

ne souscris pas à cette hérésie païenne qui se range dans la même catégorie que le "gros mensonge" d'Hitler. Les pyramides d'Égypte sont aussi un grand exploit du génie mécanique, mais on peut se demander si la glorification d'un seul homme méritait tout le travail et toutes les souffrances qu'ont occasionnés leur construction.

Si des centaines de millions de dollars ont été gaspillés pour la mise au point de l'Arrow, c'est à cause des idées de grandeur d'un seul homme. Pensez donc ce qu'on aurait pu faire pour le Canada si on avait employé cet argent pour réduire les impôts ou hausser la pension de vieillesse et les allocations familiales. Pensez à quel point ce pouvoir d'achat accru contribuerait à atténuer le chômage. Je me demande, monsieur le président, si la population du Canada n'aura pas d'ici une dizaine d'années quelque raison d'envisager la voie maritime du Saint-Laurent comme elle envisage maintenant l'Arrow.

Une fois que le bruit et le tumulte seront apaisés, après le départ de la reine et des capitaines, je me demande si l'ensemble du Canada ne sera pas aussi désillusionné que Cornwall au sujet de l'entreprise de la voie maritime. Toute évaluation lucide de la voie maritime doit tenir compte de certains éléments fondamentaux. Toute la navigation océanique est en voie d'évolution. Le vapereau en cueillette, qui était prêt à prendre une cargaison variée partout où elle se trouvait, est en train d'être supplanté par le paquebot, cargo ou transport-voyageurs et marchandises, suivant un horaire régulier. Même si le paquebot compte sur le trafic de grande classe pour assurer le succès de son service, il a besoin d'une cargaison en vrac dans sa cale. Afin d'obtenir ce chargement, il peut offrir à l'expéditeur des prix assez attrayants pour rendre la concurrence difficile au navire en cueillette.

Un second facteur, c'est que les navires devront naviguer entre Montréal et les villes des lacs à un rythme des trois quarts environ de leur allure normale. Outre le secteur du canal, il y a une longueur de 67 milles où le chenal du Saint-Laurent est restreint, la moindre largeur étant de 500 pieds à travers les Mille-Îles depuis le lac Ontario jusqu'à Chimney-Point, et plus de 150 milles de navigation en chenal depuis la pointe du lac Supérieur jusqu'à la tête du fleuve Saint-Laurent. Le passage de chaque écluse prend une heure et la vitesse fluviale, mettons, de 12 milles à l'heure, devra être réduite à environ 4 milles à l'heure dans les canaux et à environ 8 milles à l'heure dans le chenal amélioré. Autrement dit, un navire prendra plus de 12 jours pour faire le voyage aller et

retour de Montréal à Duluth, voyage qui, sans les restrictions à la navigation pourrait s'accomplir en neuf jours.

Finalement, la saison pratique de navigation pour les océaniques est limitée à environ six mois et demi. Je sais qu'en moyenne la navigation s'ouvre pour une durée de 227 jours. En gros, la période va du 26 avril au 9 décembre. Mais c'est bien différent de la saison pratique de navigation. Les bateaux quittant Montréal à destination de Duluth ou de Chicago voudraient ou doivent revenir à Montréal à la date de fermeture la plus rapprochée possible. Il faudrait 18 ou 20 jours pour se rendre à Chicago, charger et revenir. Comme la saison de navigation ferme parfois dès le 25 novembre à Montréal, le dernier départ ne saurait se faire après le 5 ou 6 novembre. Même ce serait si risqué que les taux d'assurance seraient naturellement augmentés de façon considérable. La saison où les bateaux ne dépassent pas Détroit serait naturellement une semaine plus longue environ. Ce n'est pas un problème pour les cargos des Grands lacs parce qu'ils peuvent hiverner sur les lacs d'amont ou d'aval, au besoin.

L'Institut d'études économiques de la *Brookings Institution* qu'appuient les fonds de fiducie Carnegie a demandé dès 1929 à la plupart des grandes sociétés de navigation du monde si ce serait pratique d'exploiter des navires à horaires réguliers sur la route du Saint-Laurent durant les mois d'été, puis les mettre à l'ancre l'hiver ou les affecter à des services réguliers ou à des services irréguliers durant la saison fermée, pourvu, bien sûr,—et c'est la principale condition,—que les chenaux et les aménagements portuaires soient munis d'un tirant d'eau d'au moins 33 pieds. Sans exception, ces compagnies ont répondu qu'aucun océanique ne pourrait réaliser des recettes suffisantes pour cesser de voyager pendant la saison d'hiver. Des hauturiers, bien entendu, ne peuvent pas servir d'élévateurs temporaires comme les navires des Grands lacs pour entreposer les céréales.

La grande majorité a aussi répondu négativement à ces dernières questions. Elles ont signalé que le commerce avec les pays outre-mer n'augmentait pas durant les mois d'hiver, ce qui permettrait aux services commerciaux établis d'absorber le tonnage supplémentaire, et que la concurrence est trop âpre pour laisser les bateaux de l'extérieur s'emparer des affaires que font les lignes établies pour une partie de l'année seulement. Les navires pourraient faire avec profit un voyage en Europe dans le même temps qu'ils pourraient faire un voyage aller et retour de Montréal à la tête des lacs. Les lignes régulières s'en tiendraient aux ports où elles pourraient combiner le trafic-marchandises et le trafic-passager, et les passagers