

années, était l'un des centres industriels les plus prospères au pays. Un monsieur, — l'honorable représentant le connaît très bien, c'est un bon Irlandais à la verve traditionnelle, — me faisait visiter la ville et lorsque je lui dis: "Comment se fait-il que je puis voir à travers cet édifice? Je distingue les fenêtres de l'autre côté," il me répondit: "Parce qu'on a enlevé tout ce qu'il y avait à l'intérieur." Je lui demandai qui avait enlevé ces choses et il répondit: "Ces gens des provinces du centre. Ils ont décidé qu'ils pouvaient fabriquer à meilleur compte chez eux que nous ne le pouvions à Amherst. En conséquence, quelqu'un, ayant acheté l'établissement, l'a fermé. Maintenant on fabrique dans le Canada central ce dont nous avons besoin ici." Il me conduisit d'une usine à l'autre de celles qui étaient fermées et, finalement il me dit: "En voici une qui est encore en exploitation." Je lui demandai ce qu'on fabriquait là. "Des cercueils," me dit-il. Eh bien, des exemples comme ceux-là servent à démontrer quelque chose. Ce qu'il nous faut au Canada, pour nous éviter cet état de choses, ce n'est pas un nouveau projet de loi sur le remaniement de la carte électorale, mais quelque chose de bien différent. Et ce tout autre état de choses pourrait servir à ranimer l'industrie dans les Provinces maritimes. Aussi dois-je dire à mes honorables collègues de ces provinces que je ne sais pas de moyen d'arriver à ce résultat plus promptement que de faire en sorte que ces provinces songent plus qu'elles ne l'ont fait jusqu'ici au développement de l'Ouest canadien, et que, partant, elles se rendent compte que plus d'une route conduit vers l'Ouest.

L'Ouest est déjà accessible par eau pendant une bonne partie de l'année, soit par Churchill, mais à mesure que nous pourrions utiliser les progrès apportés à la navigation durant la guerre, il le sera pendant une plus grande partie de l'année encore. Les bateaux, naviguant dans la baie d'Hudson déposent leur cargaison à Churchill, à une égale distance du cultivateur des Prairies que les bateaux qui déchargent la leur à Fort-William.

M. BENTLEY: L'honorable député me permet-il de lui poser une question? Le ministre de la Reconstruction et des approvisionnements (M. Howe) est-il de cet avis? Il nous disait tout récemment que le port de Churchill ne peut s'ouvrir à la navigation pendant plus de deux mois et demi au maximum.

L'hon. M. GARDINER: Le ministre de la Reconstruction et des approvisionnements est ingénieur. C'est lui qui a construit les éleveurs de Churchill. Il a également participé

à l'aménagement des autres installations. Il est plus au courant de cette question que moi. Toutefois, étant ingénieur, il n'aime pas à accepter de risques. Je suis optimiste et, envisageant l'avenir, je ne suis pas tenu de considérer la question du même point de vue.

Si tout est vrai de ce qu'on nous dit sur l'énergie atomique et les progrès récents, puisque nous avons réussi à ouvrir pendant deux mois et demi la route maritime de Churchill lors de ces enquêtes et de l'établissement des éleveurs, rien ne saurait nous empêcher de prolonger cette période d'un mois et plus, vu le perfectionnement de la navigation. Quoi qu'il en soit, les Provinces maritimes, dotées de ports incomparables au pays, ouverts sur l'océan toute l'année durant, seraient en mesure, eussent-elles à cœur la grandeur du pays, de recevoir les denrées du monde et de les transformer, au moyen des usines qu'elles peuvent maintenir en activité constante, en produits nécessaires au centre du Canada. Elles pourraient expédier par la voie de Churchill, durant les trois mois où le port est ouvert, tout ce dont l'Ouest canadien a besoin en un an.

À défaut de la route de Churchill, elles pourraient charger leurs marchandises sur des bateaux qui remonteront le St-Laurent, puis les Grands Lacs, et livreront ainsi autant de denrées.

Les Provinces maritimes ne devraient pas constamment prétendre que la région centrale du pays les a ruinées. Je ne comprends pas pourquoi la guerre ne leur a pas amené un plus grand nombre d'industries ainsi qu'à l'Alberta. Par suite du conflit, plusieurs se sont établies en Colombie-Britannique, ce qui la rend très optimiste. Cependant, ce sont surtout les citoyens de cette province qui ont attiré chez eux les nouvelles entreprises; je ne connais pas d'endroit au Canada où les gens se soient moins intéressés à l'établissement d'industries qu'en certaines régions de l'Alberta et des Provinces maritimes. J'y insiste, il n'y a pas d'endroit où l'avenir industriel soit plus prometteur qu'en ces dernières provinces et en Colombie-Britannique, à la condition qu'elles exploitent leurs ressources d'une façon intelligente et y affectent les capitaux nécessaires. Ce sont les portes du Canada. Si l'on tirait le meilleur parti possible des routes dont j'ai parlé et des ressources naturelles de ces régions, celles-ci verraient leur population s'accroître considérablement.

On parle du Canada comme s'il ne comprenait que la moitié supérieure du bassin du Saint-Laurent. Nos régions productrices s'étendent constamment et c'est grâce à elles que nous avons pu, durant la guerre, et que nous pouvons encore produire tout le matériel dont