

pourrait, à l'heure actuelle, motiver une proposition tendant à réduire les aménagements du port d'Halifax. Le conseil est donc porté à douter qu'il soit l'organisme approprié pour recevoir ou étudier des propositions de ce genre, si avantageux que puisse être le projet au point de vue de la province. Il a semblé au conseil qu'il ne peut conseiller l'utilisation de biens relevant de son administration qu'à des conditions et des fins qui semblent motivées, compte tenu des intérêts de l'exploitation des ports.

Des requêtes, demandes et propositions analogues viennent d'autres sources en d'autres régions du Canada, et le conseil adopte à leur égard exactement la même façon de voir que dans le cas qui nous occupe. Je n'ai aucun désir de retenir plus longtemps l'attention de la Chambre, il m'a semblé toutefois nécessaire de déclarer que l'accusation portée dans l'éditorial cité par l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Gillis) est absolument sans fondement.

Je désire à cet égard, traiter un autre point qui se rattache indirectement à la question. De temps à autre, le Conseil des ports nationaux est l'objet d'attaques parce qu'il n'acquiesce pas aux désirs de groupements locaux ni ne se rend à leurs exigences. Je ne parle pas ici d'Halifax plus que de tout autre port relevant du Conseil des ports nationaux. Le conseil est alors dans l'impossibilité de répondre aux accusations. Il émane de la Couronne qui n'a pas l'habitude de répondre aux accusations portées contre elle dans les journaux.

Le Conseil des ports nationaux s'est très bien acquitté de ses fonctions administratives, étant donné les circonstances dans lesquelles il a pris la direction des ports lorsque le Parlement l'a constitué en corporation. La Chambre sait qu'à cette époque, ainsi que le signale le rapport de sir Alexander Gibb, presque tous les ports du pays étaient dans un état déplorable. Le Conseil en a pris la direction, et leur situation financière s'est sensiblement améliorée.

Lorsque le Conseil des ports nationaux a assumé la gestion du port d'Halifax en 1935, le déficit d'exploitation se chiffrait par \$3,915, les revenus d'exploitation s'établissaient à \$500,936 et les frais d'exploitation à \$504,851. En 1945, par suite des programmes du conseil, les revenus d'exploitation atteignaient \$1,653,000 et les frais d'exploitation \$1,033,000. Le surplus se chiffrait par \$619,797. Ma déclaration a trait au port d'Halifax. Elle démontre qu'en 1945 la situation y a été beaucoup plus satisfaisante qu'au moment où le Conseil en a assumé l'administration. On peut en dire autant de tous les autres ports placés sous la juridiction du Conseil des ports nationaux.

En 1935, ces ports avaient des recettes d'exploitation de \$7,427,000 et des dépenses d'exploitation de \$4,975,000, soit un excédent de \$2,451,000. En 1945, les recettes d'exploitation de toutes les unités relevant du conseil ont atteint \$13,395,000 et les dépenses d'exploitation, \$6,851,000, soit un excédent de \$6,554,000. A mon avis, c'est là un résultat magnifique, et quiconque examine les chiffres en toute impartialité ne peut, j'en suis sûr, qu'en convenir.

On adresse des critiques au Conseil des ports nationaux et on lui reproche de n'avoir pas accompli certains actes non expressément autorisés par la loi sur le Conseil des ports nationaux. Tous les pouvoirs du conseil émanent de cette loi; il n'est nullement autorisé à céder un ouvrage quelconque, parmi ceux dont l'administration lui est confiée, à d'autres qui voudraient l'utiliser pour établir une minoterie.

J'ai cru qu'il m'incombait de dire à la Chambre que la décision qu'a prise le Conseil d'agir comme il l'a fait est conforme aux conditions d'après lesquelles le Parlement l'a créé; que la décision qu'il a prise est la seule qu'il pouvait prendre dans les circonstances; que la question a fait l'objet d'un examen soigneux de la part non seulement du ministère des Transports mais aussi d'autres départements de l'administration et que, aujourd'hui encore, le Conseil des ports nationaux est tout disposé à faciliter l'établissement de cette minoterie.

M. GILLIS: Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Sa déclaration renferme une erreur que je désire rectifier. Cette question n'a pas été soulevée dans un article de fond, car on ne faisait qu'y reproduire une déclaration du ministre de l'Industrie de la Nouvelle-Ecosse. C'est le ministre qui, le premier, a dit qu'on disposait d'un emplacement à Halifax mais quelqu'un lui a répondu que cet endroit ne convenait pas. Pour quelles raisons a-t-on prétendu que l'emplacement disponible ne convenait pas? Sur quoi s'est-on fondé?

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis simplement dire à l'honorable député que nos ingénieurs se sont rendus là-bas, ont enquêté et ont proposé un autre emplacement. On m'informe que c'est parce que le premier endroit n'était pas assez rapproché du quai et que les minotiers désiraient utiliser le n° 23, ou encore le n° 26 qui se trouve juste en face. Ils voulaient soit l'un, soit l'autre. L'ingénieur, l'un des plus compétents de ceux qui sont à l'emploi du Conseil des ports nationaux,—qui a préparé le rapport, a déclaré qu'on avait trouvé un autre endroit, jugé acceptable par les minotiers et aussi, je crois, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.