

Tout en assurant l'avenir, il faut nous efforcer, dans la mesure du possible, de préserver et de restaurer les œuvres du passé qui nous sont essentielles pour nous bien connaître en tant que peuple. On vous demandera d'étudier à cette fin un projet de loi tendant à créer et à financer une société appelée à protéger le patrimoine canadien. Cette société contribuera dans une très large mesure à préserver des objets et des collections qui rappellent notre passé, et à les rendre accessibles aux Canadiens de toutes les régions du pays. Jointe à une politique élargie des Musées nationaux, elle illustrera comment nos ancêtres ont vaincu l'isolement géographique et transformé leurs rêves en réalités.

Nous semblons oublier trop facilement les réalisations des explorateurs du passé. Savez-vous que le train du centenaire ne comportait rien sur Cavelier De La Salle, celui qui a fondé Lachine, le plus grand explorateur de l'Amérique du Nord, celui qui a découvert les Grands lacs, la vallée du Mississippi et fondé la Nouvelle-Orléans? Du fait que les terres qu'il a découvertes sont maintenant partagées entre le Canada et les États-Unis, il est oublié et par les Canadiens et par les Américains, de même qu'il a été oublié par les réalisateurs du train du centenaire.

J'espère que ceux qui auront la charge de diriger Héritage Canada envisageront la possibilité de réimprimer un livre intitulé «Lake St. Louis, New and Old», qui retrace la première époque de l'histoire de l'île occidentale de Montréal et qui est extrêmement rare. En fait, je n'en connais que deux copies, dont l'une se trouve à la bibliothèque du Parlement et l'autre à l'Hôtel de ville de Lachine. L'auteur de ce livre était M. D. Girouard, député à la Chambre des communes pendant 13 ans, de 1878 à 1891. J'ai adressé une demande à l'honorable Judy LaMarsh pour que ce livre soit réimprimé à l'occasion de l'année du centenaire, mais je me suis heurté à un refus. De nombreuses bibliothèques, écoles ou citoyens de l'île ouest espéraient alors pouvoir en obtenir des copies. J'espère que Héritage Canada nous réalisera ce point.

En tant que membre du comité permanent des transports et des communications, j'espère qu'Héritage Canada nous permettra d'inclure dans le programme la préservation du canal Lachine comme lieu historique et comme cours d'eau navigable pour les bateaux de plaisance. L'arrivée des premiers habitants de Lachine remonte à 1666, il y a plus de 300 ans. Robert Cavelier, Sieur De La Salle, avait reçu une seigneurie à l'ouest de Ville-Marie, et la région reçut nom de Lachine parce que La Salle prétendait qu'il allait découvrir la route vers la Chine. Dès 1670, un missionnaire, Monsieur De Fénelon, proposa de relier Lachine à Ville-Marie au moyen d'un canal qui traverserait le lac Saint-Pierre, et qui permettrait ainsi d'éviter le portage à Sault-Saint-Louis. En 1700, Dollier De Casson, supérieur du séminaire de Saint-Sulpice, entreprit de creuser un canal. En 1714, Gédéon De Catalogne, lieutenant de marine et ingénieur, essaya de terminer la construction du canal, mais n'y parvint pas. En 1733, le canal Lachine était construit sur une longueur d'un mille, avec une profondeur de deux pieds et six pouces, et offrait une voie navigable pour les canoës se rendant vers la rivière Outaouais et vers l'extrême ouest. Ce n'est que près d'un siècle plus tard, de 1821 à 1824, que l'on reconstruisit le canal; on y fit des travaux d'agrandissement de 1843 à 1848 et de 1877 à 1880, et on le reconstruisit complètement entre 1896 et 1904. La navigation de transit sur le canal Lachine prit fin en 1959 avec l'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent. Sans consultation préalable avec les intéressés, l'Administration de la voie maritime remblaya l'extrémité est du canal en 1965, sans chercher à envisager les possibilités futures d'utilisation du canal. Tout ce qu'elle voulait, c'était se débarrasser de l'ancien canal Lachine.

A deux reprises, en janvier 1967 et en octobre 1970, je suis intervenu à la Chambre des communes pour demander que l'on utilise le canal Lachine pour la navigation de plaisance. Nous espérons que grâce à Héritage Canada, le canal Lachine, qui a joué, par le passé, un rôle essentiel dans la vie canadienne, continuera à avoir une place dans notre vie comme monument historique vivant, comme refuge récréatif navigable, et comme passage pour les navires de plaisance du centre de Montréal au lac Saint-Louis, vers l'ouest en direction du lac des Deux-Montagnes et de la rivière Outaouais ou du Saint-Laurent au lac Saint-François et en direction des Grands lacs, et peut-être vers l'est en direction du lac Saint-Pierre, du Richelieu, du lac Champlain et de l'Hudson. Les citoyens de Saint-Henri, Ville-Émard et Pointe-Saint-Charles, qui pendant de longues années n'ont eu aucun droit à l'égard de du St-Laurent, devraient, me semble-t-il, pouvoir se procurer des bateaux de plaisance et disposer des installations requises, notamment de ports de plaisance sur le canal Lachine, et du droit d'accès aux lacs Saint-Louis et Saint-Pierre.

• (1620)

Même si le gouvernement n'a pas fait mention du canal Lachine, il a retenu les services d'experts-conseils, Jean-Claude Lahaye et Associés, qui ont étudié le rôle futur du canal et recommandé qu'il soit accessible aux bateaux de plaisance et même que son extrémité est soit rouverte. Même si le gouvernement demeure muet là-dessus, il semble que les canaux Rideau et Trent et même le canal Richelieu seront conservés et aménagés à des fins touristiques. Qu'y a-t-il de répréhensible à ce que ces touristes puissent se rendre dans le cœur de Montréal dans leurs propres bateaux? A mon avis, monsieur l'Orateur, le moment est venu pour le gouvernement actuel d'agir, dans le cadre de la loi sur l'héritage culturel du Canada d'aménager le long du canal Lachine une promenade historique aussi belle que la promenade du canal Rideau.

M. Robert C. Coates (Cumberland-Colchester-Nord): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de participer au débat. Permettez tout d'abord que je félicite les motionnaires de l'Adresse en réponse au discours du trône. Ils ont dû se sentir quelque peu flattés du fait que leur gouvernement les a choisis pour amorcer le débat. Étant de ceux qui préconisent la monarchie constitutionnelle comme forme de gouvernement, j'ai aussi éprouvé jeudi dernier quelque satisfaction lorsque le gouvernement est revenu à une ancienne coutume et que le gouverneur général a plus que d'habitude ces dernières années mentionné plusieurs fois le nom de la reine.

Puis-je maintenant passer à certaines questions que se posent, j'en suis sûr, tous les Canadiens puisqu'on n'a presque pas cessé de les soulever depuis 1968. Certains Canadiens s'étaient demandé dans quelle voie s'orientait le gouvernement lorsque le premier ministre actuel (M. Trudeau) en devint le chef en 1968. Aujourd'hui, personne n'a de doute quant à la direction que prend le gouvernement. Il est libéral. Son libéralisme l'emporte probablement sur celui de tout autre gouvernement dans l'histoire du Canada.

Voyons quelques exemples de ce libéralisme. Examinons le libéralisme du gouvernement dans la prolifération de la misère et de la souffrance au Canada. De mémoire d'homme, il n'y en a jamais eu autant. Le degré de la misère dépasserait même celui des années 30, n'eût été le système de justice sociale institué au pays par les divers