

Rupert en ce sens qu'un cargo de 8,000 tonnes peut recevoir 300 tonnes de plus à Vancouver. Pour un navire partant de Prince-Rupert, le prix du transport des marchandises doit être de 21c. de plus la tonne que pour celui dont le point de départ est Vancouver. C'est là l'une des principales raisons pour lesquelles les élévateurs à grain de Prince-Rupert, qui peuvent contenir jusqu'à un million et quart de boisseaux, sont presque entièrement négligés.

La carte numéro 1401, du Pacifique nord, à l'usage des pilotes, publiée par la division hydrographique du ministère américain de la Marine, à Washington, confirme l'opinion que les conditions atmosphériques sur le littoral du Pacifique sont tout aussi favorables au 56e qu'au 51e degré de latitude. Dans l'intérêt du commerce des régions du nord, et en définitive dans l'intérêt de la nation tout entière, notre propre Gouvernement devrait faire agir son influence en vue de la suppression de cette distinction injuste. Apparemment, il semble qu'il nous ait été avantageux dans le passé de verser des subventions aux navires partant de ports canadiens. N'avons-nous pas été jusqu'à aider les sociétés de navigation dont les navires battaient pavillon étranger? Il fut un temps avant la guerre où l'on subventionnait les navires qui partaient de Prince-Rupert. Je sais que le ministre du Commerce a déjà déclaré que de très bonnes raisons militaient en faveur d'un retour à ces subventions. Si le Gouvernement jugeait à propos de redresser les injustices et de modifier les lois qui gênent l'utilisation de ce port septentrional, il pourrait récupérer en impôts une grande partie des sommes qu'il a consacrées à ce port durant la guerre car nous avons tout lieu de supposer que de nouveaux centres surgiraient dans cette région dont les matières premières pourraient être économiquement mises en valeur. Le Gouvernement, qui s'intéresse tant à l'entreprise privée et en est si fier, ne fait pas grand'chose pour remédier à la situation.

Le 3 juin, je recevais une réponse à une question que j'avais inscrite au *Feuilleton*. On m'apprenait que la subvention de \$76,970.88, versée à la cale sèche de Prince-Rupert depuis 25 ans, a été supprimée. Mais on continue d'en verser une à la cale sèche de Burrard. Il s'agit là d'une subvention versée à une cale sèche privée, appartenant à une société progressiste, qui a été capable d'acheter tout un nouveau chantier de construction naval à Victoria. Je le répète, la subvention à la cale sèche de Prince-Rupert a été supprimée. Il faudra que le Gouvernement change de politique si l'on veut que le nord se développe.

[M. Archibald.]

Les gouvernements des autres pays reconnaissent en général l'obligation d'exploiter leurs ressources naturelles, et j'aimerais que notre Gouvernement fit de même. Le Parlement adoptait récemment une résolution présentée par l'honorable représentant de Cariboo (M. Irvine) et où l'on reconnaissait la nécessité de relier la rivière de la Paix au chemin de fer du Pacifique. En donnant suite à cette résolution, le Gouvernement répondrait à quelques-uns des besoins que j'ai mentionnés, anticiperait sur l'avenir et donnerait de l'horizon à nos institutions démocratiques.

L'hon. LIONEL CHEVRIER (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, l'honorable préopinant (M. Archibald) voudra bien m'excuser si mes observations ne font pas suite aux siennes. Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, cet après-midi, mais les observations formulées, l'autre soir, par l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Gillis) me poussent à le faire. L'honorable député a affirmé certaines choses et formulé certaines accusations que je ne puis laisser passer sous silence. Les accusations ont trait au Conseil des ports nationaux. Afin de ne pas le citer à faux, je donne lecture des paroles de l'honorable député, que je trouve au hasard, en date du 9 juillet:

En formulant ces observations, je veux, en premier lieu, simplement indiquer que la libre entreprise n'est pas libre au pays et deuxièmement, demander au ministre des Finances ou au ministre intéressé de nous dire, d'ici la prorogation, si le ministre de l'Industrie de la Nouvelle-Ecosse a porté une telle accusation et s'il est en mesure d'en établir le bien-fondé. Je tiens à ce renseignement, car si les minoteries du Canada central ont empêché le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse d'établir une industrie d'un million de dollars dans cette province, elles ont tout à fait desservi la province.

L'honorable député avait, auparavant, cité ce passage d'un éditorial paru dans le *Herald* d'Halifax:

Durant la session récemment prorogée, de la législature de la Nouvelle-Ecosse, le ministre de l'Industrie a lancé une accusation grave et directe contre le Conseil des ports nationaux. Il a déclaré que les minoteries des provinces centrales empêchent le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de mettre à exécution son plan d'aménagement d'une minoterie d'un million de dollars au terminus océanique d'Halifax.

Je n'ai ni à défendre ni à attaquer les minoteries du Canada central. Cela ne me regarde pas. Je m'intéresse surtout à l'autre partie de la déclaration de l'honorable député, dans laquelle il cite encore le *Halifax Herald*:

Devant un comité de la Chambre, le ministre a déclaré...

Il parle ici du ministre de l'Industrie et de la publicité du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.