

que l'on trouve en forte quantité dans la région du lac Supérieur. Quoi qu'il en soit, il est possible que l'on fasse appel à chacune de ces sources. Mais, sans la voie maritime, les grandes aciéries de l'intérieur du pays peuvent s'attendre à une augmentation du prix de leur minerai et, d'une manière générale, à un approvisionnement moins satisfaisant.

Les aciéries, cela va de soi, utiliseront le minerai qui leur coûtera le moins cher. A l'heure actuelle, c'est règle générale celui du lac Supérieur. Cependant, le prix de livraison de ce minerai est à la hausse depuis plusieurs décennies. Je viens de faire remarquer qu'une progression encore plus prononcée est à prévoir. Cette majoration pourra être restreinte au montant qui couvrirait le prix de livraison du minerai importé sur les mêmes marchés.

On est à mettre au point des procédés de concentration d'un type de taconite, formation de fer à basse teneur qui existe en grosse quantité dans les régions du lac Supérieur. Espérons donc que ce produit puisse concurrencer le minerai naturel si l'on réussit à en maintenir la production au maximum. Les usines de concentration ayant des frais fixes élevés, tout ralentissement de la demande leur serait funeste. En conséquence, les prix du minerai devront augmenter sensiblement pour que cette source soit mise en valeur comme il convient.

### **Le trafic du nouveau minerai**

L'achèvement de la voie maritime changerait complètement la situation. Les minerais du Labrador (Québec) pourraient, après paiement de toute taxe probable, soutenir la concurrence dans la plupart des régions des lacs aux prix courants du minerai. Les gisements de ces minerais se trouvent près de la surface sur une grande étendue et sont exploités à ciel ouvert. Par conséquent, il serait possible de produire et d'expédier, à un prix de revient peu élevé, tout le minerai dont on aura probablement besoin. La canalisation du Saint-Laurent constitue donc la meilleure solution au problème que pose le minerai, tant du point de vue du coût que de l'obtention immédiate.

A ce sujet, faisons une comparaison objective avec le rôle qu'ont joué sur les lacs supérieurs les moyens de navigation. Ces moyens ont permis d'obtenir un approvisionnement abondant de minerai de fer à peu de frais, approvisionnement qui a été à la base de l'édification des centres métallurgiques d'aujourd'hui. Maintenant que la production de ces minerais a atteint sa limite et que les prix de revient risquent de monter en flèche, les nouvelles installations procurent, à un prix relativement faible, des approvisionnements nouveaux et susceptibles d'expansion.

L'exploitation du minerai du Labrador (Québec) va déjà de l'avant. La production envisagée est de 10 millions de tonnes par année. Grâce à la voie maritime, des entreprises minières ont cependant déclaré qu'elles comptent vendre 20 millions de tonnes par année aussitôt que la production aura atteint ce chiffre. Elles peuvent s'attendre à une demande encore plus forte dans les années qui suivront.

Le Canada est doublement intéressé à cette question. Il nous faut faire le meilleur et le plus grand usage possible de cette riche ressource naturelle. Mais le revers de la médaille nous intéresse, c'est-à-dire, le problème de l'approvisionnement en minerai auquel doivent faire face les aciéries. Un approvisionnement abondant de fer et d'acier à des prix relativement bas était chose toute normale dans notre économie. Il n'en est plus ainsi. Un peu de réflexion nous fera voir les conséquences graves que pourrait entraîner l'augmentation du prix de revient dans ces domaines. La canalisation du Saint-Laurent permettrait d'éviter ce que cette menace comporte de pire. Nous ne saurions nous en passer.