

ni à la commission. Chaque municipalité tire un excédent de recettes des entreprises hydro-électriques, si ce n'est une ou deux qui en sont encore à la période d'établissement. Je dois dire que c'est là la raison de la construction des chemins de pénétration.

A cause de l'insuffisance des moyens de transport dans Ontario, les campagnes de la province se sont dépeuplées. De 1904 à 1914, cinq cents mille personnes ont déserté les champs et se sont rendues dans les cités et les villes de l'Ouest ou dans celle d'Ontario ou des Etats-Unis. Pourquoi? Des députés de la droite et des députés progressifs soutiennent que ce résultat doit être attribué à notre politique en matière commerciale. Je le nie; il ne s'agit ni de la protection ni du libre-échange. En d'autres pays, le libre-échange peut être un facteur, car la désertion des campagnes est un problème universel. Mais, dans Ontario, le dépeuplement n'est pas le résultat de la protection; la question n'est pas circonscrite; elle se présente partout et c'est surtout la guerre qui l'a fait surgir. Qu'est-ce qui a poussé un demi-million d'individus à désertir les champs dans Ontario, de 1904 à 1914?

C'est que les cultivateurs manquent de moyens de transport, de bonnes routes et sont privés des choses propres à rendre la vie agréable; c'est qu'ils n'ont ni service téléphonique et télégraphique ni chemins de fer de pénétration relevant de la commission hydro-électrique. A venir jusqu'à ces dernières années, la poste rurale était chose inconnue, le service de livraison des marchandises n'existait pas; dans la province entière, il fallait se contenter du service que les chemins de fer à vapeur fournissaient aux haltes. Les chemins de fer de pénétration auront tôt fait, je crois, de remédier à cet état de choses.

Pour terminer, je dirai quelques mots de la voie navigable du Saint-Laurent; c'est un sujet qui intéresse au plus haut degré les populations de l'Ontario et des provinces de l'Ouest. Je ferai tout d'abord observer que la province d'Ontario n'ayant pas de houillères, force lui est de s'approvisionner de charbon soit dans les Provinces maritimes, soit aux Etats-Unis. Dans cent ans les houillères des Etats-Unis seront épuisées, l'Ontario se trouvera alors à la merci de l'étranger. Cette province est abondamment pourvue de force hydraulique, le total en étant de 6 millions de chevaux-vapeur, dont à peu près 800,000 sont utilisés.

J'ai sous la main quelques-unes des notes dont je me suis servi lorsque je fis ma

déposition devant la commission mixte des eaux limitrophes, en octobre 1920. Vu que je fais inscrire au Feuilleton un projet de résolution relatif au fleuve Saint-Laurent, je m'abstiendrai pour aujourd'hui d'insister plus longtemps sur ce sujet et me bornerai à dire qu'il s'agit là d'un projet d'intérêt vital pour le pays en général et plus particulièrement pour les provinces de l'Ouest et celle d'Ontario.

En créant le Saint-Laurent, la nature nous a fait deux dons précieux: premièrement, une grande voie navigable conduisant à la mer; en second lieu, une abondante source d'énergie destinée à faire épauler l'industrie, le commerce et l'agriculture. On ne peut dire tout le bien que la mise en valeur de ce cours d'eau ferait aux Canadiens et aux Américains. On en tirerait la force motrice, l'industrie et l'agriculture auraient moins d'aléas, le transport coûterait meilleur marché et l'on économiserait chaque année plusieurs millions de tonnes de houille. Quatorze Etats de l'Ouest se sont déjà prononcés en faveur du projet, et je crois qu'au Canada il est bien vu de tout le monde, sauf de certains citoyens de Montréal, qui le combattent pour l'acquit de leur conscience.

Causant hier avec un des commissaires du port de Montréal, j'ai appris que la commission ne fait pas obstacle au projet. Aux Etats-Unis, cette entreprise a provoqué une querelle entre les gros capitalistes à principes conservateurs de l'est et les éléments plus progressistes de l'ouest. La jeune génération canadienne verra le jour où les transatlantiques venant de la métropole remonteront le Saint-Laurent et transporteront leurs cargaisons jusqu'aux grands lacs.

La preuve que ce projet est réalisable au point de vue pratique du commerce, c'est que les grands capitalistes étaient prêts, en 1911, à entreprendre la canalisation du Saint-Laurent pourvu qu'on leur en cédât la force hydraulique à titre de paiement. On les a vus livrer un rude combat devant le comité des ports et rivières, à Washington. Ils se faisaient forts de creuser les canaux si on leur donnait la force hydraulique pour les payer de leurs peines. Voyez ce que l'on perd: c'est à 4 millions de chevaux-vapeur, soit à 800 millions de dollars que se chiffre l'énergie électrique qu'on pourrait tirer chaque année du Saint-Laurent, et le plus beau réseau de voies navigables qui soit au monde reste inutilisé parce qu'on n'exécute pas les travaux qui permettraient aux navires à fort tirant d'eau de franchir les quarante-six milles du fleuve qui aboutissent aux grands lacs. En