

100/4  
Février 1940

No 313

L'ÉCOLE SOCIALE POPULAIRE  
PUBLICATION MENSUELLE

---

# La Canalisation du Saint-Laurent

PAR

PAUL-HENRI GUIMONT

*Professeur à l'École des Sciences Sociales, politiques  
et économiques de Québec*

*Avec les hommages de*  
**CLÉMENT, GUIMONT Inc.**  
COURTIERS EN OBLIGATIONS  
QUÉBEC

Prix: 15 sous

---

L'ÉCOLE SOCIALE POPULAIRE

MONTREAL

*Direction:*  
SECRÉTARIAT DE L'E. S. P.  
1961, RUE RACHEL EST

*Administration:*  
L'ACTION PAROISSIALE  
4260, RUE DE BORDEAUX

1940

TOUS DROITS RÉSERVÉS



# PUBLICATIONS DE L'E. S. P.

(Directeur: R. P. ARCHAMBAULT, S. J.)

(Abonnement: \$1.50 par an)

1A. L'École Sociale Populaire . . . . .	Arthur SAINT-PIERRE
2. L'Organisation ouvrière dans la province de Québec (2 <sup>e</sup> édition, 1913) . . . . .	S. S. LÉON XIII
15. L'Encyclique « <i>Rerum novarum</i> » . . . . .	Dr Joseph GAUVREAU
18-19. Contre l'alcool . . . . .	Abbé GOUIN, P. S. S.
20-21. Un catholicisme social: Frédéric Ozanam . . . . .	R. P. ARCHAMBAULT, S. J.
24. Le Clergé et les études sociales . . . . .	XXX
30. L'Utopie socialiste — I . . . . .	DOMBRAY-SCHMITT
31. Le Val des Bois . . . . .	R. P. DALY, C. SS. R.
33. Les Écoles maternelles . . . . .	Arthur SAINT-PIERRE
36-37. Le Devoir social . . . . .	R. P. TRUDEAU, O. P.
40. Les Syndicats socialistes et neutres . . . . .	R. P. GONTHIER, O. P.
46. A propos d'immunités . . . . .	R. P. Alexandre DUGRÉ, S. J.
48-49. Leçons pratiques d'action sociale catholique . . . . .	Abbé GOUIN, P. S. S.
51. Les Avantages de l'agriculture . . . . .	Anatole VANIER
53-54. Le Règne social du Sacré Cœur . . . . .	R. P. ARCHAMBAULT, S. J.
55. Le Coopérationnisme . . . . .	R. P. Alexandre DUGRÉ, S. J.
59. Le Clergé et les œuvres sociales . . . . .	R. P. Edgar COLCLOUGH, S. J.
62-63-64. Vers les terres neuves . . . . .	Abbé Edmour HÉBERT
76. Nos errements agricoles . . . . .	E. S. P.
36. Le Problème social et sa solution . . . . .	Alfred CHARPENTIER
77. Les Semaines sociales . . . . .	Antonio FERRAULT
88-89. De l'Internationalisme au Nationalisme . . . . .	R. P. VILLENEUVE, O. M. I.
91. L'Action sociale . . . . .	Edouard MONTPEIT
92-93. La Grève et l'enseignement catholique . . . . .	Mgr L.-A. PÂQUET
94. Programme d'action sociale . . . . .	Abbé Emile CLOUTIER
96. L'Organisation professionnelle . . . . .	Abbé Edmour HÉBERT
97. Syndicats patronaux . . . . .	XXX
100. Le Salaire . . . . .	Wilfrid GUÉRIN
102. La Question des chemins de fer . . . . .	E. S. P.
103. Les Caisses Desjardins: œuvre sociale . . . . .	E. S. P.
105. L'Organisation ouvrière catholique au Canada . . . . .	Mgr Eugène LAPOINTE
106. Réformes scolaires . . . . .	J. W.
107. Le Travail du dimanche dans notre industrie . . . . .	E. S. P.
108. La Gaspésie . . . . .	Olivier CARIGNAN
110. La Société catholique de Protection . . . . .	Paul CHARTIER, S. J.
111. Le Problème des narcotiques au Canada . . . . .	R. P. Alexandre DUGRÉ, S. J.
112. Le Charbon au Canada . . . . .	Abbé Edmour HÉBERT
113-114. Le Nord qui s'ouvre . . . . .	R. P. J.-A. DESJARDINS, S. J.
115. Les Trois Étapes de la question ouvrière . . . . .	Dr Joseph GAUVREAU
116-117. Dans les chantiers . . . . .	Gérard TREMBLAY
118. La Mortalité infantile . . . . .	R. P. Léo BOISMENU, S. S. S.
120-121. Le Chômage . . . . .	S. G. Mgr LAFLECHE
122. L'Eucharistie et la question sociale . . . . .	E. S. P.
124. Le Patriotisme . . . . .	Charles GAGNÉ
125. L'Apprentissage . . . . .	R. P. Pierre FONTANEL, S. J.
126-127. Notre problème agricole . . . . .	Abbé Arm. BEAUREGARD
128. Les Forces hydrauliques . . . . .	Georges BOUCHARD
129. L'Art ménager . . . . .	Georges BOUCHARD
130. Le Domaine rural canadien . . . . .	R. P. Adélaïde DUGRÉ, S. J.
131. Les Paysans de France . . . . .	R. P. Pierre FONTANEL, S. J.
132. La Jeune Fille et les œuvres de charité . . . . .	G.-E. MARQUIS
133-134. Pour et contre le tabac . . . . .	XXX
135. Vers l'émancipation économique . . . . .	G.-E. MARQUIS
136-137. Le Travail de nuit dans les boulangeries . . . . .	R. P. Pierre FONTANEL, S. J.
138. Expansion industrielle dans le Québec . . . . .	R. P. Louis LALANDE, S. J.
139. Le Logement et la santé . . . . .	R. P. J. SALSMANS, S. J.
142. L'Éducation de la Justice . . . . .	Max. TURMANN
143. Abolitionnisme ou Réglementation . . . . .	C.-J. MAGNAN
144. L'Actionnariat syndical . . . . .	R. P. Maurice H.-BEAULIEU, S. J.
145-146. Le Conseil national d'Éducation tunes d'outrefois. Jeunes d'aujourd'hui, claireurs canadiens-français . . . . .	R. P. Adélaïde DUGRÉ, S. J.
D. La Pulpe et le Papier . . . . .	R. P. Pierre FONTANEL, S. J.
Atelier syndical fermé . . . . .	Alfred CHARPENTIER
Effort économique de notre race . . . . .	Rodolphe LAFLANTE
7. La Forêt canadienne . . . . .	R. P. Pierre FONTANEL, S. J.

# La Canalisation du Saint-Laurent

par Paul-Henri GUIMONT

*Professeur à l'École des Sciences sociales de Québec*

Si, en feuilletant les pages de l'histoire, nous cherchons à découvrir les causes de la grandeur et de la décadence des nations, nous sommes frappés par l'importance incontestée de la suprématie maritime. Une marine puissante fut toujours, pour les nations, un symbole de force, un signe de supériorité. En l'an 1100 avant Jésus-Christ, les Phéniciens possédaient une flotte imposante destinée à assurer la liberté et la sécurité de leur commerce sur la Méditerranée. Carthage, rivale de Rome, connut une période glorieuse grâce à l'expansion de son commerce maritime et à la protection de sa flotte.

Cette période se termina avec l'avènement de Rome comme puissance maritime. En possession d'une flotte modelée sur les vaisseaux carthaginois, Rome réussit à vaincre Carthage et à s'assurer la suprématie de la Méditerranée. C'est alors que l'Empire romain commença à s'étendre au-delà des frontières d'Italie.

Puis graduellement apparurent Gênes, Venise, l'Espagne et le Portugal, qui édifièrent leurs conquêtes aux Indes et en Amérique sur le contrôle des mers.

Rappelons-nous l'épopée coloniale française et aussi et surtout la maîtrise anglaise des mers. La marine marchande anglaise et sa domination des océans inaugura pour le Royaume-Uni une ère nouvelle, hâta même l'épanouissement de la civilisation britannique aux quatre coins du monde et en particulier sur ce continent. N'est-ce pas la puissance de la flotte de Wolfe qui lui assura, dans une large mesure, la victoire des Plaines d'Abraham et fixa ainsi le destin de notre pays, le Canada ? L'ouverture des

canaux de Suez et de Panama établit de nouveaux courants commerciaux pour le plus grand bien de l'humanité.

De tout temps, le transport maritime fut un instrument d'expansion et de progrès. Il contribua largement à la stabilité et à l'amélioration du niveau de vie des peuples. Il est encore l'artisan essentiel du commerce international et, de tous les modes de transport, il est assurément, sur une voie libre, le mode le moins coûteux.

Forts de cette assurance et désireux de promouvoir le développement économique de l'Ouest canadien et américain, nos gouvernants et bon nombre de citoyens canadiens et américains croient voir dans la canalisation du Saint-Laurent une panacée, un remède à tous nos maux économiques.

Pour eux, le développement intégral des ressources économiques d'un pays exige un transport à bon marché; or, le coût du transport par voie d'eau et canaux est peu élevé; donc l'État doit développer ses voies d'eau intérieures et ses canaux.

La route fluviale, telle qu'actuellement aménagée, ne répond plus aux besoins du transport, affirme-t-on. Cette situation est grave puisqu'elle paralyse l'avenir commercial du Canada. Depuis 1921, en particulier, les gouvernants du Canada et des États-Unis, sur les instances de l'Ouest américain, ont donné à ce problème une attention particulière. Un projet d'aménagement coûteux et considérable est présentement à l'étude et il ne semble plus douteux que l'exécution en soit maintenant assurée dans un bref délai.

