

taux de \$63.00 par cheval-vapeur, que de faire acheter la compagnie par le gouvernement et d'acquitter l'intérêt sur ces \$1,700,000 d'obligations.

Cette action de la part de la compagnie me suscita des soupçons quant au maintien du contrat avec celle-ci. Mais nous avons acquis un peu plus d'expérience. Il a été révélé, tous les membres du comité doivent se le rappeler, qu'un barrage avait été établi en travers des rapides du Long-Sault; qu'un chenal a été obstrué, mais que l'obstruction devait disparaître à la fin de l'année, ou dans cinq ans au plus. La compagnie n'en a rien fait, et elle a refusé de l'enlever, bien qu'il se soit écoulé dix ans depuis la fin de la guerre. Il appert que le gouvernement des Etats-Unis ne peut l'y contraindre, à cause des pouvoirs qu'un traité a conférés à cette compagnie.

La présente attitude de cette compagnie me porte à insister pour que toutes les tractations relatives à la canalisation du Saint-Laurent soient effectuées directement avec le gouvernement des Etats-Unis. De la sorte, s'il s'élève quelque contestation ou différend, ou s'il se présente un nouvel arrangement, nous traiterons avec le gouvernement américain, et nous ne seront pas forcés d'adopter la ligne de conduite que nous avons dû suivre.

J'aborde encore la question du canal de drainage de Chicago. Les honorables messieurs doivent se rappeler que, pour ce qui est du pouvoir du gouvernement des Etats-Unis, Chicago a le droit de s'adresser aux tribunaux, et que c'est seulement sur leur décision que le gouvernement peut agir.

J'ai certains doutes et j'éprouve certaines craintes. En effet, l'Aluminum Company possède une charte qui lui concède une grande superficie de terrain dans cette localité, du côté américain du fleuve. Cette compagnie a acheté la partie que sa charte ne lui concédait pas. Elle a également acquis la St. Lawrence Power Company, ainsi que tous les terrains des environs. Par conséquent, lorsque le barrage sera érigé en travers du fleuve à cet endroit particulier, la compagnie possèdera tout, sauf le lit du fleuve, du côté canadien. Or, si j'interprète bien la Constitution des Etats-Unis à l'égard des traités, cette compagnie aurait le droit de se pourvoir devant les tribunaux, en cas de différend. C'est pourquoi, dans tout arrangement à conclure avec les Etats-Unis, notre gouvernement devrait prendre les plus grandes précautions afin d'assurer notre protection.

Je vous exposerai certaines raisons de mes craintes. Si le canal est construit du côté américain, ainsi que l'a recommandé ou suggéré la Commission conjointe des ingénieurs,

trois des écluses—une à l'île Chrysler et les deux autres aux rapides du Long-Sault—seront du côté américain du fleuve. D'après le traité de 1909, les navires des Etats-Unis doivent acquitter, pour l'usage de nos canaux, le même taux que les navires de ce pays; et pour l'usage de leurs canaux, nous devons payer le même taux que leurs navires. Le danger serait donc très grand, si ce canal devenait la propriété de l'Aluminum Company—surtout en cas de litige entre le canal et ce qui serait, en apparence, les Etats-Unis, mais qui, en réalité, serait l'Aluminum Company. En effet, elle pourrait imposer un tarif de droits tellement élevé qu'il détruirait presque notre cours d'eau du Saint-Laurent. C'est l'une des raisons pour lesquelles le gouvernement devrait prendre toutes les précautions.

Jusqu'à présent, nous avons eu le contrôle de tout notre cours d'eau, de Port-Arthur à Montréal. Cela signifie que chaque fois qu'un navire rencontre un obstacle à contourner à l'aide d'un canal, comme les écluses se sont trouvées de notre propre côté de la frontière, nos navires pouvaient les passer sans ingérence de la part des Etats-Unis ou d'une corporation privée. Si nous adoptons le projet suggéré, soit uni-phasé, soit bi-phasé, le seul endroit où il y aurait obstruction, du côté américain, serait à l'île Chrysler et aux rapides du Long-Sault. Au comité, il fut demandé à deux ingénieurs qui faisaient partie de la Commission internationale des voies navigables, s'il était possible de construire ce canal du côté canadien du fleuve, et d'obtenir les mêmes résultats que s'il était construit du côté américain. Et je puis dire avec raison, je crois, que les deux ingénieurs ont répondu que la chose était possible, mais que le coût serait de \$3,500,000 plus élevé. Cet excédent de coût était, autant que je me le rappelle, le seul motif qui a fait décider la construction du canal du côté américain. Autrement dit, c'était une question d'économie. Par conséquent, avant la décision définitive de la question, soit par le gouvernement soit par le Parlement, il ne faudrait pas oublier, en dernière analyse, qu'il serait préférable pour nous de payer cet excédent de \$3,500,000 et de conserver la propriété et le contrôle en notre pays, ce qui éviterait toute possibilité de conflit et le danger de ne pas rester en bonne intelligence avec nos voisins du sud.

La question présente un autre aspect. Dans l'Ontario—et je suppose que cela s'applique également à Québec—nous désirons vivement obtenir de la force motrice. Il y a vingt ans que nous tentons l'exploitation hydraulique. Nous entrevoyons un brillant avenir dans l'est de l'Ontario, disons à partir de l'est de To-

L'hon. M. REID.