

en ces dernières années, comparativement à la situation dans laquelle elles se trouvaient durant les années 20 et au début des années 30. Mon collègue a eu raison de dire que le moment approche où les mines ne pourront plus être exploitées sans arrêt ni avec bénéfice. Lorsque je faisais partie du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, nous avons fait en sorte après une étude spéciale, de placer les mines de houille de notre province dans une posture favorable en majorant les droits et en accroissant les subventions sur le coke ainsi que celles qui visaient le transport de la houille par eau et par rail jusqu'au Canada central. Le Parlement a le devoir de s'assurer que les houillères de la Nouvelle-Écosse servent l'intérêt bien entendu de la population de la province et du pays tout entier. Récemment on nous a parlé de l'énorme richesse que représentait pour notre pays l'épargne de fonds autrefois affectés à l'importation de pétrole. La réduction de nos importations de houille, grâce à une production domestique accrue, aurait, dans une large mesure, le même résultat.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas cette question que j'entends traiter surtout. Je veux parler plutôt du canal de Chignectou, projet envisagé depuis l'établissement des premiers colons de race blanche dans notre pays. Cet aménagement, traversant l'isthme de Chignectou, le long de la frontière qui sépare le Nouveau-Brunswick de la Nouvelle-Écosse, ne couvrirait qu'une distance de seize milles entre les eaux de la baie de Fundy et le détroit de Northumberland, mais le canal lui-même serait plus long et il faudrait effectuer des travaux supplémentaires de dragage afin d'obtenir la profondeur requise à l'entrée.

Avant l'arrivée des colons de race blanche, l'isthme servait de portage aux Indiens qui passaient de la baie de Fundy au détroit de Northumberland. Les premiers colons acadiens empruntaient également cette route. Le projet d'aménagement de ce canal remonte à trois siècles.

En 1822, un ingénieur nommé Minette a procédé à l'examen des lieux, examen autorisé par la province du Nouveau-Brunswick en vue de l'aménagement d'un canal de quatre pieds à travers l'isthme. En 1925, M. Francis Hall a procédé à un deuxième examen en vue du creusage d'un canal de huit pieds au coût estimatif de \$298,000. En 1926, M. Thomas Telfer procéda à un examen en vue de l'aménagement d'un canal de treize pieds au coût estimatif de \$685,952. Enfin, en 1943, un troisième ingénieur du nom de Crowley a procédé à l'étude d'un canal de neuf pieds.

En 1867, une adresse avait été présentée au Parlement canadien en vue de faire communiquer toutes les données à l'ingénieur en chef, M. John Page. En 1870, le gouverne-

ment de sir John A. Macdonald a autorisé l'examen et le relevé des endroits où l'on pourrait établir des canaux au Canada. Ces études donnaient lieu à un rapport en 1871. On y proposait l'aménagement de quatre grands canaux: l'un au Sault-Ste-Marie, le creusage du canal Welland et l'élargissement du chenal du Saint-Laurent, l'élargissement du chenal de l'Outaouais et l'établissement du canal de Lachine; enfin, l'aménagement d'un canal dans l'isthme de Chignectou. Le projet initial consistait dans le creusage d'un canal de quinze pieds au coût estimatif de trois millions et quart de dollars. Différents projets de canal ont été à l'étude dans les dix années suivantes.

En 1882, une société fut fondée en vue d'établir une voie de transbordement au lieu d'un canal. Le terrain à travers l'isthme de Chignectou est presque de niveau; il n'est que de quelques pieds plus élevé que la marée haute. Le chemin de fer devait coûter \$4,350,000. Des particuliers s'étaient engagés à fournir tous les frais de premier établissement de l'entreprise. On a accordé à la société un présumé crédit de \$150,000 par année pour 25 ans. Avant le terme de l'entreprise, la société financière britannique qui fournissait les fonds fut liquidée à la suite de revers en Amérique du Sud. L'aménagement du canal fut retardé, la charte a pris fin et l'affectation n'a jamais été renouvelée.

J'estime, comme presque tous ceux de l'époque, que l'établissement du canal aurait été une entreprise heureuse avec les petits navires qu'on avait alors. Avec le temps, les vaisseaux devinrent plus gros, et il devint plus difficile d'aménager un canal ou une voie de transbordement. Le tonnage des vaisseaux s'est beaucoup accru. J'estime qu'en aucune autre entreprise canadienne l'initiative privée n'a été plus maltraitée que dans le cas des gens qui ont projeté ce canal et qui ont dépensé leur propre argent à cette fin. Jusqu'ici, les travaux à l'égard de ce projet n'ont pas coûté un sou à la population du Canada. On n'a rien remboursé à la société et le projet a été abandonné.

En 1932, MM. Arthur Surveyer, D. W. Robb et John F. Sowards, ayant effectué un nouveau relevé, ont fait rapport que l'aménagement du canal était réalisable. Leur plan comportait un canal d'une profondeur de 15 à 25 pieds, au coût de 20 millions à \$55,484,000. Les gens intéressés à la réalisation du projet et qui en avaient fait l'examen ont cru que le montant estimatif était grandement excessif et beaucoup plus élevé que le coût réel de l'aménagement. On a jugé que l'entreprise commerciale devrait être rentable; on a soumis des rapports hostiles et le canal n'a jamais été aménagé.