

grandeur et en importance, le Saint-Laurent égale les canaux de Suez et de Panama. L'entreprise coûterait 250 millions ou plus, nul ne le sait encore; mais on pourrait sans trop de peine réunir les capitaux nécessaires. Des particuliers sont prêts à placer leur argent dans l'entreprise de cette voie navigable moyennant la concession de la force hydraulique.

La majeure partie de la force hydraulique obtenue par ce moyen restera au Canada. Certains prétendent que le Canada veut s'en attribuer la totalité, mais il n'en est rien; il pourra en disposer autrement et en vendre une partie à l'étranger. La province en aura une bonne partie en partage. Le rapport de la commission mixte démontre surabondamment que l'entreprise serait couronnée du succès le plus complet. Le président de la commission hydro-électrique, sir Adam Beck, qui s'est chargé d'étudier le projet pour le compte du gouvernement d'Ontario, a rédigé un rapport ainsi conçu:

1. Le rapport définit clairement l'attitude de la province à l'égard des améliorations. Il fait observer qu'en toute étude et discussion de l'entreprise on ne saurait séparer l'un de l'autre les deux grands facteurs que sont la navigation et la force hydraulique; qu'en toute étude et toute mesure définitive portant sur l'avenir du fleuve, la navigation et la force hydraulique se trouvent si intimement liées que l'on ne pourrait sacrifier l'une au profit de l'autre.

2. Ce rapport affirme que l'on pourrait tirer chaque année une force hydraulique équivalant, au bas mot, à vingt millions de tonnes de charbon, soit plus que le total de ce que le Canada en importe à l'heure actuelle. Il conseille l'exécution sur le Saint-Laurent des travaux d'amélioration projetés, travaux que l'on dit constituer la plus importante des questions d'ordre économique dont le peuple canadien ait à s'occuper.

3. La commission hydroélectrique vise à terminer d'abord les installations pour l'exploitation de la force hydraulique du Niagara, puis à la mise en valeur, avec l'aide des gouvernements canadien et américain, des puissantes chutes d'eau internationales du Saint-Laurent.

La commission hydro-électrique a desservi 344 municipalités dont chacune accuse un fort excédent.

Si le projet du Saint-Laurent est mis à exécution, comme il doit l'être, de grandes industries se transporteront inévitablement au Canada et aux Etats-Unis pour bénéficier de l'énergie abondante et peu coûteuse qui sera ainsi mis à leur disposition, et l'on ne saurait trouver de meilleur endroit pour l'exploitation de ces immenses entreprises industrielles que cette partie de l'Ontario et de New-York qui longe les rives du Saint-Laurent. Avec près de deux millions de chevaux-vapeur, et le creusement des eaux navigables intérieures jusqu'à la

[M. Church.]

mer, l'avenir industriel de ce territoire serait assuré. La canalisation du Saint-Laurent est le problème le plus important qui aura été soumis au peuple canadien depuis la Confédération, avec celui de la construction du Pacifique-Canadien. Je me propose de traiter cette question plus amplement lorsque ma motion viendra en discussion.

L'hydro-électrique de la division de Niagara a exporté du Canada 90,000 chevaux-vapeur. Chaque cheval-vapeur représente de 6 à 20 tonnes de houille selon la nature de l'usine industrielle qui est approvisionnée. J'ai assisté, en qualité de commissaire du port de Toronto, à la convention des administrateurs des ports, et j'ai entendu les arguments que l'on a fait valoir en faveur du projet du Saint-Laurent. Les arguments à l'encontre étaient tous basés sur des faits mensongers. Résumons en peu de mots les avantages de la route du Saint-Laurent:

1. C'est l'une des plus grandes voies d'eau naturelles de l'univers.

2. Le coût de l'amélioration est moindre que celui des autres routes. En outre, il serait partagé entre les deux pays qui se diviseraient les profits.

3. C'est une route rapide qui est dispensée de longs voyages par les canaux.

4. Elle accommoderait les gros navires du commerce, ouvrant les Grands lacs aux transports maritimes et évitant les frais de transbordement.

5. L'amélioration mettrait en valeur de puissantes énergies, plus que tout autre projet et là où il le faudrait.

6. Elle serait la propriété conjointe du Canada et des Etats-Unis, ce qui serait de nature à cimenter l'amitié de ces deux grandes nations.

7. Si, au cas où nous ne nous unirions pas aux Etats-Unis, nous insistons sur une route exclusivement canadienne, nous pouvons alors nous attendre à une route américaine tout aussi bien. Nous aurions alors deux voies d'eau parallèles et dispendieuses conduisant à la mer, tandis qu'une seule, moins coûteuse et plus efficace, suffirait. C'est un projet utile et pratique.

Nous croyons qu'il y a un avantage marqué à nous unir avec la nation sœur les Etats-Unis.

Des millions de chevaux-vapeur sont disponibles qui, en plus de l'utilité du canal, rembourseront amplement les frais de l'amélioration. Ces travaux représenteraient une économie de houille de dizaines de millions de tonnes par année. Les mineurs peuvent se mettre en grève, mais le Saint-Laurent, jamais. Et cependant, ces gigantesques travaux ne sont que secondaires, comparativement au grand but en vue.

La nature a si bien favorisé les Grands lacs pour en faire une route jusqu'à la mer qu'il serait insensé, selon moi, de ne pas améliorer les courtes distances qui empêchent les transports maritimes modernes d'atteindre les ports des lacs canadiens.

Si l'on ne creuse pas le Saint-Laurent, les vingt-six millions que nous avons affectés à reconstruire le port de Toronto seront mis en danger et cette dépense aura été basée sur de mauvais calculs.