croissance des services commerciaux et industriels de la région de l'Atlantique se caractérise par un dynamisme relativement faible, par rapport à l'ensemble du Canada. La fragmentation du marché en est responsable dans une large mesure, et les répercussions en sont graves et malsaines.

Pour ce qui est des possibilités, ce secteur bénéficie, en général, de revenus moyens relativement élevés. Cependant, des difficultés d'accès et de communications dans la région, réduisent les choix possibles de la population. Par ailleurs, l'absence de ces services réduit l'impact potentiel du développement économique de la région.

Ce qui est plus grave, toutefois, c'est qu'on ne peut offrir aux gens compétents l'occasion de pouvoir faire la preuve de leurs compétences quant aux possibilités commerciales, économiques et sociales que recèle la région. Aucun lieu n'est susceptible de fournir un marché suffisamment important pour la pleine utilisation de leurs talents. Une façon d'y parvenir serait de faciliter les communications et les voyages intérieurs pour créer un marché réel de deux millions de personnes. Pour le moment, toutefois, Montréal est le seul point qui dispose d'un accès rapide à tous les endroits principaux de la région.

Une importante possibilité existe donc: à la fois d'encourager la croissance d'activités économiques de grande valeur et, ce qui est plus important encore, d'encourager la mise en oeuvre de services compétents pour aider au développement de tous les secteurs. Un service de transport aérien efficace semblerait le moyen le plus approprié pour y arriver et, par conséquent, les services aériens pourraient être considérés comme un outil essentiel pour l'épanouissement de la région.

Trois types de transporteurs composent les services aériens actuels pour s'y rendre, y circuler ou en sortir. Ce sont: la compagnie nationale (Air Canada), un transporteur régional (Eastern Provincial Airways) et près d'une douzaine d'entreprises de vols nolisés de la classe III et IV, utilisant de 18 à 20 appareils, principalement à partir de bases situées dans de grands centres urbains.

Si l'on excepte Edmundston, Summerside, centre de la côte sud, Digby, New Glasgow et Port Hawkesbury, tous les centres ci-dessus disposent de certains services réguliers, à l'heure actuelle. Si l'on exclut Edmundston, au Sud, Digby, et Port Hawkesbury, tous disposent d'installations leur permettant de recevoir l'avion du type le plus petit, qui est actuellement utilisé sur les lignes régulières: c'est-à-dire, le Dart Herald, turbo propulseur à deux moteurs pouvant transporter 40 passagers. Des améliorations essentielles seraient nécessaires à Edmundston et à Digby, ainsi que la construction d'un aéroport destiné aux avions plus petits, quelque part sur la côte de la Nouvelle-Écosse.

Pour les besoins des voyages aériens, les centres ci-dessus peuvent être considérés comme des agglomérations de communautés, accessibles via Moncton, Halifax et Saint-Jean. Cette perspective impose certaines nécessités pour tout système de transport aérien qui devrait être mis en oeuvre. D'abord, il est nécessaire de disposer d'un avion, capable de voler à la vitesse d'un supersonique pour pouvoir permettre des voyages d'une seule journée entre les groupements d'agglomérations du Nouveau-Brunswick et celles de Terre-Neuve. Toutefois, cet emploi ne serait ni économique, ni nécessaire, lorsqu'il s'agirait d'assurer le trafic aérien entre les points autres que les groupements d'agglomérations urbaines elles-mêmes. C'est ainsi qu'il faudrait deux types d'avions: ceux capables de vitesse supersonique et de capacité élevée, pour les longues distances; d'autres de vitesse moins rapide et de capacité moins importante pour les distances inférieures à 200 milles.

Par ailleurs, la rationalisation de l'équipement imposerait d'autres nécessités, dont deux en particulier que nous citerons: des horaires réguliers entre et à l'intérieur des groupements de centres urbains, et la possibilité d'entreposer les aéronefs, d'une manière décentralisée. Le plus important, toutefois, consisterait dans la nécessité de rationaliser les fonctions des types de service aérien, afin de permettre une politique d'exploitation valable pour les liaisons nationales comme pour les liaisons locales.

Les autres besoins, quant aux fonctions, résident dans une composante orientée vers les régions, avec des services intérieurs en premier lieu. Cette fonction devrait constituer la pierre angulaire pour disposer d'une meilleure intégration des horaires inter-transporteurs. Pour le moment, aucun des transporteurs n'est incité à le faire.

Secteur secondaire de la fabrication

Le secteur secondaire de la fabrication, dans la région de l'Atlantique, est sérieusement limité en raison de la situation périphérique de la région. L'absence d'un marché local d'importance, les coûts élevés d'accès aux marchés extérieurs et les limitations propres aux services d'entreprises, ont surtout obligé de consacrer les disponibilités aux

Pour promouvoir le développement régional, il serait logique de s'attendre à ce qu'un système de transport aérien efficace puisse permettre de voyager, en une seule journée, entre les principaux centres urbains de la région. Si l'on analyse les moyens de communication assurés par les deux transporteurs autorisés, par rapport aux centres urbains principaux, on peut s'apercevoir que seule la ville d'Halifax satisfait à cette exigence, et seulement depuis peu. Pour les points éloignés, la plupart des routes passent par Halifax et nécessitent des escales interminables ou des étapes nocturnes, à moins qu'il n'y ait la liaison classique est-ouest. En revanche, s'il est possible de quitter Halifax, de se rendre à Fredericton pour une journée de travail en pouvant retourner le même jour, l'inverse n'est pas possible. De Fredericton, il faut près de trois jours dont deux nuits à Halifax.

