

ronto, par suite de cette vaste exploitation hydraulique à Beauharnois et sur la section internationale. Or, les témoignages indiquent que 2,200,000 chevaux-vapeur seront produits sur la section internationale. Les ingénieurs ont décidé que la moitié de cette quantité ira aux Etats-Unis, et que l'autre moitié viendra au Canada; mais ils ont situé les installations hydrauliques du côté américain. Il me semble que cela ne donnera satisfaction ni à l'Ontario ni au Canada. En ce qui concerne Québec, rien à redire, car l'exploitation hydraulique et l'usine à construire dans cette section sont dans la province de Québec. Néanmoins, si cette usine hydraulique sur la section internationale est érigée du côté américain, nous serons à la merci, non seulement du gouvernement des Etats-Unis, mais de l'Aluminum Company; et nous ne serions pas dans la même situation avantageuse que si l'exploitation avait lieu sur notre propre côté du fleuve. C'est pourquoi, en ce qui concerne cet aspect de la question, je suggère que chaque pays possède sa propre usine, de son propre côté de la frontière, et je veux souligner aux yeux du gouvernement toute l'importance qu'il y aurait d'agir dans ce sens.

C'est à la séance d'hier, je pense, qu'un autre ingénieur de la Commission internationale a comparu devant le comité. Outre les questions que j'ai déjà mentionnées sur la construction des usines hydrauliques aux Etats-Unis, j'ai demandé si les déversoirs régulateurs du passage des eaux à la descente du Saint-Laurent, en vue de protéger le havre de Montréal, ainsi que les lacs et la rivière entre Montréal et Cornwall, étaient également situés du côté américain du fleuve. Il me répondit dans l'affirmative. Il déclara que ces ouvrages devaient, bien entendu, être confiés à une Commission, laquelle se composerait, je suppose, d'un nombre égal d'Américains et de Canadiens. Je ne suis pas toutefois assuré qu'une pareille Commission nous donne toute la protection voulue, car les ouvrages sont entièrement construits du côté américain du fleuve, sont contrôlés et exploités par l'Aluminum Company. A mon humble jugement, la force motrice sera la première considération pour l'Aluminum Company, et la navigation sera secondaire. C'est pourquoi, je le répète, ces déversoirs, ou un nombre suffisant d'entre eux pour régulariser l'écoulement des eaux afin de protéger le havre de Montréal et le fleuve en aval de Cornwall, devrait être établi sur le côté canadien, même si cela entraîne une perte de force motrice. Ces questions revêtent une importance extrême aux yeux de ceux qui vivent le long du Saint-Laurent. La navigation, ce me semble, de-

vrait être la première considération, et la force motrice devrait venir en second lieu.

A Beauharnois et sur la section internationale, il sera développé une quantité de force motrice qui suffira pour Ontario et Québec, pour des années à venir. Comme vous le savez, l'Ontario n'a pas une population assez nombreuse pour absorber 1,100,000 chevaux-vapeur, dès que ces ouvrages seront construits, et si l'usine de force motrice doit être érigée du côté américain de la frontière, nous serons dans l'alternative d'absorber la force motrice ou de l'exporter. Je reconnais que notre part d'un million de chevaux-vapeur nous sera probablement offerte; mais si nous déclarons que nous ne pouvons pas l'utiliser immédiatement, je pense que nos chances de l'obtenir plus tard ne sont pas très brillantes. Le long du Saint-Laurent, entre Cornwall et Brockville, nous employons, à l'heure actuelle, de la force motrice achetée de l'Aluminum Company, laquelle la produit aux rapides des Cèdres, et que nous payons \$15 par cheval-vapeur à Cornwall,—je ne trouve pas à redire au prix,—et 75,000 chevaux-vapeur aux fins d'éclairage et de force motrice sont vendus aux Etats-Unis, dans les villages et villes situés dans un rayon de, disons, 100 milles, de Massena. Je supplie donc le gouvernement de se montrer très circonspect, ainsi que l'a suggéré le très honorable sénateur d'Eganville (le très honorable M. Graham), tant qu'il ne sera pas assuré que les intérêts canadiens auront été protégés hors de tout doute. En ce qui concerne la situation actuelle, je ne trouve à redire ni à l'action du gouvernement ni à celle de qui que ce soit. Je ne blâme pas les ingénieurs de viser à l'économie; mais ce serait, me semble-t-il, une fausse économie de notre part, de ne pas dépenser un peu plus d'argent pour rester les maîtres de la situation. Jusqu'à plus ample enquête, le gouvernement et son comité consultatif ont laissé cette question en suspens, et c'est pour ce motif que j'insiste aujourd'hui, —la dernière occasion que j'aurai cette session, —pour qu'ils exercent la plus grande circonspection.

Une autre raison m'a poussé à prendre aujourd'hui la parole. Je n'avais pas le dessein de traiter cette question avant la prochaine session, étant sous l'impression que rien ne serait accompli avant l'année prochaine au sujet de cette canalisation. Mais les journaux d'Ottawa, édition du soir, rapportaient que le gouvernement avait presque décidé où seraient situées les installations terminus pour cette voie de navigation en eau profonde. Ma crainte provient d'une déclaration faite dans un autre lieu, que ces installations seront situées à l'endroit indiqué, pourvu qu'une en-