

J'ai entendu beaucoup d'autres honorables députés demander, dans le particulier, pourquoi nous tolérons l'état de choses actuel. Je réponds qu'il y a trop de préoccupations d'ordre électoral.

Je n'aime pas répéter l'énumération de nos déboires et de nos griefs; mais, comme on continue à ne pas se préoccuper de nous, il est nécessaire de revenir sur ces questions. La situation au chapitre des contrats de guerre a été maintes et maintes fois exposée aux honorables députés. Du 14 juillet 1939 au 13 décembre 1946, les Provinces maritimes en ont reçu pour une valeur de 380 millions et demi de dollars, alors que Québec en obtenait pour une valeur de \$5,223,600,000 et l'Ontario, pour une valeur de \$5,436,700,000. Le chiffre des contrats dans ces deux provinces s'élève donc à \$10,660,300,000, à rapprocher des 380 millions et demi des Provinces maritimes.

Lorsqu'il s'agit, aujourd'hui, d'accorder des marchés pour la construction de navires, le Gouvernement nous oublie. Il nous en accordait lorsque tous les chantiers devaient travailler à plein rendement. Aujourd'hui qu'il a le choix, il ne songe plus à Halifax ni à Pictou.

Pendant la guerre, le Gouvernement exploitait de nombreuses sociétés de la couronne. A l'heure actuelle, comme en fait foi la page 36 de l'appendice à l'exposé budgétaire, l'actif des sociétés de la couronne en état d'exploitation se chiffre par \$85,755,000. Pas un seul dollar de ce total n'a été dépensé en Nouvelle-Ecosse ni en quelque autre endroit des Provinces maritimes. Je n'entre pas dans le détail des vastes sommes affectées à l'entreprise de Chalk-River et qui se chiffrent par 27 millions de dollars. Les marchés de la société commerçante connue sous le nom de Corporation commerciale canadienne s'élèvent au chiffre imposant de \$300,872,575 pour l'ensemble du pays, mais seulement \$2,151,351 intéressent la Nouvelle-Ecosse. Il s'agit de stabilisation des prix et de crédits à l'exportation.

Les années de guerre et d'après-guerre offraient une occasion exceptionnelle d'établir en Nouvelle-Ecosse des industries susceptibles d'expansion en temps de paix. Ceux de qui relevaient l'affectation des milliards consacrés à la poursuite de la guerre n'y ont jamais songé.

La construction de camps et d'aéroports militaires a englouti de fortes sommes; on les a démolis sans songer à les faire servir à des industries de paix. C'est à se demander si on ne les a pas établis pour le bénéfice des entrepreneurs plutôt que pour le bien-être futur des populations des endroits en cause.

Le camp de Debert, aujourd'hui en ruines, a entraîné une dépense d'environ 14 millions de dollars. Les entrepreneurs ont bénéficié de la somme de 4 millions dépensée à Windsor. A Cornwallis, la dépense a été d'environ 10 millions; à Shelburne, de plus de 4 millions; aux terrains de l'exposition, à Halifax, de 1 million; à Maitland, de 3 millions et à Point-Edward (île du Cap-Breton), de 3 millions. La somme globale de plus de 50 millions qu'on a dépensée n'a contribué à peu près en rien à la prospérité permanente de notre province ou à la création d'emplois du temps de paix. Une entreprise du temps de paix, l'Ecole navale, a été transférée à Royal-Roads, en Colombie-Britannique. J'ai eu l'occasion de visiter l'institution de Royal-Roads et je regrette vivement qu'on l'ait enlevée à la Nouvelle-Ecosse, bien qu'elle soit maintenant située dans un endroit magnifique.

Bien qu'on ait beaucoup parlé du pont ou de la chaussée de Canso et que le premier ministre McMillan ait effectivement annoncé avant les dernières élections, que le ministre de la Reconstruction et des Approvisionnement (M. Howe) avait approuvé ce projet, on s'est contenté d'exécuter un levé sommaire. Dans le cas du pont Jacques-Cartier, à Montréal, les dépenses d'immobilisation se sont chiffrées par 19 millions de dollars et l'on a émis des obligations à 5 p. 100 d'intérêt. Les déficits, représentant une somme globale de \$6,822,000 qui se sont accumulés, ont tous été garantis ou soldés par le gouvernement fédéral. Le pont du Saint-Laurent a coûté 23 millions plus les déficits, mais on n'a jamais songé à faire de telles dépenses à Canso ou dans le port d'Halifax, en Nouvelle-Ecosse!

La Chambre a maintes fois discuté la question du canal de Chignecto, dont la construction a été projetée depuis l'arrivée des Acadiens en Nouvelle-Ecosse. Cette entreprise serait justifiable au point de vue tant du commerce que de la défense, et elle aurait été réalisée il y a plusieurs années n'eût été le fait que notre région du Canada a toujours été réduite à la portion congrue.

Dans le Canada central, on a affecté \$243,752,399.78 à la construction de canaux, dont l'exploitation a entraîné des déficits accumulés de \$114,130,209.81, soit une somme globale de \$357,882,609.59. On projette d'affecter au canal du Saint-Laurent un montant additionnel de 275 millions. La Nouvelle-Ecosse possède un petit canal, celui de St. Peters, dont la construction, commencée en 1854, suspendue en 1856 et reprise en 1865, fut terminée en 1867, c'est-à-dire que tous les travaux ont été exécutés avant la Confédération. Nous avons aussi à Guysborough un petit canal pour les barques de pêche. Mais l'amé-