

des individus, lors même que la production individuelle est sensiblement facilitée et multipliée par la machine et par l'application pratique des sciences. La nature aide, mais même les fruits abattus par le vent doivent être recueillis avant d'être déposés dans un récipient. Quand un homme honnête et valide réclame la sécurité, ne veut-il pas dire plutôt qu'il veut un emploi régulier? Il demande un salaire qui lui permettra de subvenir à ses besoins ordinaires et de parer à l'imprévu. Il s'efforcera de garantir sa femme et ses enfants contre le dénuement qui les guetterait advenant son décès prématuré et, s'il est sérieux et prévoyant, il aimerait à croire qu'il n'aurait pas à compter sur la charité publique ou particulière lorsqu'il sera trop vieux pour travailler.

Voilà une sécurité qui n'a rien de commun avec celle qui inspire aujourd'hui les discours de nos hommes politiques. C'est bien plutôt une sécurité compatible avec la dignité. Les seuls qui aient droit à la sécurité sans la gagner par leur travail, ce sont les enfants ou encore ceux qui, en raison d'infirmité physique ou mentale, sont incapables de contribuer à la production. Ce n'est pas en payant les gens pour s'abstenir de travailler ou de produire qu'on réalisera la prospérité dans l'après-guerre. On y parviendra cependant si, dans le monde d'après-guerre, tout homme et toute femme valide et jouissant de toutes ses facultés bénéficie de l'occasion de produire des denrées ou des services reconnus utiles.

M. BLACKMORE: Mais pourquoi a-t-on créé le machinisme? Quel sera donc le rôle des machines?

M. EDWARDS: Je n'ai plus qu'une pensée à exprimer à ce sujet. C'est une question à laquelle les principes économiques s'allient fatalement et indissolublement. Je n'ai plus qu'une recommandation à soumettre et que j'aurais peut-être pu rattacher plus opportunément à la résolution précédente. Je recommande donc qu'en préparant l'après-guerre le comité envisage le pays en tant qu'entité économique plutôt que comme entité politique ou géographique.

Je n'ignore pas ce qu'a accompli le gouvernement actuel de l'Alberta et je profite de la circonstance pour lui rendre hommage. Il a su reconnaître un problème qui est sérieux pour l'Alberta et pour la partie occidentale de la Saskatchewan, sinon pour toute cette province. Nous constituons une entité économique tout à fait étrangère à la région qui a pour centre l'Ontario et les régions contiguës aux Grands lacs et au Saint-Laurent. Et si nous devons aller de l'avant, il nous faut établir une entité économique comprenant l'Alberta et la Saskatchewan et favoriser son essor par un programme d'industrialisation comme on n'en a encore jamais vu en cette région. Heureusement et grâce à la Providence, car nous n'y sommes pour rien,—l'Alberta nous offre d'immenses richesses. On y trouve des gisements de houille insurpassés en volume par ceux d'aucune région de même étendue. Des montagnes, descendent de ri-

[M. Edwards.]

ches cours d'eau encore inexploités qui demain pourraient devenir des sources d'énergie électrique. On y trouve aussi une région pétrolière, la seconde, sinon la première, en étendue et certainement la plus riche virtuellement de tout l'Empire britannique et peut-être de l'univers entier. Par contre, les industries font défaut et il nous faut transporter nos marchandises à travers des montagnes ou à travers un continent.

Il devra se développer, je crois, aux pieds de ces montagnes des industries pour exploiter les ressources naturelles qui s'y trouvent. Sinon, si notre Canada doit continuer ses progrès en gardant ses industries dans l'Est, il faudra trouver les moyens de nous rapprocher davantage du point de vue économique et non pas géographique.

En consultant la carte du Canada dans la salle du comité des chemins de fer, je me suis fait certaines réflexions. Les produits agricoles sont rares dans l'Est, dit-on. Or, si l'on considère la rareté et les prix élevés des produits manufacturés dans notre région, par suite des frais élevés de transport, il y a lieu de se demander si tous les partis en cette Chambre ne doivent pas prendre pour acquis que le mal est inévitable et qu'il doit se perpétuer. Cependant, les premiers pionniers ne se sont pas contentés de faire des portages pour éviter nos chutes et nos rapides. Nous avons construit au Canada un réseau de canaux qui permet à certains gros navires, sinon aux plus puissants océaniques, de remonter de l'océan jusqu'à la tête des Lacs, d'y charger nos produits qu'ils vont ensuite livrer sur les marchés du monde. Ceci est devenu possible après la construction d'un réseau de canaux par le peuple canadien. On me dit que tous les navires franchissent ces canaux sans frais additionnels et que les tarifs de transports ne sont pas plus élevés pour les marchandises qui prennent cette route. En consultant la carte géographique, je me suis demandé s'il ne serait pas possible de relier le Manitoba et l'Ontario en retranchant par la nationalisation, les mille milles de voie ferrée concurrents qui traversent une région présentement aride et improductive; nous prendrions ce chemin de fer à nos charges et nous pourrions employer notre canal ferroviaire aux mêmes fins que le canal maritime qui contourne les chutes Niagara et utiliser la route fluviale de Québec et Montréal à Port-Arthur.

Que le Gouvernement prenne à ses charges et exploite le canal ferroviaire. Qu'il serve aux mêmes fins que nos canaux maritimes. Que la population canadienne se charge des frais d'exploitation. Que les tarifs de transports soient abolis sur les marchandises qui passent de l'Ouest à l'Est et vice versa. C'est une pensée qui mérite notre attention sérieuse,