Les villes du Nouveau-Brunswick, ainsi que Charlottetown, sont particulièrement mal desservies. Même lorsque les services sont excellents, les coûts sont prohibitifs. C'est ainsi qu'il est maintenant possible de voyager de Charlottetown jusqu'à Fredericton, et de retourner le même jour pour un prix de \$36.00... c'est-à-dire juste pour \$5.00 de moins que de Charlottetown à Montréal. Voyager de Chatam à Moncton prend environ quatre heures, pour un coût de \$46.00. Même lorsque le voyage de retour est possible, la question n'est pas moins problématique.

Néanmoins, un réseau routier est mieux dans la plupart des cas, que pas de service du tout. De vastes régions n'en disposent même pas. C'est par exemple, le cas d'une bonne partie du nord et du nord-ouest du Nouveau-Brunswick, des limites sud de la Nouvelle-Écosse, et de la région qui s'étend de New Glasgow jusqu'à Canso Strait. La situation n'est pas susceptible de s'améliorer dans le cadre du système actuel.

Pour les habitants de l'extérieur du pays, la qualité du service peut se mesurer selon que le système permet de visiter l'un des centres urbains des régions, d'y travailler une journée et de retourner le même jour. A partir d'une ville comme Montréal, ceci ne pose pas de problèmes pour aller dans les provinces Maritimes, mais il en est autrement de Terre-Neuve. C'est également presque le cas des résidents des provinces Maritimes qui voyagent vers Montréal et Toronto. En dehors de ces centres, dans la plupart des cas, nul service n'est assuré vers d'autres directions.

Pour contribuer vraiment au développement des services commerciaux dans la région, les services aériens devraient être en mesure d'offrir la possibilité de faire le voyage aller-retour le même jour entre les principaux centres de la région de l'Atlantique. Au Nouveau-Brunswick, les villes ainsi reliées seraient probablement Fredericton, Edmundston, Charlo, Chatam, Moncton et Saint-Jean; à l'Île-du-Prince-Édouard: Summerside et Charlottetown; à Terre-Neuve: Saint-Jean, Gander, Deer Lake et Stephenville; en Nouvelle-Écosse: Halifax, un endroit sur la rive Sud, Yarmouth, Digby, New Glasgow, Port Hawkesbury et Sydney.

NOMBRE DE JOURS NÉCESSAIRES POUR DES VOYAGES D'AFFAIRES, PAR VOIE AÉRIENNE,
ENTRE DIFFÉRENTES VILLES DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

CENTRES	Charlottetown	Chatham	Deer Lake/Stephenville	Fredericton	Halifax	Moncton	Saint-Jean	Saint-Jean	Sydney
Charlottetown	—	1-EP	3-EP	1-EP*	1-EP	2-EP	1-EP*	3-EP	3-EP
Chatham	3-EP	—	3-EP	2-EP**	3-EP	3-B**	3-B	3-B	2-B
Deer Lake/ Stephenville	1-EP*	3-EP	—	3-EP	1-EP*	3-EP	2-B	1-EP*	1-EP*
Fredericton	2-EP	1-EP	3-C	—	3-EP	2-AC	1-AC*	3-C	2-AC
Halifax	1-EP*	1-EP*	1-EP*	1-B	—	1-AC	1-AC	1-EP*	1-C
Moncton	2-EP	2-B	1-EP*	2-AC	1-B	—	1-AC	1-EP*	1-B
Saint-Jean	2-B	1-B	3-B	1-AC	2-AC	2-AC**	—	3-AC	2-AC
Saint-Jean	1-EP*	1-B	1-EP	2-B*	1-AC*	2-C	1-B	—	1-EP
Sydney	1-EP*	1-B*	1-EP*	2-B	1-EP*	1-AC*	1-B*	1-EP*	—

Les numéros 1-2-3-indiquent le nombre de jours du voyage.

EP - *Eastern Provincial Airways*

AC - Air Canada

B - Désigne les deux compagnies aériennes engagées par de meilleurs arrangements.

C - Choix des deux lignes aériennes

* Journée de travail raccourcie, avec arrivée entre 10h et 12h, sans retour avant 17h.

** D'autres communications pourraient être plus rapides; exemple, il faut 360 milles par air de Chatham à Moncton; à Fredericton, à Halifax, à Moncton, il s'agit probablement d'environ 80 milles par voie terrestre.

ressources fondées sur l'industrie et aux implantations d'usines filiales, où la production locale était plus économique que les transports vers l'intérieur. D'autres exceptions concernent des activités restreintes, gravitant autour de la construction navale, des mines de charbon et des industries de l'acier, qui sont toutes bien enracinées et conformes à la tradition régionale: les activités métallurgiques, ainsi que les nombreux petits travaux portant sur des activités semi-artisanales.

Si l'on jette un regard sur l'avenir, les possibilités d'expansion des fabrications secondaires, afférentes à la progression d'autres activités, semblent beaucoup plus prometteuses. Les facilités de transport supprimeront l'une des principales barrières au développement des entreprises de fabrication grâce, à l'amélioration substantielle des possibilités d'accès à la fois pour l'approvisionnement interne et la pénétration des autres marchés.

Des efforts systématiques pour redonner de la vigueur aux secteurs de ressources, et pour faciliter la production de produits de haute valeur, favoriseraient l'expansion des activités manufacturières. La centralisation des efforts sur les installations intégrées comme Multiplex, les usines fondées sur le bois, ainsi que toutes les autres de même nature, contribueraient à stimuler les activités, et les efforts de promotion traditionnels ne cesseront pas, sans aucun doute, d'apporter régulièrement leur appui aux principales possibilités.

