

En dépit de toute la critique injuste formulée par l'opposition, je suis d'avis que le ministre des Transports et le Conseil des ports nationaux ne traitent pas trop mal le port d'Halifax.

Un mot maintenant au sujet de l'exactitude des déclarations. L'honorable député de Cap-Breton-Sud a parlé plus d'une fois de la fermeture des aciéries de Trenton et du chômage qui en est résulté. Voici, pour la gouverne des membres de la C.C.F. qui viennent des provinces des Prairies, un extrait d'un article tiré du *Eastern Chronicle*, livraison du 5 février 1948 :

Deux industries importantes du comté de Pictou, l'Eastern Car Company Limited et l'Acadia Coal Company Limited ont, comme le démontrent les états de ces sociétés établis pour le mois de janvier, continué leur marche constante vers de nouveaux sommets de production.

Les usines de la Eastern Car ont établi un nouveau record: les ouvriers ont fabriqué des fourgons de cinquante tonnes à un rendement quotidien jamais dépassé depuis bientôt quarante ans que la société existe. En janvier, les chaînes de montage ont produit 386 fourgons tout acier doublé de bois; ce chiffre est sensiblement supérieur à celui qu'on avait atteint jusque-là dans ce domaine.

Les directeurs de la société rappellent qu'il y a quelques années on mettait moins de temps à construire les fourgons en bois sans revêtement qu'on en met aujourd'hui à remplir la commande, mais qu'en janvier 1948 la construction des nouveaux wagons s'effectuait beaucoup plus rapidement qu'autrefois celle des fourgons de bois, malgré le travail plus considérable que nécessite la présente commande.

La société Eastern Car fabrique actuellement 1,700 fourgons à l'usage du National-Canadien. Les livraisons doivent se terminer en mars.

Pour la gouverne de l'honorable député de Cap-Breton-Sud, je fais observer qu'en sus de ces 1,700 fourgons, on est à construire 250 wagons à trémie de 70 tonnes, au coût d'environ \$1,300,000. Ces travaux fourniront de l'emploi pendant huit mois. L'été dernier, au cours du même voyage, certains honorables députés ont signalé le débauchage d'un grand nombre d'ouvriers dans les chantiers maritimes d'Halifax. Je regrette qu'il y ait eu des mises en disponibilité dans les chantiers d'Halifax, mais j'aimerais soumettre à la Chambre les faits véritables pour lui permettre de se rendre compte que l'industrie d'Halifax n'est pas tombée dans un marasme complet. En 1939 les chantiers d'Halifax employaient environ 274 ouvriers. Au cours de la guerre ce chiffre a naturellement augmenté, passant de 274 à 1,500, à 2,000, à 3,000 et enfin à 4,000. Puis, il y eut fléchissement, sur quoi les membres de la C.C.F. se sont précipités en Nouvelle-Ecosse et ont raconté le triste sort d'Halifax, où on mettait à pied 500 employés un jour, 550 le lendemain, et ainsi de suite. Mais, à vrai dire, il reste en ce moment 1,890 employés sur

les contrôles des chantiers d'Halifax et il semble que l'on doive les conserver. Si j'en parle, c'est à cause de l'effet qu'ont les prophètes de malheur sur le Canada, sur notre province et plus particulièrement sur la ville d'Halifax. Il est impossible de construire quoi que ce soit si l'on passe son temps à dénigrer et à calomnier ses propres industries.

Ce que j'ai dit des chantiers s'applique aussi à l'arsenal maritime voisin. Il n'y a pas tellement longtemps, nous avions à cet endroit la Halifax Graving Dock Company, qui employait de 150 à 250 hommes. Puis vint ce qui, à mon sens, constitue une vaste amélioration, la Halifax Shipyards Limited, qui a employé un très grand nombre d'ouvriers au cours de la guerre. Naturellement, à cette époque, on y radoubait les navires et on y construisait des contre-torpilleurs. Voulant me renseigner avec exactitude sur les conditions de travail au chantier d'Halifax, j'ai téléphoné à l'administrateur général pour lui demander de bien vouloir m'indiquer le nombre d'employés alors inscrits sur son bordereau de paye. Cela remonte à environ deux mois. J'ai constaté que 1,479 hommes étaient employés au chantier d'Halifax et 374 à l'établissement secondaire de Dartmouth, soit un total de 1,853, comparativement aux 250 ou 300 employés que la petite société avait à son service il y a quelques années. Les membres de la C.C.F. se gardent bien de citer de tels chiffres. Ils indiquent le volume d'embauchage le plus bas possible; en agissant ainsi, ces honorables députés et surtout l'honorable représentant de Cap-Breton-Sud ne rendent pas justice à leur région, ce qui est regrettable. Je crois être l'interprète des honorables députés des Provinces maritimes, quel que soit leur parti politique, en disant que nous regrettons qu'un de nos collègues s'applique constamment à dénigrer sa province, ainsi que cela se produit depuis si longtemps dans cette enceinte. Nous reconnaissions, bien entendu, que l'embauchage n'est pas aussi satisfaisant qu'il devrait l'être dans notre région du pays. Notre situation géographique ne nous permet pas de bénéficier de marchés comme ceux auxquels ont accès d'autres provinces du Canada.

La Nouvelle-Ecosse compte environ 600,000 âmes, le Nouveau-Brunswick, 500,000, et l'Île du Prince-Édouard, environ 100,000. Les Provinces maritimes ont donc une population globale de 1,200,000 comparativement à celle de 4,500,000 à 5 millions qui habite l'Ontario, qui est surtout groupée autour des grandes villes et qui constitue par conséquent un marché facilement accessible aux industriels. Nous pouvons tout de même nous vanter de posséder un certain nombre d'industries dans notre province, et pour la gouverne de l'hono-