

permettra de disperser les chantiers maritimes dans des régions sûres au nord et au sud des Grands lacs. En outre, elle constituera une autre voie de transport reliant les usines à la ligne de feu.

La voie maritime sera-t-elle vulnérable aux attaques? En premier lieu, les navires transporteurs de minerai et autres qui circuleraient du golfe Saint-Laurent à la voie maritime seraient infiniment moins vulnérables aux attaques des sous-marins que sur la mer libre où cette menace est la plus grave. D'autre part, une attaque ennemie pourrait avarier ou détruire certaines installations de la voie maritime. Il en serait de même des aménagements hydro-électriques, des centrales thermiques, des écluses du Sault-Sainte-Marie, des usines de concentration du taconite, des quais à minerai sur le lac Érié, des aciéries elles-mêmes ou des lignes de chemin de fer. Mais un ennemi aurait extrêmement de difficulté à détruire simultanément les différentes installations. De toute évidence, le meilleur moyen de défense consiste à augmenter et à disperser les installations dont l'aménagement paraît le plus avantageux. De même, la voie navigable et l'aménagement hydro-électrique qui s'y rattache jouissent d'une priorité élevée.

### **Main-d'œuvre et matériaux**

Comment résoudrons-nous le problème de la main-d'œuvre et des matériaux requis pour cette construction? Les mêmes considérations nous donnent la réponse à cette question pertinente, savoir si, dans les circonstances actuelles, nous sommes fondés à utiliser pour la réalisation de ce projet une main-d'œuvre et des matériaux déjà rares. La présente période de préparatifs de défense peut durer plus ou moins longtemps, mais c'est précisément pendant cette période que les travaux doivent être entrepris si nous voulons renforcer notre économie nationale et la rendre plus efficace. C'est là l'attitude du Gouvernement en ce qui concerne le développement de nos ressources et, en général, les projets qui apportent un appui à la défense. Le fait de retarder l'exécution de ce projet ne diminuerait pas la pression exercée sur la main-d'œuvre et les matériaux. Il pourrait même, au contraire, l'augmenter. Car sans cette voie maritime, il faudrait d'autres centrales électriques, soit hydrauliques, soit thermiques, d'autres moyens de transport, de nouvelles installations pour la concentration du minerai et d'autres usines. De plus, je l'ai dit il y a quelques instants, nombre de ces installations seraient, en cas de guerre, moins pratiques que la canalisation.

Quels avantages apportera le projet aux diverses régions du pays? J'ai sans doute mentionné déjà assez de raisons militant en faveur de l'exécution du projet pour pouvoir affirmer que ce projet intéresse toute la nation. Personnellement, je suis persuadé que tout le Canada, d'un océan à l'autre, en profitera. . . J'aimerais tout de même mentionner quelques-uns des avantages directs que je prévois pour chacune des dix provinces.

Permettez-moi de dire tout d'abord que ce ne sont pas les régions fortement industrialisées de l'Ontario et du Québec qui semblent devoir retirer les plus grands avantages de la canalisation. L'essor industriel le plus important se produira dans les champs métallifères du Labrador terre-neuvien et de l'Ungava québécois. Des dispositions ont été prises pour que la main-d'œuvre à employer au Labrador soit recrutée autant que possible à Terre-Neuve. Les nouvelles possibilités d'emploi et les redevances provinciales constituent évidemment pour ces deux provinces des avantages manifestes très importants.

Certaines industries de l'Ontario et du Québec bénéficieront, il va sans dire, de l'énergie électrique ou des facilités de navigation qu'offrira la canalisation, et parfois des deux à la fois.