

à l'égard de la navigation qu'à l'égard de l'énergie et, en raison de cette attitude, nous sommes allés de l'avant et avons conclu avec les États-Unis l'accord auquel on donne suite présentement pour l'aménagement, sur le plan international, de cette grande entreprise d'énergie hydro-électrique et de navigation.

Une fois cette entente conclue, les États-Unis ont décidé qu'il y aurait peut-être lieu d'aménager un autre canal de leur côté, à l'île Barnhart, je pense. Ils voulaient en effet aménager un second canal plus en amont sur le fleuve; ils ont espéré que nous nous chargerions de certaines obligations de notre côté, tandis qu'ils prendraient à leur charge ces deux canaux navigables du côté américain. Au cours des négociations qui ont alors eu lieu, nous avons dit que cela n'était pas suffisant et que, quoi qu'ils fassent, nous amènerions un des canaux navigables du côté canadien à Iroquois. Ils ont été d'accord sur ce point. Nous avons même été plus loin,—ce qui a donné lieu à de longues discussions avec les États-Unis,—et nous avons dit que nous réaliserions l'ensemble du projet, de sorte qu'il serait possible d'avoir un deuxième canal à l'avenir du côté canadien à Cornwall afin que, lorsque le besoin s'en ferait sentir, nous puissions commencer à aménager le deuxième canal canadien, qu'il y aurait ainsi un réseau maritime canadien reliant directement Montréal au canal Welland. A ce moment-là, les États-Unis ont soulevé de fortes objections parce que, si nous envisagions les travaux préliminaires au canal, comme nous le faisons, nous serions influencés à l'avenir, pensaient-ils, indépendamment du nombre des navires empruntant le canal. Nous nous sentirions pressés d'entreprendre immédiatement l'aménagement du canal canadien. Une fois que l'usine hydro-électrique serait terminée et que les barrages fonctionneraient, les États-Unis, ayant consenti antérieurement à l'aménagement de la voie maritime internationale, ne pourraient nous empêcher de procéder à l'aménagement du second canal canadien. Je pense que nous les avons rassurés,—et, à mon avis, nous avons bien fait d'essayer de les rassurer,—en nous engageant ou en leur donnant à entendre que le second canal ne serait pas aménagé avant que les exigences de la navigation et de la circulation maritime semblent l'imposer.

Mon honorable ami a dit que c'était une trahison. Il n'a pas prononcé ce mot, mais, à mon avis, c'était le sens de ses observations, savoir que par l'entente conclue, nous avions cédé nos droits aux États-Unis et avions rendu impossible l'aménagement d'une voie maritime canadienne. Je lui ferai remarquer qu'afin de pouvoir réaliser cette grande centrale électrique et cette voie maritime, afin

de pouvoir entreprendre et compléter les travaux, nous étions forcés de collaborer avec les États-Unis une fois qu'ils eurent décidé d'y participer. Mais aux termes du traité de 1909, nous n'avions d'autre choix, si nous voulions aménager la centrale électrique et le réseau de navigation. Après avoir reconnu cette nécessité,—en effet, vous pouvez dire que c'était la meilleure façon de nous y prendre,—nous avons dès le début tracé des plans pour assurer que, lorsque l'intensité de la circulation le justifierait, nous serions disposés à entreprendre les travaux d'aménagement du deuxième canal canadien. Nous n'avons donc pas, comme le laisse croire l'honorable député, rendu ces travaux impossibles. Nous avons même rendu facile pour l'avenir, avec la collaboration des États-Unis, la réalisation d'un réseau de navigation exclusivement canadien quand le volume du trafic rendra la chose opportune.

Peut-être mon honorable ami, s'il prend encore la parole au cours du présent débat, ou peut-être quelque autre député qui pense avec lui que nous aurions dû, dès le début, faire de ce projet une entreprise canadienne, tant du point de vue de l'exploitation d'énergie hydraulique que du point de vue navigation, saurait-il expliquer à la Chambre comment cela aurait pu se faire contre la volonté des États-Unis étant donné le traité de 1909, et comment le Canada aurait pu aménager seul un canal de ce genre, à des fins d'exploitation d'énergie et de navigation, quand ce projet touchait aux eaux limitrophes et revêtait par conséquent un caractère international. Là était la difficulté. Sans la question des eaux limitrophes, il eût été assez facile pour le Canada d'aménager des installations hydro-électriques et de navigation allant de Montréal à la tête des lacs; mais comme il y avait le traité de 1909, et comme le projet touchait au niveau des eaux limitrophes, et que les États-Unis invoquaient les dispositions du traité, il fallait que l'entreprise soit internationale, à moins que nous n'ayons décidé d'aller de l'avant et de laisser de côté les aménagements hydro-électriques pour ne construire, du côté canadien, que des canaux de navigation. C'eût été, à coup sûr, une entreprise folle et coûteuse. Je suis certain que l'honorable ministre doit s'en rendre compte.

Dans ces conditions, par conséquent, monsieur le président, je suis d'avis que la ligne de conduite adoptée par le gouvernement, à l'époque,—ligne de conduite poursuivie par le gouvernement actuel,—d'en arriver à cette entente avec les États-Unis et de garantir tous les droits du Canada, de manière que nous puissions, en temps utile, si la chose est souhaitable, être dotés d'un régime de