

Chambre, que pendant de longues années, le gouvernement canadien, sous les deux partis, a tenté de conclure avec le gouvernement des États-Unis un accord selon lequel il serait possible d'aménager une voie maritime internationale pour la production d'énergie et la navigation. Ces démarches remontent à de nombreuses années. A cette époque-là, les partis étaient unanimes, au Parlement, à désirer l'aménagement de cette grande œuvre; ils étaient également unanimes à désirer qu'elle soit réalisée en tant qu'entreprise internationale. Toutes les négociations du début, au cours des ans, avec les États-Unis, avaient pour but de persuader à ces derniers de collaborer à la réalisation de l'entreprise.

On estimait alors que ce serait imprudent et déraisonnable,—que ce serait en réalité presque impossible,—d'essayer de séparer les éléments production de l'énergie et navigation de cette entreprise. On estimait également alors que notre pays n'avait pas la capacité économique et industrielle nécessaire pour s'attaquer seul à la tâche. Je parle maintenant de la situation qui existait il y a 15, 20 ou 25 ans. Toutefois, comme les honorables députés le savent, les États-Unis répugnaient extrêmement à collaborer à cette activité internationale. Aussi, en dépit des accords et des discussions, le Congrès n'en est jamais venu à autoriser la participation des États-Unis. Puis, à cause de l'expansion industrielle et économique du Canada, vint un temps,—c'était il y a quelques années, pendant la seconde guerre mondiale,—où nous avons commencé à penser que nous pourrions réaliser nous-mêmes cette entreprise, que le Canada était assez fort, du point de vue économique et industriel, pour accomplir la tâche tout seul.

Nous avons dit aux États-Unis, l'ancien gouvernement étant au pouvoir, que, puisqu'ils n'avaient pas jugé bon d'accepter l'invitation qui leur avait été faite plus d'une fois, c'est-à-dire de participer à la réalisation de ce projet en tant qu'entreprise internationale, le Canada voulait aller de l'avant et réaliser cette grande voie maritime canadienne. Dès qu'on eût compris à Washington que nous étions sérieux, que ce n'était pas de l'esbrouffe, les États-Unis s'intéressèrent intensément au côté international de l'entreprise. Comme le savent les honorables députés, le gouvernement des États-Unis s'est décidé à participer, une fois informé que nous voulions marcher seuls.

Pourquoi avons-nous le moins discuté cette affaire avec les États-Unis? Après avoir conclu que le Canada pouvait soutenir la dépense et qu'il était capable d'aménager la voie maritime du côté canadien aux fins de navigation et de production d'énergie,

pourquoi ne l'avons-nous pas fait, sans nous donner la peine d'y associer les États-Unis et de les consulter en quoi que ce soit? La réponse à cette question est certainement évidente pour quiconque a la moindre connaissance des faits et de la loi qui s'applique dans un tel cas.

Tous travaux du gouvernement canadien qui influent sur le niveau d'une voie navigable, ou y portent atteinte de quelque façon, ne peuvent être entrepris qu'avec l'assentiment de l'autre pays riverain. Ce principe s'appliquerait si les États-Unis faisaient des travaux qui produiraient un effet sur le Canada, même si les travaux en question étaient du côté américain. Si le niveau d'une voie navigable internationale est modifié par les ouvrages ou si une voie internationale en subit le contre-coup de quelque façon que ce soit, il faut obtenir la permission de l'autre pays riverain. Ce principe remonte, je crois, au traité de 1909. Aussi, une fois que les États-Unis ont exprimé leur intention de participer aux travaux, la seule façon de les continuer en tant que projet canadien aurait été d'en faire un projet de voie navigable situé du côté canadien seulement et d'abandonner tout aménagement hydro-électrique. Monsieur le président, je me demande vraiment s'il eût été possible de creuser des chenaux de navigation du côté canadien sans produire un effet sur les eaux limitrophes d'une manière qui eût fait entrer en jeu le traité de 1909.

Mais quelles que soient les considérations d'ordre juridique, il y a là une situation d'ordre pratique. Après que le gouvernement du Canada eut exprimé le désir de faire de ce projet une entreprise d'énergie et de navigation, il était inévitable que les États-Unis y participent, s'ils le désiraient, parce qu'il est impossible d'aménager un barrage hydraulique sur un cours d'eau international jusqu'à la frontière internationale seulement. Par conséquent, l'entreprise hydraulique devait se faire sur le plan international. Parce que l'entreprise hydraulique devait être internationale, les installations relatives à la navigation devaient être internationales également.

Je ne cherche pas un instant à défendre la décision prise à l'époque en vue de collaborer avec les États-Unis dans l'exécution de cette grande entreprise sur le plan international. A l'époque, nous qui étions responsables de l'entreprise, aurions été certes très heureux si les États-Unis nous avaient dit d'aménager les installations de navigation du côté canadien et nous avaient promis leur collaboration pour la production d'énergie. Mais telle n'a pas été leur attitude. Ils ont insisté pour que ce soit une entreprise internationale tant