

Je dois signaler que ce nom est utilisé aux États-Unis. Depuis des années, ce nom est donné à une langue de terre, dans la ville de Pittsburgh, qui est bornée des deux côtés par les rivières Alléghanis et Monongahéla; ces rivières s'unissent pour devenir la rivière Ohio, formant ainsi une péninsule triangulaire qui est appelée le «triangle d'or», du fait que la langue de terrain dont j'ai parlé est complètement recouverte de gratte-ciel, sans le moindre soupçon de gazon, et ressemble beaucoup à l'extrémité inférieure de l'île Manhattan à New-York. Ai-je besoin de signaler que la ville si fabuleusement riche de Pittsburgh, en plus des autres distinctions qu'elle possède, est considérée par le monde entier comme la capitale de l'acier.

J'ai donc donné ce nom à une étendue de terre située sur la rive sud du Saint-Laurent, juste en face de Montréal; elle est de forme à peu près triangulaire et bornée des trois côtés par: 1) le Saint-Laurent depuis Sorel jusqu'à Laprairie ou Candiac; 2) le Richelieu depuis Sorel jusqu'à Saint-Jean d'Iberville; 3) la région située entre Laprairie et Saint-Jean.

C'est cette région que j'ai appelée le «triangle d'or» du Canada; je vais montrer clairement jusqu'à quel point cette appellation sera motivée d'ici quelques années. Ce sera la région la plus fortement industrialisée du pays.

Permettez-moi de signaler, monsieur le président, que les belles villes de Chambly, Fort-Chambly, Richelieu et Saint-Mathias sont situées au cœur de ce triangle. Je doute qu'un grand nombre de Montréalais se rendent compte que plus de 14 p. 100 des Canadiens demeurent dans le grand Montréal et que, loin de ralentir, le rythme d'accroissement de la population et celui de l'essor de l'industrie et de la construction, prennent des proportions de plus en plus considérables dans la région métropolitaine. Les travaux de transformation en cours sur le boulevard Dorchester indiquent assez ce que réserve l'avenir; ils sont une preuve du fait que la métropole du Canada doit s'étendre au delà de ses limites actuelles et que depuis un certain nombre d'années on a dû chercher en dehors de Montréal, des emplacements convenables pour la construction d'usines.

C'est à Montréal qu'on trouve les principaux ateliers de fabrication de wagons au Canada de même que les plus importantes installations pour l'entretien et la réparation du matériel roulant de nos deux chemins de fer. Le nouvel aéroport international de Dorval ne le cède en rien aux autres aéroports du continent. Montréal est le port de mer le plus achalandé du Canada; il connaît actuellement

une ère d'expansion industrielle extraordinaire. Mais de quel côté la ville de Montréal va-t-elle s'étendre? Certainement pas vers l'ouest de l'île, où l'expansion est circonscrite par plusieurs cours d'eau non navigables et des moyens de transport et d'entretien inférieurs. Il ne faudrait pas non plus que l'expansion se fasse vers le nord, c'est-à-dire vers les Laurentides, vu que ce serait s'éloigner davantage des installations portuaires de Montréal, et vu l'insuffisance des communications ferroviaires. À l'est de l'île de Montréal, se trouve une large bande de terres de culture plutôt abandonnées, où il n'y a aucune municipalité importante entre Montréal et Trois-Rivières. On ne pourrait pas loger convenablement les travailleurs d'usine dans ce secteur.

En fait, le port de Montréal a récemment étendu son autorité pour englober 25 milles de plus en aval, le long de la rive nord, mais uniquement afin d'assurer qu'aucune nouvelle construction riveraine ne nuise à l'essor futur des installations maritimes et portuaires de Montréal, qui ont déjà atteint leur point de saturation. Certains ont souligné qu'il faudra plusieurs années avant que tout changement perceptible intervienne dans les installations portuaires de Montréal, en aval de la ville. Par conséquent, il est tout à fait évident que l'expansion locale du plus grand port du Canada ne peut se faire que le long de la rive sud du Saint-Laurent, région qui ne présente aucun des inconvénients qui caractérisent les trois autres régions importantes au nord, à l'est et à l'ouest.

En outre, les envois de marchandises fabriquées dans les usines situées au nord, à l'est ou à l'ouest de Montréal ne parviennent au port qu'après avoir subi les retards ennuyeux attribuables au grave problème de circulation qui existe dans la métropole et qui ne semble pas près d'être résolu. Au contraire, la situation empire.

La mise en œuvre du projet de modernisation du canal Richelieu viendra fort heureusement s'ajouter à la mise en valeur de la rive sud ou au prolongement des installations portuaires de Montréal. Voici brièvement en quoi consiste le projet d'aménagement du canal: creuser le canal Richelieu actuel, qui n'est profond que de 6 pieds et est vieux d'un siècle, pour lui donner 26 pieds de profondeur, tout comme la voie maritime et, aménager un canal de 15 milles entre Longueuil et l'île des Pères ou du bassin de Laprairie, si le tracé de Sorel à Saint-Jean traversant le Richelieu ne se révèle ni pratique du point de vue économique, ni réalisable. Ce canal, une fois achevé, constituera le troisième côté du triangle d'or. Deux points d'entrée seront donc accessibles aux navires se dirigeant vers les États-Unis: le premier à Sorel, que pourra emprunter le