

problème est peut-être en soi du ressort des municipalités. Je sais que, dans ma province, des milliers de maisons ont été abandonnées par la force des circonstances. Cela s'est évidemment produit dans les régions agricoles.

Le député a mentionné en particulier Glace-Bay, la ville où il demeure. Je sais qu'il y a là un problème; mais la question du moment opportun est également importante. Je me rappelle que durant mon mandat à l'assemblée législative (il y a plus longtemps, ma foi, que je n'aime à y penser), je présidais un comité qui s'occupait des bills d'intérêt privé. La ville de Glace-Bay avait l'habitude de présenter des bills visant des emprunts. L'assemblée législative les confiait à l'examen du comité qui ne pouvait les accepter, parce que les garanties ou obligations de la ville de Glace-Bay comportaient tellement de risques, paraît-il, que l'assemblée législative ne pouvait autoriser les emprunts, à moins que ne soient offertes d'autres garanties.

Plus tard, grâce aux initiatives du Parlement et du régime conservateur d'Ottawa (je veux dire le gouvernement Bennett), on a établi un régime de subventions. Conséquemment, la situation a tourné pour le mieux et Glace-Bay est redevenu un centre affairé et prospère. On y constate aujourd'hui des différences qui tiennent directement à l'industrie locale de l'extraction de la houille. Il y a un problème d'opportunité. Dans le cas de certaines industries, il devrait être facile de dire par exemple: "C'est une industrie extractive, et elle est finie; il faut faire quelque chose de cet endroit-là." D'ordinaire, on peut prévoir assez longtemps d'avance. Ceux qui sont propriétaires de leurs maisons ont probablement pris des mesures, afin de ne pas en subir trop d'ennuis. Néanmoins, il existe un problème à cet égard.

J'ai proposé implicitement, en parlant de la ville de Glace-Bay, que l'État aide l'industrie houillère, sans peut-être établir directement des industries, bien que ce soit une façon d'aider, mais en s'intéressant à l'industrie elle-même, la rétablissant pour une période de 20 ou 25 ans, comme on l'a fait à Glace-Bay et pour l'industrie de l'extraction de la houille au Cap-Breton d'une façon générale.

Il y a quelques instants, l'honorable représentant de Victoria (C.-B.) a dit qu'il ne pouvait comprendre que l'honorable représentant de Cap-Breton-Sud prétende que le transport puisse poser un problème en Nouvelle-Écosse. Il pensait que, si nous pouvons fabriquer en Nouvelle-Écosse, nous devrions pouvoir résoudre le problème du transport, parce qu'après tout nous nous trouvons bien placés pour exporter, étant situés sur le littoral de l'Atlantique. J'approuve cette dernière déduction.

[M. Nowlan.]

J'ai déjà dit (et il me semble qu'à ce point de vue je ne diffère pas du député de Cap-Breton-Sud) que nous devrions pouvoir tirer profit des exportations. La situation des transports, en ce qui concerne l'exportation par eau, est à notre avantage. Mais, ce dont nous avons besoin, ce sont les moyens que je mentionnerai peut-être dans un instant, d'améliorer cet état de choses. Quand le député de Cap-Breton-Sud a mentionné le problème des transports, je suis certain qu'il pensait au transport vers les marchés canadiens.

M. Gillis: Je ferai savoir au député, s'il veut bien m'excuser de l'interrompre, que j'ai cité les observations adressées à la Commission économique Gordon par le gouvernement de Nouvelle-Écosse.

M. Nowlan: Je disais donc que j'étais certain que le député pensait au problème des transports à destination des marchés canadiens; c'est un problème épineux. Le député de Cap-Breton-Sud a mentionné d'autres provinces; il a exprimé l'espoir qu'elles n'oublieraient pas que leurs frontières pourraient être reculées, tandis que chez nous, c'est impossible. C'est parfaitement exact. Mais il y aurait lieu de ne pas oublier un autre point; on ne l'oublie pas, d'ailleurs, à mon avis, mais je voudrais le souligner à la suite de ce qu'a dit, il y a un instant, le député de Victoria (C.-B.).

Quand les provinces Maritimes sont entrées dans la Confédération, on a envisagé le problème des transports. Le gouvernement du jour en reconnaissait l'existence et on nous a dit qu'il y aurait une solution, c'est-à-dire, l'aménagement d'un chemin de fer allant des provinces Maritimes au Canada central, ce qui nous donnerait accès à ce marché. L'Intercolonial a été aménagé à cette fin. On nous a dit que nous pourrions acheminer nos marchandises sur le marché canadien en utilisant cette voie ferrée et, ainsi, concurrencer les industries des autres régions du pays. On n'a pas respecté cet engagement.

Un autre point qu'il ne faut pas oublier, c'est que l'Intercolonial a été établi sur un tracé tortueux, sinueux, le long de la côte du Nouveaux-Brunswick et de la baie des Chaleurs avant de pénétrer dans la province de Québec, afin de protéger l'Ontario et le Québec contre des attaques possibles de la part d'une puissance étrangère. On était censé établir cette voie ferrée sur ce long parcours, afin de pouvoir diriger vers l'Ontario et le Québec des troupes, vraisemblablement des troupes anglaises, débarquées à Halifax. C'était la première ligne d'alerte préliminaire de l'époque.

Dans les provinces Maritimes, nous en payons le prix aujourd'hui, car ces engagements ont été oubliés, dédaignés. La loi sur les taux de transport des marchandises dans