

## ETATS-UNIS

*Ouvrages actuels:*

Dragage des rivières Sainte-Claire et Détroit.. . . . .	\$ 17,536,000	
Ecluses au Sault Sainte-Marie (Michigan).. . . . .	26,300,000	43,836,000

*Ouvrages projetés:*

Section internationale de la route maritime du Saint-Laurent, profondeur de 27 pieds et développement initial de 597,600 h.p. . . . .	182,157,000	
Pour compléter l'aménagement—forces hydrauliques addition- nelles de 1,602,000 h.p. . . . .	92,090,000	
Chenaux des lacs d'amont creusés à 27 pieds. . . . .	65,100,000	339,347,000
<b>Total pour les Etats-Unis. . . . .</b>		<b>\$383,183,000</b>

D'après ce qui précède on verra que, même si on ne considère que les travaux qui font actuellement l'objet de discussion, les Etats-Unis pourraient fort bien, vu les avantages prépondérants qu'ils retireront de l'ouverture de cette route, se charger de la construction des barrages, canaux et ouvrages de développement hydraulique de la section internationale, et aussi des améliorations qu'il faut apporter à la route en creusant le chenal à une profondeur de 27 pieds du lac Érié au lac Supérieur. Nous sommes d'avis que le chenal Welland de haute navigation devrait, pour les mêmes raisons qui nous portent à croire que le développement de la section nationale du Saint-Laurent devrait être entièrement domestique, garder son aspect purement canadien et être porté à la profondeur que l'on pourra déterminer plus tard, aux frais du Canada.

(7) Pour ce qui concerne le contrôle et la surveillance des ouvrages au cours de la construction, ainsi que l'exploitation et l'entretien, une fois ces travaux terminés, nous sommes d'avis que tous les barrages, remblais, infrastructures usines motrices, conduites d'eau, portes d'écluses et agrandissements du chenal dans la section internationale doivent être conçus et construits sous la surveillance technique d'une commission internationale, lequel organisme pourrait être aussi investi de pleins pouvoirs, une fois les travaux terminés, au point de vue de la surveillance, de l'entretien et de l'exploitation, ainsi que du contrôle et de la réglementation des eaux aux usines hydrauliques dans la section internationale afin d'empêcher un tel usage de créer des conditions nuisibles à la navigation en aucune partie du Saint-Laurent, et afin que l'exploitation des différentes usines hydrauliques soit conduite en tenant dûment compte de l'usage des eaux aux usines hydrauliques situées dans la section inférieure ou nationale du fleuve. Nous sommes d'avis, cependant, que les écluses et autres ouvrages de navigation situés entièrement sur le territoire de l'un ou l'autre pays peuvent être, après leur parachèvement, placés le plus avantageusement sous la direction des agences gouvernementales ordinaires des deux pays pour ce qui en concerne l'entretien et l'exploitation.

(8) Le comité n'ignore pas le fait que le plan d'organisation décrit dans les présentes implique nécessairement l'obligation d'avoir à envisager le problème de la province d'Ontario au point de vue de l'approvisionnement en énergie hydraulique pendant l'intervalle qui doit s'écouler entre le développement de la section nationale et celui de la section internationale. Nous croyons que la situation justifie les deux provinces d'aborder ce problème au point de vue national, et que dans l'intérêt public, on ne devra prendre que les mesures qui permettront à la province d'Ontario d'obtenir son approvisionnement d'énergie hydraulique pour les besoins du territoire de l'est, dans la section purement canadienne du fleuve en attendant le développement des biefs internationaux. Eu égard à la bonne entente existant actuellement entre les deux provinces, nous sommes d'avis qu'il ne serait pas difficile de donner suite à cette suggestion et que l'on pourrait ainsi obtenir l'énergie motrice à des taux qui pourraient être le plus favorablement comparés au coût actuel de l'énergie d'origine ontarienne.