

Il semble importer peu que les Etats-Unis dépensent leur quote-part dans la section internationale et que le Canada dépense la sienne dans les sections nationales si, au cours des négociations, on divise équitablement le prix d'une voie maritime directe. Sans doute aux termes d'un pareil accord, toutes les sections doivent être construites de manière à permettre la navigation d'un bout à l'autre de la route. Votre gouvernement sera sans doute d'accord avec nous sur ce détail. Des traités entre les deux pays devront leur garantir réciproquement l'usage de cette route.

J'ai remarqué les suggestions faites dans votre note du trente et un janvier en ce qui concerne la valeur de cette route fluviale pour les deux pays. Bien que ce point n'ait pas une très grande importance dans l'ensemble de la question, je ferai remarquer que les Etats-Unis ont l'usage du canal de Panama, qui leur est d'une grande utilité, surtout pour la desserte des côtes du Pacifique, de l'Atlantique et du golfe du Mexique. Ils ont l'usage du golfe, qui atteint une partie considérable du continent du côté sud, et offre une route de navigation importante pour une grande portion du sud-ouest des Etats-Unis. Ces deux routes exercent une grande influence sur les taux de transport. Les Etats-Unis ont d'autres ports sur l'Atlantique, comme New-York, port desservi par les chemins de fer et le canal Erié, ainsi que Philadelphie, Baltimore et Norfolk, ce qui comporte une remorque ferroviaire moins longue, entre les Grands Lacs et l'Océan, que la route canadienne.

Néanmoins, je comprends que la construction d'un chenal profond sur le Saint-Laurent allant jusqu'à l'Océan, serait d'un immense avantage pour la plus grande partie, sinon la totalité, du territoire de la partie nord des Etats-Unis, ainsi que pour le territoire correspondant du Canada.

Quant à vos suggestions au sujet de l'ordre à suivre pour entreprendre les différents ouvrages, il me semble que ce sujet devrait aussi être l'objet de négociations, parce que les travaux devraient être conduits de manière que toutes les parties du système de navigation soient terminées à peu près dans le même temps, et les Etats-Unis devraient pouvoir utiliser leur part de l'énergie électrique dans la partie internationale sans attendre que le Canada puisse vendre sa part de l'énergie provenant de ces travaux.

Au sujet du bilan, que vous avez sans doute inclus dans votre note pour expliquer les principes de la répartition des frais et des travaux revenant à chaque pays, d'une manière générale, je suis d'accord avec ces principes. Il faudra cependant, durant les négociations, étudier et discuter les sommes et quelques-uns des chapitres. Par exemple, je ne suis pas porté à croire qu'il est juste d'inclure dans le bilan le coût du chenal du Saint-Laurent et des vieux canaux Welland, si ce n'est dans la mesure où ils peuvent servir dans le nouveau réseau plus profond. Il est entendu que ces chenaux ont rempli une fin utile et économique. Il semble aussi nécessaire de faire une différence entre les frais imputables équitablement à la navigation et ceux qui relèvent en général de la création d'énergie électrique. Ceux qui actuellement tirent profit ou profiteront dans l'avenir de l'énergie électrique devraient supporter leur part des dépenses. Il est entendu que le développement de force motrice couvrira ses propres frais d'établissement. Par exemple, d'après les suggestions que vous faites, les Etats-Unis n'auront aucune part de propriété dans la force motrice dérivée de la partie nationale de l'entreprise. Donc, puisque ce développement doit profiter exclusivement au Canada, votre Gouvernement devrait être comptable de cette dépense, et celle-ci devrait comprendre le coût à répartir entre chacun des intéressés, que la force motrice soit effectivement installée maintenant ou plus tard. Donc, la part des frais imputables à l'établissement de la force motrice dans la partie nationale devrait être laissée à l'étude pour être déterminée au cours des négociations. Certes, toute la force motrice aménagée en commun dans la partie internationale devrait être défrayée comme partie de l'entreprise commune. L'application de ce principe apporterait un changement considérable au bilan