

toutes les mesures qui ont été prises jusqu'ici l'ont été en prévision des deux aspects de l'entreprise, soit la navigation et l'énergie.

Si le ministre pouvait donner l'assurance au comité que les travaux envisagés sur le Saint-Laurent intéresseront uniquement la production d'énergie hydraulique et non l'aménagement d'une voie navigable, je ne crois pas qu'en tant que Canadiens nous puissions nous opposer en conscience, à l'entreprise. Car tout ce qui est à l'avantage d'une partie du pays favorise probablement toute notre vie industrielle. Il est indubitable, cependant, que l'aménagement du Saint-Laurent en vue de la navigation, comme certains visionnaires l'envisagent, serait extrêmement préjudiciable aux provinces Maritimes. C'est là que sont établis nos ports secondaires du temps de guerre; Halifax, Saint-Jean et d'autres ports du littoral de l'Est. Ces ports souffrent aujourd'hui de l'insuffisance du commerce; aménager une nouvelle voie de navigation empirerait la situation.

Le député de Cap-Breton-Sud a dit que les aciéries se déplaceraient. Or le ministre du Commerce a dit qu'il faut canaliser le Saint-Laurent, sans quoi l'industrie sidérurgique, établie présentement sur les Grands lacs, sera forcée de se déplacer vers le littoral de l'Atlantique.

Quelle tragédie ce serait! Imaginez, monsieur le président, l'industrie sidérurgique ayant à s'installer sur la côte de l'Atlantique! Ce serait terrible, n'est-ce pas? Ce serait une tragédie apparemment incomparable, dans l'esprit de certaines gens. Je ne crois pas que ce serait si grave. Personne, évidemment, ne propose ni ne croit que la sidérurgie émigrera vers le littoral. Il y aurait encore amplement d'occasions sur les Grands lacs pour l'expansion de cette industrie. Mais, sans aucun doute, une saine expansion de la sidérurgie sur la côte de l'Atlantique serait fort à souhaiter. Je crois que tout Canadien impartial partage mon avis. Je dois dire que j'ai trouvé des gens, en Ontario, dans Québec et dans toutes les parties du Canada, dont l'attitude était entièrement impartiale à l'égard de cette éventualité, d'après, du moins, leurs observations et leur façon de voir; il arrive cependant, quand on passe aux réalisations pratiques, qu'ils agissent autrement. Sur la côte de l'Est, nous avons le minerai, le gypse et le charbon; on devrait y établir une industrie sidérurgique beaucoup plus considérable que celle que nous avons aujourd'hui, une industrie qui pourrait profiter des marchés d'exportation et qui ouvrirait des débouchés à nos produits agricoles. Nous avons les ports de l'Atlantique, comme

j'ai dit, qui subiront des inconvénients à cause de la canalisation et qui aujourd'hui nous offrent un marché.

L'hon. M. Chevrier: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. Nowlan: Certainement.

L'hon. M. Chevrier: Nous dirait-il en quoi les provinces Maritimes souffriront de cette entreprise?

M. Nowlan: En quoi?

L'hon. M. Chevrier: Oui.

M. Nowlan: Parce que je suis certain que la canalisation nuira à l'expédition par voie d'Halifax, de Saint-Jean, de Sydney et autres ports canadiens; de plus le transport par chemin de fer diminuera. Par conséquent, les tarifs-marchandises augmenteraient et des frais plus élevés frapperaient les marchandises que nous expédions présentement. La canalisation nuirait à l'industrie sidérurgique de Sydney et empêcherait l'expansion qui se produirait normalement dans cette industrie sans le prolongement du canal. Comme l'a signalé le représentant de Cap-Breton-Sud, c'est certes une étrange coïncidence qu'on veuille tant réaliser la canalisation après la découverte de minerai de fer au Labrador. Sans aucun doute, il y a un rapport entre les deux événements: Si l'on insiste tant sur la canalisation et qu'on cherche à la réaliser le plus tôt possible, c'est sûrement qu'on veut transporter le minerai dans certaines villes du Canada central et des Grands lacs au lieu de le transformer sur la côte de l'Atlantique.

Une voix: N'oubliez pas les ports des États-Unis.

M. Nowlan: Oui, les ports américains, ceux des Grands lacs, entre autres.

Certains prétendent que la canalisation est indispensable à notre effort de guerre. Ne nous leurrons pas. L'entreprise importe au progrès industriel du Canada, mais ne déguisons pas la vérité en affirmant que les travaux sont essentiels à notre effort de guerre. Tout effort de guerre fourni au pays dépendra, comme on l'a constaté par deux fois déjà, des sacrifices de la population et de la volonté de servir; la canalisation du Saint-Laurent n'y sera pour rien.

Le ministre sait que, dans les provinces Maritimes, le problème du transport est fort grave. En ce moment, le long mais faible réseau du National-Canadien, aménagé il y a 75 ans à cause du danger de guerre, impose, en ce qui a trait au transport, un fardeau plus lourd qu'il ne le devrait aux provinces Maritimes. Si on réduit le volume des marchan-