

projet,—le relevé est bien peu de chose,—il faut que la Chambre étudie soigneusement toute la question.

J'étais ici il y a quelques années au moment où nous discussions de l'accord avec les États-Unis. Je me souviens parfaitement de ce qu'on avait dit. Je me rappelle que tous les partis représentés à la Chambre, y compris ceux de l'opposition, étaient favorables au projet. N'oublions pas que depuis qu'on a commencé à doter le Canada de canaux,—je devrais plutôt dire à mettre ceux-ci en valeur, le canal Welland en est un exemple,—nous avons contribué pour beaucoup à l'aménagement de ces canaux navigables. Nous avons de gros placements dans cette entreprise.

Ma sympathie est tout acquise au sentiment des députés des provinces Maritimes,—il est vrai que ce n'est pas difficile à dire,—mais pourtant, du point de vue national, je crois que le Canada ferait bien de songer à aiguillonner un peu les États-Unis dans cette voie, de façon que nous puissions avoir de l'énergie, des moyens de transport par eau, et qu'enfin notre pays puisse réaliser ces grands progrès dignes d'une nation moderne et amie du progrès.

M. Fulford: Monsieur le président, pour une fois je suis heureux de pouvoir approuver tout ce que vient de dire l'honorable député de Rosetown-Biggar. Comme je représente une circonscription située le long du haut Saint-Laurent, la question de sa canalisation occupe une grande place dans mon esprit depuis des années. Je me rappelle en avoir entendu parler dès mon enfance.

Un député de la Nouvelle-Écosse déclare que le crédit à l'étude est destiné à des levés préliminaires. On voudra bien me permettre de compléter ses renseignements. Je me rappelle fort bien qu'en 1927 on a fait des levés complets sous la présidence d'un Canadien, feu le général Charles Mitchell, alors doyen de la faculté de science pratique à l'Université de Toronto. Je sais qu'il a joué de la plus étroite collaboration des membres du corps du génie de l'armée des États-Unis, et je crois que c'est à la suite de ces levés qu'on a décidé de construire à l'île Barnhart le barrage de la partie internationale du réseau du Saint-Laurent.

Rien ne saurait mieux représenter l'énorme gaspillage d'une merveilleuse richesse naturelle dont la Providence a gratifié le Canada, que la vue des eaux puissantes du fleuve Saint-Laurent qui passent près de nos foyers à tous les instants du jour, 365 jours par années.

[M. Coldwell.]

M. Wylie: Chez nous, aussi, nous voyons couler, sans qu'on en tire parti, les eaux de la partie sud de la Saskatchewan.

M. Fulford: Pourrait-on produire 1,100,000 chevaux-vapeur d'énergie électrique à un endroit quelconque dans l'Ouest canadien? Le pourrait-on?

Dans le comté de Leeds, nous ne profitons guère de la navigation ou de la canalisation du Saint-Laurent, mais la mise en valeur de l'énergie nous sera extrêmement utile. Nous comptons envisager cette question sous son aspect général plutôt que de songer à nos propres intérêts. Nous nous rendons compte qu'en faisant remonter les navires marchands du monde entier jusqu'à la tête des lacs, notre grand pays en profitera beaucoup. Tous les cultivateurs ne peuvent manquer d'en bénéficier par suite de l'abaissement des tarifs-marchandises. Les industriels de l'Est en profiteront aussi. Il n'y a guère de groupes ni de localités au Canada qui n'en profiteront beaucoup.

J'ai toujours cru au vieil adage: ce qui est avantageux pour l'ensemble est bon pour chacune de ses parties. Je ne puis admettre la thèse soutenue par un représentant des provinces Maritimes. Ces provinces, dit-on, craignent de perdre leur commerce maritime. Elles continueront d'obtenir les cargaisons qu'elles obtiennent maintenant quatre mois de l'année. C'est pour ainsi dire un monopole, et qu'elles conserveront, à l'époque où les ports sont fermés sur le Saint-Laurent. On n'a trouvé aucun moyen de tenir ouverts les ports des Grands lacs douze mois par année.

En outre, on ne pourra convenablement mettre en valeur ni utiliser les importants gisements de minerai du Labrador et du nord-est du Québec, tant que les grandes fonderies situées le long des Grands lacs ne fonctionneront pas à plein rendement grâce au minerai qui viendra de cette région. Il suffit de songer à la somme énorme de 360 millions de dollars affectée à l'aménagement d'un chemin de fer en vue de transporter le minerai des mines jusqu'au port des Sept-Îles.

S'il faut en croire les géologues, les gisements de minerai de fer qu'on vient de découvrir au Labrador et dans le nord-est du Québec sont les plus considérables de tous les temps. Personne ne niera que le port de Sept-Îles est beaucoup plus près de *Glace-Bay* et autres ports de la Nouvelle-Écosse que de tout port des Grands lacs. Il va de soi que tout le minerai dont on aura besoin sera dirigé sur la Nouvelle-Écosse. Il faudra ensuite voir à approvisionner les fonderies sur les bords des Grands lacs.