

Depuis vingt-cinq ans, la question est vivement discutée. Si j'ai bonne mémoire, les provinces Maritimes s'y sont toujours opposées. Depuis que je siège à la Chambre, j'ai constaté que ceux qui ont protesté contre l'entreprise il y a vingt-cinq ans avaient bien raison. Le gouvernement américain ne s'y est jamais beaucoup intéressé avant la découverte des gisements de minerai de fer au Labrador et dans l'Ungava. Mais depuis que cette source de matières premières est disponible, les États-Unis veulent hâter l'exécution des travaux.

Dans son bref exposé, le ministre a nettement indiqué que, tant du point de vue transport que de l'aspect économique, le Canada ne s'est guère préoccupé des répercussions de l'entreprise au delà de Montréal. Le ministre a déclaré qu'après la canalisation, certains cargos pourraient déposer des céréales à Montréal et retourner aux États-Unis ou ailleurs au pays avec une cargaison de minerai de fer. Je ne blâme pas le ministre, mais il est évident qu'il s'est laissé conseiller par ses ingénieurs et fonctionnaires. Il se borne à répéter les propos échangés pendant que la question était discutée. On ne s'est guère préoccupé des régions à l'est de Montréal. Or je rappelle au ministre que quatre provinces sont situées à l'est de la métropole. Les gens qui vivent et travaillent là-bas et qui acquittent des impôts ont droit à certains égards.

Quelle répercussion aura cette entreprise dans les provinces Maritimes? Cela veut dire que ce mode de transport remplacera le transport par chemin de fer. Je suis heureux de constater que les mémoires des cheminots s'y opposent. Ils savent ce qui va arriver. L'entreprise a pour but d'assurer le transport à meilleur compte. Elle est destinée à exploiter les ressources du Labrador à l'avantage des États-Unis. Je m'y oppose aussi de ce point de vue car cela signifiera une réduction du transport et la mise à pied des cheminots canadiens. La plus grande objection que j'y vois, c'est que cette entreprise exploitera des ressources canadiennes et les mettra, à bas prix, à la disposition des États-Unis alors qu'il aurait fallu que le Canada exploitât ces richesses.

Je m'inquiète aussi de l'industrie de l'extraction du charbon dans les provinces Maritimes. Il y a vingt ou vingt-cinq ans, j'ai entendu dire que la seule raison pour laquelle les provinces Maritimes trouvent, dans le Québec, un marché économique pour leur charbon, c'est qu'il n'y a pas de voie d'eau des États-Unis jusqu'à ce marché. Après l'aménagement de la voie fluviale du Saint-Laurent, les houillères américaines pourraient

accaparer cette partie du marché québécois qui s'approvisionne aujourd'hui en Nouvelle-Écosse. Lorsqu'il s'agit de la mise en valeur des ressources naturelles canadiennes, on a toujours été enclin à opter pour des moyens préjudiciables aux provinces Maritimes. Lorsqu'il a été question de décentralisation, j'ai dit un mot de la canalisation du Saint-Laurent. Le premier ministre voulait savoir si j'étais pour ou contre. Je suis nettement opposé à cette canalisation car, de toute évidence, personne ne songe aux régions situées à l'est de Montréal. La tendance est à oublier l'est du pays. Toutes les entreprises d'importance économique réalisées jusqu'ici avaient pour objet non pas de favoriser le bien-être des provinces Maritimes mais de disloquer l'industrie déjà établie là-bas.

Ce mode de transport économique suppose l'acheminement du minerai de fer vers les États-Unis par le Saint-Laurent, alors qu'on pourrait fort bien utiliser le rail. Cela suppose aussi la mise à pied de cheminots à l'est de Montréal et la centralisation continue de l'industrie dans le centre du Canada et des États-Unis. En parlant de cette question, il n'y a pas longtemps, le ministre du Commerce a affirmé publiquement que si on n'aménageait pas la voie fluviale du Saint-Laurent, il faudrait sans doute que certaines des usines sidérurgiques du centre des États-Unis et du Canada soient déplacées vers le littoral de l'Atlantique. Voilà justement ce que je réclame. Puisqu'il y a du minerai de fer et du charbon dans ces régions,—dont dix p. 100 de la population se trouvent actuellement sans travail,—on devrait pouvoir y réaliser une grande expansion de l'industrie sidérurgique. Le ministre indique clairement que c'est ce qu'il voudrait empêcher en aménageant le Saint-Laurent. Représentant des provinces Maritimes, je ne suis pas disposé à dépenser l'argent du contribuable canadien pour favoriser une mesure dont le seul but est de paralyser la région que je représente. Je suis tout à fait de l'avis de l'honorable représentant de Vancouver-Quadra, c'est-à-dire qu'il faudrait constituer une commission, parlementaire ou autre, chargée d'examiner les aspects économiques de cette affaire, non seulement en ce qui concerne l'effet qu'elle aurait sur la région Montréal-Toronto, mais encore sur le pays tout entier de Vancouver à Terre-Neuve.

Je crains bien que, le plus souvent, en préparant l'avenir économique du pays, on agisse comme toujours, c'est-à-dire qu'on oublie les régions situées en aval de Montréal. On semble croire que le Canada se limite à la région comprise entre Montréal et les confins de l'Ontario. Pour ma part, monsieur le