

Production d'énergie et développement de l'industrie

Une utilisation plus grande du Saint-Laurent pour la production d'énergie électrique ne peut que favoriser le développement de l'industrie. C'est d'ailleurs le but et la raison de cette production. La demande d'énergie croît rapidement et, quoi qu'il arrive, continuera de s'accroître. Il s'agit de répondre à cette demande de la façon la plus économique. Que cette industrialisation découle de ce projet ou d'un autre, par exemple, de la production d'énergie au moyen de la houille, je ne crois pas qu'il soit possible d'y mettre un frein. Ce point est particulièrement important en Ontario où, à défaut d'un aménagement hydro-électrique international du Saint-Laurent, il faudra construire encore d'autres centrales thermiques. La province de Québec, par contre, peut tirer de l'énergie électrique du Saint-Laurent indépendamment du projet de canalisation, et elle possède d'autres sources hydrauliques d'énergie pouvant contribuer à son développement industriel.

Au point de vue de la navigation, les avantages seront des plus importants pour les marchandises dont le coût de transport est élevé en comparaison de leur valeur. Les marchandises de ce genre utilisées ou produites dans le centre du Canada et qui passeront vraisemblablement par la nouvelle voie maritime ne constituent qu'une partie minime du trafic prévu. Sans vouloir mésestimer les avantages que cette région centrale retirera de la canalisation, je dois cependant faire remarquer que ce sont d'autres régions qui en bénéficieront le plus.

Il serait évidemment difficile d'établir l'ordre d'importance dans lequel les diverses provinces bénéficieront de la réalisation de ce projet. Au lieu de se perdre en vaines discussions pour savoir quelle est la province qui en profitera le plus, examinons plutôt les avantages concrets qui en résulteront pour chacune.

La région des Prairies réaliserait des économies considérables dans le coût du transport des céréales, de la farine et autres denrées vers les marchés de l'est du Canada et ceux d'outre-mer. De plus, cette voie maritime intérieure permettrait aux navires de haute mer de pénétrer dans les Grands lacs et de remédier à toute pénurie de navires comme celle dont nous avons souffert cette année. Semblable pénurie se produit de temps à autre et paralyse le mouvement des céréales, car les navires qui peuvent présentement entrer dans les Grands lacs sont trop petits et trop peu nombreux pour que leur aide soit réellement appréciable.

J'ai déjà mentionné les intérêts de Terre-Neuve dans le développement du Labrador. J'ajouterai que l'exécution du projet de canalisation mettrait à la disposition des quatre provinces maritimes une nouvelle route très économique conduisant au cœur du continent. Ces provinces se plaignent, et elles ont raison jusqu'à un certain point, qu'il n'existe pas de concurrence efficace des transports par eau pour maintenir à un niveau raisonnable les tarifs des chemins de fer. Eh bien, voilà! Il n'y a pas de doute que la canalisation apporterait à ces provinces la possibilité de nouveaux marchés pour le bois à pâte, la pâte de bois, le papier, le bois de construction, les spécialités agricoles, les minéraux et d'autres produits . . .

La nouvelle voie maritime rapprochera également la Colombie-Britannique du centre du continent. Ainsi, le bois de cette province destiné aux marchés des régions centrales est actuellement transporté par chemin de fer exclusivement; par contre, celui qui est envoyé à Montréal coûte moins cher de transport lorsqu'il accomplit tout le trajet par eau en passant par le canal de Panama. La possibilité d'acheminer les marchandises vers le centre du continent par voie exclusivement maritime, sans transbordement, ouvre donc de nouveaux horizons, d'autant plus attrayants que ces régions centrales offrent d'importants débouchés.