

En deuxième lieu, j'hésite très fortement à cause de la rumeur voulant que nous n'ayons pas au Canada, dans la partie internationale, notre force motrice et son contrôle.

Dans leur rapport de 1921, M. Bowden et M. Wooten tracèrent un plan qui démontre que les ouvrages seront du côté canadien. Nous avons aujourd'hui, entre Port-Arthur et Montréal, une voie navigable que les navires peuvent suivre sans entrer dans les eaux américaines, sauf sur une distance de quelques milles en amont de Brockville; et nous avons notre propre chenal dont le creusage n'exigerait que \$100,000 à \$200,000, de sorte que nous pourrions surmonter toute difficulté à cet endroit. Je ne prendrais pas la défense de la route du Saint-Laurent, à moins qu'il ne nous fût possible, une fois l'entreprise terminée, de faire naviguer un navire de Port-Arthur à Montréal par voie d'eau canadienne, comme aujourd'hui. Il y a à peine quelques milles où existe la condition que j'ai signalée, et nous ne devrions pas préjudicier à notre situation en ce qui concerne ces conditions.

L'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) a fait remarquer qu'il nous fallait de la force motrice pour aider nos agriculteurs. Il a parfaitement raison. Cet honorable sénateur sait mieux que tout autre que, dans l'est de l'Ontario, nous n'avons jamais eu de force motrice, et que nous ne pouvions venir en aide à nos cultivateurs. L'est de l'Ontario se trouve donc en pire posture que toute autre région de la province.

L'honorable M. BELCOURT: Négligence entière.

L'honorable M. REID: Négligence entière; mais voilà la raison. Il y a longtemps que nous aurions pu avoir de la force motrice si nous avions été en mesure d'exercer nos droits, ou si le gouvernement pouvait intervenir dans l'exploitation des Rapides des Cèdres, où gisent 60,000 chevaux-vapeur, tous absorbés par les Etats-Unis aux fins d'éclairage et de force motrice pour satisfaire aux besoins de leurs citoyens, à plusieurs milles de distance. On peut se demander pourquoi nous tolérons cet état de choses; mais une charte a été obtenue dans la province de Québec, et cette province ne pouvait obliger l'usine des Rapides des Cèdres à alimenter l'Ontario; c'eût été une ingérence dans les droits d'une autre province. Il est vrai que la province de Québec aurait pu intervenir et forcer cette usine à fournir de la force motrice. Quand nous avons voulu obtenir une faible quantité de force motrice dans l'est de l'Ontario, je me rappelle que les propriétaires de l'usine aux Rapides des Cèdres refusèrent ab-

solument, et ils ne consentirent que devant notre menace: "Si vous ne nous fournissez pas de force motrice, avons-nous pu leur dire, nous insisterons auprès du gouvernement fédéral pour que votre éclairage soit supprimé." Ils nous fournirent alors 10,000 chevaux-vapeur, et c'est la seule quantité que nous ayons dans cette section de la province. Telle est notre position dans l'est de l'Ontario.

L'honorable sénateur qui m'a précédé (l'honorable M. McDougald) a donné une estimation de la situation à l'égard de la force motrice, si cette exploitation se produit, et il a prédit que notre population s'accroîtrait très sensiblement. Je ne suis pas aussi optimiste en ce qui concerne l'emploi d'environ 5,000,000 de chevaux-vapeur dans le bref délai qu'il a mentionné. La première exploitation à Niagara remonte bien à vingt ans, je suppose, et je ne crois pas que plus de 800,000 chevaux-vapeur soient utilisés dans toute la région du Niagara, y compris les cités de Toronto, de Hamilton, et d'autres localités. Je suis par conséquent d'avis que le projet établi par feu M. Bowden et par M. Wooten était le projet approprié pour l'exploitation hydraulique: de parfaire la canalisation, d'aider les gens de l'ouest aussi bien que chaque région du pays. Le but était d'amener à Toronto le charbon de Sydney, d'encourager le mouvement du trafic à destination et en provenance de Montréal, et d'ainsi abaisser le coût du transport. Ce devrait être la question de fond pour ce qui regarde cette voie d'eau; mais il est certain que la force motrice est une caractéristique très importante, qu'il faut considérer en même temps.

Je suis aujourd'hui tout aussi en faveur de ce projet de canalisation que je l'étais en 1921 et 1924, pourvu que les conditions n'aient pas été changées à tel point que les intérêts du Canada puissent en souffrir. Je partage les vues du très honorable sénateur de Brockville (le très honorable M. Graham), et je pense que nous devrions avoir tous les rapports à ce sujet avant d'arriver à une conclusion quant à la réalisation de ce projet. Dans son discours, le très honorable monsieur a énoncé que le gouvernement du Canada consentit à instituer une Commission consultative chargée de présenter, après étude, un rapport et de faire des recommandations à notre gouvernement, le gouvernement américain adoptant une pareille ligne de conduite; mais avant de présenter le rapport à chaque gouvernement, les deux Commissions consultatives devaient se réunir et en arriver à une conclusion commune, laquelle serait soumise aux deux gouvernements. Ce sont bien, si je ne me trompe, les paroles de l'honorable monsieur.