

exercé une influence restrictive sur les tarifs de chemins de fer. Comme l'Etat possède et exploite la plus grande partie du réseau ferré canadien, les projets du Saint-Laurent, en tant qu'ils peuvent affecter les recettes des chemins de fer, donnent lieu à des considérations sur lesquelles le point de vue du Canada diffère nécessairement un peu de celui des Etats-Unis.

Le profit tiré par le Canada de l'amélioration de la navigation sur la route des Grands Lacs et du Saint-Laurent se rattacherait en grande partie au mouvement des marchandises en vrac, comme le grain, le bois et le charbon. Le transport des colis par eau se résume à peu de chose, et contrairement à ce qui a lieu dans le Centre-Ouest des Etats-Unis, les chemins de fer canadiens sont en mesure d'en transporter une quantité bien supérieure à celle qui s'offre.

On croit que le développement de la voie navigable en question favoriserait l'industrie et le commerce canadiens non seulement dans les vallées des Grands Lacs et du Saint-Laurent, mais aussi dans les régions maritimes, lesquels auraient plus directement accès aux grands marchés intérieurs du continent. Il appert, toutefois, qu'une meilleure navigabilité de cette voie profiterait bien plus aux Etats-Unis au double point de vue de l'utilisation et des bénéfices à réaliser. Le Comité consultatif national signale le rapport présenté en 1921 par la Commission mixte internationale qui, après un examen approfondi des aspects économiques du projet, concluait comme suit:—

“ Quant à la possibilité économique du projet, la Commission trouve qu'abstraction faite du nouveau trafic que créerait probablement une voie navigable jusqu'à la mer, il existe déjà, entre les vallées des Grands Lacs et les ports d'outre-mer ou des côtes de l'Atlantique et du Pacifique, un trafic de sortie et d'entrée qui prendrait vraisemblablement cette route et dont l'importance suffirait à motiver la dépense nécessaire à cette amélioration.

“ Elle constate que dans la région desservie, les Etats-Unis fournissent une bien plus grande part que le Canada du commerce extérieur et côtier, et qu'il en sera probablement ainsi longtemps encore. La création d'une voie navigable jusqu'à la mer profiterait donc beaucoup plus aux Etats-Unis qu'au Canada, bien qu'il soit raisonnable de présumer qu'avec le temps les avantages pourraient se partager plus également.”

La Commission mixte internationale compare ensuite les deux pays au point de vue des conditions du transport:—

“ Elle remarque qu'entre la région américaine à desservir et le littoral, les moyens actuels de transport sont tout à fait insuffisants, et que les chemins de fer ne se sont pas développés en proportion des besoins du pays, mais qu'il en est autrement du côté canadien où le développement des chemins de fer devance la population et la production.”

Nous signalons donc le fait que la situation du transport n'est pas la même dans les deux pays au point de vue des facilités disponibles, de l'utilisation et des tarifs, et que les obstacles économiques indiqués dans votre note du 13 avril semblent exister beaucoup plus aux Etats-Unis qu'au Canada. A cet égard, on peut dire que l'agriculture canadienne souffre bien davantage des restrictions imposées par les Etats-Unis, il y a quelques années, sur l'importation des produits agricoles canadiens, afin d'aider l'agriculture dans les Etats de l'Ouest qui profiteraient si largement de la voie projetée du Saint-Laurent. Cette situation et l'effet produit dans les régions maritimes du Canada par les droits américains sur les produits des pêcheries, ont contribué à empêcher l'opinion publique canadienne de faire bloc comme l'opinion américaine en faveur du projet.

Votre note mentionne le développement prochain de l'énergie hydroélectrique comme devant servir autant au Canada qu'aux Etats-Unis. L'occasion de développer un énorme volume de force motrice provenant des ouvrages de navigation