

véniements du projet, si toutefois il en existe; de s'assurer si Votre Excellence devrait indiquer son empressement à entrer en pourparlers avec les Etats-Unis d'Amérique en vue de négocier un traité qui aurait pour objet l'exécution des travaux nécessaires, ainsi que la nature des stipulations que ce traité devrait contenir.

En conséquence, le ministre recommande l'institution d'une Commission consultative nationale, pour les fins susdites.

Je ne désire pas abuser de la patience de la Chambre et expliquer dans tous ses détails la nature et le volume des données recueillies par la Commission consultative. Permettez-moi néanmoins de faire observer sans délai que nous avons le rapport très minutieux et très complet de la Commission conjointe internationale des eaux navigables, dont l'honorable M. Magrath, le président actuel de la Ontario Hydro-Electric Power Commission, était président. Sous son habile direction, de précieux renseignements furent obtenus des experts dans les affaires de grain, de navigation et de chemins de fer, des autorités en matière de force motrice, et de tous ceux que ce projet pouvait directement ou indirectement intéresser. Cette enquête très approfondie a déterminé la conclusion formulée dans le rapport de la Commission conjointe internationale des eaux navigables, dans le sommaire des conclusions. Cette conclusion est dans les termes suivants:

Pour ce qui est de la praticabilité des cours d'eau, la commission constate que, sans tenir compte de la probabilité du nouveau trafic que pourrait créer l'ouverture d'une voie navigable jusqu'à la mer, il existe aujourd'hui entre la région économiquement tributaire des Grands Lacs et les ports d'outre-mer, tout autant qu'entre la même région et le littoral de l'Atlantique et de celui du Pacifique, un volume de trafic, dans les deux sens, qui, on pourrait raisonnablement l'espérer, suivrait cette voie dans une mesure suffisante pour justifier la dépense qu'entraînerait sa canalisation.

Nous avons aussi sous les yeux le rapport très précis et très complet, avec les annexes, de la Commission conjointe des ingénieurs, préparé par le Bureau conjoint des ingénieurs, dont trois étaient des Canadiens, et trois des Américains. Dans la confection de leur rapport, ces ingénieurs ont nécessairement fait une étude approfondie de l'aspect économique du projet, et ils possédaient les renseignements les plus récents et les plus précis que leur avaient fournis les plus hautes autorités sur toutes les matières mentionnées par le très honorable monsieur (le très honorable M. Graham).

Nous avons aussi à notre disposition un rapport provenant du Comité interparlementaire, composé de membres relevant des divers ministères du gouvernement qui seraient de quelque façon affectés par le creusement des cours

L'hon. M. McDOUGALD.

d'eau du Saint-Laurent. Ce comité était chargé de recueillir des données qui se rapporteraient directement à tous les points signalés par le très honorable monsieur.

Outre les exemples que j'ai cités, nous avons à notre disposition les précieuses archives de la Commission du port de Montréal au sujet de nos produits industriels et commerciaux qui passent par ce port. Me sera-t-il permis de présenter certains chiffres que l'honorable monsieur trouvera intéressants, et qui indiquent l'augmentation et le volume des expéditions de grain par le port de Montréal? Les voici:

1921.. . . .	138,454,000	boisseaux
1922.. . . .	155,000,000	"
1923.. . . .	120,200,000	"
1924.. . . .	165,650,000	"
1925.. . . .	166,200,000	"
1926.. . . .	135,000,000	"
1927.. . . .	195,000,000	"

Je cite tous ces chiffres pour bien démontrer la consistance du mouvement par voie du Saint-Laurent et par voie du port de Montréal. Je désire vous en citer quelques autres. Une fois les canaux creusés à 14 pieds, les tonnages ont augmenté comme suit:

1900.. . . .	1,310,000	tonnes
1925.. . . .	6,200,000	"
1927.. . . .	8,000,000	"

En 1927, sur un mouvement total de 195 millions de boisseaux, approximativement 135 millions de boisseaux ont été transportés par voie d'eau.

A cet égard, la Chambre jugera peut-être intéressant de savoir qu'en sus du mouvement de grain canadien par le port de Montréal, la route du Saint-Laurent a attiré à ce port une quantité énorme et croissante de grain américain, et l'an dernier, cette quantité a atteint, en chiffres ronds, 91 millions de boisseaux.

L'honorable M. McLENNAN: Est-ce en sus des 135 millions?

L'honorable M. McDOUGALD: Non; 135 millions était le chiffre total, et sur cette quantité 91 millions de boisseaux étaient du grain américain.

Autre point que la Chambre pourra encore trouver intéressant. L'été dernier, de grands expéditeurs de grain de l'ouest central américain ont déclaré que, si l'on améliorait la navigation et rendait les transferts plus faciles, ils expédieraient tout leur grain, soit un total de 80 millions de boisseaux, par voie du port de Montréal, ce qui augmenterait d'autant le trafic de ce port.

Le très honorable monsieur a aussi traité de la question de force motrice, et il a signalé le manque de précisions sur le marché que le Canada offrirait à cette force motrice par suite de l'exploitation hydraulique des cours