Activité pétrolière en mer - fournitures et services

La quantité de fournitures nécessitées par le forage d'un puits en mer et sa construction peut varier considérablement. Des travaux de forage poursuivis sur une période de 90 jours peuvent exiger jusqu'à 3,000 tonnes de fournitures, allant de l'eau fraîche, du carburant, des produits chimiques et des tubes jusqu'aux aliments et aux vêtements. L'ampleur des travaux de forage tiendra à l'évaluation des gisements des fonds marins. En supposant que l'activité ira grandissant, comme c'est le cas à l'heure actuelle, il est à prévoir que Halifax et Saint-Jean pourraient devenir des centres nerveux pour l'administration, les fournitures et les services reliés aux travaux de forage dans l'Atlantique-Nord. A la suite de travaux semblables dans la mer du Nord, l'Écosse est en train de créer quelque 8,000 emplois à partir de nouvelles possibilités. Il s'agit de l'impact direct, abstraction faite des retombées et de l'activité connexe.

Les centres d'approvisionnement en fournitures nécessaires au forage en mer et à la production présenteraient des possibilités de développement qui s'étendraient à de nombreux secteurs. Des occasions d'emploi pourraient surgir dans maints domaines: services portuaires, services d'accostage, déchargement, fournitures pour bateaux, gaz, pétrole, cargaison mixte, tubes, services d'hélicoptères et entreprises connexe ,

affrètements d'avions, aide à la navigation, bureaux, services de transport passagers, camionnage et autres services de transport, constructions de toutes sortes (par exemple: quais d'amarrage, jetées, entrepôts, locaux d'expédition et de réception), grues, matériel de levage, crochets, chaînes, câbles, bouées, meubles et matériel de bureau, réservoirs de pétrole, services publics, tuyaux, caisses, équipement contre les incendies, télécommunications, câbles téléphoniques, sécurité, achats, assurances et autres.

Des initiatives systématiques et une action coordonnée pourraient freiner le morcellement qu'entraînera probablement la masse des réactions isolées. A Saint-Jean (T.-N.), par exemple, le manque de terrain et d'installations de déchargement restreignent actuellement l'activité portuaire à un point tel que deux grandes compagnies pétrolières, qui exécutent des travaux en mer, envisagent la possibilité de se tourner, pour les fournitures et services, vers une autre localité portuaire, distante de 18 milles. Si cela se produisait, la situation actuelle s'en trouverait améliorée, mais il est possible que bon nombre de services et d'activités qui auraient pu surgir à Saint-Jean ne voient pas le jour.

Tourisme

Le tourisme peut représenter une source appréciable de revenu et d'emplois saisonniers, tout en mettant à contribution des ressources qui resteraient inexploitées autrement. Il peut également assurer une base financière pour le développement et le maintien d'installations qui élargiraient considérablement les ressources de loisirs pour les résidents. A mesure que l'économie des provinces Atlantiques croîtra et se développera, les beautés naturelles seront probablement toujours plus menacées. Si on ne sait pas les apprécier, en jouir et les protéger contre les abus par un développement judicieux, les paysages de ces provinces pourraient être en grande partie et à jamais abîmés.

Déjà appréciable, l'affluence touristique à l'intérieur de la région de l'Atlantique va grandissant. Les statistiques sur la traversée de la frontière révèlent qu'environ 938,000 personnes habitant d'autres régions ont visité ces provinces en 1971. Ces dernières années, le chiffre a augmenté à la cadence de six à sept pour cent annuellement. Les touristes non résidents, venus par la route, ont dépensé dans les provinces Atlantiques, durant l'été de 1971, une somme estimative de quelque \$106 millions, dont \$102 millions dans les trois provinces Maritimes: environ 45.5 pour cent au Nouveau-Brunswick, 40.5 pour cent en Nouvelle-Écosse et 14.0 pour cent dans l'Île-du-Prince-Édouard.

L'alimentation constitue la plus grande partie de ces dépenses: 30.6 pour cent. Viennent ensuite le logement, 24 pour cent, et l'automobile, 22 pour cent. Le reste est allé aux loisirs, aux divertissements, aux articles d'artisanat et autres biens, la valeur étant plutôt modeste

dans chaque cas. Le revenu domestique estimatif provenant directement de cette source s'est élevé, pour les quatre provinces Atlantiques, à environ \$60.6 millions, dont quelque \$58.8 millions dans les provinces Maritimes. Compte tenu du revenu domestique indirect, ou suscité par le tourisme à l'intérieur des provinces Atlantique, le revenu estimatif s'établit à environ \$134 millions dont les trois provinces Maritimes se sont partagé \$130 millions.

Ces sommes représentent 4.2 pour cent du revenu personnel global au Nouveau-Brunswick en 1971, 2.1 pour cent en Nouvelle-Écosse, 6.4 pour cent dans l'Île-du-Prince-Édouard, .3 pour cent à Terre-Neuve et 2.6 pour cent pour l'ensemble de la région. Cette comparaison permet de constater que l'effet du tourisme, en ne tenant compte que des non-résidents qui empruntent la route, est plus sensible dans l'Île-du-Prince-Édouard, mais qu'il n'est déterminant dans aucune province.

L'emploi direct créé dans les provinces Atlantiques par les dépenses des touristes non résidents qui ont utilisé l'automobile, durant l'été de 1971, a été établi, selon des calculs très sommaires, à environ 15,000 années-hommes. Environ 96 pour cent se situent dans les provinces Maritimes. L'emploi global en années-hommes, comprenant les emplois directs, indirects et suscités, a profité, selon les mêmes calculs, à environ 30,000 personnes.

L'attrait principal de la région réside dans ses beautés naturelles, ses voisinages culturels et ses sites marins: littoral étendu, dont certaines parties accidentées et découpées retiennent particulièrement l'attention, phénomène de marée unique en son genre dans la baie de Fundy, plages abritées aux eaux chaudes et aux panoramas magnifiques, profusion de repères historiques, établissements et patrimoine culturel d'un grand intérêt: entre autres, les paysages pastoraux de l'île du Prince-Édouard, les vallées d'Annapolis et de la rivière Saint-Jean.

