

Autres avantages

J'ai parlé d'économies de transport réalisables pour le minerai de fer et dans d'autres domaines. Ces économies ont leur importance, même si elles attirent moins l'attention. Elles promettent d'augmenter en raison de la nouvelle source de minerai. Les navires de charge lacustres qui transporteront le minerai de Sept-Iles au lac Erié trouveront avantageux, semble-t-il, de poursuivre leur route jusqu'à la tête des Grands lacs afin d'y embarquer des marchandises destinées à Montréal ou à des endroits plus éloignés encore, et ils pourront offrir des conditions de transport plus avantageuses que celles que pourront offrir les navires qui n'auraient pas comme eux l'avantage de pouvoir transporter des marchandises dans les deux sens. Évidemment, cela se traduira par une utilisation plus économique des navires. En outre, il est vraisemblable que le trafic remontant l'emportera sur le trafic descendant, à plus forte raison lorsque le trafic du minerai de fer l'emportera. La différence pourrait bien ne pas être grande, mais elle devrait suffire, par suite du jeu normal de la concurrence, à transporter les taux avantageux aux cargaisons descendant la voie fluviale.

À ce propos, il est intéressant de noter qu'il est peu probable que les long-courriers soient appelés à jouer un rôle capital dans la voie maritime. Il se peut qu'un certain nombre empruntent cette voie. Cependant, à la lumière des circonstances que j'ai exposées, il semble qu'aucun long-courrier n'entrera s'il ne transporte une cargaison d'entrée et s'il n'a l'offre d'une cargaison de retour. Nul doute que certains navires au long cours jouiront de cet avantage; toutefois, la plupart d'entre eux trouveront préférable d'embarquer des marchandises à Montréal ou à d'autres points de transbordement.

Le projet est-il urgent au point de vue de la défense? Du point de vue de la défense nationale, je crois que la canalisation du Saint-Laurent est de souveraine importance. Elle serait surtout utile pour le transport du minerai de fer dont je viens de parler. La demande de minerai s'est accrue depuis que nous nous tenons prêts à toute éventualité et elle s'élèverait encore rapidement si une grande guerre se déclarait. Les sources de minerai sont les suivantes: importations par mer, utilisation des concentrés de « taconite » et transport par la voie maritime du minerai de la province de Québec et du Labrador. Les importations par mer seraient très vulnérables en temps de guerre. Loin d'augmenter, elles diminueraient ou disparaîtraient, grevant davantage les autres sources. C'est ce qui s'est produit au cours de la dernière guerre lorsqu'il a fallu transporter des millions de tonnes de minerai provenant des gisements du lac Supérieur jusqu'à la côte de l'Atlantique. Il serait impossible d'accroître rapidement la production de taconite sans utiliser de coûteuses usines tenues en réserve. La construction de nouvelles usines demanderait tellement de temps et de matériaux qu'il serait peut-être trop tard pour en commencer la construction dès que la nécessité s'en ferait sentir et, comme conséquence, l'effort de guerre en souffrirait grandement. D'autre part, une fois les aménagements miniers préliminaires parachevés au Labrador et la voie maritime ouverte, il suffirait de mettre quelques pelles de plus en service pour extraire tout le minerai que les fonderies d'acier pourraient consommer. Même les fonderies du littoral est des États-Unis pourraient se procurer du minerai du Labrador au lac Erié.

La voie navigable serait utile au moins de quatre autres façons à la défense nationale. Malgré toute leur importance, je me bornerai à les mentionner. Le projet établirait, au cœur de l'industrie canadienne, une réserve d'énergie électrique à utiliser dans le cas d'urgence. L'énergie électrique et la navigation stimuleront la croissance industrielle par leur action simultanée et permettront d'accroître la production spécialisée qu'exigent les guerres modernes. La voie maritime rendra le programme de constructions et de réparations maritimes plus souple et