

naître au gouvernement de cette province la décision prise par le Conseil après examen attentif de tous les faits. J'aimerais lire cette lettre, car elle établit la position du Conseil des ports nationaux et je suis convaincu que mes honorables collègues, qui envisageront sainement la question, se rendront compte que, dans les circonstances, le conseil ne pouvait prendre aucune autre décision. Voici la lettre, en date du 16 mars 1945, adressée au premier ministre de la Nouvelle-Ecosse :

Cher monsieur MacMillan,

Relativement à la demande de votre gouvernement tendant à obtenir un emplacement sur la jetée n° 23 au port d'Halifax, afin d'y ériger une minoterie à proximité de nos élévateurs à grain et reliée à ceux-ci, puis d'utiliser l'élévateur à grain d'Halifax, situé à l'arrière de cette jetée, comme entrepôt d'urgence, minoterie qu'exploiterait l'Atlantic Flour Mills Limited, sous la présidence et l'administration générale de M. R. J. Pinchin de la Copeland Flour Mills, de Midland (Ontario), mon collègue, l'honorable M. Ilsley, a de nouveau appelé mon attention sur cette question, me priant de bien vouloir la soumettre sans retard au Gouvernement.

Sauf erreur, le Conseil des ports nationaux vous a déjà donné à entendre qu'il ne pourrait pas louer les installations de transport du port à d'autres fins que le transport et que, en réponse à votre demande visant un autre emplacement à l'arrière de la jetée 23, le conseil a exprimé l'opinion, après examen de l'emplacement par ses ingénieurs, qu'il n'y avait pas suffisamment de place pour y ériger une minoterie tout en laissant au conseil et à la minoterie l'espace nécessaire à leur entreprise respective.

La semaine dernière, l'honorable M. Ilsley a convoqué une réunion à son bureau en vue d'étudier de nouveau votre demande. La question a été discutée à fond et nous avons examiné les conséquences qu'entraînerait l'approbation. Je puis vous assurer que votre demande a beaucoup préoccupé les autorités fédérales en raison de son caractère extraordinaire, vu que, en y donnant suite, nous immobiliserions un quai et un entrepôt construits en 1918 au coût d'environ un million de dollars pour qu'ils servent d'assises à une minoterie. Il ne faut pas oublier qu'un élévateur coûtant environ deux millions et quart serait immobilisé complètement une partie de l'hiver et partiellement pendant l'été. En réponse à votre demande au sujet des conditions de location de la jetée n° 23 et de la place requise dans les élévateurs à grain, voici les conclusions auxquelles ont abouti ceux qui assistaient à la réunion tenue au bureau du très honorable M. Ilsley.

1. Le Gouvernement ne serait pas autorisé à louer la jetée ni l'élévateur moyennant un loyer nominal;

2. en réponse à votre demande, on doit tenir compte en fixant le loyer du capital placé et des recettes possibles du quai en question;

3. le Conseil des ports nationaux est disposé à charger ses ingénieurs de chercher sur-le-champ un autre emplacement dans le port de Halifax, sur une propriété administrée par le Conseil où il n'y a pas d'installations de transport;

4. en aucune circonstance, si l'on en vient à une entente relativement à l'alinéa 2, le Gouvernement ne pourrait permettre, à la jetée n° 23, une construction quelconque ni d'autres opérations ou entreprises semblables, qui nuiraient tant soit peu à la mobilité des transports empruntant le quai, non seulement jusqu'à ce que

[L'hon. M. Chevrier.]

les hostilités avec le Japon et l'Allemagne aient pris fin, mais jusqu'à ce qu'un intervalle suffisant se soit écoulé, dans l'après-guerre, pour que les autorités soient convaincues que le quai ne sera plus requis afin d'accélérer les affaires de l'après-guerre.

Lorsque vous aurez étudié ces divers points, j'espère que vous communiquerez avec moi, car nous désirons tous vivement aider, de toutes les façons raisonnables, votre gouvernement à établir une minoterie en Nouvelle-Ecosse.

Les membres du Conseil des ports nationaux comptent se rendre à Halifax mardi et mercredi prochains, 20 et 21 du courant, et je les ai priés de communiquer avec vous ou avec le ministre de l'Industrie et de la Publicité, l'honorable M. Connolly, à cet égard.

Votre bien dévoué,

J.-E. Michaud.

Cette lettre précise bien l'attitude du Conseil des ports nationaux et, depuis, le Conseil a eu une entrevue avec le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse ainsi que les membres de son cabinet. Après un long entretien il a convenu d'envoyer un de ses principaux ingénieurs à Port-Arthur examiner avec les administrateurs de la minoterie projetée les autres emplacements dont il pouvait disposer à Halifax. Plus tard, des ingénieurs du Conseil se sont rendus dans la capitale de la Nouvelle-Ecosse faire un relevé complet afin de s'assurer s'il n'y avait pas d'autres endroits disponibles. Ils ont fait rapport qu'en effet il se trouvait au sud de l'entrepôt frigorifique un emplacement qu'il serait possible d'aménager. Mais le Conseil essaya un refus; on lui dit qu'il fallait le quai 23 ou rien.

Voilà, monsieur l'Orateur, ce qui en est au sujet de l'établissement de la minoterie. Le Conseil des ports nationaux n'est sûrement pas tenu d'immobiliser ses moyens de transport à l'avantage des sociétés privées ou d'autres organismes. Il se doit d'aider ces sociétés, les gouvernements et tout autre dans la mesure du possible et je soutiens qu'il n'y a pas manqué. Lui demander l'autorisation d'immobiliser un moyen de transport comme le quai 23, et de s'en servir gratuitement ou moyennant un loyer nominal en qualité d'assises d'une minoterie aurait été, ce me semble, outrepasser les pouvoirs conférés par la loi.

On sait qu'en vertu de la loi des ports nationaux le Parlement a confié au Conseil des ports nationaux certaines prérogatives et lui a imposé des devoirs et des obligations, mais il ne l'a sûrement pas autorisé à se rendre à pareilles exigences, et encore moins ne lui en a-t-il fait un devoir. A tout événement, si l'industrie elle-même ne peut se permettre un emplacement coûteux de ce genre, il est bien évident que le Conseil des ports nationaux n'est pas forcé de le lui fournir à des conditions plus avantageuses qu'il ne ferait à toute autre entreprise ayant besoin d'utiliser les propriétés du port. Même au prix de conditions financières acceptables, le conseil ne