Des monuments historiques, comme la forteresse de Louisbourg, l'établissement viking de Terre-Neuve, la citadelle de Halifax et d'autres sont autant d'attractions d'un caractère bien particulier, sans compter beaucoup de sites touristiques de moindre importance. La pêche sportive au saumon, à la truite et au thon offre des possibilités extraordinaires, notamment à Terre-Neuve, où le public a accès à tous les cours d'eau. La chasse à l'original est également excellente dans cette province.

Le milieu présente une valeur appréciable et un potentiel certain de développement touristique. Il existe des obstacles considérables, cependant, et il faudra un vigoureux effort de développement pour tirer un parti optimal des avantages acquis de la région, compte tenu de l'été court, de la basse température des eaux côtières, si l'on excepte l'île-du-Prince-Édouard et les rivages du détroit de Northumberland, ainsi que des plages plutôt modestes de la région. En comparaison, les paysages de l'intérieur, composés de forêts, de lacs et de cours d'eau, n'offrent pas tellement d'avantages, de sorte que, pour être efficace, le développement

reposera sur un esprit d'entreprise et des initiatives qui débordent largement la publicité. Il existe, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve-Labrador, un potentiel intéressant de ski alpin, qui en est d'ailleurs à divers stades de développement. Les pentes supérieures, cependant, se trouvent parfois éloignées des grandes agglomérations et le succès de développement, ici encore, tiendra à des initiatives dynamiques et clairvoyantes autant du secteur privé que du secteur public.

La conservation de l'environnement touristique et la facilité d'accès sont, naturellement, essentielles à l'avenir du tourisme relié aux paysages. Des subdivisions au petit bonheur le long des grandes routes et l'aspect navrant d'un grand nombre de constructions n'encouragent guère à la contemplation du paysage. La pollution de l'eau émousse sérieusement l'attrait de l'environnement marin, et la perte serait énorme si elle s'étendait à des plages importantes.

A longue échéance, les perspectives de l'industrie touristique sont excellentes, à la condition de prendre des initiatives orientées vers les éléments d'un rapport élevé et qui réduisent autant que possible les risques, actuellement considérables, des investissements de l'entreprise privée et du secteur public. Des investissements prudents et sélectifs quant aux types d'installations, à l'envergure et aux sites, ainsi qu'une initiative locale avertie et l'engagement dans le sens du développement touristique, semblent des conditions rigoureuses à l'exploitation optimale des possibilités. L'intervention des principaux pouvoirs publics, pour la planification et l'aide financière, ne sera pas suffisante en soi, ou du moins ne pourra l'être que rarement. Il semble que la compétence doive s'exercer au niveau local pour que la possibilité aboutisse aux résultats voulus, quantitatifs et qualitatifs.

La vente d'oeuvres d'art et de produits d'artisanat d'origine locale élargit l'impact économique du tourisme et le raffermi, en procurant des emplois en saison creuse, en canalisant le plus possible les dépenses des visiteurs et en stimulant ces dépenses. La certitude semble acquise qu'une assez forte demande reste à satisfaire et qu'il existe un très fort potentiel de croissance. Parallèlement, on relève maintes possibilités pour le secteur privé, de développer des installations, des services et des produits de vente et d'usage courants, dont la rentabilité pourrait être assurée par la hausse saisonnière de la demande reliée au tourisme.

Les faits permettent de croire que la réaction du secteur privé à ces possibilités est hésitante, notamment à l'extérieur des régions urbaines, et il semble que, pour réussir, l'exploitation de vastes possibilités dans le secteur touristique des provinces Atlantiques doive s'appuyer sur l'initiative et l'action communes, selon des modalités diverses, des secteurs privé et public.

Autres perspectives sectorielles

Comme pour l'agriculture et les industries de la pêche, des augmentations sensibles, en valeur ajoutée, sont largement possibles pour la production de produits finis, de plus grande valeur, dans les domaines des industries forestières et minières. Dans ces deux secteurs, les facteurs sont organisés et réagissent par rapport aux situations extérieures d'une façon telle qu'à défaut d'importantes initiatives dans un certain nombre de domaines, on aboutit à un blocage du système existant par rapport aux possibilités d'action.

Si l'on se penche maintenant sur le secteur des ressources, notamment celui des mines, des industries forestières, de la pêche et de l'agriculture, il semble que des initiatives et des interventions se révèlent positives lorsqu'elles tendent à orienter ces secteurs vers des marchés de plus grande valeur, et à favoriser l'intégration de tous les facteurs essentiels pour atteindre cet objectif. Grâce à ces moyens, ces secteurs pourraient apporter une plus forte contribution nette au développement économique, plutôt que de grever et de peser sur l'exercice des autres activités régionales, selon un rythme plus rapide, susceptible d'être remplacé par la croissance dans le secteur de la fabrication. Ce qui est, sans doute, encore plus important, c'est qu'une action de cette nature permettrait de reconstruire et de renforcer tous les groupes de communautés de la région de l'Atlantique, en leur permettant de s'assurer les avantages de la technologie et des systèmes économiques, sans qu'ils abandonnent leurs droits et leur aptitude à maintenir leur activité à l'échelle de l'homme et à l'image de ses besoins.

POSSIBILITÉS ZONALES

De même que l'intégration et de nouvelles directions, quant aux aspects essentiels de l'industrie, nécessitent des efforts conjugués pour le développement des potentiels de chaque secteur, de même le développement d'une zone requiert l'intégration via l'industrie et autres activités propres à cette région. L'action sur les deux plans est absolument essentielle pour que le développement soit effectif et s'assurer que les services profitent réellement aux habitants.

