

Cette dépense, disons de \$560,000,000, assurerait une profondeur de 27 pieds, à partir des Grands Lacs jusqu'à la mer, et incidemment, par suite des améliorations à la navigation on développerait 566,000 h.p. dans la section des rapides internationaux et 382,000 h.p. dans la section de Soulanges.

La répartition de cette dépense, *deux tiers* aux Etats-Unis et *un tiers* pour le Canada, constituerait une contribution généreuse de la part du Canada. Sur cette base la répartition du coût serait:

Etats-Unis .....	\$ 374,000,000
Canada .....	186,000,000
On porterait au crédit du Canada les sommes déjà dépensées:	
Pour le canal Welland.....	\$ 85,000,000
Pour les améliorations en aval de Montréal....	32,000,000
	\$ 117,000,000

Le Canada devrait dépenser une somme additionnelle de \$69,000,000 qui lui assurerait 665,000 h.p. développés et installés. Cette quantité d'énergie distribuée, — 283,000 h.p. dans Ontario et 382,000 h.p. dans la province de Québec, — devrait facilement être absorbée afin de libérer le Trésor fédéral de charges additionnelles relativement au coût de construction de toute cette entreprise.

On remarquera que dans ce projet les Etats-Unis sont invités à assumer les *deux tiers* de la dépense de \$105,210,000 pour le développement de la section de Soulanges, alors que les seules améliorations à la navigation pourraient être exécutées au coût de \$40,000,000. Cela établirait contre les Etats-Unis une différence de \$43,474,000. D'autre part, le Canada assume, dans la section des rapides internationaux, par suite des améliorations afférentes à la navigation, une part considérable de la somme affectée au développement de l'énergie électrique, que le Canada ne sera peut-être pas en mesure d'utiliser pour plusieurs années à venir.

En outre, le Canada assume *un tiers* de la dépense affectée aux améliorations des Grands Lacs, tandis que, si les dépenses étaient réparties sur la base du tonnage des deux pays, la quote-part du Canada se chiffrerait probablement à un quinzième de celle des Etats-Unis. Cela constitue une différence de \$17,360,000 au détriment du Canada.

Si nous envisageons le fait que le Canada prendrait à sa charge les frais d'exploitation des canaux de Welland, Soulanges et Lachine, ainsi que les frais futurs au compte d'établissement et d'exploitation des canaux du Saint-Laurent en aval de Montréal, il ne serait pas déraisonnable d'inclure dans le coût des ouvrages de navigation dans la section de Soulanges le coût du développement de l'énergie qui s'y rapporte et d'adopter la base de répartition des dépenses dans la proportion de deux tiers pour les Etats-Unis et un tiers pour le Canada.

#### DÉVELOPPEMENT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

14. Le Canada serait alors en mesure d'obtenir au besoin ce qui suit:

(a) Dans la section internationale des rapides:

La moitié de l'énergie utilisable dans cette section, c'est-à-dire 750,000 h.p., au coût de \$46,000,000, soit la moitié du coût total estimé à \$92,000,000. L'énergie ainsi développée coûterait environ \$60 par h.p., capital fixe, et constituerait un actif certainement profitable et désirable.

Il est à noter cependant que, selon toute probabilité, cette quantité de 750,000 h.p. ne sera pas requise pour l'usage du Canada avant quelques années. D'un autre côté il est possible que les Etats-Unis exigent, dans un avenir rapproché, leur part de 750,000 h.p. S'il en était ainsi, il semblerait raisonnable qu'une entente fût conclue entre le Canada et les Etats-Unis en vertu de laquelle les Etats-Unis s'engageraient à construire à l'île Barnhart, à leurs frais, tous les