

honorables M. Graham), que l'honorable sénateur qui vient de reprendre son siège, et que moi-même, sommes probablement mieux renseignés sur la question que tout autre membre de cette Chambre. Le très honorable représentant de Brockville a pendant un certain nombre d'années été ministre des Chemins de fer et canaux, et il avait sous ses ordres un personnel d'ingénieurs qui étudièrent le sujet et obtinrent des données sur cette vaste entreprise. L'honorable sénateur de Montréal (l'honorable M. McDougald) a non seulement passé sa vie sur le bord du Saint-Laurent, mais comme président de la Commission du port de Montréal, il a eu l'occasion de saisir parfaitement toutes les choses de navigation. Quant à moi, je connais presque chaque pied du fleuve Saint-Laurent entre Prescott et Montréal, parce que j'ai habité sur les rives de ce fleuve et parce que j'ai eu l'avantage d'être pendant quelques années ministre des Chemins de fer et Canaux.

Durant les quinze ou vingt dernières années, des ingénieurs ont fait une étude du projet. Le premier expert du personnel des ingénieurs qui a préparé le rapport dont le gouvernement est maintenant saisi, a étudié le projet chaque fois que l'occasion s'en est présentée depuis quelques années.

Tant dans cette Chambre qu'en dehors de son enceinte, je me suis fortement prononcé en faveur de ce projet. Depuis nombre d'années, les gens de l'est de l'Ontario—je pourrais peut-être ajouter une partie de Québec—ont souffert sous le rapport de la force motrice. De plus, j'ai toujours été d'avis que le projet serait très avantageux pour la navigation, non seulement dans l'Ontario, mais également dans d'autres régions du Canada. C'est pour cette raison que je favorise le projet.

Je prends cette attitude parce que j'ai sous les yeux le rapport des ingénieurs conjoints des Etats-Unis et du Canada, présenté à chacun des deux gouvernements, et ce rapport contient les recommandations de la Commission. Ces ingénieurs furent nommés au début de 1920, et leur enquête dura quatorze mois. Au nombre des ingénieurs de cette Commission se trouvait feu W.-A. Bowden, l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux. Cet expert avait l'avantage d'être l'un des ingénieurs qui travaillèrent des années durant à ce projet avant d'être promu au poste d'ingénieur en chef. L'autre ingénieur de la Commission était le colonel Wooten, le chef des ingénieurs militaires des Etats-Unis.

J'ai entre les mains le rapport de ces ingénieurs ainsi que les recommandations qu'ils

L'hon. M. REID.

furent à la suite de leurs propres enquêtes; ils avaient profité de toutes les recherches entreprises depuis des années par les meilleurs ingénieurs du Canada et des Etats-Unis. Ce rapport, qui me fut soumis, me justifierait d'approuver ce projet de canalisation et de le soutenir. Je ne pourrais jamais croire qu'un autre rapport puisse sensiblement différer de celui que présentèrent les ingénieurs qui ont étudié cette vaste entreprise. J'ai pris l'attitude que je vous ai indiquée, et je la maintiendrai tant que je n'aurai pas pris connaissance du rapport qui a été présenté au gouvernement. J'avais cru que ce rapport serait soumis aux membres des deux Chambres pour que nous ayons l'occasion de l'examiner. Je ne puis croire, en effet, que cette question puisse passer à fond de train dans cette Chambre. Il nous faut du temps pour l'étudier. Il y a deux ou trois semaines que le rapport a été soumis au gouvernement. Il est confidentiel, et à juste titre, tant qu'il ne pourra pas être déposé à la Chambre. J'ai cependant lu des articles de journaux qui mentionnaient son contenu; c'est pourquoi j'hésite à promettre mon appui à un bill fondé sur ce rapport, tant que je n'en aurai pas vu le contenu.

Je vous exposerai maintenant deux ou trois motifs qui me font hésiter. En premier lieu, le rapport que je tiens en mains affirme qu'il est possible de rendre cette voie navigable sur toute la distance qui sépare Prescott et Montréal, et qu'il sera ainsi créé 1,400,000 chevaux-vapeur. Cela signifierait 720,000 chevaux-vapeur pour l'Ontario ou pour le Canada, et 720,000 chevaux-vapeur pour les Etats-Unis. Plus tard, si nous le désirons, il y aurait moyen de mettre en valeur dans la province de Québec la force motrice additionnelle qui serait nécessaire, mais ces 1,400,000 chevaux-vapeur seraient internationaux. Cette quantité n'était pas excessive, vu surtout que j'avais donné instructions à M. Bowden, qui était membre de cette Commission, de faire son estimation de manière à écarter tout doute quant à l'excès de quantité, même aux prix de guerre, et cet ingénieur me donna l'assurance que ses chiffres étaient suffisants. Toutefois, des comptes rendus de journaux rapportent que nous devons attendre, et bien que j'ignore jusqu'à quel point ils sont bien fondés, ils m'ont fait hésiter. On rapporte, entre autres choses, qu'au lieu d'être de \$252,000,000, le coût s'élèvera à \$650,000,000. Il ne s'agit que d'un compte rendu de journal, mais si les faits sont exacts, j'hésiterais, bien entendu, à approuver aujourd'hui une dépense aussi élevée.