

trafic d'amont venant de Sept-Îles, de Trois-Rivières, de Port-Cartier, des ports européens, etc. Il s'agirait d'un raccourci pour le minerai de fer du nouveau Québec et du Labrador et du papier-journal de Trois-Rivières, où sont situées les plus grandes usines de pâte et de papier au monde, à destination de New-York, où l'on consomme chaque année un million de tonnes de papier-journal. Et, deuxièmement, l'entrée au canal par Longueuil, qui servirait au transport en direction et en provenance de Montréal, du haut Saint-Laurent et des ports des Grands lacs.

On reconnaît que la canalisation coûterait énormément cher, mais en plus de réduire les frais du transport maritime des produits canadiens vers les débouchés américains, elle donnerait lieu à des avantages incommensurables, qui transformeraient aussi l'économie de trois grands États industriels: New-York, New-Jersey et la Pennsylvanie.

On constatera que je préconise, en toute déférence, le creusage de la voie navigable à une profondeur de 26 pieds, soit la même profondeur que la voie maritime. Déjà, après avoir étudié l'entreprise à fond, de même qu'on l'a fait à Washington, le lieutenant-colonel Lucien Dansereau, membre de la Commission mixte internationale, a recommandé que l'on creuse sans tarder un chenal de 12 pieds. Mais, si une entreprise aussi coûteuse est le moins justifiée, je suis d'avis qu'il faudrait donner au chenal la même profondeur qu'à la voie maritime. Je crois que c'est ce que nous devrions faire au lieu de recourir à un compromis, de ne creuser qu'à 12 pieds, et d'avoir inévitablement à assumer plus tard les dépenses qu'entraînera un creusage plus poussé.

On comprendra facilement qu'une voie maritime de 440 milles reliant Montréal à New-York, au lieu d'un voyage de 1,670 milles sur le Saint-Laurent, autour de la péninsule de Gaspé et le long du littoral de l'Atlantique, représente des économies considérables en frais de transport sur le grand nombre de millions de tonnes de marchandises transportées chaque année par eau.

On me permettra bien maintenant de parler des dangers que présente la route de l'Atlantique en temps de guerre. Ce que nous ne pouvons pas nous permettre de méconnaître, ce sont les répercussions qu'aurait une autre guerre mondiale sur la sécurité des communications sur l'Atlantique. D'après la dernière édition de *Fighting Ships*, de Janes, publiée à Londres—on prétend que c'est la meilleure source de renseignements statistiques sur les marines du monde—la Russie soviétique aurait 500 sous-marins prêts à être mis en service dans l'Atlantique,

dont un nombre inconnu sont mus par l'énergie nucléaire et munis des armes les plus nouvelles. Janes n'exclut pas la possibilité que certains de ces sous-marins soient en mesure de lancer des engins ballistiques sans faire surface. M. R. V. B. Blackman, éditeur de l'ouvrage, écrit:

En cas de guerre, les marines alliées seraient menacées par 450 ou 500 sous-marins et les dommages que ces derniers pourraient causer à notre matériel, à nos effectifs et à notre économie semblent atterrants, quand on songe qu'au plus fort de la seconde guerre mondiale, un peu plus du cinquième de ce nombre a suffi pour mener le Royaume-Uni à deux doigts de la famine; non seulement manquait-on de vivres, mais également des matières premières essentielles à la guerre.

Janes estime de plus que les sous-marins pourraient détraquer toutes les communications entre l'Europe et l'Amérique. C'est un fait bien connu que des sous-marins soviétiques ont été surpris en train de faire des croisières de reconnaissance dans le golfe Saint-Laurent, le long des côtes américaines de l'Atlantique et le long des côtes de l'Argentine aussi. Notre monde est maintenant bien petit.

La route de l'Atlantique est exposée: on ne pourrait l'emprunter pour le transport du minerai de fer de Port-Cartier et de Sept-Îles, en temps de guerre. Donc, une route courte, profonde et protégée, une route de 450 milles seulement entre Montréal et New-York est absolument indispensable.

Soit dit en passant, le contre-amiral H. F. Pullen, officier d'ordonnance de la côte de l'Atlantique et commandant de la zone sous-marine atlantique de l'OTAN, dans un article très sérieux paru dans l'*Atlantic Advocate* de janvier 1959, se montrait très pessimiste au sujet de nos moyens de défense contre les sous-marins soviétiques à propulsion nucléaire et certains munis sans doute de missiles balistiques, qui pourraient même être projetés d'un sous-marin, sans qu'il ait à remonter à la surface.

Le Canada ne fait pas partie du club nucléaire; mais nous devons reconnaître que nous aurons la paix ou la guerre selon que les puissances nucléaires de l'Ouest réussiront ou non à établir des relations amicales avec les Communistes.

Tous les groupements et organismes américains qui s'intéressent à la mise en œuvre de ce projet pour des raisons géographiques, économiques ou politiques, travaillent fébrilement à mettre en marche le projet de transformation du canal. Mentionnons, par exemple, l'État de New-York, l'État du Vermont, la Commission mixte de New York et du Vermont du bassin Champlain, l'Administration du port de New-York et le corps du Génie de l'armée des États-Unis. En outre,