

... "qu'il était fermement convaincu que le refus opposé par la Commission des ports nationaux à la demande du Gouvernement en vue de la construction d'une minoterie au quai n° 23 avait été dicté par les minotiers du pays."

Voilà l'accusation qui m'intéresse. Je ne suis pas en mesure d'affirmer que le ministre de l'Industrie et de la publicité dans le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a formulé cette déclaration; je dois m'en remettre à l'article éditorial que j'ai vu; et je dis maintenant, sans aucune équivoque, que toute politique suivie par la Commission des ports nationaux ne lui a pas été dictée par les minotiers du Canada central, et qu'elle n'a subi, ni directement ni indirectement, l'influence des minotiers. Je crois être en mesure de dire qu'aucune minoterie du Canada central, aucune entreprise importante, aucun cartel n'a contribué à déterminer la politique suivie en l'occurrence par la Commission des ports nationaux. Il me suffira de rappeler à la Chambre quels sont les membres de la Commission des ports nationaux, pour que les honorables députés conviennent immédiatement que j'ai présenté exactement les faits. La Chambre sait que le président de la Commission des ports nationaux est M. R. K. Smith, ancien membre de la Chambre, très bien connu des représentants de la Nouvelle-Ecosse, et la Chambre admettra sans doute avec moi que ce personnage n'a certainement aucune relation, directe ou indirecte, avec les minotiers du pays, avec les grandes affaires, ou avec quelque cartel. Le vice-président du Conseil des ports nationaux est M. J.-E. St-Laurent, ancien fonctionnaire du ministère des Travaux publics, ancien ingénieur en chef du chenal maritime du Saint-Laurent et aussi homme qui n'est lié ni directement ni indirectement aux minoteries. Je puis certes en dire autant, je crois, de M. B. J. Roberts, employé de confiance du ministère des Finances pendant un certain temps et qui, actuellement, a la garde du trésor du Conseil des ports nationaux. Je déclare donc à la Chambre sans la moindre hésitation que cette accusation est entièrement injustifiée et dénuée de tout fondement.

On me permettra maintenant d'exposer les faits qui ont porté le Conseil à prendre cette décision et que, j'imagine, la Chambre désire connaître.

En 1941, le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse s'adressait à mon prédécesseur, l'honorable J.-E. Michaud, au sujet de la construction d'un moulin à farine à la jetée n° 23 dans le port d'Halifax. Le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse fit connaître que son gouvernement avait entamé des négociations avec une minoterie de l'Ontario et qu'il essayait de prendre les mesures nécessaires pour faire construire un moulin à farine à Tidewater,

Halifax, afin d'obtenir de la provende. On disait dans cette lettre que la Nouvelle-Ecosse faisait venir 100,000 tonnes de provende et l'ensemble des Provinces maritimes, 300,000 tonnes tous les ans. On y disait en outre que la construction d'une minoterie permettrait d'alimenter ce marché et d'effectuer d'importantes économies. On affirmait aussi qu'il serait possible de transporter les céréales de Churchill à Halifax à peu de frais, les moudre à la minoterie projetée et les utiliser pour approvisionner non seulement le marché des Provinces maritimes mais aussi de Terre-Neuve et des Antilles. La lettre ajoutait qu'on prenait des mesures en vue de la construction et de l'administration de la minoterie projetée, qu'on avait choisi la jetée n° 23 dans le port d'Halifax, et l'on demandait également de louer cette jetée au Gouvernement ou à la minoterie, moyennant un loyer nominal. La lettre ajoutait que puisque l'élévateur d'entreposage se trouvait à proximité du quai 23, on avait l'intention de s'en servir comme magasin supplémentaire.

La demande que le premier ministre de Nouvelle-Ecosse formulait dans sa lettre de 1941 n'a pas donné de résultats parce que les meuniers ont éprouvé de la difficulté à se procurer l'outillage des Iles Britanniques; la question en est donc restée là.

La proposition fut renouvelée en 1945, et cette fois, les renseignements supplémentaires ont été communiqués au Conseil des ports nationaux. A ce moment-là, on a déclaré que la meunerie projetée devait moudre 1,800 barils de farine par jour et qu'elle serait aménagée en deux unités sur le quai 23 dont on proposait de nouveau la location ainsi que celle des élévateurs à un prix insignifiant. Les immobilisations de la meunerie devaient se chiffrer par 1 million de dollars, et on voulait en confier l'exploitation à une société connue sous le nom d'Atlantic Flour Mills Limited et dirigée par M. R. J. Pinchin. Le gouvernement de Nouvelle-Ecosse s'engageait à garantir un prêt d'un million de dollars consenti par la banque et à se tenir responsable de tous les frais d'immobilisation au cas où l'entreprise échouerait.

Afin de prouver que le Conseil des ports nationaux a fait tout ce que l'on était raisonnablement en droit d'attendre, je signale que par suite de la correspondance échangée, le premier ministre de Nouvelle-Ecosse, son ministre de l'Industrie et de la publicité et les membres du Conseil des ports nationaux se sont réunis à Ottawa et à Halifax. En outre, ce dernier organisme et le gouvernement néo-écossais ont échangé une correspondance volumineuse. Dans une lettre adressée au premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, mon prédécesseur, l'honorable J.-E. Michaud, a fait con-