

et de nouvelles méthodes de transport. Je veux dire encore un mot en faveur du comité de Richmond. Revenons donc au service entre Mulgrave, Arichat et Canso. Le bateau, qui quitte Canso le matin, traverse la baie de Chedaboutou vers Arichat. Mais où est Arichat? Je suis bien précis dans mes observations, parce que je veux indiquer au ministre comment il se trompe et comment ses fonctionnaires se sont peut-être trompés dans leurs avis sur l'abaissement de ces subventions.

Le bateau en question se rend à l'île Madame, dans le détroit de Canso, mais non pas au continent. Arichat est le port principal de l'île et Petit-Dégrat en est le plus important village; l'île se trouve dans la circonscription du ministre des Finances. Il y a une route, mais d'intérêt local. Arichat est situé au moins à 15 ou 20 milles de la grande route d'Hawkesbury à Sydney. Cependant mon honorable ami voudrait faire croire au comité que la subvention est réduite à cause des nouveaux modes de transport. Cet argument ne tient pas debout. Mon honorable ami voudrait-il expédier un voyageur ou un colis de marchandises d'Halifax à Mulgrave, puis, à travers le détroit de Canso, à la Pointe-Tupper; ensuite, par la route à Grande-Anse et de là, par la grande route, à Arichat? Ne désire-t-il pas plutôt permettre aux gens de l'île Madame de se rendre de Mulgrave à Arichat par bateau?

Ce service se fait dans la circonscription du ministre des Finances. Je n'ai pas de raison particulière pour insister, sauf que je m'intéresse au commerce de cette partie de la Nouvelle-Ecosse. Les gens de l'île Madame sont des pêcheurs; ils expédient tout leur poisson de Petit-Dégrat ou Arichat à Mulgrave. Le ministre croit-il qu'il soit juste ou convenable d'exiger des gens de Petit-Dégrat ou d'Arichat qu'ils envoient leur poisson frais par camion, —non pas même par camion-automobile, car il n'y a qu'une ou deux autos à cet endroit, mais par voiture à cheval,—d'Arichat ou de Petit-Dégrat à Grande-Anse puis, de là, soit par chemin de fer à la Pointe-Tupper ou jusqu'à destination par la route? Le ministre y compte-t-il? On ne doit pas s'étonner de l'état déplorable des pêcheries de cette partie de la Nouvelle-Ecosse, puisque le ministre réduit de \$3,750 les subventions servant à leur seul mode de transport, c'est-à-dire le service maritime de Canso, Arichat et Mulgrave, sans connaître les circonstances, soit dit avec toute la bienveillance voulue.

Le bateau passe par Canso, l'un des endroits de pêche les plus importants de la côte de la Nouvelle-Ecosse, et le point d'arrivée des câbles commerciaux et de celui de la Western Union. Supposons que l'adjudicataire refuse la réduction. Si un contrat est sacré, le mi-

nistre peut-il forcer cet entrepreneur à accepter cette somme? Il ne le peut pas, c'est évident. Le ministre doit être obsédé de l'idée du commerce par achats massifs, des "sweat shops", des Loblaw, des Eaton, des Simpson. Ces gens agissent bien mal dans leurs achats massifs, mais le ministre veut faire de même en acculant à la famine les cuisiniers et les filles de chambre des navires. Voilà ce qu'il fait en Nouvelle-Ecosse. Il diminue le service, il le ruine délibérément.

Il en est ainsi de ma ville de Guysborough. Le seul mode de transport qu'on y ait,—bien que la ville soit située à 40 milles de toute voie ferrée,—du premier septembre à la mi-mars et même au 1er mai, est un petit bateau qui va de Guysborough à Queensport, puis à Mulgrave. Le ministre du Commerce, par son économie de bouts de chandelle, force les acheteurs de poisson à dire: "Nous ne pouvons acheter plus de poisson de vous, parce qu'à l'hiver, le bateau ne marchera plus et nous n'aurons plus aucun moyen de transport." Ils ne pourront aller chercher le maquereau ou le hareng, parce que notre Gouvernement parcimonieux, notre Gouvernement tory, aura abaissé la subvention à \$9,500. Peu étonnant que le commerce du pays soit en un état si déplorable. Le ministre doit porter une plus grande part de responsabilité que quiconque dans son département de l'administration, pour la statistique du commerce. Il n'est pas étonnant que ce commerce soit tombé de près des deux tiers en volume, puisque le ministre d'un grand département, lequel devrait faire tout en son pouvoir pour relever notre commerce, réduit une telle subvention délibérément et pour réaliser une économie mesquine de quelques pauvres milliers de dollars.

M. MacNICOL: Je renvoie le ministre à un rapport publié récemment par l'Association des marins du Canada au sujet des services maritimes subventionnés, de Vancouver et Victoria aux ports asiatiques. Le rapport indique qu'il y a 2,574 travailleurs orientaux sur les navires canadiens, tandis que, sur tous les vaisseaux étrangers, surtout les bateaux danois, norvégiens, américains, français et allemands, entrant à Vancouver, tous les matelots sont des nationaux de leur pays respectif. Je prie le ministre de nous dire si cela est exact; s'il est vrai, en effet, que tous les navires qui entrent dans nos ports sur le littoral de l'ouest n'emploient que des gens de leur propre nationalité. Ensuite, vu que le Canada accorde aux navires canadiens qui font le transport entre notre littoral du Pacifique et les ports de l'Asie quelque \$900,000 en subventions annuelles, et attendu que ces navires comptent 2,574 Orientaux, ce qui prive d'emploi un nombre égal de matelots, etc., de nationalité canadienne, le Gouvernement peut-il faire