

Je note avec satisfaction les nominations qui ont été faites au Cabinet; à mesure que la session avancera, nous aurons l'œil sur les nouveaux ministres et les titulaires qui ont changé de portefeuille. J'ai été désolé de voir qu'on a conféré à l'ancien ministre des Transports un autre ministère car, à mon sens, il dirigeait les Transports dans un esprit impartial et constructif. Par ailleurs, je suis content de voir, je l'admetts, qu'un représentant des provinces Maritimes ait repris son portefeuille. Nous surveillerons de près chaque mesure qu'il prendra, car ce ministère tient une place de premier plan pour les provinces de l'Est dans le secteur des transports. Voilà assez longtemps, monsieur l'Orateur, que ce portefeuille n'a pas été confié à un représentant des provinces Maritimes. Sauf erreur, le dernier ministre des Transports venant de cette région a été l'honorable J.-E. Michaud, vers la fin des années 40. Nous envisageons de brillantes perspectives. Nous n'ignorons pas que le nouveau ministre devra faire face à bien des problèmes en ce qui concerne les lignes aériennes et autres questions connexes, mais il y a l'Office d'expansion économique de la région atlantique, et il devra régler d'autres questions de transport maritime qui ont une grande importance dans notre vie de tous les jours.

J'ai passé assez longtemps sur les quais de Saint-Jean et je dois dire que le bris des glaces sur le Saint-Laurent est pour nous le problème dominant. Il s'agit d'une question grave, mais ce n'est pas en feignant de ne pas la voir que nous en amoindririons la gravité. Elle concerne la province tout entière, car au cours de l'hiver nombreux sont les gens qui viennent des régions de la rive nord, dont l'honorable député de Restigouche-Madawaska vient justement de parler, pour trouver de l'emploi pendant les quelques mois de la saison active.

J'ai fait l'an dernier une étude détaillée du travail des brise-glace. Je suis remonté aux premiers temps de l'histoire de la région et j'ai parlé des promesses qu'on avait faites à l'époque de la Confédération, lorsque les villes d'Halifax et de Saint-Jean reçurent le titre de ports de mer. J'étais disposé à laisser l'Office d'expansion économique de la région atlantique s'occuper de cette tâche et je l'avais déclaré sans allusions politiques d'aucune sorte. Toutefois, nous avons été témoins, au cours de la saison qui vient de se terminer, des tentatives les plus impudentes qui aient été faites jusqu'ici pour libérer les eaux du Saint Laurent aux dépens des villes d'Halifax et de Saint-Jean et ce, avec l'argent des contribuables canadiens. D'aucuns ont affirmé que nous étions en train de creuser notre propre tombe. J'ajoute

qu'il y a pis encore et que nous sommes en train de payer les frais de cet enterrement.

Je voudrais, monsieur l'Orateur, passer en revue quelques-uns des événements qui se sont produits au cours de la dernière saison, en vue de rendre service à la Chambre, et j'ose croire que l'on voudra bien, encore une fois, ne voir dans mes remarques aucun esprit de parti. Je commence par dire que l'année a été bonne dans les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Les chiffres les plus récents accusent une réduction d'environ un pour cent du tonnage brut du transport des marchandises; c'est la manière d'apprecier la valeur réelle du trafic portuaire. Le grain a constitué la plus grande partie de ce trafic et nous en sommes reconnaissants; mais les événements commencés en décembre et qui se sont continués jusqu'à ce jour prouvent que la même vieille rengaine se répète. Il est impossible de faire le tri dans les nombreuses histoires et les divers articles des journaux, mais il me vient à l'esprit quatre aspects de la question des brise-glace, qui ont pris d'ailleurs une nouvelle et une différente interprétation depuis la dernière fois que j'en ai parlé.

En premier lieu, il y a le prétexte que le travail des brise-glace prévient les inondations. A cette excuse vient s'ajouter celle que ce travail est nécessaire en raison de la construction que représente l'exposition universelle. Je me demande si les pertes extravagantes qu'on nous a annoncées l'autre jour et que nous enregistrons par suite de l'exposition universelle comprennent les dépenses occasionnées par les brise-glace. Le travail des brise-glace s'est effectué en décembre à un moment où tout le monde songeait peu aux inondations du printemps. Les gens des Maritimes ont du mal à croire l'excuse que le travail des brise-glace a été accompli en raison des inondations. Il y a peu de temps, lorsque ces bateaux spécialement renforcés passaient dans le port de Montréal, ils suivaient la voie tracée par le brise-glace; à ce moment-là, on a dit qu'il ne s'agissait pas d'aider, mais seulement d'une coïncidence.

Monsieur l'Orateur, nous prend-on pour des jobards, nous des provinces Maritimes, en nous demandant de croire qu'il s'agissait d'une coïncidence? Tout le monde sait que le ministère des Transports exploite un bureau de renseignements sur les glaces à Sydney, qui permet à chaque navire de connaître la position des autres dans les bancs de glace. Autrement dit, chaque navire qui emprunte le chenal est au courant de la position des brise-glace.

Bien des gens sont d'avis que c'est une amélioration et je dois reconnaître, en toute bonne foi, que m'efforçant d'être un bon