

blème, faisait également allusion aux questions économiques, financières et internationales. Les aspects d'ordre économique qu'offre ce projet, ont fait l'objet d'une étude approfondie de la part de la Commission mixte internationale qui a scruté cette question en 1921 et qui a fait un rapport volumineux où il était déclaré ce qui suit:

“Quant à la possibilité d'exécuter ce projet de canalisation au point de vue économique, la commission constate que, sans tenir compte du nouveau trafic que créera probablement l'ouverture d'une route fluviale conduisant à la mer, il existe aujourd'hui entre la région qui, au point de vue économique, se trouve rattachée aux Grands Lacs et les ports d'outre-mer, comme aussi entre cette même région et les ports de l'Atlantique et du Pacifique, un trafic à l'aller et au retour assez considérable pour nous permettre de croire à bon droit que la proportion de ce trafic qui prendra cette voie justifiera les déboursés que comportera son amélioration.

Elle constate que, des territoires américain et canadien de la région arrosée par ce cours d'eau, c'est le premier qui contribue de beaucoup la plus forte proportion de ce commerce extérieur et du cabotage et qu'il est fort probable qu'il en sera ainsi pendant encore de nombreuses années. Les bénéfices qui proviendront de cette route fluviale conduisant à la mer seront donc bien plus considérables pour les entreprises américaines que pour les entreprises canadiennes, bien qu'il soit raisonnable de supposer qu'un jour viendra où ces bénéfices seront plus également répartis.

(3) Nous avons étudié soigneusement les côtés financiers du projet. Si l'on proposait sérieusement au Canada de faire les frais, au titre national, des sommes énormes à engager, indispensables même pour les travaux de la partie domestique du Saint-Laurent, ou d'assumer la moitié des nouvelles obligations financières qu'entraîne l'ensemble du projet, nous n'hésiterions pas un instant à recommander de différer toute initiative jusqu'au jour où le Dominion aura réussi à secouer le joug financier écrasant que lui ont légué la guerre, les charges ferroviaires engendrées par cette dernière et la nécessité, depuis la fin des hostilités, de trouver les ressources immenses indispensables pour l'exécution des entreprises d'ordre public sur tout le territoire du Dominion.

(4) Nous sommes toutefois d'avis qu'il serait possible d'en venir à un arrangement qui permît d'envisager la tâche à peu de frais, si frais il y a, pour la population du Canada. Le Saint-Laurent, de Montréal au lac Ontario, emprunte un caractère tour à tour national et international, puis, exception faite du canal Welland, offre un caractère international qui se poursuit ininterrompu jusqu'à la tête des Grands Lacs. Il nous semble que le premier soin de ce comité devrait être, et que celui du gouvernement devra être, d'envisager les aspects nationaux de l'entreprise projetée, et nous considérons comme désirable au premier chef que les travaux de début aient pour théâtre la partie essentiellement domestique du fleuve qui traverse la province de Québec. Nous croyons que si l'on accorde un délai raisonnable à l'absorption économique de l'énergie acquise, le développement de la partie nationale du fleuve pourrait être entrepris par des organismes privés capables et désireux de financer l'entreprise de bout en bout, y compris la canalisation nécessaire, contre le droit d'exploiter l'énergie électrique.

(5) Le comité est d'avis que la partie internationale présente un caractère plus complexe. En effet, les ingénieurs ne s'accordent pas sur la question de savoir lequel des deux partis est le meilleur, de la poursuite ininterrompue des travaux ou de leur achèvement en deux périodes distinctes, et il nous semble que le public retirerait un grand avantage d'un nouvel échange d'avis entre les membres de la commission mixte en vue de faire disparaître la divergence qui