Une économie régionale en évolution fournirait un cadre d'action dynamique sur lequel pourraient s'appuyer les zones ou les groupes de communautés régionales, pour ce qui est de leurs initiatives. Changer les structures dans l'agriculture, l'industrie forestière, celle de la construction de logements, et autres de cette nature, créent des possibilités réalisées en certains endroits. Si l'on ne peut pas affirmer catégoriquement que toute zone recèle des possibilités d'amélioration, il n'en demeure pas moins que d'après l'information qui a été recueillie, le défaut de toute possibilité serait plus l'exception que la règle.

La probabilité qu'il en existe une, s'accroît sensiblement, compte tenu d'actions délibérées pour promouvoir une activité donnée, et encourager l'apparition d'un esprit d'entreprise dynamique et bien coordonné, dans la recherche d'activités d'échelle réduites.

Outre les activités économiques potentielles naissant de la conjugaison des biens, des talents et du support croissant des institutions, les communautés ne manqueront pas d'être influencées, qu'elles le veuillent ou non, par les puissantes forces économiques et sociales créées grâce au large épanouissement des possibilités sectorielles. Dans ces circonstances, la naissance rapide d'aptitudes locales, capables de s'adapter aux changements, est absolument essentielle non seulement pour l'expansion économique, mais aussi pour permettre aux gens de maintenir, par l'intermédiaire de leurs institutions locales, une certaine part de contrôle de cette croissance et de ses répercussions sur leur destin.

Approche

Il existe relativement peu de cas sur lesquels on puisse s'appuyer pour ce genre d'action. Il semble que la meilleure façon d'atteindre les objectifs soit d'aider les groupes de communautés présentant des intérêts communs, à mettre sur pied le développement de leur région. Quelle que soit l'assistance technique dont elle peut disposer, cette zone de développement reste à même d'organiser ses propres ressources pour évaluer ses possibilités et ses disponibilités sociales et économiques. Ainsi, la communauté peut entreprendre des actions et faciliter les initiatives du secteur privé dans la recherche des objectifs, en prenant conscience de son rôle dynamique dans le cadre du programme d'action régional.

Un élément essentiel de la stratégie régionale consisterait à stimuler et à appuyer la mise en oeuvre d'un tel processus de développement des groupes de communautés soucieuses d'oeuvrer ensemble, dans la recherche des compétences nécessaires pour assumer de plus en plus la gestion de leurs propres affaires. Les possibilités économiques qui sont couramment à portée de la main, seraient susceptibles d'en fournir les moyens. Certaines de ces possibilités ont été déterminées par rapport à chacune des provinces, et ont fait l'objet de rapports dans les documents provinciaux.

De nombreux centres de la région de l'Atlantique se sont efforcés de mettre sur pied des programmes de développement urbains, mais peu d'entre eux, comme partout ailleurs au Canada, sont entrés dans une phase réellement active. Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, a pris un départ en ce sens. Un groupe de communautés du comté de Pictou, Nouvelle-Écosse, qui avaient fait de nombreux efforts, redémarrent à nouveau avec, cette fois-ci, une détermination résolue et une approche du problème soigneusement calculée. Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, entreprend fermement, à l'heure actuelle, d'organiser un processus amélioré de développement comme plusieurs groupes de communautés au nord et au nord-est de la province. Cette région, qui comprend également Shippegan, Caraquet et Tracadie, présente des réalisations exemplaires qui peuvent, peut-être,

caractériser le processus. Ce groupe de communautés compte une population approximative de 40,800 personnes. Elle se situe en plein coeur de la région acadienne du nord du Nouveau-Brunswick composée, pour sa part, de 167,600 personnes dont 64 pour cent sont d'expression française. Il y a peu de temps encore, cette zone de développement était considérée comme l'une des plus désavantagées de toute la région de l'Atlantique, se caractérisant par des revenus et des niveaux d'éducation particulièrement faibles, un taux élevé de chômage et d'assistance sociale, un nombre important de taudis, de routes et d'écoles en mauvais état, de faibles niveaux d'hygiène et de santé publiques, ainsi que de nombreux autres désavantages.

Parallèlement, les ressources de la région sont élevées et, en les exploitant rapidement, les habitants ont prouvé qu'ils étaient capables de participer pleinement au développement des possibilités. Ce qui semble maintenant tout à fait incroyable, c'est que cette région soit demeurée si pauvre, si longtemps.

On y trouve quelque 200 milles carrés ou 130,000 acres de terre agricole de catégorie II, III et IV, couverte inégalement de bois et de buissons. Ces terres peuvent être aménagées en pâtures pour la production locale de bétail. Un abattoir qui fonctionne à 50 pour cent de sa capacité se trouve dans une région où les demandes ne sont pas satisfaites sur le marché pour 93 millions de livres de boeuf et 62 millions de livres de porc. Un troupeau de charolais destiné au croisement pourrait valoir à la région une bonne réputation de marché.

La pêche est une des principales richesses de la région. L'interdiction de la pêche étrangère dans les eaux du golfe Saint-Laurent et, par ailleurs, le déclin de cette activité au Québec, font de cette zone un des centres de pêche les plus prometteurs de tout l'est du Canada. Le transfert des activités, des ventes de produits bruts à des produits finis ou spécialisés, pourrait aboutir à des augmentations sensibles des niveaux de vie. La préparation ingénieuse des pinces de crabes, sous forme de hors-d'oeuvres, est l'oeuvre d'une usine implantée à Caraquet; ce produit, dont la valeur marchande était nulle, vaut maintenant \$4.00 la livre.

