

ChAMPLAIN, La Salle et tous les grands explorateurs ont reconnu le besoin de cette voie directe depuis la mer jusqu'au vaste empire intérieur du Canada. On souhaite maintenant la suppression définitive de ces obstacles séculaires.

Depuis le début de la colonie au Canada, les brouettes ont fait place aux bulldozers; les élégantes conduites intérieures ont succédé aux anciens tape-culs et le téléviseur a supplanté la lanterne magique. Le voilier a été remplacé par le brûle-mazout. Et les paquebots ont passé d'une longueur impressionnante de 250 pieds et d'une jauge de 2,000 tonneaux à une longueur de 600 pieds et une jauge de 20,000 tonneaux. Des paquebots de cette catégorie naviguent inaperçus le long des limites de ma circonscription électorale à tout instant du jour huit à neuf mois de l'année.

D'après le ministère du Commerce des États-Unis, 71 p. 100 des longs-courriers des principales nations maritimes du monde ont un tirant d'eau de vingt-cinq pieds au plus. Ainsi, les navires employés dans le vaste commerce de l'exportation et de l'importation du Canada, de même que les navires arrivant de ports éloignés, sont forcés de s'arrêter lorsqu'ils arrivent aux rapides du fleuve Saint-Laurent dont les canaux et les écluses n'ont pas plus de 14 pieds de profondeur.

Lorsque les navires se dirigeant vers l'est quittent Fort-William pour naviguer sur la mer avec leurs cargaisons d'or, de bois de pâte ou de minéraux provenant du Canada, ils rencontrent, à Sault-Sainte-Marie, une chute d'environ vingt pieds. Au confluent du lac Saint-Clair et de la rivière Détroit se trouve une autre chute d'environ huit pieds; des canaux ont été creusés qui restent ouverts durant la période de navigation. C'est à la chute Niagara que se trouve la plus forte dénivellation. Des écluses de 800 pieds, d'une profondeur de trente pieds, assurent assez de hauteur libre. Toutefois, dans la descente vers le fleuve Saint-Laurent, les navires parviennent à des écluses de 14 pieds et les chargements doivent être entreposés et réexpédiés.

Étant donné qu'on a creusé davantage le chenal à Welland et qu'on a affecté plusieurs millions de dollars au dragage du Saint-Laurent en aval de Montréal, il ne reste plus qu'un seul grand obstacle à la canalisation, c'est-à-dire celui que constituent les rapides du Saint-Laurent. Cette obstruction s'étend sur une distance de 183 milles, dont 115 milles en territoire international. Il s'y trouve environ 47 milles de canaux et 22 écluses, mais la profondeur de l'eau n'y est encore que de 14 pieds. On peut assurément con-

sidérer comme entreprise nationale le creusage du chenal jusqu'à une profondeur de 30 pieds; autrement les travaux effectués, au coût de plusieurs millions, en amont et en aval, n'auraient pas leur pleine utilité.

Il est vrai que le coût de la canalisation du Saint-Laurent serait élevé; mais pouvons-nous éviter cette dépense? Pour gagner de l'argent il est nécessaire d'affecter des fonds à la création de matériel. Nous avons dépensé des sommes énormes pour livrer une guerre et la gagner. Nous pouvons faire des dépenses relativement plus faibles pour assurer la paix, et nous les ferons effectivement. Il faudra du temps, mais si le projet est avantageux, nous avons tout le temps nécessaire pour le mettre à exécution. Feu le président Roosevelt a su réfuter les objections des adversaires du projet de canalisation dans la déclaration suivante:

Les adversaires du projet de canalisation ont signalé que la construction des ouvrages exigerait quatre ans.

Ils savent, mais négligent de dire, qu'il faut au moins autant de temps pour construire un cuirassé. Ils savent également que cette entreprise coûtera moins cher aux États-Unis que la construction de trois cuirassés et qu'elle sera absolument rentable.

L'aménagement de ce cours d'eau lui servirait comme un phare aux yeux des peuples déprimés par la guerre qui y verrait un exemple frappant de la collaboration d'hommes et de nations libres dans un but commun. La réalisation de ce projet démontrerait, à jamais, comment deux grandes nations peuvent non seulement vivre en paix côte à côte mais aussi exploiter dans l'harmonie leurs ressources naturelles. En travaillant de concert à l'établissement d'une grande route commerciale, afin de bénéficier en commun des avantages de nouveaux débouchés, nos deux pays marqueraient une nouvelle étape dans le domaine des relations internationales.

Cette entreprise donnera aux industries de Windsor et de tous les ports des Grands lacs l'accès le plus économique et le plus rapide à de nouveaux marchés importants pour leurs automobiles, leurs produits chimiques, pharmaceutiques et autres. Ce mode économique de transport supprimerait les transbordements. N'oublions pas que la voie du Saint-Laurent raccourcit de 500 milles le trajet direct entre Windsor et tous les ports de l'intérieur, d'une part, et la Norvège, la Suède, le Danemark et les grands ports de Liverpool, Londres, Anvers et Hambourg, d'autre part. La distance jusqu'au pays de la Méditerranée et du moyen Orient, par le canal de Suez, est un peu plus courte.

Depuis le début du siècle, l'existence même du Canada et de nos voisins, les États-Unis d'Amérique, dépend de notre capacité de construire des navires le plus rapidement possible