

Saint-Laurent et de l'aménagement hydro-électrique dans le plus bref délai possible. Nous croyons que cette voie maritime est importante pour le développement économique et d'une nécessité urgente pour la défense nationale. Nous sommes convaincus non seulement qu'elle peut faire ses propres frais, mais que les avantages qu'en retireront le Canada et les États-Unis feront plus que contre-balancer le coût original.

Nous aurions préféré que les États-Unis collaborent entièrement à ce projet en vertu de l'accord de 1941, peut-être avec certaines modifications conformes aux discussions du Congrès, pourvu que l'accord soit approuvé au plus tôt. A défaut de cette approbation, nous recommandons au Parlement que la voie maritime exclusivement canadienne soit entreprise sur la base la plus avantageuse possible.

Si on songe qu'il passe actuellement plus de trafic dans les écluses du Sault-Sainte-Marie en une seule saison qu'il n'en passe pendant douze mois dans les canaux de Panama, de Suez, de Manchester et de Kiel pris ensemble, le trafic prévu pour les nouveaux canaux — et pour le canal de Welland — dépassera de beaucoup celui de l'un quelconque de ces grands canaux. Il suffit d'un regard sur la carte pour comprendre que la construction du canal de Panama à travers l'isthme du même nom de même que celle du canal de Suez reliant la mer Méditerranée à la mer Rouge étaient des entreprises logiques. Elles étaient inévitables et opportunes, quel qu'en ait été le prix. Or, pour le projet d'aménagement d'une voie navigable devant relier les Grands lacs à l'océan Atlantique, la décision doit être la même.



Photo: Nations Unies

LA PREMIÈRE COMMISSION EN SÉANCE

M. L. B. Pearson, secrétaire d'État aux Affaires extérieures et président de la délégation du Canada à la sixième session de l'Assemblée générale des Nations Unies à Paris, prononce une allocution devant la Commission des questions politiques et de sécurité (Première Commission) au cours du débat sur le désarmement.