

bord pour diminuer les armements, puis pour créer un tribunal universel devant régler les différends entre nations

Permettez-moi de repasser ce programme et d'y ajouter quelques commentaires. Prenons d'abord le système bancaire du Canada. Cette question a été débattue devant le comité des Banques. Je sais qu'on m'accuse d'être l'ennemi des banques parce que j'ai eu la hardiesse de proposer qu'on modifie le système bancaire du pays pour le rendre plus conforme à celui des Etats-Unis, qui est basé sur le crédit de la nation. Là-bas, tout se fait sur le crédit de la nation. Il existe un grand nombre de banques disposant de capitaux immenses; toutes gagnent beaucoup d'argent et le gagnent en vertu du système des réserves nationales. Pourquoi ne pourrions-nous pas employer le même système? Comme je le disais aujourd'hui à un ami qui me parlait du tarif: "C'est vrai", dis-je "le tarif est la grande question nationale, mais, aux prochaines élections, la question de la plus haute importance sera celle du système bancaire du pays".

Je passe maintenant à mon autre proposition, celle du creusage du Saint-Laurent. Je suis heureux d'apprendre que le Gouvernement étudie cette question et aussi de voir que le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) a déjà nommé les membres de la commission mixte consultative. Je compte qu'il aura autre chose à nous annoncer sous peu. J'ai visité ici le département qui s'occupe des pouvoirs hydrauliques du Canada et j'ai examiné ses rapports qui sont à la portée de ceux qui veulent les consulter. Ses rapports indiquent un système qui permettrait l'électrification de tout le Canada, de l'Atlantique au Pacifique. Le système de sir Adam Beck en Ontario est l'expérience la plus heureuse qui se soit pratiquée en fait de nationalisation d'un service distribuant de la force motrice électrique et nous voyons que sir Adam demande aujourd'hui de s'établir sur l'île Cornwall où il pourra développer des quantités immenses d'énergie électrique. La chose devra se faire de concert avec les Etats-Unis et je présume que les Américains recevront la moitié de la force motrice générée.

Dans la province de Québec, aux rapides du Sault, on peut produire assez de forces motrices pour mener les trains de chemins de fer jusqu'à la frontière de l'Ontario, et de ce point le réseau électrique de cette province est assez puissant pour les conduire jusqu'au lac Supérieur en vue des usines génératrices du lac Nipigon et de là ensuite jusqu'à Winnipeg. Passé le champ d'opération des centrales électriques de Winnipeg on tombe dans

la Saskatchewan et l'Alberta où, suivant le rapport des services techniques, on devra produire de l'électricité pour ces provinces au moyen d'usines chauffées au charbon. Le lignite et le charbon. Le lignite et le charbon sont en abondance dans la Saskatchewan. Le grand secret de l'électrification des chemins de fer est le progrès énorme qui s'est accompli dans la transmission de haute puissance au loin. Les experts d'Edison travaillent à perfectionner un système qui permettra de transmettre un million de volts par fil métallique à une grande distance sans déperdition considérable et de distribuer la puissance électromotrice. On pourra donc électrifier les chemins de fer à moitié moins de frais qu'aujourd'hui. Les prix du transport s'en trouveront diminués en conséquence.

Quant aux provinces maritimes, comme elles possèdent peu de chutes d'eau, je leur conseille de créer des usines génératrices dans leurs régions houillères d'où la distribution de l'électricité pourra rayonner.

Je lisais encore hier dans une publication des Etats-Unis que l'American Electrical Co. construit des générateurs capables de produire 75,000 H. P. en une seule unité. On n'a qu'à multiplier le nombre des unités pour avoir la puissance qu'on désire. Ainsi, la bonne politique à adopter aujourd'hui, par le gouvernement fédéral pour soulager les provinces de l'Est et satisfaire celles de l'Ouest, c'est d'électrifier les chemins de fer de l'Etat.

En dehors de Québec et de l'Ontario, dans les provinces de l'Est et de l'Ouest, il faudrait coopérer avec les autorités locales pour produire assez de forces électromotrices pour la traction des convois et assez d'énergie pour avoir la puissance qu'on désire. Ainsi, la bonne politique à adopter aujourd'hui, par le gouvernement fédéral pour soulager les provinces de l'Est et satisfaire celles de l'Ouest, c'est d'électrifier les chemins de fer de l'Etat.

En dehors de Québec et de l'Ontario, dans les provinces de l'Est et de l'Ouest, il faudrait coopérer avec les autorités locales pour produire assez de forces électromotrices pour la traction des convois et assez d'énergie pour avoir la puissance qu'on désire. Ainsi, la bonne politique à adopter aujourd'hui, par le gouvernement fédéral pour soulager les provinces de l'Est et satisfaire celles de l'Ouest, c'est d'électrifier les chemins de fer de l'Etat.

En dehors de Québec et de l'Ontario, dans les provinces de l'Est et de l'Ouest, il faudrait coopérer avec les autorités locales pour produire assez de forces électromotrices pour la traction des convois et assez d'énergie pour avoir la puissance qu'on désire. Ainsi, la bonne politique à adopter aujourd'hui, par le gouvernement fédéral pour soulager les provinces de l'Est et satisfaire celles de l'Ouest, c'est d'électrifier les chemins de fer de l'Etat.

En électrifiant les chemins de fer de l'Etat vous pouvez opérer un raccordement avec