Nous ne contestons pas la véracité du syllogisme déjà énoncé lorsque les cours d'eau intérieurs sont libres et ne nécessitent que des dépenses minimales d'entretien. Par contre, lorsque ces cours d'eau requièrent des travaux d'aménagement et de canalisation d'une envergure considérable, nous sommes enclin à croire que leur utilité

décroit en fonction directe de l'augmentation de la dépense imposée.

Or, se rend-t-on pleinement compte que le projet de canalisation du Saint-Laurent entre précisément dans cette deuxième catégorie ? Peut-on, en effet, justifier le projet de canalisation de notre fleuve ? A cette question, nous tenterons de répondre au cours de notre exposé.

Nous n'avons pas l'intention d'analyser ici en détail l'aspect technique du projet. Admettons que l'aménagement physique du fleuve sur tout son parcours est une entreprise réalisable à une profondeur de 27 pieds. Nous exposerons les résultantes tant au point de vue du transport qu'au point de vue du développement hydro-électrique. Puis nous tenterons d'établir un estimé aussi juste que possible des dépenses découlant de l'exécution du projet.

Ayant défini le projet, il nous incombera dès lors ou de l'apprécier ou de le critiquer. C'est cet objectif que nous tenterons d'atteindre, avec cette réserve, toutefois, que nous désirons insister davantage sur l'aspect critique. En effet, les défenseurs du projet nous inondent tellement de leur propagande fallacieuse depuis quelques années, que les avantages de la canalisation nous sont à tous à peu près connus, cependant que les inconvénients paraissent à peu près ignorés. Cette dernière analyse, nous la poursuivrons sur le plan économique et politique, ayant toujours en vue l'avenir de la nation canadienne et aussi la sauvegarde des intérêts légitimes du Québec.

Ce projet de canalisation, discuté depuis déjà près de deux décades, a reçu une impulsion nouvelle depuis le début de la guerre actuelle. Des problèmes de transports massifs se poseront sans doute qui n'existaient pas il y a quelques années. L'Ontario — qui, après avoir démontré un surplus extraordinaire d'électricité, a annulé ses contrats avec les compagnies québécoises productrices d'énergie, au cours

des dernières années, — craint maintenant un déficit de production d'énergie hydro-électrique. C'est pourquoi le premier ministre de cette province, M. Mitchell Hepburn, jusqu'ici farouche adversaire du projet de canalisation, en est devenu, en l'espace de quelques semaines, le plus ardent défenseur. Nous nous expliquons difficilement que le premier ministre d'une province canadienne change aussi radicalement et rapidement d'opinion sur une question aussi fondamentale.

\* \* \*

En 1921, le projet de canalisation actuel était définitivement lancé lorsque la Commission Mixte Internationale remit aux gouvernements du Canada et des États-Unis un rapport préliminaire sur l'aménagement possible du Saint-Laurent par le génie moderne. Quelques années plus tard, en 1924, la Commission Mixte des Ingénieurs recommanda le creusage d'un canal de 25 pieds. Ce canal permettrait un transport continu de la tête des Grands Lacs à la mer et faciliterait la production, en stages successifs, d'énergie hydro-électrique et pour les États-Unis et pour le Canada.

S'emparant de ces conclusions, le Comité Consultatif National, « créé par arrêté en conseil le 7 mai 1924 pour renseigner le gouvernement sur les importants aspects qu'offre la question de l'amélioration de la canalisation du Saint-Laurent », les revisa et recommanda en 1928 une profondeur minimum de 27 pieds, laissant ainsi passer des navires d'un tirant d'eau de 25 pieds. Toutefois, notons la remarque suivante dans le rapport dissident: « Le projet est réalisable et praticable... mais les travaux ne pourront être commencés que lorsque les importantes questions d'ordre économique et financier que comporte une telle entreprise auront été résolues d'une manière satisfaisante. »

Ces rapports et recommandations servirent de base aux négociations entre les deux gouvernements intéressés. Une correspondance intense et des pourparlers prolongés suivirent d'où résultèrent le document appelé « Convention et Protocole concernant le Niagara », signé à Ottawa le 2 janvier 1929, et le « Traité relatif à la canalisation du Saint-Laurent », signé à Washington le 18 juillet 1932, entre les États-Unis et le Canada, mais non ratifié par ces deux pays.

Ce traité de 1932, amendé et amélioré par les États-Unis, fut à nouveau soumis au gouvernement canadien en juin 1938 pour approbation et ratification. Devant l'opposition formelle des premiers ministres du Québec et de l'Ontario, ce projet de traité ne souleva aucun enthousiasme jusqu'en septembre 1939, alors qu'on le sortit des dossiers en même temps que le premier ministre de l'Ontario faisait une brusque volte-face et devenait le principal artisan de la propagande favorable au projet.

C'est ce traité de 1932, amendé par le projet de traité de 1938, et le rapport du Comité Consultatif National qui feront l'objet de cette trop brève étude.

Avant toutefois d'entreprendre l'exposé du projet et l'analyse des dépenses, nous désirons insister sur quelques considérations historiques qui ont certes de graves répercussions sur le projet actuel.

La première mention d'un canal au Canada se rapporte au canal de Lachine, construit en 1700 par les colons français; mais ce ne fut qu'après la conquête du Canada par les Anglais que l'on commença à améliorer vraiment nos voies d'eau. De toutes les formes de transport, le transport maritime fut probablement le plus important avant l'apparition du chemin de fer. Ce dernier relégua bien dans l'ombre le développement de nos voies de communication fluviales, mais ne les arrêta point cependant. Car, en 1874, on creusait le canal de Welland, à 14 pieds.

Et, à la fin du siècle dernier, en dépit de la popularité sans cesse croissante des chemins de fer, notre réseau fluvial complet offrait une profondeur minimum de 14 pieds, au coût total, pour le gouvernement, de \$100,000,000.

Depuis le début du siècle actuel et surtout depuis la guerre, deux projets d'une portée considérable vinrent préoccuper les esprits: l'achèvement du nouveau canal de Welland et la canalisation du Saint-Laurent.

Ce premier canal, le plus important à l'heure actuelle au Canada, est le quatrième du même nom. Sa longueur est de 25 milles et sa profondeur de 27 pieds, alors que les écluses ont elles-mêmes 30 pieds sur une longueur de 820 pieds et une largeur de 80. Le temps nécessaire à le parcourir est de huit heures et le coût final de ce magnifique travail du génie moderne atteint près de \$130,000,000.

Ce canal et les quelques autres les plus importants qui relient le Saint-Laurent aux grands lacs sont les suivants:

	Longueur	Profondeur
Lachine: de <sup>e</sup> Montréal au lac Saint-Louis . . . . .	8.5 milles	14 pieds
Soulanges: du lac Saint-Louis au lac Saint-François . . . . .	14.0	» 14 »
Série de canaux: du lac Saint-François au lac Ontario (Galops, Farran, Cornwall) . . . . .	23.5	» 14 »
Welland: du lac Ontario au lac Érié . . . . .	25.0	» 27 »
Sault-Sainte-Marie: du lac Huron au lac Supérieur . . . . .	1.5	» 27 »
	<hr/>	
	72.5	»

Ces canaux, tous situés à l'ouest de Montréal ont une longueur totale de 73 milles et comptent trente écluses.

Jusqu'en 1939, le gouvernement du Dominion dépensa près de \$320,000,000 sur ce réseau fluvial, soit \$240,000,000 en dépenses de capital et \$80,000,000 en dépenses d'opération et d'entretien. En certaines années, ces dépenses d'opération et d'entretien dépassent les \$2,000,000. Malgré

ce coût élevé, car personne n'ignore que depuis 1904 les services des canaux sont absolument gratuits, les canaux canadiens ont rendu des services fort appréciables pour le trafic lourd. Ils ont été un actif puissant pour la communauté canadienne et pour le fermier de l'Ouest canadien, en particulier.

La longueur totale de ces canaux, avons-nous dit, ne dépasse pas 73 milles, mais en ajoutant celle des cours d'eau qu'ils relient, on obtient un réseau de voies navigables de près de 2,300 milles. Ou, si vous le préférez, grâce à eux, le Canada possède une voie fluviale d'une longueur de 2,300 milles.

C'est tout ce réseau de canaux que l'on propose actuellement d'aménager à une profondeur de 27 pieds au lieu de 14, de façon à permettre aux cargos la navigation libre et sans transbordement de la tête des Grands Lacs à la mer et à favoriser l'exploitation de près de 5,000,000 de chevaux-vapeur. Le nouveau réseau fluvial aurait une profondeur de 27 pieds, huit écluses et une longueur de canaux de 55 milles. Route plus courte, plus profonde et comportant moins d'écluses que l'ancienne.

Comme les canaux actuels à l'ouest de Prescott ou mieux à l'ouest du lac Ontario ont déjà une profondeur de 27 pieds et que, par ailleurs, la voie fluviale a une profondeur dépassant même 30 pieds à l'est de Montréal, il s'ensuit que les travaux d'aménagement doivent se poursuivre à l'ouest de Montréal, soit exactement de Montréal à Prescott, Ontario.

