

est, on le conçoit facilement, un avantage spécial inhérent au projet d'aménagement du Saint-Laurent, et un argument important en faveur de son adoption. Mais dans cet aspect de la question, il y a certaines particularités relatives au Canada qu'il faut définir bien clairement. Au Canada, l'opinion publique est opposée à l'exportation de l'énergie hydroélectrique, et exige que la force motrice qui doit provenir des travaux sur le Saint-Laurent, qu'elle provienne de la partie entièrement canadienne, ou de la moitié canadienne de la partie internationale, soit utilisée dans les limites du Canada pour stimuler le développement de l'industrie canadienne et l'utilisation des richesses naturelles nationales. Le comité consultatif national exprime des conclusions entièrement conformes à cette opinion. Le Comité fait de plus remarquer que, vu la capacité relativement limitée du marché canadien pour absorber les énormes quantités de force motrice devant résulter du creusement du Saint-Laurent, il est éminemment important, par conséquent, que, dans tout plan à considérer, le développement de force motrice sur le côté canadien ne dépasse pas la capacité d'absorption du marché canadien.

La situation créée par la différence d'opinion exprimée dans le rapport de la Commission mixte d'ingénieurs, sur la meilleure méthode à adopter pour aménager la partie internationale du Saint-Laurent, a aussi été étudiée par le Comité consultatif national. Le Comité est d'avis qu'il est fortement important au point de vue de l'intérêt public de tenter de nouveau de réconcilier ces deux opinions. Il est nécessaire d'avoir un contrôle absolument sûr des fluctuations du niveau de l'eau venant du lac Ontario, contrôle si essentiel pour les intérêts des parties entièrement canadiennes du fleuve et pour le port de Montréal, ainsi que pour les villages canadiens qui sont situés sur le Saint-Laurent; d'après les plans actuels, ces villages devraient demeurer sous la protection de digues ou être reconstruits en partie. Dans les annexes du rapport de la Commission mixte d'ingénieurs, il y a un plan qui prévoit un autre emplacement pour les ouvrages d'amont du projet canadien à deux phases. On considère aussi utile de faciliter la tenue d'une autre conférence, au sujet de ces deux propositions, entre la partie canadienne de la Commission mixte et les ingénieurs représentant la province d'Ontario, qui ont eux-mêmes formulé des plans relatifs à la partie internationale.

L'aspect financier du projet a aussi été passé en revue par le Comité. Celui-ci fait remarquer que, durant bien des années, le Canada s'est occupé d'améliorer la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, en bas et en haut de Montréal, et d'offrir certaines facilités pour la navigation à travers la péninsule de Niagara. Concurremment, les Etats-Unis ont travaillé au creusement des canaux reliant les lacs d'amont, et à l'établissement d'ouvrages appropriés au Sault-Sainte-Marie. Pour atteindre le même but, le Canada a fait des dépenses particulièrement importantes. Il a investi au delà de trente millions dans le chenal du fleuve afin de rendre possible la navigation océanique jusqu'au port de Montréal, dépenses dont bénéficiera directement le projet de travaux sur le Saint-Laurent. Le Canada a dépensé cinquante millions pour les canaux et l'amélioration du chenal entre Montréal et le lac Erié, améliorations qui ont profité également aux vaisseaux des Etats-Unis. Actuellement, le Canada en est rendu à une dépense de quatre-vingt-sept millions pour le canal maritime de Welland. Considérant ces faits et les très lourds fardeaux financiers imposés par la guerre, par les obligations de chemins de fer dont l'origine remonte à la guerre, et par la nécessité, depuis la guerre, de trouver de fortes sommes d'argent pour des travaux publics urgents dans tout le Dominion, on croit qu'il ne serait pas sage d'assumer de lourdes obligations publiques à l'occasion du projet d'amélioration du Saint-Laurent.

Le Comité consultatif national en est arrivé à conclure qu'il est possible de trouver, pour la construction du canal, une méthode qui fixerait des termes équitables pour les deux pays, et qui tiendrait parfaitement compte des conditions spéciales existant au Canada et que nous venons de signaler.