

apparaît dans le rapport qu'elle a soumis. Nous sommes aussi portés à croire qu'il est de la plus haute importance de bien étudier les propositions qui auraient pour effet d'obliger les populations canadiennes éminemment prospères des rives du Saint-Laurent d'avoir à se retrancher derrière des remblais dont le niveau serait moins élevé que celui du fleuve. Autre précaution à prendre dans l'examen des méthodes de développement à adopter éventuellement, et c'est celle de la sauvegarde du contrôle des fluctuations du cours du lac Ontario, cours qu'il faut absolument assurer si l'on ne veut pas que les intérêts de la partie purement nationale du parcours et du port de Montréal soient mal garantis. Il existe présentement un projet exposé aux appendices du rapport qui comporte le choix de l'emplacement des ouvrages supérieurs afférents au plan canadien qui tend à leur achèvement en deux périodes. Il existe donc plus d'une raison qui semble militer en faveur d'une étude plus approfondie du côté purement technique de la partie internationale; et à ce propos il serait peut-être opportun de prier le gouvernement de l'Ontario de désigner un ou plusieurs ingénieurs pour travailler de concert avec les ingénieurs des Etats-Unis et du gouvernement canadien en vue d'approfondir la question.

(6) Le comité a tout particulièrement étudié le côté financier de la situation internationale. Le Canada s'applique depuis plus d'un siècle à assurer des facilités de plus en plus grandes à la navigation sur le Saint-Laurent soit en amont, soit en aval de Montréal, de même que tout le long de la péninsule de Niagara.

Le Dominion a dépensé 30 millions pour le chenal maritime qui a rendu possible la navigation océanique sur une grande échelle jusqu'au port de Montréal. Le projet du Saint-Laurent, actuellement à l'étude, bénéficiera de cette dépense. Le Dominion a engagé cinquante millions dans l'amélioration des canaux entre Montréal et le lac Erié, de laquelle amélioration les expéditeurs maritimes des Etats-Unis ont également profité. Le Canada a dépensé jusqu'à ce jour 87 millions pour le canal maritime Welland. Si on tient compte de ces dépenses immenses pour des travaux de navigation, dont quelques-uns, contrairement aux ouvrages des Etats-Unis sur les lacs d'amont, seront remplacés par suite du creusement projeté du Saint-Laurent, nous sommes d'opinion qu'il ne serait pas déraisonnable de s'attendre à ce que les Etats-Unis entreprennent tous les travaux, tant pour ce qui concerne la navigation que pour la force motrice dans la section internationale, et nous sommes en outre d'avis que même si les Etats-Unis entreprenaient ces travaux, la majeure partie des dépenses aura été assumée par le Canada. Les chiffres suivants sont cités à l'appui de cette opinion; ils sont basés sur les dépenses des deux pays pour la présente route directe et sur le coût estimatif du projet actuellement recommandé, comportant un tirant d'eau de 27 pieds, une nouvelle écluse américaine au Sault Ste-Marie des mêmes dimensions que celles que l'on projette de construire sur la voie maritime du Saint-Laurent, et l'installation, sur le Saint-Laurent, de la force motrice découlant de la navigation.

CANADA

Ouvrages actuels:

Chenal maritime du Saint-Laurent.....	\$ 30,000,000	
Canaux du Saint-Laurent et de Welland.....	50,000,000	
Ecluse au Sault Sainte-Marie (Ontario).....	5,560,000	\$ 85,560,000

Ouvrages projetés:

Canal Welland de haute navigation.....	115,600,000	
Section nationale, route du Saint-Laurent, profondeur de 27 pieds et développement de 949,300 h.p.....	199,670,000	315,270,000
Total pour le Canada.....		<u>\$400,830,000</u>