

occasion qui m'est offerte de ce faire en cette enceinte. Je constate que depuis son accession à la fonction de ministre des Transports, le ministre actuel poursuit avec succès le travail de son prédécesseur et accomplit un travail gigantesque au service du Canada tout entier, et de la province de Québec en particulier.

Monsieur le président, vous me permettrez sans doute de dire que la province de Québec est fière de compter parmi ses fils un homme de la compétence du ministre des Transports actuel, qui dirige un ministère aussi important.

Étant donné que mon temps de parole est limité pour aborder divers sujets, je me permettrai de formuler immédiatement quelques remarques en marge des observations qu'a faites l'honorable député de Laurier (M. Chevrier), ce matin, au sujet des préposés à l'entretien de l'édifice que le National-Canadien a vendu au gouvernement de la province de Québec. J'ai demandé à l'honorable député de Laurier s'il n'était pas d'avis que le gouvernement de la province de Québec devait, par le truchement du ministère des Travaux publics, embaucher les employés qui travaillaient pour le National-Canadien auparavant, étant donné que l'édifice en question appartient maintenant au gouvernement de la province de Québec et qu'il lui a été vendu à un prix plus que raisonnable.

S'il est vrai, comme l'indiquait le programme du parti libéral l'an dernier, au cours de la campagne électorale provinciale, et comme s'est plu à le répéter son chef, le premier ministre actuel du Québec, que le chômage est d'abord et avant tout un problème relevant des autorités provinciales, il incombe à ces dernières, qui ont conclu un contrat avec le National-Canadien, de reprendre à leur service les employés du National-Canadien qui ont été congédiés par suite de la vente de l'édifice au gouvernement provincial. Au fait, le ministère des Travaux publics du Québec pourrait employer les mêmes travailleurs et éviter ainsi l'augmentation du nombre des chômeurs à Montréal.

Évidemment, si les administrateurs du National-Canadien n'ont pas jugé bon d'insérer un article à cet effet dans le contrat de vente, ils devraient en être blâmés; mais je suis d'avis que la seule personne qui puisse régler ce problème n'est pas le ministre fédéral des Transports, mais bien le ministre des Travaux publics de la province de Québec.

Monsieur le président, j'aurais voulu traiter plus longuement de ce sujet, mais puisque mon temps de parole est limité, je passe immédiatement à la question dont je veux parler plus particulièrement cet après-midi,

[M. Johnson.]

laquelle est de plus en plus d'actualité, soit la canalisation du Richelieu.

Monsieur le président, j'estime que ce projet mérite la plus grande attention du gouvernement fédéral, mais avant de me lancer dans mon exposé du problème, je crois sage de spécifier que tous les organismes sérieux, comme les chambres de commerce de la province de Québec, les divers comités formés par les citoyens éminents de la région du Richelieu, et même les adversaires du gouvernement, nouvellement convertis à l'idée de ce projet—plus particulièrement les députés libéraux—conviennent qu'il ne s'agit pas de demander au gouvernement canadien d'entreprendre immédiatement la construction de ce canal mais de convaincre nos dirigeants de confier à un organisme quelconque le soin d'établir si le projet de canalisation entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain, par la rivière Richelieu, est rentable.

À l'heure actuelle, les autorités américaines semblent disposées à entreprendre des études conjointes avec le gouvernement canadien, soit par l'intermédiaire de la commission mixte internationale, appelée Commission conjointe internationale des eaux limitrophes, soit par l'intermédiaire d'un comité canado-américain, en vue d'en arriver à une conclusion définitive relativement à la possibilité d'entreprendre la construction de ce projet, s'il est justifiable au point de vue économique.

Je sais qu'il s'agit d'un projet dont le coût de construction serait extrêmement élevé. Au fait, en 1937, on parlait de 342 millions de dollars pour aménager une voie maritime de 27 pieds de profondeur sur la rivière Richelieu. Au prix actuellement en cours, ceci équivaldrait à une somme d'environ 600 millions de dollars, sinon plus. Aussi, faut-il y aller avec circonspection et étudier le projet sous tous ses aspects avant de s'y engager.

Monsieur le président, j'estime humblement qu'une étude du genre de celle dont j'ai parlé plutôt, entreprise par le gouvernement canadien, nous donnerait les réponses à toutes les questions que pose ce projet de canalisation du Richelieu, et j'espère que le gouvernement canadien annoncera, dans le plus bref délai possible, sa décision de l'entreprendre.

(Traduction)

Monsieur le président, je veux tout d'abord attirer l'attention sur une région voisine de Montréal qui serait l'une des premières à bénéficier de la modernisation du réseau de canaux du Richelieu. Pour la commodité de mon exposé, je désignerai cette région le «triangle d'or du Canada».