

détail les noms, tonnages et tirants d'eau de tous les navires canadiens, mais je vais m'en abstenir.

Il faut se rappeler que dans le domaine des transports par eau, le profit se trouve dans les deux ou trois derniers pouces de marchandises dans la cale et qu'un océanique représente une très forte dépense. En plus du prix élevé des assurances attribuable aux dangers de la navigation fluviale, l'exploitation d'un océanique de 8,000 tonneaux coûte \$1,500 par jour. Par contre, un navire des lacs, en raison des salaires plus élevés à payer, coûte \$2,000 par jour, mais il peut transporter 25,000 tonnes de marchandises en comparaison de 8,000.

La plupart de ces données ont été signalées par M. C. P. Wright dans son excellent livre sur l'Administration de la voie maritime, publié depuis 1935 déjà, et de nouveau dans un article récent du *Canadian Banker*, écrit par M. Clayton Sinclair et reproduit dans la *Gazette* de Montréal, numéro du 23 mars 1959. Malgré tout le battage dont fait l'objet la voie maritime du Saint-Laurent, ce n'est rien de fameux en ce qui concerne la grosseur des navires qui peuvent l'emprunter en comparaison d'autres grands canaux du monde. Le canal de Panama et le canal Amsterdam-Rhin ont une profondeur de 41 pieds; celui de Kiel, 37 pieds; les canaux de Suez et Port-Saïd et de Texas-Beaumont ont 34 pieds de profondeur, celui de Houston (Texas) 33 pieds et celui de Manchester 28 pieds. La voie maritime du Saint-Laurent sera seulement la troisième plus grande artère de transport du continent et n'accordera aucune priorité aux océaniques sur les navires fluviaux, comme les deux autres.

Ce qui était encore plus fantastique que de construire une voie maritime par laquelle les navires océaniques ne pouvaient passer, c'était de faire entrer des navires de haute mer dans le canal Welland déjà plein à capacité. Approfondir la voie maritime sans améliorer le canal Welland, c'était couler une plus grande bouteille sans en élargir le goulot. La *Gazette* de Montréal du 1^{er} juin de cette année a fait, dans un article de fond, certaines observations sur la flotte amarrée dans le lac Ontario et qui attendait de pouvoir entrer dans le canal Welland. Voici ce texte:

Il est vrai, évidemment, que le flot des navires étrangers dans cette voie fluviale s'explique en partie par l'élément de nouveauté et le désir de faire des essais. Mais, compte tenu de toutes les anomalies, il n'en reste pas moins douteux que le canal Welland puisse prendre en charge un tonnage supplémentaire considérable en plus des bateaux qui l'utilisent déjà.

L'année dernière, les bateaux canadiens pouvaient passer par le canal Welland en neuf heures. Cette année, ce passage leur prend jusqu'à 58 heures. Non seulement les consommateurs canadiens doivent-ils ajouter les frais causés par ces retards

aux montants qu'ils doivent payer, mais les péages imposés depuis l'inauguration de la voie maritime pèsent sur les prix. Les consommateurs de minéral de fer, de charbon et de céréales doivent s'attendre à des retards dans les livraisons, ce qui augmente encore le prix de revient. La *Steel Company of Canada*, par exemple, a déjà exprimé de graves inquiétudes à l'idée de voir retarder ses approvisionnements. Et s'il est impossible de faire passer rapidement et aisément les céréales par le canal Welland, il est possible qu'une partie de la récolte reste dans les fermes.

A moins que les cargos des lacs canadiens ne jouissent d'un régime de préférence aux écluses du canal Welland, l'économie canadienne sera sérieusement lésée au lieu d'être favorisée par la voie maritime du Saint-Laurent. Et si les bateaux des lacs canadiens obtiennent la préférence qui s'impose, cette voie fluviale ne sera plus une voie maritime.

Le député de Laurier a récemment publié un livre fort intéressant sur la voie maritime du Saint-Laurent. Malgré la modestie de l'honorable représentant, il en ressort que plus que quiconque dans notre pays ou aux États-Unis, c'est lui le promoteur initial de la voie maritime du Saint-Laurent. Il faut lui en reconnaître tout le mérite et toute la responsabilité. Je le répète, c'est un livre délicieux...

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

M. Campbell (Stormont): ...qui, en douzième, ferait un excellent livre sur le civisme.

M. le président suppléant (M. MacEwan): A l'ordre! Le député de Bonavista-Twillingate a invoqué le Règlement.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, maintenant que l'honorable député a prouvé, sans l'ombre d'un doute, qu'on ne peut pas utiliser la voie maritime, le ministre ne pourrait-il pas retirer ce crédit?

M. Campbell (Stormont): Me permettriez-vous de continuer? Bien que ce soit un excellent livre, ce n'est certes pas l'ouvrage définitif que nous aurions pu attendre de celui qui a joué un si grand rôle dans l'aménagement de la voie maritime. Non seulement les économistes y trouveront très peu leur bien, mais même un député novice comme moi constate qu'il ne répond guère aux questions qui nous préoccupent ici. Pourquoi n'y a-t-il aucune explication de l'écart monumental qui existe entre le coût estimatif et le coût réel de cette entreprise? Pourquoi les piliers du pont du chenal sud à Cornwall n'ont-ils pas été assis sur le roc plutôt qu'installés sur de l'argile glaciaire, d'autant plus que les devis exigeaient qu'ils soit assis sur le roc, étant donné qu'un pont antérieur s'était déjà écroulé au même endroit?