

Si le Congrès refuse son approbation ou si des dispositions ne sont pas prises, notre Gouvernement est disposé à entreprendre l'aménagement d'une voie maritime entièrement au Canada et à tenter de faire réaliser l'aménagement hydro-électrique dans la section internationale des rapides par la province d'Ontario et une autorité compétente des États-Unis, soit par les rouages établis en vertu du Traité des eaux limitrophes de 1909, soit par tout autre moyen approprié. Le Canada pourrait ajouter les services de navigation et compléterait les autres parties essentielles de la voie maritime. Si les frais, qui ne seront pas supportés par l'énergie, le sont par des taxes imposées à la navigation, peu importe qui fera la dépense initiale, et le Canada pourra faire le financement nécessaire.

C'est sous ce rapport qu'il faut étudier la proposition dont nous sommes saisis ainsi que celle qui vise le bill entérinant l'accord intervenu entre le Canada et l'Ontario. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qu'on se propose de constituer aurait le pouvoir d'agir au nom du Canada, quels que soient les arrangements en vertu desquels l'entreprise serait réalisée. Si l'accord de 1941 entre le Canada et les États-Unis est approuvé, cette Administration serait l'organisme chargé de construire les ouvrages assignés au Canada comme il est prévu audit accord. Si le projet est mis en œuvre d'après une autre base, elle entreprendrait les ouvrages nécessaires pour assurer des services de navigation entre Montréal et le lac Érié ainsi que tous les autres ouvrages qui pourraient relever de notre Gouvernement.

Une fois l'entreprise terminée, l'Administration serait chargée de l'exploitation, de l'entretien et de l'administration des ouvrages canadiens de navigation entre Montréal et le lac Érié, y compris non seulement les nouveaux ouvrages mais tous les ouvrages existants qui pourraient lui être confiés. Elle serait chargée de percevoir les taxes nécessaires pour lui permettre de couvrir les dépenses courantes et de recouvrer les capitaux engagés au cours d'une période n'excédant pas cinquante années.

Combien en coûtera-t-il au trésor fédéral? L'Ontario et l'État de New-York ont déjà fait savoir qu'ils sont prêts à entreprendre l'aménagement hydro-électrique fondamental dans la section internationale des rapides dont on estime le coût à plus de 400 millions de dollars, ce qui constituerait un placement normal. Si le Québec s'unit au gouvernement fédéral pour assurer l'aménagement hydro-électrique dans la section de Lachine, ce sera parce que l'entreprise représente un placement avantageux et opportun. Le solde du coût qui sera à la charge du Canada pour le compte de la navigation ne dépasserait pas de beaucoup 250 millions de dollars et assurerait une voie navigable de 27 pieds depuis Montréal jusqu'au lac Érié.

La somme peut paraître importante, mais considérons-la de cet angle-ci. Déjà le Canada a engagé environ 300 millions de dollars dans le chenal maritime en aval de Montréal, dans les canaux de 14 pieds qui conduisent au lac Ontario, dans le canal de Welland et dans l'écluse de Sault-Sainte-Marie. La plus grande partie de ces dépenses remonte aux années où le dollar avait bien plus de valeur qu'il n'en a aujourd'hui et où le Canada était bien plus pauvre en ressources matérielles. Le canal maritime de Welland a coûté 132 millions de dollars. Si le travail et les matériaux qui ont contribué à sa construction étaient estimés au niveau actuel, ce chiffre seul dépasserait le coût estimatif des autres ouvrages de navigation envisagés. Et vu que les premiers placements n'ont pas bénéficié de taxes comme partie du coût de l'aménagement de la partie canadienne du projet, nous nous proposons maintenant d'amortir la mise de fonds au moyen de l'imposition de taxes sur le trafic.

La situation actuelle

Pour conclure, permettez-moi de résumer en très peu de mots la manière de voir du gouvernement. Nous croyons que le Canada a besoin de la voie maritime du