On trouve dans cette région des minéraux, des sphagnacées, des mousses perlées et bien d'autres ressources forestières susceptibles d'être transformées en produits de grande valeur. La région dispose également de longues étendues où se trouvent quelques-unes des plus belles plages de la région de l'Atlantique et d'une culture qu'on ne peut trouver ailleurs, formant un environnement intéressant et attrayant pour le tourisme. Le manque général de logements pourrait, sans doute, fournir l'occasion de promouvoir une activité économique dynamique et immédiate; le développement d'une industrie possible. La mise en oeuvre, l'amélioration et l'expansion des activités productrices relatives au logement s'appuieront sur les ressources locales, dont la main-d'oeuvre.

Ces possibilités, ainsi que toutes les autres seraient le fruit d'une recherche systématique organisée, comme faisant partie intégrante du processus de développement de la région. De telles recherches porteraient sur l'évaluation des possibilités de la terre, sur toutes les idées qui pourraient surgir quant à une utilisation optimale de celle-ci, qu'elle soit rurale ou urbaine, ainsi que la détermination des entraves formant obstacle à l'utilisation de ces possibilités. Il faudrait également concevoir les stratégies nécessaires par rapport à des objectifs sociaux de cette nature, car de leur coordination dépend le succès des actions entreprises dans le secteur économique.

Chacune des zones de développement, à l'intérieur de la région, a ses propres actifs spécifiques, son comportement spécifique, ses niveaux d'intérêts et de compétence particuliers. Un progrès sensible pourrait être réalisé si chaque d'elles pouvait, en s'appuyant sur une assistance technique, s'efforcer, avec une énergie, une efficacité et une confiance accrues, de définir les possibilités qui lui sont propres et d'en entreprendre l'exploitation ordonnée. L'ensemble des développements que pourra réaliser l'initiative des zones, stimulée par l'aide gouvernementale, offrira peut-être à la région une grande occasion de développement.

AIDE AUX INITIATIVES DU SECTEUR PRIVÉ

La réalisation de maintes possibilités signalées dans les sections précédentes reste subordonnée, pour une bonne part, à la participation et à l'initiative gouvernementales, de même qu'aux investissements du secteur privé. En atténuant l'incertitude et en précisant l'orientation générale du développement, l'action du secteur public peut stimuler et raffermir celle du secteur privé.

D'autre part, une aide directe au secteur privé paraît nécessaire pour amorcer l'action dans des domaines prometteurs qui ne s'intègrent pas nécessairement à un développement coordonné. L'entrepreneur particulier percevra souvent des possibilités à la faveur d'une foule de facteurs. Ces possibilités devraient peut-être s'accroître avec la vitalité de la région. Il y a lieu d'espérer qu'à la longue l'entrepreneur prendra conscience d'une plus grande proportion des possibilités de développement et qu'il les exploitera en vue d'avantages commerciaux.

Dans l'ensemble, la production et l'emploi qui pourraient découler de ces initiatives particulières représentent une importante possibilité de développement. Au stade de croissance actuel de la région, un bon nombre de ces initiatives pourront nécessiter l'aide du gouvernement. L'observation semble valable pour toutes les provinces de la région; les documents sur chacune des provinces de la région supposent implicitement cet appui, qui pourrait prendre, entre autres formes, celle de subventions au développement.

EXTRAITS DU RAPPORT MINISTÉRIEL¹

La situation et les perspectives économiques décrites dans le présent rapport et dans d'autres rapports semblables sur d'autres provinces ou régions du Canada, ont été présentées dans le cadre d'une étude sur les politiques et les programmes entrepris par le ministère de l'Expansion économique régionale au cours de l'année dernière. L'honorable Don Jamieson, ministre de l'Expansion économique régionale, a fait allusion à cette étude et aux ébauches de politiques qui en découlent, dans sa déclaration préliminaire aux membres du Comité permanent de l'Expansion économique régionale de la Chambre des communes, le 10 avril. Voici quelques extraits de cette déclaration.

.... Lors de sa création en 1969, le ministère de l'Expansion économique régionale s'est vu confier le mandat général de coordonner un certain nombre de programmes qui existaient déjà et de mettre au point une stratégie beaucoup plus intégrée visant à réduire les disparités économiques régionales. Le ministère a été structuré rapidement et il a donné un nouvel élan aux programmes dont il a hérité, relatifs au développement rural. Vous savez également que le ministère a élaboré de nouveaux programmes mettant davantage l'accent sur l'appui du gouvernement fédéral aux investissements publics dans le domaine de l'infrastructure, comme moyen de favoriser le développement de certains centres urbains. L'accent a été également mis sur les stimulants monétaires visant à encourager le secteur privé à investir dans des usines et de l'équipement qui permettront la création d'emplois. Le ministère a de plus redonné de la force à son premier élan en recourant à d'autres initiatives, notamment celles qui ont entraîné la création de différents types de sociétés de développement dans la région de l'Atlantique et l'octroi d'assistance financière aux centres de

¹ Texte du rapport présenté par l'honorable Don Jamieson, ministre de l'Expansion économique régionale, au Comité permanent de l'Expansion économique régionale de la Chambre des communes.

services agricoles des Prairies. Le ministère a reçu du Parlement l'autorisation d'accroître ses dépenses qui, de \$240 millions au cours de sa première année d'existence sont passées à plus de \$500 millions en 1972. Enfin, je crois que les membres du Comité savent que le travail du ministère s'est inscrit en grande partie dans le cadre d'ententes fédérales-provinciales, expérience unique et exigeante qui fait appel à la coopération entre les deux paliers supérieurs de l'administration canadienne....

Comme le ministère faisait oeuvre de pionnier dans un domaine complexe et en grande partie inexploré, il fut convenu dès le départ, compte tenu de l'objectif fondamental à long terme et de la nécessité d'une certaine expérimentation qu'il faudrait apporter, à la lumière de l'expérience acquise, des modifications et même des changements fondamentaux dans les politiques et les programmes du ministère. Cette ligne de conduite a été exprimée lors de déclarations publiques, et se retrouve dans certaines dispositions des lois régissant le ministère. La Loi sur les subventions au développement régional impose par exemple des délais précis aux sociétés-requérantes pour mettre leurs établissements en exploitation commerciale et demeurer ainsi admissibles au versement des subventions offertes.