Pour les fins de la canalisation, la Commission mixte des ingénieurs a divisé le projet en quatre sections:

Québec	Longueur	H. d. chutes	Ecl.	C.V.
Section de Lachine (Lachine) . . . . .	26 milles	48 pieds	3	1 million
Section de Soulanges (Beauharnois) . . . . .	18	» 83 »	2 2	»

Ontario	Longueur	H. d. chutes	Ecl.	C.-V.
Section du lac Siant-François.	26 milles	1 pieds		
Section des rapides internationaux (Cornwall, Pointe Farran, Ile Crysler, Morrisburg-Galop).....	48	» 92 »	3 2 millions	

Soit un total de 55 milles de canaux et huit écluses pour obvier à la dénivellation des 225 pieds de chute de Prescott à Montréal. Ces écluses devront avoir les caractéristiques du canal de Welland: soit des écluses de 820 pieds par 80.

Si nous remontons le lac Ontario, nous atteignons à la tête de ce lac le canal de Welland, point de soudure maritime entre les lacs Ontario et Érié, pour contourner le Niagara. Ce canal, qui ne nécessite aucun développement additionnel, et le canal du Sault-Sainte-Marie complètent le cycle des canaux vers l'Ouest.

Le fleuve Saint-Laurent avec ses canaux forme donc un cours d'eau navigable et libre depuis son embouchure jusqu'à la tête des Grands Lacs. Ici surgit dès lors le problème du droit de navigation et du droit d'exploitation des ressources hydro-électriques qui résulteront de la réalisation de ce projet de canalisation.

Ces droits ont déjà été déterminés par plusieurs traités intervenus entre les États-Unis et le Canada. Car les États-Unis et le Canada sont propriétaires riverains de la tête des Grands Lacs à l'est de la section internationale, soit plus exactement au sud-est de Cornwall. De ce droit de propriété découlent, pour les États-Unis et le Canada, l'obligation de défrayer, dans une proportion équivalente, les frais de cette entreprise gigantesque, le pouvoir de naviguer librement sur cette route et d'utiliser également les ressources hydro-électriques exploitées.

Parmi les principaux traités qui délimitent et déterminent les droits respectifs des deux pays en cette matière, mentionnons tout spécialement :

1. — *Traité de réciprocité de 1854.*

L'article IV stipule qu' « il est convenu que les citoyens et les habitants des États-Unis auront le droit de naviguer sur le fleuve Saint-Laurent et dans les canaux du Canada servant de communication entre les grands lacs et l'océan... aussi complètement et aussi librement que les sujets de Sa Majesté Britannique ».

Ce traité fut aboli par les États-Unis en 1866. On lui substitua le traité de 1871.

2. — *Traité de Washington de 1871.*

Article XXVI: « La navigation du Saint-Laurent jusqu'à la mer demeurera libre et ouverte pour toujours aux citoyens des États-Unis pour toute fin commerciale. »

Article XXVII: Cet article donne aux Américains « le privilège de se servir du canal de Welland et des autres canaux du fleuve ». De plus, « il donne aux sujets de Sa Majesté Britannique le droit de se servir des canaux Sainte-Claire, aux mêmes conditions que les Américains s'en servent eux-mêmes ».

3. — *Traité de 1910.*

« La navigation de toutes les eaux limitrophes navigables demeure pour toujours libre et ouverte aux bateaux, navires, etc., des deux pays pour toute fin commerciale. » Plus loin, dans le même traité, nous lisons: « Il est de plus convenu, pendant la durée de ce traité, que ce droit de liberté de navigation s'étendra aux eaux du lac Michigan et à tous les canaux reliant les eaux limitrophes — canaux actuels ou futurs construits d'un côté ou de l'autre de la frontière. »

4.— *Traité de canalisation de 1932, signé mais non ratifié.*

Article VII: « Les hautes parties contractantes conviennent que les droits de navigation conférés par les traités existant entre Sa Majesté et les États-Unis d'Amérique seront maintenus, nonobstant les clauses d'extinction desdits traités, et proclament que ces traités confèrent aux sujets ou citoyens et aux navires, vaisseaux ou bateaux de chacune des hautes parties contractantes des droits de navigation dans le fleuve Saint-Laurent et le réseau des Grands Lacs, y compris les canaux existants ou ceux que l'on viendra désormais à construire. »

5.— *Projet de traité de 1938 présenté à Ottawa par le gouvernement des États-Unis.*

Article IV: « La quantité d'eau détournée pour la production d'énergie électrique dans la section des rapides internationaux sera divisée également entre les deux pays signataires du traité; et sur la fin des travaux, la quantité d'eau utilisée chaque jour pour la production de l'électricité de chaque côté de la frontière internationale, dans la section des rapides internationaux, ne devra pas excéder la moitié du débit d'eau disponible pour cette fin pendant telle période. »

Article VII: « Les hautes parties contractantes conviennent que les droits de navigation déjà conférés par les traités antérieurs intervenus entre les États-Unis d'Amérique et Sa Majesté Britannique seront maintenus en dépit des clauses d'annulation mentionnées dans ces traités, et déclarent que ces traités concèdent aux citoyens ou sujets et aux navires, vaisseaux, bateaux des deux parties contractantes les droits de navigation sur le Saint-Laurent et le système des Grands Lacs, y compris les

canaux actuels ou ceux que l'on peut construire ou creuser plus tard. »

Au point de vue de la navigation, ce dernier traité n'ajoute rien aux droits déjà concédés aux États-Unis par le Dominion. Au point de vue de l'énergie hydro-électrique, il ressort que sur les 5,000,000 de chevaux-vapeur d'énergie potentielle, résultant de la canalisation, les États-Unis en absorberont 1,000,000 et le Canada 4,000,000, dont 1,000,000 provenant de la Section des Rapides Internationaux dans la province d'Ontario, 2,000,000 du canal de Beauharnois et 1,000,000 du canal de Lachine dans la province de Québec.

Les 4,000,000 de chevaux-vapeur appartenant au Canada seront répartis entre les provinces d'Ontario et Québec, 1,000,000 à la province d'Ontario et 3,000,000 à la province de Québec, d'après le droit reconnu aux provinces d'utiliser et de disposer elles-mêmes des ressources naturelles extraites de leur territoire.

Bref, l'exécution du projet de canalisation au double point de vue navigation et exploitation d'énergie électrique soulève, tant aux États-Unis qu'au Canada, des problèmes constitutionnels complexes et épineux. Dans les deux pays, la souveraineté est partagée entre les gouvernements fédéraux et locaux ou provinciaux. Dans les deux pays, la navigation sur les rivières navigables est un problème d'ordre fédéral, tandis que les ressources hydrauliques appartiennent ou aux États ou aux provinces. Au pays, le gouvernement canadien n'a pu, jusqu'à ces derniers temps, obtenir l'assentiment de la province d'Ontario, la seule intéressée au développement de la section des Rapides Internationaux. Aux États-Unis, les relations entre Washington et l'État de New-York furent longtemps tendues à ce sujet, l'état de New-York s'opposant définitivement au projet de canalisation et proposant de préférence la canalisation de la voie concurrente Oswego-

rivière Hudson. Ajoutons toutefois que le problème américain est plus difficile que le problème canadien, car, aux États-Unis, on n'a pas encore déterminé avec exactitude l'étendue du droit du gouvernement central, son pouvoir de conclure un traité qui annihile les pouvoirs souverains d'un État, alors qu'au Canada la constitution donne au gouvernement fédéral le pouvoir absolu d'accomplir tout acte ou de poser tout geste nécessaire à la conclusion d'un traité.

\* \* \*

Un projet de cette envergure entraînerait, pour les deux pays intéressés, une dépense actuelle de l'ordre de \$550,000,000, nous apprend le rapport du Comité Consultatif National. Dépense considérable pour un jeune pays en guerre, surtout si l'on songe au relèvement rapide et imminent du niveau général des prix.

Ce coût, en nous basant sur ce même rapport, se répartirait ainsi, bien qu'il semble déjà convenu que les États-Unis absorberaient une plus large part de la dépense:

*Pour le Canada*

Travaux actuels:

Chenal maritime du Saint-Laurent	}	.....\$220,560.000
Canaux du Saint-Laurent et de Welland		
Écluse du Sault-Sainte-Marie		
Nouveau canal de Welland		

Travaux projetés (section nationale):

Profondeur de 27 pieds	}	..... 199,670.000
Développement hydro-électrique		
Total pour le Canada .....		\$420,230.000

*Pour les États-Unis*

Travaux actuels:

Rivière Sainte-Claire et Détroit	}	.....\$ 43,836.000
Écluses du Sault-Sainte-Marie		

Travaux projetés (section internationale):

Profondeur de 27 pieds	}	..... \$339,347.000
Développement hydro-électrique en deux phases		
Chenaux des lacs d'amont		

Total pour les États-Unis.....\$383,183,000

De ces déboursés, il ressort que la part de dépense du Canada est relativement beaucoup trop forte si on la compare à la dépense encourue par les États-Unis.

Comme le faisait remarquer non sans raison M. Beaudry Leman dans le rapport minoritaire du Comité Consultatif National, « il est facile de comprendre que les résultats de cette entreprise profiteront à une population d'environ 40 millions dans un pays immensément riche, les États-Unis, alors qu'au Canada, la population desservie, pour le moment, ne dépassera pas 5 millions... La répartition de cette dépense, *deux tiers* aux États-Unis et *un tiers* pour le Canada, constituerait une contribution généreuse de la part du Canada »... Cette base de répartition, si le projet était autorisé, pourrait faire l'objet d'une entente ou d'une convention particulière entre les deux pays.

L'Engineering Institute of Canada a préparé, il y a quelques années, une évaluation qu'il convient de souligner ici parce que peut-être plus impartiale que l'évaluation précédente et qui fixe le coût des travaux projetés aux environs de \$630,000,000 pour les deux pays.

