

pourraient embarquer et débarquer aussi près de la mer que possible, plutôt que de faire un long et lent voyage dans les eaux intérieures.

La plupart des chargeurs ont aussi pensé que le trafic de la voie maritime ne serait même pas avantageux aux navires à trajet irrégulier. Un navire à trajet irrégulier s'engage à aller de Montréal à la tête des lacs pour transporter des céréales. C'est un voyage de 18 jours et le navire risque de perdre un nolisage plus avantageux s'il n'était pas tenu de faire un long voyage dans les eaux intérieures.

Un petit bateau de cette catégorie ne pourrait transporter des céréales depuis la tête des Lacs jusqu'à Liverpool pour un montant comparable à celui que les expéditeurs peuvent obtenir des cargos généraux descendant des Grands lacs à Montréal et des cargos de ligne de 10,000 à 12,000 tonnes à partir de Montréal. Ce petit vapeur serait moins efficace que nos cargos généraux des Grands lacs pour le parcours intérieur et moins efficace qu'un navire de charge régulier de première classe pour la traversée de l'Atlantique.

Monsieur le président, je tiens à déclarer froidement qu'en tant que ligne payante pour les bateaux océaniques, la voie maritime est désuète avant d'être inaugurée officiellement. Cela semblera incroyable à bien des gens, et je sais que le député de Laurier qui est le père de la voie maritime réfutera ma déclaration avec énergie. Même le ministre des Transports la niera, lui qui reste en charge du bébé. Mais je fais cette déclaration en croyant fermement que le temps et les circonstances en prouveront la véracité. Il est en fait très intéressant que cette déclaration soit confirmée par M. B. J. Roberts, le président canadien de l'Administration de la voie maritime, qui aurait déclaré, suivant le compte rendu qu'en donne la *Gazette* de Montréal du 25 mai 1959, quand on l'a interviewé durant sa première croisière à travers les sept écluses de la voie maritime:

Du point de vue économique, l'utilisation des bateaux des Grands lacs pour le transport des cargaisons en vrac pourrait se révéler, à la longue, la meilleure chose pour la voie maritime.

Je poursuis la citation:

Les navires des lacs, qui ont des équipages moins considérables et de plus faibles dépenses d'exploitation, peuvent faire mieux que les océaniques, dans la voie maritime, et je pense qu'ils remplaceront les grands bateaux.

Il a déclaré de plus qu'en transportant de faibles cargaisons, au lieu d'être chargés à pleine capacité, les vaisseaux océaniques se révéleront peu économiques. Je pense que c'est un chef-d'œuvre d'euphémisme.

La principale raison de ce fiasco, c'est que la profondeur de la voie maritime la rend peu

rentable pour les océaniques. En 1951, 1952 et 1953, des comités du Congrès américain ont étudié cette question de la profondeur appropriée. Le 29 février 1952, l'honorable Charles Sayer, secrétaire au Commerce, témoignant devant un comité sénatorial sur les relations étrangères, a déclaré:

Il est vrai qu'environ 10 p. 100 seulement des unités de la marine marchande américaine peuvent, chargées à pleine capacité, naviguer dans 27 pieds d'eau, mais la plus grande partie,—au moins 75 p. 100,—des unités de notre flotte marchande peuvent naviguer sur la voie maritime si elles ne sont pas chargées à pleine capacité.

Il a été déclaré devant le comité que le coût additionnel total des travaux requis pour creuser un chenal de 30 pieds, basé sur les prix en vigueur en décembre 1950, s'établirait à \$20,260,000 pour les États-Unis et à \$23,465,000 pour le Canada.

La seule justification du chenal de 27 pieds de profondeur qui ait jamais été avancée publiquement au Canada se trouve comprise dans une seule phrase de l'ancien ministre des Transports. S'adressant à la Chambre le 11 décembre 1951, il a dit, comme en fait foi la page 1864 du *hansard*, deuxième session:

Le canal doit avoir vingt-sept pieds de profondeur. Très près de 90 p. 100 des navires océaniques actuellement en service pourront ainsi, à mon avis, emprunter la voie navigable.

Tout ce que je peux dire, en toute charité, c'est que l'honorable ministre qu'il était alors doit avoir compris là-dedans les jonques chinoises, les bateaux de pêche portugais, les goélettes qui transportent le rhum de la Jamaïque et toutes sortes de bateaux qui font le commerce dans les coins reculés du monde, à des milliers de milles du Saint-Laurent. Il ne doit pas avoir oublié ceux qui passent à vide, mais on ne fait pas d'argent avec ces derniers.

Si l'on tient compte que l'eau douce porte moins bien que l'eau salée et qu'un navire qui avance déjaugé, le tirant maximum qui peut être autorisé dans la voie maritime est de 25 pieds. Au 31 décembre 1957, 978 des 1,039 navires de la marine marchande britannique, soit la plupart, avaient un tirant de plus de 25 pieds.

D'après les données fournies par la Commission maritime canadienne, publiées en décembre, le rapport de 1957 de la Commission royale d'enquête sur le cabotage, appendice X, pages 261 à 270, sur les navires canadiens de mille tonnes ou plus qui transportent des cargaisons sèches, seulement 10 navires immatriculés au Canada et trois inscrits au Royaume-Uni ont moins de 25 pieds et demi de tirant d'eau. Les autres, 8 sous le drapeau canadien et 84 immatriculés au Royaume-Uni, dépassent tous la limite de 25 pieds et demi. Je pourrais énumérer en