

porteurs, et les intérêts en jeu dans le lac Ontario sont également les intérêts des transporteurs. S'ils tentent de satisfaire les deux et répartir l'eau entre eux, les centrales hydro-électriques veulent avoir le plus d'eau possible. Mais je crois que le premier souci doit être suivant le traité: la navigation a priorité.

M. RYNARD: Par conséquent, le port de Montréal aura la préférence parce que les compagnies de transport demanderont l'autorité.

M. LANGFORD: Vous ne devez pas négliger le fait que le transport dans le lac Ontario est aussi un facteur, avec les ports d'Hamilton, de Toronto, d'Oshawa et autres.

M. RYNARD: Oui, mais ce serait beaucoup plus grand à Montréal parce que vous avez là 35 pieds d'eau. Combien d'eau avez-vous à Toronto?

M. LANGFORD: Vingt-sept pieds est le tirant d'eau à travers tout le système des Grands Lacs. Les navires exigent une profondeur d'à peu près 28 pieds pour manœuvrer. Montréal a des navires qui vont vers la mer, tels que les transatlantiques du Pacifique-Canadien qui demandent un tirant d'eau qui dépasse tout ce qui est utilisé dans les lacs supérieurs.

M. RYNARD: Autrement dit, la Voie maritime du Saint-Laurent n'est pas assez grande maintenant pour prendre ces océaniques.

M. LANGFORD: Non.

M. RYNARD: Ainsi, la Voie maritime du Saint-Laurent devient de plus en plus désuète pour transporter les océaniques puisque les océaniques deviennent de plus en plus gros.

M. LANGFORD: Vous entrez dans la logistique du transport, domaine qui ne m'est pas familier.

M. RYNARD: La tendance aujourd'hui est de construire des navires plus gros et de réduire vos coûts de main-d'œuvre. N'est-ce pas juste?

M. LANGFORD: Certes les navires qui transportent de gros chargements en vrac d'un port à l'autre sont une chose, mais lorsque vous leur faites transporter des quantités moindres et distribuer ces quantités à différents endroits, ils ne veulent pas les mêmes gros transporteurs en vrac. Ils en veulent des plus petits.

M. RYNARD: Votre coût est plus élevé qu'il était.

M. LANGFORD: Vous devez faire concurrence. Votre tirant d'eau est dans une large mesure votre facteur directeur. Nous avons deux genres de bateaux qui remontent le fleuve, les cargos de chargement en vrac comme les bateaux qui transportent le minerai de fer de Sept-Îles, et ceux qui transportent les marchandises en colis. Les bateaux qui transportent le minerai de fer sont construits pour la navigation dans les lacs. Je fais allusion aux gros cargos de minerai et aux bateaux qui transportent le blé qu'on utilise pour le transport intérieur. C'est la connaissance que j'ai retirée des sociétés de transport que vous ne pouviez pas utiliser ces bateaux pour le transport océanique parce que les lames plus longues de l'océan pourraient les briser en deux.

M. RYNARD: Par conséquent, à mesure que notre économie prend de l'expansion, vous aurez plus de transport dans les Grands lacs et moins d'océaniques dans ce système. Ne serait-ce pas logique?

M. LANGFORD: Cela peut signifier un accroissement plus considérable dans le transbordement à Montréal, parce qu'il est plus efficace de se servir de plus gros navires dans les lacs. Les opérations dans le port de Montréal devraient prendre de l'expansion au même rythme que la canalisation. On ne devrait pas les considérer comme étant opposées.

M. RYNARD: C'est là que je voulais en venir. Et, en second lieu, nous pourrions régulariser le taux si nous mettions quelque chose pour capter l'eau au port de Montréal.