Si l'on prend la moyenne de ces deux évaluations, afin de se rapprocher davantage du coût réel, on arrive au chiffre impressionnant de \$590,000,000. Mais cette évaluation ne tient pas compte encore des impondérables qui peuvent surgir au cours des travaux, des erreurs possibles; elle oublie la hausse générale des prix, hausse inévitable si la guerre se poursuit un tant soit peu; elle néglige enfin

l'intérêt accru sur les dépenses encourues au cours de la période de construction. Pour la rendre exacte, nous la majorons de 20% pour représenter les impondérables, d'un deuxième 20% attribuable à la hausse éventuelle des prix, — au cours de la dernière guerre, le niveau des prix des matériaux de construction doubla, — et enfin de 15% pour compenser l'intérêt accru au cours des travaux.

Et nous arrivons au chiffre que l'on nous dira fantaisiste de \$955,000,000. C'est un projet gigantesque qui certes mérite considération, surtout si nous tenons compte du coût d'opération annuel, lequel se chiffrera à \$30,000,000, abstraction faite des revenus qui découleront de la vente de l'électricité et en nous basant sur le fait que les estimés ne seront pas dépassés.

Ce chiffre fera peut-être hausser les épaules à plusieurs d'entre vous. Pour les sceptiques, je tiens à dire immédiatement que cet estimé est encore très modéré. A la demande de l'Aluminum Company of America, de la General Electric Company et des Dupont de Nemours, Hugh L. Cooper, ingénieur américain, établissait son estimé à \$1,350,000,000 en 1931, tel qu'en fait foi le rapport d'un sous-comité des Relations Étrangères du Sénat, cette même année.

Et l'expérience ne démontre-t-elle pas que ces estimés préliminaires sont généralement inférieurs au coût réel définitif? L'estimé du coût de construction du canal de Panama était de \$160,000,000. Le déboursé effectif se chiffrait à \$533,000,000. Le canal de Suez devait coûter \$30,000,000. Il nécessita une dépense de l'ordre de \$80,000,000. On fixa à \$50,000,000 le coût du canal de Welland. Le gouvernement canadien engloutit \$128,000,000 dans sa construction. N'y a-t-il pas lieu de croire que les prévisions du coût de la canalisation du Saint-Laurent seront largement dépassées?

Si nous admettons que le Canada est à l'aube d'un développement industriel remarquable, nous sommes enclin à croire que les revenus de la vente de l'électricité défraieraient amplement les dépenses d'opération du projet de canalisation, y compris l'amortissement du capital investi sur une période guère inférieure à soixante-quinze ans. Nous doutons fort cependant que les industries riveraines soient présentement aptes à absorber rapidement le surplus d'énergie qui en résultera.

D'autre part, nous nous demandons même si l'économie réalisée par le transport des matières premières sur cette voie améliorée ne sera pas plus que contrebalancée par la perte de trafic de nos chemins de fer, ce qui engendrera comme conséquence ultime un déficit d'opération ferroviaire, soldé par l'État et en définitive par le contribuable canadien. Envisagé sous un angle différent, en optant pour la canalisation, nos gouvernants consentent un subside substantiel à un concurrent dangereux du chemin de fer. Les revenus de la vente de l'électricité deviendraient des subsides directs à la navigation.

Le projet serait-il alors trop coûteux ? Le progrès du Canada, son avenir justifient-ils l'ouverture de cette artère nouvelle au trafic ? Le développement du trafic sur le Saint-Laurent et l'économie qui en résultera conditionnent-ils tellement notre développement économique, comme on n'a cessé de le répéter à qui mieux mieux depuis quelques années ?

Pour le bien comprendre, il faut nous arrêter maintenant à une analyse critique du projet tant au point de vue économique qu'au point de vue politique.

\* \* \*

Les avantages de la canalisation sont très spécieux à prime abord, ils sont même de nature à nous convaincre de l'urgence de la réalisation d'un tel projet.

La région tributaire des Grands Lacs renferme 40% de la population des États-Unis et 45% de la population du Canada. On y produit près de 75% des céréales de nos deux pays. Cette production spécialisée et considérable fait surgir un problème de transport massif pour des matières premières incapables de supporter un taux de fret très élevé. Or la canalisation entraînera une réduction rapide et substantielle des frais de transport fluvial puisqu'elle facilitera l'augmentation du volume du transport, éliminera les transbordements, permettra l'utilisation de cargos plus rapides, et fera absorber par la vente de l'électricité la totalité des dépenses annuelles d'entretien et l'amortissement des dépenses encourues lors de la construction. Ajoutons que la réduction des taux de ce mode de transport concurrent provoquera un abaissement des taux de chemins de fer. Cette réduction des taux de transport, pouvant même s'élever à 3 cents  $\frac{1}{2}$  sur le boisseau de blé, donnera un avantage comparatif à nos producteurs de blé sur les marchés internationaux; elle leur permettra de concurrencer plus avantageusement les producteurs argentins, australiens ou autres. Elle accroîtra la production du blé dans l'Ouest canadien et ouvrira en conséquence de nouveaux marchés interprovinciaux.

D'ailleurs, peut-on refuser à l'Ouest une voie facile vers la mer? Ce serait retarder ses progrès et compromettre la survivance de l'Ouest canadien, puisqu'on le priverait ainsi des avantages dont jouissent déjà les provinces de l'Est dans la poursuite de notre commerce extérieur.

Pourquoi s'y opposer? Les provinces riveraines de l'Est ne bénéficieront-elles pas d'une production électrique de l'ordre de quatre millions de chevaux-vapeur? L'acquisition de cette nouvelle énergie à bon compte permettra à la province de Québec, en particulier, de combattre le trust de l'électricité et d'obtenir des taux justes et équitables pour la consommation provinciale. Elle hâtera le dévelop-

pement du chauffage à l'électricité, lequel se substituera ainsi au charbon que nous sommes forcés d'importer.

Dégravée de frais de transport onéreux, à proximité d'une force hydro-électrique abondante et relativement peu coûteuse, l'industrie canadienne traversera une nouvelle ère de progrès à laquelle correspondra un accroissement des dimensions moyennes de nos entreprises, un abaissement du prix de revient unitaire. Ces facteurs ne tarderont pas à résorber le chômage actuel, à provoquer un nouvel essor de la population et à créer de nouveaux débouchés pour les produits de notre industrie.

Le relèvement général du niveau de vie national reflétera ce regain d'activité économique. Quoi de plus naturel! Et l'État lui-même en bénéficiera puisque, au moment même où ses dépenses sociales diminueront, ses revenus seront considérablement augmentés, en raison directe de l'impulsion accrue de l'activité industrielle.

Plus encore, pour les défenseurs du projet, la canalisation du Saint-Laurent est le corollaire nécessaire et indispensable du canal Welland. Les \$125,000,000 engloutis dans le creusage de ce canal l'auront été en pure perte tant et aussi longtemps que la profondeur du chenal entre le lac Ontario et Montréal sera limitée à quatorze pieds. Ainsi en sera-t-il des dépenses élevées jusqu'ici encourues par le creusage et l'entretien de nos canaux. Ces canaux ne donneront un rendement réel que lorsqu'ils auront ouvert le Saint-Laurent au trafic maritime.

Cet optimisme, on le voit de plus s'infiltrer dans le domaine politique. La canalisation et son corollaire l'essor industriel solidariseront davantage les différentes provinces unies par le lien fédéral. Elle centralisera les intérêts des provinces qui deviendront de plus en plus indépendantes et liées à la province-mère ou à la province-clef, l'Ontario. Car n'oublions point que si, au point de vue navigation, Toronto a tout à gagner de l'exécution du

projet, le Québec a beaucoup à y perdre, sur une longue période.

Bref, au sortir d'une crise économique désastreuse pour l'humanité, nous, du Canada, nous vivons une ère nouvelle « d'harmonie économique » dans l'unité nationale.

Pourquoi dès lors différer plus longtemps l'exécution du projet? Peu importe le coût... L'on trouve tellement d'autres moyens de dépenser en pure perte, pourquoi ne pas, cette fois, créer un actif nouveau?

En fait, nous devons avouer immédiatement que notre optimisme, à tort ou à raison, est loin d'être aussi naïf.

Tout d'abord, au point de vue du trafic, le caractère saisonnier de la route en limiterait de beaucoup l'utilité. La durée de la navigation sur le Saint-Laurent est tout au plus de six mois pour les vaisseaux de ligne et sept mois pour les cargos-vagabonds. A la fin de la saison de navigation, l'écoulement de la récolte canadienne sur les marchés mondiaux requiert les services de près de 350 bateaux. La congestion actuelle du trafic dans les canaux ne résulte donc pas tellement des déficiences du système actuel que du transport de la presque totalité de la moisson canadienne à la fin de l'automne, en quelque cinq ou six semaines. Or, le nouveau système ne pourrait guère améliorer un tel état de choses, car, pour le Canada, le transport du blé représente la plus importante partie de notre trafic fluvial.

On a estimé que le volume du fret susceptible d'utiliser la nouvelle route du Saint-Laurent varierait annuellement entre 11,000,000 et 24,000,000 de tonnes, environ 16 à 18 millions pour les États-Unis et 6 millions pour le Canada, ce qui représenterait sur une base annuelle un coût approximatif variable de \$1.25 à près de \$3.00 la tonne. Le produit principal constituant ce fret est et demeurera encore, pendant quelque temps, le blé. La canalisation

réalisée, les navires pourront transporter le blé directement de Fort-William à Montréal sans transbordement pour 5 cents  $\frac{1}{2}$  par boisseau, soit une économie d'environ 3 cents  $\frac{1}{2}$  sur le prix actuel de 9 cents. Si nous portons à 200,000,000 de boisseaux les blés ou autre grains canadiens susceptibles d'utiliser la voie du Saint-Laurent, nous réaliserions de la sorte une économie de près de \$7,000,000 par année.