Compte tenu de cette situation, le ministère a décidé l'an dernier d'entreprendre une révision complète de ses politiques et programmes. L'on a fait part de cette décision aux autorités provinciales et promis de les consulter au sujet des résultats de la révision dès qu'il sera possible de le faire en 1973. Tant que les consultations avec les provinces ne seront pas terminées, je tiens à signaler qu'aucune conclusion définitive ne sera tirée de nos constatations. De plus, aucune décision ne sera prise concernant des changements fondamentaux aux programmes existants et aucune nouvelle initiative ne sera entreprise.

Selon moi, la révision a été exécutée de façon vraiment détaillée et complète. Cette révision a exigé la réalisation d'un grand nombre d'études préparées par des employés de divers services du ministère et d'autres ministères fédéraux et par des experts-conseils de l'extérieur. Le ministère a demandé et obtenu des gouvernements provinciaux une foule de renseignements. Par ailleurs, de nombreuses discussions ont eu lieu entre divers ministères à Ottawa, surtout dans les dernières étapes de la révision.

Bien que l'on se soit arrêté longuement sur les programmes existants, notamment le programme de subventions au développement régional, cette révision était essentiellement axée sur l'avenir. Elle a porté en grande partie sur l'analyse des situations et

des possibilités de développement économique régional. Il s'agit là d'un genre d'analyse qui, à notre avis, peut vraiment faciliter les prises de décision de nature à accroître l'efficacité des programmes fédéraux-provinciaux visant à réduire les inégalités régionales et ainsi favoriser une croissance économique plus équilibrée d'un bout à l'autre du pays....

Au cours de mon travail avec les hauts fonctionnaires de mon ministère et des discussions avec mes collègues, je n'ai cessé d'être impressionné par la gamme des possibilités de développement économique qu'offrent la plupart des régions du pays. J'ai également été impressionné de constater le grand nombre de politiques et programmes gouvernementaux qui s'inscrivent ou pourraient s'inscrire dans un effort concerté pour réaliser certaines de ces possibilités. C'est ce qui m'a amené à parler publiquement, au cours des dernières semaines, des possibilités propres à une "approche multi-dimensionnelle", c'est-à-dire une approche s'appuyant sur le repérage et l'exploitation de grandes possibilités de développement par le biais d'une utilisation rationnelle des politiques et programmes de l'administration publique, tant fédérale que provinciale, et ce, de concert avec les éléments appropriés du secteur privé, le cas échéant. J'ai l'intention de fouiller ce concept à fond avec les gouvernements provinciaux et je suis disposé à l'envisager sous l'angle d'une assise fondamentale aux nouvelles initiatives fédérales-provinciales dans le domaine du développement régional.

L'application de ce concept nécessiterait une analyse constante de la situation économique et des possibilités de développement tant des provinces que des régions. Dans le cadre de la révision de nos politiques, comme je l'ai mentionné précédemment, nous avons effectué des analyses de ce genre. Nous avons préparé des documents traitant des résultats de nos travaux pour la région de l'Atlantique et chacune de ses quatre provinces, le Québec, l'Ontario, la région de l'Ouest et chacune de ses quatre provinces et une région appelée les Terres du Nord-Ouest, qui fut arbitrairement délimitée aux fins d'analyse....

Même si les analyses s'appuient sur de nombreux travaux effectués par le personnel, elles ne constituent pas des engagements fédéraux ou des propositions fédérales touchant des stratégies provinciales ou régionales de développement. Elles se veulent plutôt une illustration des avantages éventuels inhérents à une approche fondée sur le repérage et l'exploitation coordonnée de grandes possibilités de développement....

Qu'il soit cependant bien entendu que le fait d'envisager des changements et de nouvelles initiatives n'influera aucunement sur la détermination avec laquelle le gouvernement entend

continuer à déployer des efforts pour réduire les inégalités économiques régionales au Canada. Nous n'avons pas l'intention de déroger à l'objectif fondamental que nous nous sommes fixé et dont le bien-fondé a d'ailleurs été confirmé par les résultats de la révision de nos politiques. Nous cherchons présentement, et c'est là une démarche à laquelle nous continuerons de nous employer à l'avenir, des moyens d'améliorer les méthodes utilisées pour susciter des possibilités d'emploi plus nombreuses, plus satisfaisantes et plus productrices dans les régions à faible croissance....

Les conclusions de notre révision indiquent que ces programmes donnent de bons résultats et ce à un coût raisonnable. Evidemment, comme toujours, il y a place à amélioration. Les engagements pris dans le cadre de tous ces programmes seront, bien entendu, honorés et les programmes eux-mêmes continueront d'être mis en oeuvre tant qu'il ne sera pas clairement établi, à la suite des consultations fédérales-provinciales, que les fonds engagés peuvent être réaffectés de manière à donner plus de poids à l'effort d'ensemble.

Les programmes actuels sont axés sur certains aspects du développement économique tout aussi importants les uns que les autres, et ils prévoient une aide financière liée à ces mêmes aspects. Les plus remarquables sont sans aucun doute le programme de subventions conçu pour inciter le secteur privé à investir dans les établissements de fabrication et de transformation et le programme des zones spéciales mis au point pour encourager le secteur public à investir dans des centres de croissance et de services choisis. Je suis convaincu que l'appui du gouvernement fédéral aux investissements de capitaux dans les zones défavorisées continuera d'être un élément important de la politique de développement régional. En revanche, on pourrait peut-être accroître la portée de cet appui en l'assouplissant davantage de façon à englober les possibilités de développement qui ne s'inscrivent pas de façon nette dans les catégories d'investissements se rapportant aux industries de fabrication secondaire et aux éléments d'infrastructure des zones spéciales. Par conséquent, j'étudierai, en collaboration avec les gouvernements provinciaux, comment exploiter de façon plus souple les ressources financières et humaines de mon ministère afin de mieux répondre aux conjonctures et aux possibilités économiques qui varient d'une région à l'autre ou d'une province à l'autre....

