

Canadien, j'ai moi-même déclaré que nous, des provinces Maritimes, ne devions pas entraver la marche du progrès. Mais, plaisanterie à part, je dis que l'emploi du mot «progrès» est abusif, en l'occurrence. Nous possédons les installations voulues, et nous avons prouvé que nous sommes capables de recevoir encore bien mieux tout le trafic qui emprunte le Saint-Laurent ou qui pourrait l'emprunter à l'heure actuelle.

Est-ce du progrès que d'affecter l'argent des contribuables à l'aménagement d'installations le long du Saint-Laurent alors que nos excellents quais et entrepôts ne servent à rien? Il incombe au gouvernement d'agir rapidement afin d'éviter une année d'indécision. Voici donc le problème que je signale au nouveau ministre. J'espère qu'il saura relever ce défi, en digne représentant des provinces Maritimes qu'il aspire à devenir.

Je signalerai en passant les deux solutions intimement liées qui ont été proposées. J'espère que le nouveau ministre les trouvera utiles et qu'une nouvelle politique, élaborée sous sa direction, mettra fin à l'indécision et à l'incertitude, de façon que nous, des provinces Maritimes, sachions à quoi nous en tenir au sujet de cette importante question. Il y a tout d'abord la proposition en vue de calculer les frais des brise-glaces pour les usagers d'un tel service et, en deuxième lieu, une autre proposition, qui se rattache étroitement à la première, soit de subventionner le transport des marchandises par chemin de fer en provenance et à destination de Saint-Jean et d'Halifax en hiver.

Quant à la première proposition, je dois dire sans la moindre hésitation que les usagers du service de brise-glaces doivent en assumer les frais. Ce n'est ni à vous ni à moi, contribuables canadiens, de payer, mais à ceux qui utilisent le service. A ce propos, j'ai ici une résolution adoptée par le conseil municipal de Saint-Jean le 10 janvier dernier. Je ne donnerai pas lecture du préambule, mais on y relève ceci:

En outre, si la chose devait se produire de nouveau,...

...faisant allusion à l'usage abusif des brise-glaces...

...que le gouvernement du Canada soit prié d'imposer un droit minimum journalier lorsqu'un navire a recours aux services d'un brise-glaces, qu'il en ait fait la demande ou non, pour atteindre les ports en amont du Saint-Laurent durant la période de fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent, cette période étant reconnue comme la saison de navigation des ports d'hiver; ces droits serviraient à payer tous les frais qu'entraînent le service de brise-glaces.

On a prétendu que les brise-glaces dans les provinces Maritimes ne sont pas rentables. S'ils devaient assumer tous les frais, ils cesseraient certainement de naviguer sur le Saint-Laurent l'hiver. En

fait, pour bien souligner leur situation précaire un représentant de la compagnie a déclaré aujourd'hui, comme en fait foi la *Gazette de Montréal*:

L'an prochain, la société espère continuer son service à Montréal durant l'hiver, mais tout dépendra de la situation. Aucune décision ne sera prise avant que les dirigeants canadiens décident si les chenaux demeureront ouverts à la navigation.

Ceci présuppose qu'on prendra bientôt la décision de garder le Saint-Laurent ouvert à la navigation l'année durant. Les frais qu'entraînent les brise-glaces sont très élevés, même si l'on ne tient pas compte du nouveau brise-glaces de 18 millions et s'il faut garder le chenal ouvert, alors chaque port, y compris celui de Churchill, aura le droit d'exiger les mêmes commodités. Il en est de même en ce qui concerne les inondations, si l'on pousse les choses à l'extrême. Les inondations causent des dégâts considérables dans la vallée de la rivière Saint-Jean chaque printemps et nous serions en mesure d'exiger que les inondations soient enrayées au moyen des brise-glaces tout comme les habitants des rives du Saint-Laurent si les dégâts sont aussi considérables qu'on le laisse entendre. La simple solution à ce problème serait, comme je l'ai dit, de faire payer ceux qui ont recours aux services des brise-glaces.

On pourrait, par ailleurs, accorder une aide ou une subvention au transport des marchandises en provenance ou à destination d'Halifax et de Saint-Jean. On a prétendu que l'expédition d'une tonne de marchandises est de \$12 moins élevée à Montréal que dans les provinces Maritimes. Un tel état de choses est attribuable à l'échelle complexe des taux établie au Canada depuis la mise sur pied de notre réseau ferroviaire. Comme je ne suis qu'un profane, je n'essaierai pas de démêler les taux, mais je n'en recommande pas moins que nous affections à cette forme d'aide un certain pourcentage des avantages des ports du Saint-Laurent.

Monsieur l'Orateur, j'aimerais citer des extraits du mémoire que les débardeurs ont rendu public à ce sujet, l'an dernier. Les intéressés, depuis des générations, font de l'arrimage. Leur centrale a son siège social à Saint-Jean; elle compte environ 5,000 membres et constitue l'un des plus importants syndicats des provinces Maritimes. A n'en pas douter, ce sont ces hommes qui seraient visés. Voici ce que dit leur mémoire:

Vu la complexité des modes modernes de transport terre-mer et les importants éléments politiques et économiques en cause, dont bon nombre sont contradictoires, il ne sera pas facile d'établir une telle ligne de conduite. La solution consisterait peut-être dans le calcul des dépenses effectuées présentement par le gouvernement fédéral pour tous les aspects de la navigation d'hiver dans le golfe et sur le fleuve et dans le versement d'un montant équivalent à titre de subvention au transport par chemin de fer des marchandises importées