Mais cette économie est-elle réelle ? Le prix du blé est déterminé sur le marché anglais, marché importateur déficitaire. Or, toute économie ou réduction dans le prix de revient d'une marchandise, dans le domaine agricole tout comme dans le domaine industriel, est éventuellement partagée entre le producteur, l'intermédiaire et le consommateur. Pas plus que pour l'industriel nous ne pouvons espérer échapper à cette loi inexorable de l'incidence. De sorte que l'agriculteur canadien ne bénéficiera que dans une certaine mesure de cette économie. Il ne peut espérer la retirer en entier.

Au surplus, y aura-t-il avantage à transporter rapidement notre blé sur le marché anglais ou européen lors de la moisson ? Pas que nous sachions. Car ce transport rapide fera perdre au Canada, aux États-Unis et à la province de Québec en particulier un commerce d'entreposage rémunérateur. Ce commerce sera désormais réservé à Londres à notre détriment. Cette tendance ne s'accroît-elle pas déjà depuis quelques années ?

Par ailleurs, n'avons-nous pas observé depuis quelques années une diminution notable de notre commerce d'exportation des blés canadiens ? Sous la pression de politiques nationalistes, de quotas et de contingentements, l'Europe, notre client principal, tend de plus en plus à se suffire à elle-même et à restreindre ses importations de blé, de telle sorte que le véritable problème de l'Ouest canadien n'est pas tant un problème de transport qu'un problème de

recherche de nouveaux débouchés, d'utilisation différente de son blé et surtout d'orientation nouvelle de sa politique de production. Déjà, la province du Manitoba manifeste le désir d'abandonner peu à peu la production du blé en faveur de l'élevage. Elle recherchera désormais un mode de transport plutôt rapide qu'économique.

Ajoutons immédiatement que, depuis quelques années, le transport du blé par la voie du Pacifique prend de plus en plus d'ampleur. Que la distribution de cette céréale se modifie quelque peu, que ce mouvement *via* Vancouver s'intensifie, et l'importance du Saint-Laurent diminuera considérablement pour les producteurs de blé de l'Ouest canadien ou américain.

Le Saint-Laurent aménagé servira encore au transport de beaucoup d'autres produits ou marchandises dans les deux directions, mais les économies réalisées sur ce transport peuvent difficilement être calculées avec un certain degré de véracité.

Avant toutefois de laisser ce sujet, nous désirons attirer l'attention sur le fait suivant: sur les canaux américains, le canal de New-York, la rivière Ohio, le Mississipi du Sud, si l'on tient compte des dépenses de creusement, d'entretien et d'exploitation, le transport maritime est plus cher et moins rapide que le transport ferroviaire.

Si maintenant nous nous arrêtons à la direction du trafic sur notre voie fluviale, nous constatons que plus de 80% de ce trafic est constitué de matières premières à destination de l'Est, alors que le reste est composé de produits manufacturés de haute valeur à destination de l'Ouest.

Notre mouvement de fret maritime est donc un mouvement à sens unique susceptible d'intéresser le cargo-vagabond mais peu susceptible d'attirer les vaisseaux de ligne à horaires fixes et dont l'utilité va sans cesse croissante dans le commerce international, à ce point qu'on les

substitue graduellement aux cargos. Or, les compagnies maritimes, propriétaires de vaisseaux de ligne, ont laissé entendre bien clairement aux divers comités américains chargés de l'étude du projet de canalisation que la lenteur du trajet dans les canaux, la hausse des taux d'assurance, l'absence d'un trafic substantiel et rémunérateur à destination de l'Ouest, ainsi que la trop longue immobilisation de leurs navires sur les lacs, les détourneraient de l'utilisation de cette voie. Pour elles, le port de Montréal constituerait encore pour quelque temps à venir leur port de destination le plus reculé. Par contre, les vaisseaux des lacs, construits tout spécialement pour le transport des matières premières sur les Grands Lacs, ne sauraient guère dépasser Montréal ou Québec. De sorte que la canalisation ne bénéficierait qu'aux seuls cargos-vagabonds dont les services vont déclinant en raison directe de leur spécialisation et de la carence manifeste des marchandises de mer.

Au surplus, avons-nous songé que le Canada n'a pas encore de marine marchande prête à se servir de cette voie avec avantage pour le pays ? Et à moins de doter semblable marine de subsides substantiels tant à la construction qu'à l'exploitation,—c'est là du moins le régime à l'honneur à l'étranger,—le Canada pourrait difficilement monter et équiper une flotte qui, en plus d'effectuer nos transports fluviaux et maritimes, saurait concurrencer avec profit les flottes étrangères sur les routes maritimes internationales. Notre transport par eau demeurerait encore, pour une bonne part, aux mains des étrangers. Et n'oublions point que ce serait folie pour le Canada que de vouloir, dans l'état actuel de notre économie, développer une véritable marine marchande comme on l'a déjà tenté. C'est là une loi économique inexorable: les industries les plus rémunératrices attirent d'abord les capitaux disponibles; puis viennent ensuite celles offrant de moindres garanties de succès, et ainsi de suite jusqu'à la limite où il n'est plus

possible au capitaliste d'investir ses fonds dans les industries nationales rémunératrices. A ce moment il dirigera ses capitaux à l'étranger. Or, la marine marchande a toujours été et sera toujours pour la plupart des pays une industrie dont le taux de rendement est des moins élevés. C'est une industrie marginale, qui, sur le plan économique, ne doit être exploitée que lorsque toutes les autres avenues industrielles et commerciales d'une nation ont été mises à profit. C'est tout au moins le cas pour les États-Unis, et le Canada surtout, où les entreprises industrielles sont encore dans leur enfance et donc beaucoup plus rémunératrices que la marine marchande.

Nous le disions il y a déjà quelques instants, un tel projet de canalisation occasionnera pour le pays des dépenses de l'ordre de \$250,000,000, qui se solderont probablement en définitive par un déboursé de \$500,000,000. Or, cette dépense devra être ajoutée à la dette publique et amortie sur une période d'années puisqu'elle constitue une dépense de capital. Y songeons-nous ? A une dette nationale directe et indirecte de près de \$4,500,000,000, dont le service absorbe déjà près de 55% du budget fédéral, on n'hésiterait pas à superposer une dette nouvelle d'un demi-milliard, et ce à un moment critique où notre politique européenne nous entraînera probablement dans des dépenses dont on connaît difficilement le terme, mais dont on peut dire facilement qu'elles atteindront presque le milliard annuellement ? On gonflerait ainsi impunément notre dette nationale, sans considérer que, dans une économie disloquée, le pouvoir de gain réel de la population diminue ? Ne serait-il pas plutôt désirable de différer l'exécution du projet jusqu'après la guerre et de le poursuivre au cours de la période de réaction qui en résultera ? Il pourrait alors atténuer assez sérieusement la violence d'une crise que nos hommes publics paraissent déjà prévoir.

Car, ne nous illusionnons pas, la canalisation du Saint-Laurent, en dépit des affirmations contraires, il nous faudra la payer intégralement, sans espoir d'en récupérer le coût par la vente de l'électricité. Et ceci tout simplement parce que, sitôt la canalisation terminée, les industries riveraines ne seront pas prêtes à absorber immédiatement le surplus d'énergie alors disponible. Il faudra alors lui trouver une utilisation nouvelle. Mais son prix de vente correspondra-t-il à son prix de revient ? Si on destine cette énergie au chauffage au prix de un dixième de cent le kilowatt-heure, la recette annuelle s'établira aux environs de \$6.50 le cheval-vapeur développé. Rendement fort décevant si, en se basant sur le projet déjà exposé, l'on songe que le coût de construction d'un cheval-vapeur dépassera \$107. Et l'on voudrait, avec cette recette de \$6.50 par cheval-vapeur, amortir le capital investi, subvenir aux dépenses d'entretien du canal, payer un intérêt sur la dette obligataire, etc. ? Il ne faudrait pas que la demande d'électricité fasse longtemps défaut pour provoquer la catastrophe...

On nous croira peut-être un peu pessimiste en certains milieux. Il est en effet très possible que la demande industrielle de l'électricité s'accroisse à un point qui permette à l'État d'écouler ce surplus de production à un meilleur prix qu'un dixième de cent le kilowatt-heure. Cette demande n'existant pas à l'heure actuelle, il nous faut dès lors baser nos estimés sur la demande marginale, laquelle est susceptible d'utiliser indifféremment des produits concurrents. Le seul marché que nous croyons pouvoir absorber ce surplus d'énergie, dans l'état actuel de notre économie, serait celui du chauffage. Or, ce marché ne peut rapporter guère plus d'un dixième de cent le kilowatt-heure; autrement, la demande ne changera guère du charbon en faveur de l'électricité.

Et si la vente de l'électricité ne permet pas à l'administration de solder les dépenses d'exploitation du canal, l'État devra assurément combler la différence. Voilà donc une première surcharge possible.

Ce n'est toutefois pas la seule. Depuis quelques années, les Chemins de Fer Nationaux du Canada enregistrent des déficits annuels variant de 40 à 75 millions. La canalisation, quoi qu'on en pense, et à moins d'un développement formidable de notre économie, ne pourra corriger cette situation. Au contraire, elle enlèvera aux chemins de fer canadiens une part importante de leur trafic de l'Ouest, avec, comme conséquence, un accroissement des déficits de nos Chemins de Fer Nationaux et une situation guère plus brillante pour leur concurrent, le Pacifique du Canada.

