

développement de la section internationale ne soit pas exportée, en permanence ou temporairement. L'énergie ainsi produite devrait être conservée en permanence au Canada comme étant un des facteurs importants de son développement. Si l'on consentait à exporter temporairement de grandes quantités d'énergie électrique on prévoit que cela pourrait devenir une cause de friction avec les Etats-Unis lorsqu'on aura besoin de cette énergie au Canada.

11. En vue du fait qu'on pourra développer en définitive de fortes quantités d'énergie dans les provinces de Québec et d'Ontario, il semblerait désirable que la politique adoptée par le gouvernement du Canada eût l'appui des gouvernements de ces deux provinces. Il semblerait important de s'assurer la coopération des gouvernements provinciaux intéressés aux différentes phases de ce projet dont le développement de l'énergie électrique est le but principal. La collaboration du gouvernement du Canada et des gouvernements provinciaux intéressés à la réalisation de ce projet seront un facteur puissant pour en assurer le succès.

ASPECTS FINANCIERS

12. En considérant ce projet, dont l'exécution nécessitera la dépense de fortes sommes d'argent, il est nécessaire d'étudier avec soin la position financière du Canada. Les dettes de guerre et les obligations ferroviaires pèseront lourdement pendant plusieurs années encore sur le contribuable canadien, et d'un bout à l'autre du pays il est nécessaire d'entreprendre, de temps à autre, des travaux publics qu'il n'est plus possible de retarder. De plus, le Canada a déjà construit à ses propres frais un système de canaux considérable, amélioré les facilités de navigation sur le Saint-Laurent en aval de Montréal, et est actuellement à terminer le canal Welland pour relier le lac Erié au lac Ontario, ce qui coûtera au Canada quelque \$116,000,000. Si l'on procédait à l'exécution du nouveau projet, toutes les améliorations actuelles entre le lac Ontario et Montréal deviendraient inutiles, bien qu'elles donnent à l'heure actuelle un excellent service et qu'elles soient capables d'assurer un trafic beaucoup plus considérable. Il est facile de comprendre que les résultats de cette entreprise profiteront à une population d'environ 40 millions dans un pays immensément riche, les Etats-Unis, alors qu'au Canada, la population desservie, pour le moment, ne dépassera pas 5 millions.

13. Nous soumettons une base sur laquelle il serait possible d'entamer des négociations entre le Canada et les Etats-Unis. Ces suggestions n'ont pas la prétention d'être complètes ou finales, mais elles ont tout simplement pour but d'exposer l'étendue de la participation financière du Canada en tenant compte de certaines conditions qu'il serait peut-être possible d'améliorer.

Ce qu'il en coûterait pour assurer 27 pieds de navigation et l'énergie électrique résultant de ces améliorations à la navigation:

Grands Lacs—Chenaux de raccordement	\$54,900,000	
Ecluses, Sault Sainte-Marie	6,500,000	
Travaux de compensation	3,700,000	\$65,100,000
Canal Welland		115,600,000
Section des Mille-Iles		1,532,000
Section des rapides internationaux:		
Ile Chrysler—développement en deux phases, 566,000 h.p. en amont et navigation directe jusqu'au lac Saint-François		180,625,000
Section du lac Saint-François		1,330,000
Section de Soulanges—Première phase—382,000 h.p.		105,210,000
Section de Lachine		55,839,000
Elargissement du chenal en aval de Montréal		32,000,000

Estimation du coût total \$557,236,000