

ration. Tous les voyageurs qui allaient en direction de l'ouest passaient aussi par là. Dès 1670, on fit les premières tentatives pour construire le canal Lachine, et le premier canal fut terminé en 1733. Près d'un siècle plus tard, entre 1821 et 1824, un nouveau canal Lachine fut construit, 10 ans avant les canaux Rideau, Trent et Carillon et 20 ans avant les canaux Richelieu, Chambly et Sainte-Anne.

Le gouvernement sait-il que la ville de Lachine entretient elle-même un tronçon de 3,000 pieds du deuxième canal, le plus ancien du Canada, sur les rives duquel se dresse encore l'ancien poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson? Ce bâtiment n'a pas encore été classé monument historique; le gouvernement fédéral devrait le transformer en musée.

Le gouvernement a confié à la maison Claude La Haye et Associés une étude sur le rôle futur du canal Lachine. Après une étude complète et approfondie, les auteurs recommandent que le canal soit affecté à la navigation de plaisance et rouvert à son extrémité est. Le gouvernement a commis une erreur en vendant le canal Soulanges pour la somme d'un dollar à la province de Québec. Ne répétons pas cette erreur tragique.

Selon moi, il faudrait intégrer les canaux Lachine, Soulanges et Cornwall à l'administration des parcs nationaux et en confier l'exploitation à des étudiants pour la saison des vacances. On créerait ainsi des emplois supplémentaires pour les étudiants durant les mois d'été et on permettrait en même temps aux embarcations de plaisance d'une longueur inférieure à 20 pieds de pénétrer au cœur de la ville de Montréal, ce qui leur est interdit actuellement par les règlements de la voie maritime. On permettrait aussi aux résidents de Montréal, et particulièrement à ceux de Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles, Ville-Émard, Lasalle, Ville-Saint-Pierre et Montréal-Ouest de posséder des embarcations de plaisance et d'aménager des ports. Les habitants de la région pourraient même s'y livrer aux joies du patinage l'hiver, comme cela se fait ici, sur le canal Rideau.

Je demande que le rapport La Haye soit renvoyé au comité permanent des Affaires indiennes et du Nord canadien pour qu'il y soit immédiatement étudié et que les recommandations suivantes qui ont été faites par M. La Haye soient immédiatement adoptées:

Il est fortement recommandé que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent demande instamment au ministère de l'Expansion économique régionale d'effectuer une étude d'ensemble des loisirs dans la région de Montréal. La mise en valeur du canal et de son entourage immédiat devrait faire partie intégrante de ladite étude.

Monsieur l'Orateur, le gouvernement a récemment annoncé un programme pour le déplacement des opérations de la société E. B. Eddy à Ottawa, au coût de 29 millions de dollars. Cependant, on n'inclut pas dans le plan des parcs nationaux l'historique canal Lachine, qui pourrait devenir une voie achalandée pour les bateaux de plaisance en direction du centre de Montréal, pouvant constituer ainsi un important potentiel touristique. C'est une insulte pour la population de Montréal de voir que l'on fait tellement pour embellir la promenade le long du canal Rideau, tandis que le canal Lachine reste un dépôt à cause de la politique de l'Administration de la voie

maritime du Saint-Laurent. Pour d'autres renseignements, je prierais les honorables députés de se référer aux discours que j'ai prononcés le 9 janvier 1967, le 19 octobre 1970 et le 21 février 1972, qui figurent au Hansard.

Le canal Lachine est un endroit historique. J'ai préparé un court historique du canal Lachine pour le prouver, et quiconque en veut un exemplaire n'a qu'à le demander. Le canal Lachine devrait recevoir le statut de parc national et devrait passer à la nouvelle administration immédiatement.

**M. Allen B. Sulatycky (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien):** Monsieur l'Orateur, les opinions du député de Lachine sur la conservation du canal Lachine sont bien connues. Il a pris la parole à la Chambre en 1967 et en 1970 et la semaine dernière il a parlé du canal le premier jour du débat sur le discours du trône. Je sais que depuis quelques jours il ne parle que de cela. Il a distribué son exposé bien préparé à tous les membres du comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien et je rends hommage à son excellent travail.

L'histoire de ce canal est, depuis près de 250 ans, liée à celle de la région de Lachine. En fait, c'est justement son histoire qui fait penser à la possibilité de le placer sous la responsabilité du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Une étude détaillée a néanmoins révélé que le canal avait déjà été considérablement modifié, à quatre reprises au moins, et même complètement reconstruit au début du siècle. Ces changements font qu'il sera impossible de restaurer le canal tel qu'il était lors de sa construction. Le coût de tels travaux serait prohibitif.

Aussi, le canal est toujours emprunté par des navires marchands, même s'il est moins en état de servir que les autres canaux avant leur transfert. Il ne se prête donc pas à la navigation de plaisance. Par conséquent, on a renoncé à inclure ce canal dans le programme récemment annoncé.

#### L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE—DEMANDE D'ORGANISATION DU COMITÉ PERMANENT

**M. James A. McGrath (Saint-Jean-Est):** Monsieur l'Orateur, la déclaration qu'a faite aujourd'hui le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand), informant la Chambre que l'offre faite à la société Bélanger Limitée, qui avait été acceptée et annoncée en mars 1971, est maintenant annulée, confirme les assertions répétées que j'ai faites selon lesquelles les chiffres dont le ministre nous a fait part au sujet des nouveaux emplois prévus étaient extrêmement trompeurs. Je le remercie certainement d'avoir admis ce fait.

Dans ce cas particulier, un an se sera écoulé entre l'annonce des emplois qui devaient être créés et celle de l'annulation. Ce n'est cependant pas un cas exceptionnel. Le chiffre, dont le ministre fait état, de 51,281 emplois probables dûs aux subventions du ministère de l'Expansion économique régionale, comprend des milliers d'emplois qui ne verront jamais le jour. Les offres qui leur auraient donné naissance seront annulées au cours des prochains mois ou bien les entreprises en question feront faillite.