On cherchera peut-être à nous démontrer que le développement de notre outillage économique doit précéder l'expansion de notre économique et, à l'appui de cet énoncé, on nous citera l'exemple de notre construction ferroviaire dans l'Ouest canadien. Ici, nous nous permettons de différer d'opinion une fois de plus. Notre optimisme ferroviaire a engendré chez nous une tragédie de transcontinentaux de l'ordre de 2 milliards, que nous n'avons encore pu solder. On nous imposa à nous, pays jeune, un réseau de 43,000 milles, un réseau égal à quinze voies ferrées s'étendant directement de Halifax à Vancouver ou, pour être plus précis, un mille de rail pour chaque groupe de 235 personnes, soit au moins le double de nos besoins. Proportion déjà fort exagérée: pour chaque groupe de 10,000 habitants, le Canada possède un réseau de 45 milles de voie, les États-Unis 25 milles, l'Australie 22 milles  $\frac{1}{4}$ . Le Canada est le pays le mieux pourvu et le mieux desservi par les chemins de fer. Ne devrions-nous pas plutôt, au lieu de les exposer à une nouvelle concurrence ruineuse pour les Compagnies et désastreuse pour l'économie

canadienne, chercher à corriger les maux dont ils souffrent présentement? Ne devrions-nous pas, au lieu de les exposer à une concurrence déloyale, indirectement subventionnée par l'État, assainir leur situation financière et les aider à accorder à l'expéditeur canadien un dégrèvement des taux de transport?

Cette situation ferroviaire n'est pas particulière au Canada. Les chemins de fer de l'Est américain traversent présentement une situation analogue qui motive, à juste raison, leur opposition au projet de canalisation.

A l'heure actuelle, si nous désirons considérer un dernier aspect financier du projet, le taux d'intérêt nous paraît avoir touché un bas palier. De fait, depuis quelques semaines, il s'incurve de nouveau à la hausse et pour peu que la guerre dure quelques années il dépassera assurément 4% sur les obligations fédérales. Ce qui veut dire, si nous limitons la part des dépenses du Canada aux environs de \$300,000,000, que cette seule hausse du taux de l'intérêt sur le déboursé canadien en capital imposera au pays une dépense annuelle additionnelle de près de \$3,000,000.

Totalisons maintenant l'ensemble de ces dépenses additionnelles indirectes et ajoutons-les aux dépenses d'exploitation annuelle de \$30,000,000 déjà mentionnées. Nous obtenons un coût réel d'exploitation annuelle du canal de près de \$55,000,000. Franchement, autant le dire, nous avons perdu toute confiance dans le projet.

Par contre, nous disent les défenseurs du projet, nos relations avec les États-Unis s'amélioreront grandement. Nos relations commerciales avec nos voisins du Sud prendront de l'ampleur au grand avantage de la nation canadienne. Grave erreur! Déjà notre commerce avec les États-Unis se chiffre à 48% de notre commerce extérieur. N'y a-t-il pas là une concentration excessive et dangereuse pour l'avenir? Ayant un niveau de vie fort rapproché de celui des États-Unis, cet état de choses ne doit guère nous

surprendre, mais il ne doit pas non plus tendre à nous « américaniser » ou nous rendre esclaves. C'est pourquoi nous devrions sans tarder songer à nous en affranchir dans une certaine mesure. Car cette dépendance ou plutôt cette mainmise sur notre commerce extérieur nous met à la merci d'un pays qui un jour pourrait fort bien s'en servir à notre détriment. N'avons-nous pas vu les États-Unis, en ces dernières années, prohiber l'entrée chez eux de l'énergie hydro-électrique ontarienne, dans le but d'obtenir le consentement de cette province au projet de canalisation ? Non, il ne serait pas désirable que la proportion de nos échanges commerciaux avec les États-Unis augmente. Envisagé sous cet angle, le projet de canalisation doit être rejeté.

Et combien de fois dans le passé nos sociologues et économistes n'ont-ils pas déploré l'exploitation outrancière de nos ressources naturelles par le capital américain ?

Cet argument a malheureusement plus de portée qu'on ne le croit généralement. En 1932, Ten Eyck, président de la Commission des Eaux Courantes de l'État de New-York, ne suggérait-il pas au Comité du Sénat chargé de l'étude du projet de canalisation l'achat de l'Est du Canada en règlement des dettes de guerre anglaises aux États-Unis au montant de \$3,000,000,000 ? L'opinion ne prévaut-elle pas dans certains milieux américains sérieux que le Canada est destiné à graviter éventuellement dans l'orbite politique des États-Unis ? La canalisation n'aurait-elle pas par hasard comme but ultime de développer dans les deux pays une mentalité annexionniste, dangereuse pour la survivance et le parfait épanouissement de notre groupe ethnique ?

Plus encore, et cet aspect du problème nous intéresse particulièrement, nous de la province de Québec, le projet de canalisation serait vraiment néfaste.

Les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières, qui, en 1936, expédiaient près de 87,000,000 de boisseaux de

céréales, perdront la majeure partie de ce trafic rémunérateur qui, désormais, sera dirigé directement de la tête des Grands Lacs à destination. En plus de l'expédition, ces ports perdront aussi la manutention et l'entreposage que ce commerce nécessite. Bref, les ports du Québec perdront toute une catégorie de commerce qui leur était jusqu'ici tributaire: le commerce d'exportation des matières premières de l'Ouest canadien.

Il paraît cependant indéniable que pour nos marchandises d'importation et le transport des passagers, le port de Québec et surtout celui de Montréal feront quelque temps encore le commerce d'intermédiaires entre la mer et les ports intérieurs. Le transport des passagers s'effectuera encore longtemps par l'intermédiaire des deux ports précités. Quant au fret d'importation, d'après M. J.-H. Rainville, ancien président de la Commission du Port de Montréal, environ 85% du tonnage d'importation des navires océaniques arrivant au port de Montréal est à destination de Montréal et des industries de la région. C'est dire que ce mouvement ne peut guère s'atténuer que sur une certaine période. Car les propriétaires des vaisseaux de ligne ont déjà affirmé à maintes reprises que la régularité de leur service et la rentabilité de leurs entreprises les empêcheraient de dépasser Montréal sur le Saint-Laurent. Toutefois, à ce moment, ces propriétaires et les compagnies n'avaient pas été sollicités par Toronto, qui, du fait de la canalisation, prétend devenir la véritable métropole du Canada, s'assurer de meilleures sources d'approvisionnement en matières premières et reléguer loin derrière elle l'industrie du Québec. Envisagées sous cet angle, les conséquences prochaines du projet de canalisation nous paraissent fort préjudiciables et nuisibles à notre province.

Elles le seraient certes moins si le Québec projetait d'utiliser immédiatement, en tout ou en partie, les trois

millions de chevaux-vapeur que lui réserve la canalisation. Pratique impossible dans l'état de choses actuel! Province exportatrice d'électricité, le Québec écoule ses surplus d'énergie en Ontario. Et il y a même tout lieu de croire qu'advenant la canalisation, l'Ontario utilisera éventuellement le million de chevaux-vapeur qui découlera pour elle de l'exécution du projet et que de son côté l'État de New-York absorbera aussi sa quote-part, de sorte que ces deux avenues nous seront désormais fermées pour longtemps. Cette ressource nouvelle pour nous d'énergie hydro-électrique demeurera donc improductive ou à peu près, comme nous l'avons démontré antérieurement, et atténuera fortement les avantages présumés de la canalisation, sans compter les dépenses de capital inexploité et d'entretien qu'elle entraînerait d'année en année.

\* \* \*

Enfin, tout en voulant être bref, nous ne saurions trop insister sur l'aspect politique du projet.

Depuis l'origine du projet et plus particulièrement depuis 1930, les deux provinces de Québec et d'Ontario s'étaient liguées dans leur opposition au projet de canalisation. En 1930, dans un communiqué officiel, l'honorable M. Ferguson proclamait hautement: « Ontario et Québec combattent pour défendre le droit de propriété de leur population... et nous sommes déterminés à protéger nos droits contre toute invasion ou toute confiscation par le pouvoir fédéral »... puis il ajoutait que les provinces de Québec et d'Ontario n'étaient pas disposées à permettre pareille reddition de leur propriété.

On se souvient encore des nombreux pourparlers, échanges de vues et de correspondances entre les deux provinces et le gouvernement fédéral sur le sujet. Car, à ce moment, le gouvernement fédéral sentait la nécessité

de lier les deux provinces dans ses négociations. Tour à tour, les premiers ministres des provinces lésées faisaient des déclarations officielles et des déclarations de principes au nom des deux provinces, car elles étaient toutes deux menacées. A Québec même, en 1932, la législature provinciale n'hésitait pas à voter d'emblée une résolution proposée par l'honorable M. David et appuyée par les honorables MM. Godbout et Taschereau condamnant ce qu'un journaliste appelait ces jours derniers « l'américanisation du Saint-Laurent ».

Et jusqu'à cette année, jusqu'en septembre 1939, en dépit des changements de gouvernements provinciaux, les deux provinces, en vertu des mêmes principes, ne cessèrent de protester et de s'opposer ensemble au projet, à l'encontre des tentatives répétées de Washington et d'Ottawa.

