

Quelle répercussion la canalisation aura-t-elle sur les chemins de fer canadiens? Je ne crois pas que les chemins de fer se ressentent beaucoup des détournements de trafic vers la nouvelle voie maritime. Près de la moitié du trafic prévu pour cette voie consistera en minerai de fer, trafic qui n'existe pas encore. Une partie importante du trafic prévu utilise déjà les voies navigables pour une grande partie de son parcours, et quitte les Lacs pour suivre des routes américaines, ou bien est transbordée dans les petits bateaux de canal. Une autre partie considérable de ce trafic est transportée uniquement par eau, dans ces bateaux de canal. Le trafic que perdront les chemins de fer consistera particulièrement en marchandises auxquelles s'appliquent présentement des taux parmi les plus bas des tarifs ferroviaires, ces faibles taux s'expliquant par la forte concurrence déjà existante, dans les régions en question, du transport par navire.

Par contre, un développement industriel continu, auquel la canalisation imprimera un nouvel essor, apportera vraisemblablement aux chemins de fer un nouveau trafic et un trafic à tarifs élevés, comprenant du trafic nouveau dans les régions mêmes où pourront se produire les détournements. Le Canada est encore en pleine croissance, et la prochaine décennie est aussi pleine de promesses que n'importe quelle autre dans le passé. Nous aurons besoin non seulement de la voie maritime, mais aussi du développement continu de nos services ferroviaires.

Désirons-nous la participation des États-Unis au projet? Ce bref résumé donne les raisons qui, à mon sens, devrait porter le Canada à hâter la réalisation du projet de canalisation.

À mon avis, la question, du point de vue des États-Unis, est tout aussi pressante, sinon plus. Nous nous réjouissons de leur entière participation, ainsi que le prévoit l'accord de 1941. Mais cet accord attend toujours l'autorisation du Congrès. Devant cette incertitude, nous sommes obligés d'envisager d'autres moyens d'atteindre à notre but.

L'aménagement de la section internationale des rapides est le pivot de l'ensemble du projet. En amont de cette section, le Canada pourrait creuser le canal maritime de Welland et pourrait laisser aux États-Unis le soin d'améliorer les autres chenaux, à mesure que le progrès l'exigera. En aval, le fleuve est entièrement sur le territoire du Canada et, de toute façon, le Canada sera chargé de l'exécution des ouvrages nécessaires.

### **Avantages pour le Canada**

Je crois avoir démontré à la Chambre les avantages que le Canada peut retirer et de l'aménagement simultané des installations hydro-électriques et de la voie maritime. Le projet n'intéresse pas uniquement la navigation ni uniquement l'aménagement hydro-électrique. En vue d'arriver à la réalisation complète du projet, il est évident qu'une certaine coopération internationale est nécessaire au succès de l'aménagement de la section internationale des rapides. Sans aucun doute, la solution réside en définitive soit dans l'approbation de l'accord de 1941, sous réserve de certaines modifications, soit dans le traité de 1909 conclu entre les États-Unis et le Canada.

Mais permettez-moi de signaler de nouveau que le Canada préférerait l'approbation de l'accord de 1941, moyennant certaines modifications comme, par exemple, l'imposition de taxes ou droits. L'accord a été signé en reconnaissance du fait que la section internationale du fleuve Saint-Laurent est située en eaux limitrophes. Les deux pays bénéficieront des avantages et chacun d'eux aura un intérêt permanent dans le succès de l'entreprise. Ces considérations valent de nos jours tout autant qu'en 1941. Parce que nous désirons respecter l'accord de cette année-là, nous voulons qu'elles soient exprimées, si possible, en fonction de cet accord. Mais par dessus tout, nous sommes désireux de nous mettre à l'œuvre.