

la politique du Gouvernement; mais j'ose affirmer que si nos vues avaient alors prévalu, le rapport Duff serait aujourd'hui un document d'une lecture moins désagréable pour notre peuple, et le Parlement ne serait pas appelé à prescrire des remèdes pour soulager une situation désespérée. Dans ces circonstances, il me semble que le projet de canalisation du Saint-Laurent devrait recevoir notre plus vigilante attention. Permettez-moi, à ce sujet, de rappeler aux honorables sénateurs le rapport du comité Tanner, et en particulier le témoignage rendu par le colonel Dubuc, ingénieur en chef du département des Chemins de fer et Canaux. Ce rapport me paraît démontrer les avantages d'une route maritime à eau profonde et la nécessité d'y faire tous les ans quelques travaux d'agrandissement. M. Dubuc parlait de la quantité de fret que nos canaux transporteraient, et de la somme quotidienne de droits d'écluse à percevoir, lorsqu'on lui posa la question suivante:

Ces chiffres sont-ils assez lumineux? Nous éclaireront-ils sur les problèmes du présent et de l'avenir?

Le colonel Dubuc: Ils nous éclairent de cette façon: si les données officielles prouvent à votre satisfaction la capacité actuelle du réseau principal de canaux, aux points les plus faibles, et si vous calculez les augmentations futures d'après celles du passé, vous en viendrez à une conclusion raisonnable quant à la date où ces canaux atteindront leur plus haute capacité.

L'honorable M. CASGRAIN: Elle n'a jamais été atteinte.

L'honorable M. McLENNAN: Non, mais nous en approchons de plus en plus.

Je cite un expert, je ne donne pas ma propre opinion:

Il ne faut pas non plus oublier le fait que nous ne pourrions nous servir de ce nouveau canal que huit ou dix ans après le commencement de la construction.

D'après l'exemple des six ou sept dernières années, il semble clair que, même si nous commençons dès maintenant les travaux de canalisation, le trafic sur les canaux sera congestionné longtemps avant la fin des travaux, et les canaux actuels ne sauraient suffire au trafic.

Ensuite, en réponse à la question suivante: "Alors nous perdrons des recettes et du trafic", le colonel répondit:

Soit qu'il soit détourné vers les ports américains, soit qu'il passe par la partie inférieure du lac Ontario, et de là par chemin de fer jusqu'à Montréal, quel qu'en puisse être le coût supplémentaire. On pourrait aussi le détourner par chemin de fer vers les ports du Pacifique, ou par bateau vers les ports de la baie Georgienne et par chemin de fer jusqu'aux ports de mer, ou encore par la nouvelle route de la Baie d'Hudson qui se construit actuellement jusqu'à Port-Churchill.

Il y a d'autres témoignages dans le même sens:

Q. Nous avons besoin de plus de canaux pour faire face à l'augmentation du commerce?

Le col. Dubuc: Exactement. Il faudrait plus tard reconstruire le réseau tout entier.

Et, plus loin, je trouve ce qui suit:

Q. Il faut ajouter au coût des travaux de canalisation celui des travaux d'amélioration?

Le col. Dubuc: Oui, si vous désirez que votre réseau de canaux puisse suffire au trafic qui est susceptible de se présenter dans des années prochaines.

Q. La capacité actuelle serait épuisée vers 1934? N'est-ce pas là ce que l'on nous a dit?

Le col. Dubuc: Le trafic dépendra d'une foule de circonstances.

J'espère que le trafic ne sera pas tout à fait congestionné en 1934, et que nos canaux pourront encore alors nous rendre des services aussi satisfaisants que par le passé. J'entends par là que l'insuffisance possible de nos moyens de communication est une des raisons qui devraient nous décider à examiner avec soin tout projet qui a pour but de faciliter davantage le commerce du Canada, et qui favoriserait aussi l'accroissement des affaires, des richesses et de la réputation du pays.

On entend souvent dire que la canalisation du Saint-Laurent, en permettant aux transatlantiques d'atteindre les lacs, nuira au port de Montréal. J'ai parcouru l'histoire d'un grand nombre des ports de l'univers, et je n'ai pas trouvé un seul exemple où un port, ayant un commerce établi, n'a pas immédiatement augmenté son trafic dès qu'il eut osé accroître ses facilités. J'ai pris quelques notes que je vais brièvement citer. Par exemple, jusqu'en 1863, Anvers souffrait du désavantage d'avoir à payer un droit à la Hollande, sur l'Escaut. Cette année-là, quand le port d'Anvers fut ouvert au trafic mondial extérieur à la suite du rachat du droit que possédait la Hollande de prélever des péages, les affaires s'élevèrent à un demi-million de tonneaux. En 1913, ce chiffre atteignit 14 millions de tonneaux. Alors survint la malheureuse interruption causée par la guerre. Petit à petit, on établit des moyens plus faciles de navigation et de transbordement, et ces améliorations étaient justifiées puisque, en 1926, les opérations du port d'Anvers s'élevaient à 22,000,000 de tonneaux. Ce port s'est lancé dans l'un des plus grands projets de développement qui ait encore été entrepris, à savoir l'établissement de docks sur une étendue de 1,300 acres. Le port de Liverpool et d'autres ports semblables en ont une étendue de 3 à 4 cents acres.

Nous connaissons l'histoire des ports de Liverpool et de Manchester. Je ne connais pas de situation qui ressemble autant à celle de Montréal que celle de Liverpool en ce qui concerne la question d'un trafic maritime qui passe au large d'un port établi. Comme vous le savez, Manchester est le centre du territoire industriel le plus peuplé du monde entier. Vers 1880, ce territoire était dans un