Depuis deux mois, l'opinion du gouvernement ontarien a changé radicalement. Ne serait-ce pas là une habile volte-face politique à l'endroit du gouvernement américain qui, le 30 mai 1938 et à l'insu du Québec, proposait à l'Ontario de lever l'embargo sur l'exportation de l'énergie hydro-électrique ontarienne aux États-Unis à la condition qu'il acceptât le projet de canalisation ? Ou ne serait-ce pas enfin, pour l'âme impérialisante de M. Hepburn, un moyen détourné et tangible de signifier son approbation au rappel de la loi américaine de l'embargo sur les armes et les munitions aux pays belligérants ? Car il est fort possible que l'embargo n'ait été levé qu'à la condition formelle pour le Canada de donner son consentement à la canalisation du Saint-Laurent.

Quoi qu'il en soit, depuis quelques mois, notre province nous paraît complètement ignorée. On semble peu se soucier de son assentiment, on la traite comme une entité inexistante. Et cependant notre province est partie au pacte confédératif; elle est directement intéressée

dans le projet de canalisation. Tentera-t-on maintenant de la faire céder en lui soumettant des offres aussi alléchantes que celles proposées à la province voisine ?

N'oublions point que ce fleuve est historiquement et géographiquement nôtre. Si donc on nous demande un droit de passage et d'exploitation, il n'est que juste que nous exigions quelque chose en retour, surtout lorsque l'on se rend compte que tant au point de vue de la navigation qu'au point de vue de l'électricité notre province est, de toutes les parties contractantes, la moins intéressée. Une concession de privilège aujourd'hui à l'endroit des États-Unis ou de l'Ontario deviendra un droit demain. Évitions dès maintenant, dans la canalisation du Saint-Laurent, la répétition des erreurs et abus qui, dans le passé, nous ont laissé asservir sans aucune contrepartie par des capitaux étrangers et ont provoqué un développement abusif de nos ressources naturelles.

Rien ici ne devrait nous faire fléchir. Car pour l'Ontario et l'Ouest, au point de vue économique, le projet est prématuré. Mieux vaudrait lui trouver un dérivatif. Pour le Québec, au point de vue économique et politique, le projet est non seulement ruineux et illogique, mais il menace en plus de briser l'unité nationale tant vantée au Canada et à l'étranger depuis quelques semaines.

Nous, de cette province, nous ne pouvons consentir à cet empiétement, à cette usurpation du pouvoir provincial par le gouvernement fédéral; nous ne pouvons tolérer plus longtemps cette centralisation excessive qui se poursuit à Ottawa à notre seul détriment; nous ne devons plus permettre cette centralisation, dont la canalisation nous paraît être le digne complément, et qui, tout en menaçant la destinée de notre groupe ethnique, le rendra vassal des autres provinces, et surtout de l'Ontario; enfin, nous devons nous opposer sans retard à cette politique de la canalisation ruineuse pour l'économie du pays. Ne l'oublions point, la

réalisation de ce projet nous conduira à un carrefour critique: l'américanisation de notre commerce, une mainmise plus étroite des États-Unis sur nos ressources naturelles, un endettement exagéré qui accentuera notre dépendance à l'endroit des États-Unis.

Une puissance occulte agit présentement, dont il nous est difficile de suivre les ramifications. Or, chose certaine, c'est que cette puissance n'est pas constituée par l'élément canadien-français. Bien au contraire, elle agit d'une manière opposée aux intérêts de nos compatriotes, puisqu'ils seront les seuls lésés dans l'exécution du projet.

Aussi bien, moralement convaincu des désavantages énormes que comporte pour le Canada français l'exécution de ce projet, nous n'hésitons pas en conscience à recommander d'étudier sans délai cette question vitale pour notre peuple, d'éveiller l'opinion publique, et de secouer l'incompréhensible apathie de tous nos chefs de file, politiques, industriels, financiers ou autres, avant qu'il ne soit trop tard.

Le projet de canalisation, ne l'oublions pas, est beaucoup plus avancé qu'on ne le croit généralement. Il franchit présentement à Washington, Ottawa et Toronto sa dernière étape. Et comme toujours, hélas! nous, les premiers associés de la grande famille canadienne et les plus intéressés dans le projet, nous serons les derniers informés de sa réalisation.

Le temps est venu d'adopter une attitude ferme et non équivoque à l'endroit de la canalisation si nous désirons survivre et écarter de notre avenir la banqueroute vers laquelle la politique actuelle nous entraîne. Ne permettons pas que les générations futures nous reprochent notre incompréhension de nos problèmes vitaux et des intérêts de la patrie. Le destin du Canada se joue présentement sur la carte du Saint-Laurent. A nous tous de faire maintenant notre devoir.

## BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

---

*Report on the St. Lawrence Navigation & Power Investigation*, Washington, 1921.

« La Canalisation du Saint-Laurent », par M. Olivier Lefebvre, dans *l'Action française*, novembre 1922.

*Rapport du Comité conjoint des Ingénieurs sur la canalisation du Saint-Laurent*, Ottawa, 1927.

*Projet de canalisation du Saint-Laurent*, Ottawa, 1928.

« La Canalisation du Saint-Laurent », par M. Raymond Tanghe, dans *la Revue trimestrielle canadienne*, mars 1928.

*The St. Lawrence Waterway Project*, Brookings Institution, Washington, 1929.

« The St. Lawrence Waterway Project », par W. T. Jackman, dans *Canadian Political Science*, 1932.

Article sur la canalisation du Saint-Laurent, par M. J.-H. Rainville, dans *l'Actualité économique*, 1932.

*References on the Great-Lakes-Saint-Lawrence Waterway Project*, par Everett E. Edwards, U. S. Department of Agriculture, octobre 1936.

*Traité de 1932 relatif à la canalisation du Saint-Laurent*, Ottawa, 1938.

*Traité de 1938 relatif à la canalisation du Saint-Laurent*, Ottawa, 1938.

On lira avec profit les documents et rapports d'enquêtes du Sénat publiés par le gouvernement américain, à Washington, et par le gouvernement canadien, à Ottawa.

## PUBLICATIONS DE L'E. S. P.

(Suite)

