

heureuse d'un certain nombre de problèmes financiers et économiques, et de l'examen ultérieur de certains points de génie sur lesquels les deux sections de la Commission mixte d'ingénieurs ne s'entendent pas encore. Le secrétaire d'Etat aux Affaires Extérieures me prie de vous informer que le Gouvernement de Sa Majesté au Canada partage l'avis du Comité consultatif national à ce sujet.

Dans votre note du 13 avril, on remarque que d'après le rapport de la Commission du fleuve Saint-Laurent la construction d'une route de navigation suffisamment profonde débarrasserait l'intérieur du continent, particulièrement l'agriculture, des entraves économiques que constituent les frais de transports élevés lesquels, fait-on observer, sont maintenus en vigueur au détriment de plusieurs Etats et d'une grande partie du Canada. On y voit aussi que le Gouvernement des Etats-Unis apprécie les avantages dont bénéficieraient également les deux pays par l'ouverture de cette route à la navigation maritime, et que l'augmentation nécessaire des tarifs des chemins de fer des Etats-Unis, occasionnée par la guerre, ainsi que les avantages qui découleraient d'un développement prochain d'énergie hydroélectrique, sont des facteurs qui jouent tout aussi bien au Canada.

Vu les déductions qu'on peut tirer de ces remarques relativement aux conditions existant au Canada, il serait peut-être bon de faire ressortir certains aspects de la situation du transport au Canada qui ont une portée directe sur la question de la route maritime du Saint-Laurent.

Depuis nombre d'années les Gouvernements qui se sont succédé au Canada ont concentré la plus grande partie de leurs énergies sur le problème de l'amélioration du transport. On a dépensé de fortes sommes pour mettre à exécution un programme considérable de construction ferroviaire et pour améliorer les routes navigables et les ports, dans le but de relier toutes les parties du Dominion et d'établir des débouchés convenables pour le commerce extérieur. On a édifié deux grands réseaux de chemins de fer transcontinentaux, en grande partie avec l'aide de l'Etat, et l'Ouest du Canada est aussi bien pourvu de chemins de fer que l'Est. Toutefois, le développement de la colonisation et l'augmentation de la production obligent ces deux réseaux à dépenser de fortes sommes tous les ans pour la construction d'embranchements. L'Ouest canadien compte sur le parachèvement prochain de la route de la Baie d'Hudson, à destination de l'Europe. Cette route, qui, nous l'espérons, sera prête d'ici environ trois ans, raccourcira la distance séparant l'Ouest canadien de l'Europe de mille milles ou plus, et sera aussi très avantageuse pour les expéditeurs des Etats de l'Ouest. Depuis que l'on a projeté cette entreprise, l'achèvement du canal de Panama par les Etats-Unis a ouvert un autre débouché pour une grande partie de l'Ouest Canadien par Vancouver et Prince-Rupert; et actuellement le Gouvernement canadien est à étudier la demande pressante formulée par les habitants de la région de la Rivière-la-Paix en vue de la création d'une nouvelle ligne permettant d'atteindre plus directement la côte du Pacifique. La route du Saint-Laurent elle-même s'est graduellement améliorée et rend des services de plus en plus importants.

En général, les tarifs de chemins de fer sont plus bas au Canada qu'aux Etats-Unis, et c'est, pour une part, parce qu'il y a des routes concurrentes. Les tarifs actuels sur le grain sont inférieurs à ceux d'avant la guerre, et le grain représente cinquante-deux pour cent du trafic total des lignes de l'Ouest. On a également effectué de substantielles réductions dans les tarifs d'une autre matière dont le transport est d'importance pour l'est comme pour l'ouest du Canada, à savoir, le charbon. Des tarifs généraux d'accommodement qui, à cause de la guerre, avaient subi la même augmentation relative dans les deux pays, ont dans la suite été réduits encore plus au Canada qu'aux Etats-Unis dans certains cas. Il y a quelques mois, on a établi, pour le grain transporté de la tête des lacs à Québec, un tarif à peu près semblable à celui du transport par eau par la route actuelle des grands lacs et du Saint-Laurent, route qui, au Canada, a toujours