

L'hon. M. Chevrier: Les syndicats des cheminots se sont constamment opposés à cet aménagement et ont présenté au Gouvernement des mémoires exposant les motifs de leur attitude. Malheureusement, je n'ai pu assister à l'entrevue d'hier, car il m'a fallu diriger le débat de la Chambre sur les crédits des Transports. J'ai cependant lu le mémoire, qui diffère bien peu de ceux qui ont déjà été présentés.

Les chemins de fer des États-Unis ont mené une lutte bien active contre le projet. Jadis, il y a eu au Canada, à l'égard du projet une opposition à peu près semblable mais, sauf erreur, l'attitude a considérablement changé. En dépit des protestations des cheminots, le président des chemins de fer Nationaux s'est déclaré en faveur du projet pour plusieurs motifs, dont le principal est que l'expansion économique qui en découlerait ferait plus que compenser, grâce à l'augmentation des services de transport, les pertes subies dans d'autres secteurs.

Mon honorable ami parle du coût de cette entreprise et demande quelles études on a faites en vue d'en déterminer les avantages probables.

M. Green: Tout cela est très intéressant mais je n'ai pas parlé du coût.

L'hon. M. Chevrier: Il en est question dans le mémoire.

M. Green: Je n'ai pas parlé que des avantages. Je voulais avoir une idée générale des répercussions éventuelles de ce projet sur notre régime de transport. Je ne me prononce pour le moment ni pour ni contre; je veux simplement que le ministre nous donne une idée des conséquences générales qu'aurait la canalisation sur notre régime de transport.

L'hon. M. Chevrier: C'est ce point auquel je voulais en venir mais la méthode que je prenais pour y arriver ne convenait peut-être pas entièrement à mon honorable ami. Je voulais dire que, pour ce qui est de l'aspect économique, divers groupements du pays ont étudié la question pendant très longtemps. Ces études ont été faites par des commissions d'ingénieurs, tant américaines que canadiennes, et par des techniciens et divers organismes de l'Ontario et du Québec. A la suite de ces travaux techniques et économiques, on a jugé que l'entreprise serait très avantageuse pour l'économie canadienne.

Cette opinion s'est encore raffermie à la suite de la mise en valeur de nouvelles ressources naturelles. C'est en se fondant sur ces travaux, d'ordre économique et technique, que deux gouvernements canadiens, celui du

feu lord Bennett, et celui de Mackenzie King, ont conclu avec les États-Unis un traité et un accord concernant l'exploitation conjointe, par les deux pays, des ressources d'énergie électrique et de navigation.

Il me semble que les études faites démontrent clairement que le gros du commerce adoptera la voie maritime du Saint-Laurent quand la canalisation sera achevée. Il y aura un plus fort transport de matières premières de certaines régions du Canada, par exemple le minerai de fer du Labrador et de la province de Québec et d'autres régions. Il est certain aussi que l'expansion de l'énergie hydroélectrique suscitera de nouvelles industries. Voilà les perspectives que j'entrevois en ce moment.

M. Green: S'attend-on à ce que les cargos océaniques, par exemple, remontent ce cours d'eau jusqu'à Toronto, Windsor, Fort-William et Port-Arthur, ou bien transborderont-ils leurs marchandises à bord des cargos des Grands lacs? Des études ont dû porter sur cet aspect de la circulation maritime. Si des cargos océaniques doivent porter leur fret jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, cela nuira beaucoup au transport ferroviaire des marchandises à travers la province d'Ontario. Quelles conséquences découleront donc de l'aménagement de ce canal?

L'hon. M. Chevrier: C'est assez difficile à dire. Si elle est creusée d'après les plans préparés, la route fluviale aura 27 pieds de profondeur, de sorte que plusieurs navires océaniques ne trouveront pas pratique de la suivre entièrement, à cause du tirant d'eau et du temps que prendrait la traversée des Grands lacs. Sous ce rapport, je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de changement. Par contre, d'autres navires, comme les cargos sans ligne régulière, trouveront peut-être économique de franchir les canaux pour se rendre aux Grands lacs, dans l'espoir de recueillir quelque charge.

Les études qui ont été faites font prévoir que des cargos des Grands lacs pourraient transporter des céréales jusqu'à Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sorel et d'autres endroits; puis, une fois vides, se rendre jusqu'à la région de Sept-Îles, y prendre une nouvelle cargaison de minerai de fer et remonter ensuite par la voie des canaux. Il faudra évidemment construire des navires propres à ce genre de transport et de commerce. Je crois que certaines sociétés ont déjà fait préparer des plans et devis en prévision de la réalisation de cette entreprise.

M. Green: Je présume que le minerai de fer serait transporté aux ports qui desservent les centres sidérurgiques des États-Unis?