- |  |  |
|--|--|
| 158. <i>Le Caractère de l'adolescent</i> . . . . .                       | R. P. Paul-Emile FARLEY, S. C. V.                  |
| 159-160. <i>Les Allocations familiales</i> . . . . .                     | R. P. Léon LEBEL, S. J.                            |
| 161. <i>L'Association professionnelle</i> . . . . .                      | Abbé Maxime FORTIN                                 |
| 162. <i>Fédération des Œuvres d'hygiène infantile</i> . . . . .          | XXX  |
| 163. <i>La Réforme du calendrier</i> . . . . .                           | J.-H. RICHARDSON                                   |
| 164. <i>Les Petites Industries féminines à la campagne</i> . . . . .     | Georges BOUCHARD                                   |
| 165. <i>L'Union ouvrière</i> . . . . .                                   | Abbé L.-A. LAFORTUNE<br>Gérard TREMBLAY            |
| 166. <i>Les Anciennes Corporations</i> . . . . .                         | R. P. STANISLAS, P. S. V.                          |
| 167. <i>Le Communisme international au Canada</i> . . . . .              | E. S. P.   |
| 168. <i>Parents et Maîtres, leur collaboration</i> . . . . .             | Abbé Arthur MAHEUX                                 |
| 169. <i>L'Enseignement agricole d'hiver</i> . . . . .                    | Albert RIOUX                                       |
| 170. <i>Le Cinéma</i> . . . . .  | Oscar HAMEL  |
| 171. <i>La Crise protestante</i> . . . . .                               | R. P. Adélaïde DUGRÉ, S. J.                        |
| 172-173. <i>La Formation technique</i> . . . . .                         | R. P. Pierre FONTANEL, S. J.                       |
| 174. <i>La Gaspésie intérieure</i> . . . . .                             | PÉNINSULAIRE                                       |
| 175. <i>Chefs ouvriers catholiques</i> . . . . .                         | L.-G. HOGUE  |
| 176. <i>La Mission sociale de l'hygiène</i> . . . . .                    | Dr J.-A. BAUDOUIN                                  |
| 177. <i>Les Associations ouvrières au Canada</i> . . . . .               | E. S. P.   |
| 178. <i>Rotary et Maçonnerie</i> . . . . .                               | E. S. P.   |
| 179. <i>L'Indissolubilité du mariage</i> . . . . .                       | R. P. E. JOMBART, S. J.                            |
| 180. <i>Le Tourisme source de richesse</i> . . . . .                     | Eugène L'HEUREUX                                   |
| 181. <i>La Vaccination antituberculeuse</i> . . . . .                    | Dr J.-C. BOURGOIN                                  |
| 182. <i>L'Utilisation des sous-produits de la pêche</i> . . . . .        | Joseph RISI  |
| 183-184. <i>La Paroisse au Canada français</i> . . . . .                 | R. P. Adélaïde DUGRÉ, S. J.                        |
| 185. <i>L'Eglise, nos maux sociaux et l'ouvrier catholique</i> . . . . . | Abbé J.-Ad. SABOURIN<br>R. P. SCHELPE, S. J.       |
| 186. <i>L'Industrie chimique et le Canada</i> . . . . .                  | R. P. Pierre FONTANEL, S. J.                       |
| 187. <i>Le Travail des jeunes filles</i> . . . . .                       | Mme W. RAYMOND                                     |
| 188. <i>Les Communautés religieuses et la Cité</i> . . . . .             | Juge C.-E. DORION                                  |
| 189. <i>Les Œuvres dans la Cité</i> . . . . .                            | R. P. BONHOMME, O. M. I.                           |
| 190. <i>Le Syndicalisme catholique canadien</i> . . . . .                | E. S. P.   |
| 191. <i>La Semaine sociale de Chicoutimi</i> . . . . .                   | Wilfrid GUÉRIN                                     |
| 192. <i>L'Eglise et la question syndicale</i> . . . . .                  | P. ARENDT et MULLER, S. J.                         |
| 193. <i>Nos Orphelins</i> . . . . .                                      | Sœur ALLAIRE, etc.                                 |
| 194-195. <i>Encyclopédie sur l'éducation de la jeunesse</i> . . . . .    | S. S. PIE XI                                       |
| 196. <i>L'Enseignement religieux</i> . . . . .                           | S. G. Mgr ROSS                                     |
| 197. <i>La Semaine du dimanche</i> . . . . .                             | XXX  |
| 198. <i>Pour nos enfants</i> . . . . .                                   | Sœur MARIE HADELIN, etc.                           |
| 199. <i>La Préférence aux Syndicats catholiques</i> . . . . .            | XXX  |
| 200. <i>Pour le bon journal</i> . . . . .                                | Abbé A. ROBERT et O. HÉROUX                        |
| 201. <i>Le Sens catholique</i> . . . . .                                 | E. MERCIER et G. LADOUCEUR                         |
| 202-203. <i>L'Apostolat laïque</i> . . . . .                             | R. P. ARCHAMBAULT, S. J.                           |
| 204-205. <i>Instruction ou Éducation</i> . . . . .                       | Esdras MINVILLE                                    |
| 206. <i>En Russie socialiste</i> . . . . .                               | E. S. P.   |
| 207-208. <i>Manuel antibolchevique</i> . . . . .                         | E. S. P.   |
| 209. <i>La Participation des laïques à l'apostolat</i> . . . . .         | Antonio PERRAULT                                   |
| 210-211. <i>L'Encyclopédie « Quadragesimo anno »</i> . . . . .           | S. S. PIE XI                                       |
| 212. <i>Le Mariage chrétien</i> . . . . .                                | R. P. Adélaïde DUGRÉ, S. J.                        |
| 213. <i>L'Etat et la morale publique</i> . . . . .                       | Léo PELLAND  |
| 214-215. <i>L'Etat et le mariage</i> . . . . .                           | Juge C.-E. DORION                                  |
| 216. <i>L'Activité sociale des prêtres de Belgique</i> . . . . .         | R. P. Albert MULLER, S. J.                         |
| 217-218. <i>Cahier anticommuniste</i> . . . . .                          | E. S. P.   |
| 219. <i>Pour la Colonisation</i> . . . . .                               | E. S. P.   |
| 220. <i>Le Rése communiste</i> . . . . .                                 | R. P. Thomas-M. LAMARCHE, O. P.                    |
| 221. <i>Pour la Paix</i> . . . . .                                       | E. S. P.   |
| 222. <i>La Famille</i> . . . . .   | R. P. C. RUTCHÉ, C. S. SP.                         |
| 223-224. <i>Le Plan quinquennal</i> . . . . .                            | ENTENTE INTERNATIONALE                             |
| 225. <i>La Profession agricole</i> . . . . .                             | Abbé Georges-M. BILODEAU                           |
| 226. <i>Les Opérations de Bourse et leur moralité</i> . . . . .          | R. P. BOURNIVAL, S. J.                             |
| 227. <i>Le Retour de la mère au foyer</i> . . . . .                      | Rde Sr GÉRIN-LAJOIE                                |
| 228. <i>La Place des enfants n'est pas au cinéma</i> . . . . .           | E. S. P.   |
| 230. <i>L'Action catholique et l'Épargne populaire</i> . . . . .         | E. POIRIER et W. GUÉRIN                            |
| 232-233. <i>Pour la Restauration sociale au Canada</i> . . . . .         | E. S. P.   |
| 234. <i>La Culture intellectuelle religieuse</i> . . . . .               | Abbé Anselme LONGPRÉ                               |
| 235. <i>La Ligue Catholique Féminine</i> . . . . .                       | UN AUMÔNIER  |
| 237. <i>L'Agriculture, base économique d'une nation</i> . . . . .        | Abbé Edouard BRAUDOIN                              |
| 238. <i>L'Œuvre de la Colonisation</i> . . . . .                         | Esdras MINVILLE                                    |
| 239-240. <i>Le Programme de Restauration sociale</i> . . . . .           | A. RIOUX, A. CHARPENTIER<br>Dr P. HAMEL, A. GUÉRIN |

# PUBLICATIONS DE L'E. S. P.

(Suite)

241. L'Encyclique « Quadragesimo anno »	Abbé Philippe PERRIER
242. La Doctrine sociale de l'Eglise et la C. C. F.	Mgr Georges GAUTHIER
243-244-245. Le Mouillage du capital.	Adrien GRATTON
247-248-249. Essais d'organisation corporative.	R. P. Albert MULLER, S. J.
250. Eugénisme et stérilisation.	E. JORDAN et Abbé VIOLLET
251-252. Journées anticommunistes — I.	E. S. P.
253. Journées anticommunistes — II.	E. S. P.
254-255. La Menace communiste au Canada.	R. P. ARCHAMBAULT, S. J.
256. L'Organisation corporative	Eugène DUTHOIT
257. Le Chômage de la jeunesse	E. S. P.
258-259. Déclaration — Thèses — Statuts.	LIGUE DE LA CLASSOCRATIE
260. Le Scoutisme	R. P. Oscar BÉLANGER, S. J.
261. L'Apôtre laïque.	R. P. Thomas PINTAL, C. SS. R.
262. Le Komintern	ENTENTE INTERNATIONALE
263. L'Encyclique « Immortale Dei »	S. S. LÉON XIII
264. Allocations familiales	Claire HOFFNER
265. Les Relations avec Moscou	E. S. P.
266. La Crise libérale	R. P. Albert MULLER, S. J.
267. Le Syndicalisme catholique au Canada	R. P. ARCHAMBAULT, S. J.
268. L'Ordre corporatif.	A. MULLER, S. J., et E. DUTHOIT
269-270. Les vingt-cinq ans de l'E. S. P.	EN COLLABORATION
271. Caisse populaires et rédemption sociale.	Cardinal VILLENEUVE
272. Comment établir l'organisation corporative au Canada	C. VAILLANCOURT et E. POIRIER
273. L'Orientation professionnelle	Esdras MINVILLE
274-275. Pour le Christ-Roi et contre le communisme	Abbé Irénée LUSSIER
276. Les Exercices spirituels.	E. S. P.
277. Petit Catéchisme anticommuniste.	R. P. ARCHAMBAULT, S. J.
278. La Vérité sur l'Espagne	P. Richard ARÈS, S. J.
279. L'Action catholique spécialisée.	Cardinal ISIDRO GOMA TOMAS
280-281. { L'Encyclique « Divini Redemptoris » } { L'Encyclique « Mit brennender Sorge » }	R. P. Adrien MALO, O. F. M.
282. La Formation sociale dans nos collèges classiques	S. S. PIE XI
283. Le Vendredi saint de l'Eglise d'Espagne	Abbé Damien ROBERT
284. La Coopération économique	Secrétariat des C. M.
285. Le Syndicalisme national catholique	Abbé Lucien BEAUREGARD
286. La Malfaisance du capitalisme actuel	Jean-Baptiste CLOUTIER
287. L'Action catholique au Canada	E. S. P.
288. Le Problème rural.	Abbé Georges CÔTÉ
289-290. Catéchisme de l'organisation corporative.	R. P. ARCHAMBAULT, S. J.
291. Lettre encyclique sur la liberté humaine.	Nos EVÊQUES
292. Jeunesse et politique.	P. Richard ARÈS, S. J.
293. Pour que vive notre français.	S. S. LÉON XIII
294. L'Action catholique et les religieuses	Jean FILION
295. Petit Catéchisme d'éducation syndicale	P. Gabriel LA RUE, S. J.
296. L'Industrie dans l'économie du Canada français	R. P. ARCHAMBAULT, S. J.
297. Pour un Ordre nouveau.	P. Richard ARÈS, S. J.
298. Mentalité communiste	Olivier ASSELIN
299. Lettre pastorale collective sur la tempérance	Mgr DESRANLEAU
300. La Nationalisation des entreprises.	Cardinal VILLENEUVE
301-302. Le Comité paroissial.	Mgr John T. McNICHOLAS
303. Une enquête sur le communisme à Québec	Nos EVÊQUES
304. Un pays qui a ruralisé son enseignement primaire	Mgr Wilfrid LEBON
305. L'Eglise et les grands problèmes de l'heure présente	R. P. ARCHAMBAULT, S. J.
306. La Corporation professionnelle	Edouard LAURENT
307. La législation anticommuniste dans le monde	François-Xavier BOUDREAU
308. La Paix	S. Exc Mgr CARTON DE WIART
309. L'Espagne au sortir de la guerre.	Maximilien CARON
310. Lettre encyclique « Summi Pontificatus »	E. S. P.
311. Tempérance	S. S. PIE XII
312. Vers un ordre nouveau par l'organisation corporative	Joseph LEDIT, S. J.
313. La Canalisation du Saint-Laurent.	S. S. PIE XII
314. Notre relèvement économique	Dr Jean-Charles MILLER
	{ F.-A. ANGERS, I. GIBEAU, M. CARON, Paul-Henri GUINÉE, R. P. ARCHAMBAULT }

N. B. — Les numéros omis sont épuisés.

(Abonnement: \$1.50 par an)

L'École Sociale Populaire laisse à chacun de ses collaborateurs la responsabilité de ses écrits.

**B N Q**



C 000 093 057

DU MESSAGER, MONTRÉAL

93057