Je suis porté à conclure que la meilleure façon de développer les régions à faible croissance est de coordonner l'application des politiques et des programmes qui se rapportent à des possibilités bien précises. Je pense ici à un mécanisme permanent qui permettrait aux gouvernements fédéral et provinciaux de préciser les principales possibilités de développement

et de travailler conjointement à leur réalisation au moyen des instruments pertinents qui existent aux deux paliers de gouvernement. Les programmes du MEER, empreints d'une souplesse accrue, seraient au nombre de ces instruments.

Voici un exemple qui illustre l'approche envisagée. Dans certaines parties des régions à faible croissance, l'accroissement de l'emploi et de la production repose sur l'exploitation des forêts. A l'heure actuelle, mon ministère contribue à la mise en valeur de ces ressources en participant à des études sur l'état des ressources et les possibilités du marché et en accordant des subventions aux entreprises privées intéressées à investir dans des installations de transformation ou de fabrication qui feront usage du bois.

Pour obtenir les meilleurs résultats possibles, une foule de facteurs peuvent entrer en ligne de compte, entre autres, un meilleur accès aux marchés, domaine qui intéresse la politique en matière de commerce et de transport, et l'influence des lois et des pratiques relatives au régime foncier. Des efforts particuliers devront peut-être être déployés tant de la part du secteur public que du secteur privé pour assurer la protection de l'environnement. Les services d'entreposage et de livraison existants peuvent également représenter un obstacle. Le développement communautaire pourra exiger un appui à la fois aux chapitres de la planification et de l'environnement pour répondre aux besoins de l'industrie et assurer un mode de vie convenable aux travailleurs, dans les exploitations forestières et les usines. Il sera peut-être souhaitable ou nécessaire de mettre sur pied des programmes de mobilité et de formation de la main-d'oeuvre. Il ne s'agit là que de quelques-uns des facteurs pouvant permettre une action concertée de la part d'un certain nombre d'organismes privés et publics, tant fédéraux que provinciaux et municipaux.

Cet exemple peut servir à illustrer pourquoi je propose une approche "multi-dimensionnelle". Je crois qu'avec le temps une approche de ce genre pourrait contribuer à raffermir l'attaque fédérale-provinciale contre les inégalités régionales en mettant l'accent sur les possibilités stratégiques de développement économique dans les régions à faible croissance du pays, compte tenu des objectifs nationaux. Comme je l'ai déjà mentionné, il semble y avoir de multiples possibilités d'accroître l'emploi et la production dans ces régions, tout en contribuant à la prospérité nationale dans son ensemble. Il me semble que si cette proposition est bien formulée, elle puisse obtenir un fort appui du secteur privé, lequel secteur s'est souvent plaint du manque de coordination des politiques gouvernementales en matière de développement économique.

On a étudié avec beaucoup de soin les mécanismes susceptibles de servir à l'application de ce concept, lequel exigerait une coordination interministérielle très poussée, tant au palier fédéral que provincial. Je crois que les mécanismes appropriés peuvent être mis au point et je suis également d'avis que si l'on parvient à en démontrer les avantages possibles pour la population canadienne, il sera possible d'en arriver à la coordination interministérielle et intergouvernementale souhaitée.

La prolifération des programmes publics au cours des vingt-cinq dernières années, a fait en sorte qu'une meilleure coordination gouvernementale s'impose dans l'immédiat. Je ne suis toutefois pas naïf: l'expérience démontre que la coordination pour le plaisir de la chose, dans l'abstrait, est difficile à réaliser. Je n'ai cependant nullement à l'esprit la coordination dans l'abstrait. Je parle plutôt d'une coordination en vue d'atteindre des objectifs restreints et soigneusement définis, liés aux principales possibilités de développement identifiées par les deux paliers de gouvernement. Il me semble que ce genre de coordination doit être considéré, non seulement comme possible, mais plutôt comme presque essentielle à notre pays.

Je me permets de mentionner en passant que, dans le cadre de la planification de la restructuration de mon ministère rendue nécessaire pour en arriver à la décentralisation accrue dont on a fait mention dans le discours du trône, nous nous efforçons d'incorporer des éléments qui nous permettront de jouer un rôle efficace dans l'élaboration de l'approche "multi-dimensionnelle" au développement régional du pays. La planification de la réorganisation progresse rapidement et j'espère être bientôt en mesure de faire part de nos intentions en termes plus précis.

Un dernier point avant de terminer. Aujourd'hui, je vous ai entretenus assez longuement d'une nouvelle approche en matière de développement régional. Cette approche, j'en suis convaincu, offre d'excellentes possibilités et je crois que si elle servait de base à de nouvelles initiatives, grâce à l'appui total des gouvernements provinciaux, elle pourrait avec le temps améliorer de façon considérable l'efficacité des efforts déployés à l'échelle du pays pour atténuer les disparités. Néanmoins, je me garde bien de susciter des espoirs qui manqueraient de réalisme. L'approche proposée pourrait être un moyen d'améliorer grandement la coopération fédérale-provinciale en matière de développement économique. Elle pourrait être un moyen d'atteindre plus rapidement les grands objectifs nationaux. Toutefois, je ne la présente pas comme panacée, car je ne crois pas aux solutions miracles.

