

Montréal pouvait protéger ses niveaux par d'autres moyens et si cette quantité d'eau pouvait être gardée pour d'autres fins, il y en aurait assez. Mais l'eau est mal utilisée.

M. ROCK: La première partie de la première question que j'ai posée n'a pas reçu de réponse directe. Si les deux grands lacs qui ne sont pas endigués, Michigan et Huron...

M. LANGFORD: Et Érié.

M. ROCK: ... avaient été endigués, ne serions-nous pas dans la même situation grave aujourd'hui?

M. LANGFORD: Non, parce qu'un pourcentage de cette eau qui s'écoule continuellement vers le fleuve s'écoulerait vers les lacs. Les personnes qui en souffriraient seraient les propriétaires de centrales hydro-électriques, parce qu'il n'y aurait pas autant d'eau qui se précipiterait. Mais nous n'avons qu'à nous référer au traité de 1909 pour voir quel est l'ordre de préséance. La préférence domestique est la première, la navigation est la deuxième et la force motrice est la troisième. Le traité dit également d'une façon catégorique que l'ordre de préséance suivant devra être observé parmi les divers usages énumérés et aucun usage ne devra être permis s'il a tendance à entrer en conflit ou à restreindre tout autre usage qui a préséance.

Ainsi, les centrales hydro-électriques souffrent parce qu'il n'y a pas beaucoup d'eau qui y passe par là. Je crois que la navigation et les usagers domestiques auront la préséance à laquelle leur donne droit le traité.

M. AIKEN: Monsieur Longford, M. Rock a touché à un aspect que je veux soulever. Peut-être pourrions-nous l'étudier un peu plus profondément.

A votre avis, j'ai cru comprendre, un système de régularisation pourrait être établi pour maintenir les niveaux pendant les périodes normales, et même les périodes un peu anormales, sans débits d'eau supplémentaires.

M. LANGFORD: En effet.

M. AIKEN: Est-ce qu'il y aurait des encombrements de navires importants dans un tel système? Une des objections qui est soulevée est que si vous installez des écluses vous ralentissez le transport et contrariez autrement le but du système des Grands lacs. Serait-ce un facteur principal?

M. LANGFORD: Pas si les écluses sont suffisamment grandes et suffisamment efficaces. C'est le retard auquel les transporteurs s'objectent. Si vous avez à retenir un navire pendant un jour alors qu'il attend pour passer les écluses, ça peut lui coûter \$300 ou \$400, mais si ce n'est que pour quelques heures, ce n'est pas plus que le temps nécessaire pour l'embarquement, le débarquement, etc. Je crois que c'est la réponse: si les écluses sont assez grandes et peuvent manœuvrer les navires d'une façon efficace, les navires s'en serviront.

M. AIKEN: J'ai entendu la suggestion faite à savoir qu'une partie d'une telle régularisation pourrait être l'installation de certains ouvrages en aval de Montréal, ce qui ralentirait cette précipitation dont vous parlez. Avez-vous entendu parler d'études sur la possibilité d'un projet qui ralentirait cette précipitation du système entier?

M. LANGFORD: Non, j'ai entendu mentionner par des ingénieurs hydrauliciens qu'il devrait y avoir des ouvrages dans le fleuve en aval de Montréal, mais ils ouvriraient leurs déversoirs pour détourner l'eau dans un chenal central, plutôt que des écluses, de sorte que vous serez toujours assurés d'avoir une profondeur suffisante dans le chenal central et surmonterez les problèmes que nous avons à Montréal avec les bas niveaux de l'eau et le dragage constant qui est nécessaire.

M. AIKEN: Je me demande si vous pourriez me dire si le corps du Génie des États-Unis ou la Commission mixte internationale, nationale, ou tout autre