

de charbon des États-Unis se sont présentés devant notre commission pour s'opposer catégoriquement à la canalisation du Saint-Laurent parce que, disaient-ils, l'aménagement de cette voie fluviale les empêcherait de concurrencer le charbon néo-écossais.

Quand nos amis des charbonnages néo-écossais ont entendu ce raisonnement, ils ont changé d'opinion et ont commencé à voir les choses comme ils auraient dû les voir depuis des années. L'exportation du charbon des provinces Maritimes vers les provinces du centre est très active durant l'été sur le Saint-Laurent, jusqu'à Montréal et même plus loin à l'ouest. Grâce à certaines subventions et à la protection douanière, par suite aussi du faible niveau des taux il y a quelques années, les charbonnages des provinces Maritimes pouvaient presque concurrencer le charbon américain. C'est pourquoi, en ce qui concerne l'industrie du charbon de la Nouvelle-Écosse, la canalisation du Saint-Laurent va lui permettre d'expédier son charbon plus loin à l'ouest qu'elle ne le fait actuellement. Les grands chalands qui quittent Sydney, Glace-Bay, Pictou ou les autres centres miniers d'où part le charbon pourront pénétrer plus avant dans les terres et pourront donc concurrencer le charbon américain beaucoup plus facilement qu'actuellement.

Pour ce qui est de certaines mines de l'intérieur, la situation est peut-être un peu différente; elles n'expédieront pas moins de charbon en hiver qu'elles ne le feront après la canalisation du Saint-Laurent, car de Spring-hill et d'autres mines on expédie presque tout le charbon par chemin de fer. Je n'ai rien à dire au sujet du transport de l'acier. On a toujours cru que la canalisation et le prolongement du Saint-Laurent nuiraient au commerce du port d'Halifax. Dans une question inscrite au Feuilleton ces jours derniers, je demandais combien de boisseaux ou de tonnes de blé passent par Halifax à destination d'outre-mer pendant l'été quand le Saint-Laurent est ouvert à la navigation, et combien passent par là en hiver quand on ne navigue plus sur le Saint-Laurent. La quantité de blé expédié outre-mer en été, par voie d'Halifax, est à peu près nulle. Les expéditions de blé hors d'Halifax ont lieu surtout en hiver, quand le Saint-Laurent est fermé à la navigation. Celui qui en est évacué l'été est surtout chargé comme lest à bord des navires mouillant dans le port; ces navires ne viennent pas habituellement au pays afin de rapporter du blé.

Presque tout l'acier qui sort de Sydney est expédié par chemin de fer puisque c'est la meilleure façon.

Je partage l'avis de celui de nos collègues selon qui il faudrait considérer les problè-

mes de ce genre d'un point de vue canadien. Je suis moi-même du Cap-Breton et, si vous voulez, vous pouvez m'appeler *Maritimer*. Je suis tout à fait de l'avis de l'honorable député, à ceci près qu'il nous a dit que dans notre région nous étions dans un triste état alors qu'en réalité les habitants des régions de la Nouvelle-Écosse que je connais ne sont pas plus mal partagés que ceux des autres parties du pays. Nous y gagnons aussi bien notre vie et, autant que je sache, notre existence y est aussi bonne que celle de la plupart des gens. Notre niveau de vie est bon. Je ne veux pas parler des provinces Maritimes, les connaissant trop mal pour dire si oui ou non elles sont dans un triste état.

Il est un autre sujet dont je voudrais faire mention, encore que je me demande si c'est bien le moment. N'a-t-on pas parlé du minerai de fer du Labrador? On a dit que dans notre pays personne ne pense à ce qui se trouve à l'est de Montréal. J'ai justement réfléchi à la question du minerai de fer du Labrador. J'ai obtenu du ministère des Transports une carte et un plan de cette partie du pays, où figurent le Labrador, Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse et le fleuve Saint-Laurent. Je n'ai pas la carte sous les yeux, mais je voudrais néanmoins consigner au compte rendu certains faits concernant les distances qui séparent la source de ce minerai et diverses localités canadiennes ou américaines. La distance entre la source du minerai et le détroit de Canso est extrêmement réduite. J'ai une proposition à faire, non pas au ministre des Transports, mais au ministre qui, en ce moment, veille sur nos industries.

Je le prierais de songer à la possibilité d'établir une industrie de l'acier sur les rives du détroit de Canso. Il y a un port, du côté sud, qui est ouvert tout l'hiver, et un autre sur la rive nord qui vaut bien tout autre port de la côte atlantique. On pourrait y transporter le minerai de fer vu que nous avons là une houille bien adaptée à la fabrication de l'acier. Il y a les immenses gisements de la *Dominion Steel Corporation*, dont on se sert actuellement pour fabriquer de l'acier. Cette entreprise ne nuirait aucunement à la production de la *Dominion Steel Company* ni à celle de toute autre société au Canada.

M. le président suppléant: L'honorable député doit se rendre compte qu'il s'écarte joliment du sujet.

M. Carroll: Je le reconnais, mais on a permis à d'autres de soulever la question. J'ai dit que je n'avais pas l'intention de l'aborder, et de fait j'ai eu l'idée de protester lorsqu'on a commencé ce débat. Je me disais