

capitaines et, plus important peut-être, les pilotes coupables d'avoir dépassé la limite de vitesse prescrite.

J'ai deux autres courtes propositions à formuler. La première est d'une importance immédiate et capitale, tandis que l'autre est à plus longue portée et intéresse le pays entier. Je demanderais au ministre que les \$50,000 prévus dans les crédits supplémentaires pour des études techniques préparatoires à l'aménagement d'installations portuaires permanentes à l'ouest de Cornwall soient affectés à la construction immédiate d'un quai de proportions modestes sur l'emplacement de l'usine de la *Canadian Cottons*, que la société de développement industriel de Cornwall a récemment achetée en vue de louer l'espace à de nouvelles industries. Même si le quai ne pouvait recevoir qu'un seul navire, ce serait un encouragement formidable à l'établissement de nouvelles industries (l'achat de la filature de coton par la société de développement industriel revêtirait une importance beaucoup plus grande) et cela augmenterait la possibilité, pour Cornwall, d'acquérir de nouvelles industries pour compenser la perte de main-d'œuvre qu'elle a subie par suite de l'aménagement de la voie maritime, et par suite de la perte de la filature de coton. C'est une chose, je le répète, qui serait à l'avantage immédiat d'un grand nombre de gens.

Je pourrais ajouter qu'un mémoire complet à cet égard a été préparé par la société de développement industriel, et je m'attends que les membres de cette société pourront bientôt venir donner au ministre des détails complets. Il serait fort avantageux même d'avoir une jetée qui s'avancerait dans le chenal de 27 pieds et serait assez considérable pour permettre à un navire d'y amarrer avant de poursuivre sa route vers le sud et l'ouest par les écluses américaines Snell et Eisenhower. Pareille jetée non seulement remplacerait un peu de l'espace d'amarrage qui a été enlevé et constituerait une installation supplémentaire pour l'industrie, mais aiderait à accroître le trafic dans la région et hâterait ainsi le jour où il serait économiquement possible de faire de grands aménagements portuaires à Cornwall.

Et j'arrive à la dernière question. Si la voie maritime du Saint-Laurent est la plus grande réalisation technique du siècle, elle est aussi l'une des plus grandes bourdes de tous les temps en matière de génie. Le canal Welland ayant atteint son utilisation maximum ou à peu près, le fait d'aménager la voie maritime du Saint-Laurent sans accroître la capacité du canal Welland ressemble beaucoup à élargir une bouteille sans élargir le col. Si le volume de la navigation sur la voie maritime approche du niveau auquel on s'attendait, même la petite opération qu'on a faite

dans les flancs du canal Welland et l'utilisation accrue de navires plus gros n'empêcheront pas l'encombrement. Par conséquent, lorsque le moment sera venu d'étudier sérieusement le jumelage du canal Welland, je prie le ministre de faire une enquête approfondie sur la possibilité d'utiliser, comme solution de rechange, l'ancien réseau Trent-Severn. Si l'on trace une ligne de la tête du lac Supérieur jusqu'à la voie maritime, en passant par Sault-Sainte-Marie, on voit qu'elle serait à peu près parallèle à l'ancienne canalisation Trent-Severn...

M. le président suppléant: A l'ordre! Comme il est une heure, je quitte le fauteuil.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à deux heures et demie.)

Reprise de la séance

M. Campbell (Stormont): Comme je le disais avant l'heure du déjeuner, monsieur le président, en dépit des formidables efforts tentés par le ministre et son ministère pour accroître la capacité du canal Welland et en dépit de l'utilisation croissante de navires de plus fort tonnage, le moment viendra bientôt sans doute où il faudra, si l'on veut que la navigation sur la voie maritime réponde à nos espoirs, étudier sérieusement l'à-propos de doubler le canal Welland. Je prie le ministre d'étudier à fond, à ce moment-là, la possibilité d'utiliser comme voie de remplacement le canal Trent-Severn.

Si l'on tire une ligne à partir de la tête du lac Supérieur, passant par Sault-Ste-Marie et se prolongeant vers l'est, on constate qu'elle est à peu près parallèle à l'ancien tracé du canal Trent-Severn depuis la baie Georgienne jusqu'à la baie de Quinté. Cette voie d'eau historique est plus courte de 800 milles environ que le tracé détourné de la route du sud. Cet autre tracé serait, non seulement plus court, mais il serait aussi exclusivement canadien et son utilisation raviverait l'économie des belles collectivités forestières de la région. Une partie de cette région, comme la zone historique de l'Est ontarien, ne jouit pas de la prospérité dont bénéficie manifestement le reste de l'Ontario. L'économie se gâte et il ne faut rien négliger pour l'améliorer dans ces deux zones.

Au lieu de dépenser les sommes phénoménales qu'exigerait l'aménagement d'un deuxième canal Welland, il vaudrait bien mieux adopter cette route qui nous permettrait de réaliser plus tôt nos rêves d'une voie maritime entièrement canadienne et qui serait très avantageuse, tant pour cette région que pour celle qui se trouve directement à l'est, soit ma propre région de Stormont.

[M. Campbell (Stormont).]