

Columbia, il faudra faire des prévisions pour au moins cinq ans. J'espère beaucoup que ce ne sera pas le cas. Cependant, l'industrie dont il s'agit est très importante. Il me semble qu'un des ingénieurs devrait y prêter une certaine attention. Il serait utile, je crois, de se mettre en rapport avec les dirigeants de l'entreprise et les préposés aux services de remorquage. Ils doivent se faire une assez bonne idée des besoins. Quand les vapeurs fonctionnaient, le ministre entretenait d'excellents rapports avec les capitaines de ces navires à roues, collaboration qui a permis d'accomplir le plus avantageusement, un maximum de travail en dépensant le moins possible. On m'a demandé de soulever ce point et d'appeler l'attention du ministre sur la question, étant donné les changements survenus dans la situation.

Une autre chose qu'on m'a demandée de signaler au ministre, c'est la nécessité d'aménager un chenal plus large pour les vaisseaux se rendant au quai d'Arrowhead, à cause des masses de glace qui descendent le Columbia au printemps et qui rendent parfois très difficile le passage des paquebots de Nakusp à Arrowhead où ils vont mouiller. Le chenal actuel est tout à fait satisfaisant, sauf qu'il est trop étroit. Il faut, en outre, l'élargir parce qu'on remorque des millions de billes de bois en provenance du bras nord des lacs Arrow et qu'ils doivent, à ce point, virer à l'angle droit. Aucun remorqueur dont la charge remorquée atteint une certaine longueur ne peut, comme on le sait, virer à un tel angle et faire suivre les billes. Il me semble qu'il y aurait lieu d'examiner cet aspect en consultation avec ceux qui s'intéressent à l'industrie forestière, au remorquage des billes, et ainsi de suite.

**M. Campbell (Stormont):** Jeudi dernier, monsieur le président, l'honorable député ou, peut-être devrais-je dire, le député ontarien de Laurier, a déclaré que le chenal de 27 pieds dragué à Cornwall permettait au gouvernement actuel d'y aménager des installations portuaires à l'emplacement envisagé. Ne se rend-il pas compte que l'accès à ce quai aura un niveau, ou plutôt une profondeur de 21 pieds, et qu'il faudra retirer au moins 80,000 ou même 90,000 verges cubes de terre du lit de la rivière, afin d'obtenir un chenal de 27 pieds et un bassin de virage d'un rayon de 900 pieds? Le coût atteindra approximativement un dollar la verge cube pour la terre, et \$12 à \$25 la verge cube de roche. Il est donc évident que le chenal mentionné par le député ne fera que très peu de différence.

Ce chenal dragué de 27 pieds qu'il a mentionné, c'est la fameuse voie maritime Chevrier fermée par un mur de 80 pieds de haut. Chacun à Cornwall sait que le seul moment opportun pour aménager une voie maritime canadienne était celui où l'ensemble de la

voie maritime a été aménagée étant donné surtout le nombre décevant de navires qui empruntent cette voie à l'heure actuelle. Le député a aussi prétendu que la nouvelle agglomération industrielle à proximité des écluses Eisenhower et Snell, au nord de l'État de New-York, ne résultait pas du fait que la voie maritime du Saint-Laurent se trouvait du côté des États-Unis, mais simplement du prix avantageux du courant électrique dans l'État de New-York. C'est certes au moment où l'on aménageait la Voie maritime et où le ministre des Transports faisait au nom du gouvernement libéral, toutes les démarches afférentes à la voie maritime, qu'il aurait dû obtenir ces concessions de l'Hydro-Ontario. C'était le moment de conclure des ententes en vue d'obtenir des concessions. Pourquoi l'ancien député de Stormont et ses collègues libéraux qui siègent à l'assemblée législative de l'Ontario n'ont-ils pas protégé les intérêts de leur région, de la même façon que l'Hydro-Ontario s'occupe de tout le territoire ontarien et pose ses installations d'électricité sur le pont provincial?

**M. McIlraith:** Qu'est-ce que le député est en train de lire?

**M. Campbell (Stormont):** J'aimerais extraire une phrase des observations que le député a formulées, le 15 juin dernier, comme en fait foi la page 6642 du Hansard...

**M. Bourget:** Monsieur le président, je me demande si le député se conforme au Règlement en traitant du sujet qu'il a soulevé et qui me semble relever, non pas du ministère des Travaux publics, mais de celui des Transports.

**M. Campbell (Stormont):** Pas du tout. Je suis en train d'exposer les antécédents de l'affaire.

**M. Bourget:** Ce n'est pas au député que j'adresse la question mais au président.

**M. le président suppléant:** A l'ordre! Le député de Stormont a bien commencé: il s'en est tenu strictement aux travaux de dragage dans la voie maritime du Saint-Laurent. Mais peu après, il s'est écarté du poste en délibération, dont le libellé est très précis: «Dragage—entretien et exploitation de l'outillage, ouvrages à l'entreprise et en régie.» Ce poste intéresse les services de génie (ports et rivières) du ministère des Travaux publics. J'invite le député à faire montre de collaboration avec le président et à rattacher très étroitement tout sujet qu'il désire aborder à la question de fond, qui est, en l'occurrence, le dragage.

**M. Campbell (Stormont):** Monsieur le président, j'essayais d'exposer les antécédents de l'affaire. J'essayais de montrer que les ouvrages de construction qui ont été exécutés