

prise. Je dirai, tout d'abord, que le comité s'est très bien acquitté de sa tâche, et que de très précieux renseignements ont été obtenus de ceux qui ont comparu et déposé devant le comité. Les membres du comité général se sont vivement intéressés aux délibérations, et hier soir, à la clôture de nos séances, ils ont pu dire que les données obtenues les avaient fortement aidés à en arriver à une conclusion sur ce problème.

Je suis au fait de la situation peut-être aussi bien que tout autre membre du Sénat, mais je n'en ai pas moins reçu des précisions qui me manquaient auparavant, et qui m'ont grandement servi à tirer une conclusion. J'approuve entièrement la suggestion du rapport qu'il serait à l'avantage du projet de former, à la prochaine session, un nouveau comité, et de délibérer de la même manière; mais à en juger par les articles des deux journaux d'Ottawa, édition du soir, je prends pour acquis qu'une certaine action sera exercée dans un avenir rapproché, et je désire demander à l'honorable leader de cette Chambre en quoi cette action consistera.

Avant d'en venir à cette question, je tiens à présenter quelques remarques sur ce vaste projet et quelques commentaires sur certains points soulevés en comité. Permettez-moi de réitérer que la question n'est pas nouvelle; depuis les vingt dernières années, le Parlement en a été saisi de différentes manières. Elle a d'abord surgi en 1908, alors que j'étais député à la Chambre des Communes. La St. Lawrence Power Company présenta au Parlement un bill demandant l'autorisation d'établir une ligne de transmission, de Cornwall à Brockville; et grâce à la propagande exercée, l'idée générale était que, tout le long de la ligne, nous aurions ainsi, pour la première fois, l'éclairage électrique. A l'époque, je croyais être absolument au fait, mais jusqu'au dépôt du bill devant le Parlement, j'ignorais que l'Aluminum Company, de Massena, avait acheté cette compagnie; et à ma surprise, le bill conférait à cette compagnie de force motrice le droit de construire un barrage — exactement le projet actuel — et d'exploiter les chutes d'eau sur le Saint-Laurent, aux rapides du Long-Sault.

Il va sans dire que cette clause souleva notre opposition, et il fut en même temps divulgué que l'Aluminum Company était la propriétaire de la St. Lawrence Power Company. Sir Wilfrid Laurier détenait alors le pouvoir, et le très honorable M. Graham était ministre des Chemins de fer et Canaux. Et tous deux, avec leurs partisans, avec aussi le concours de l'opposition, réussirent à faire disjoindre cette clause, de sorte que l'effet du bill fut virtuellement annihilé. Il ne fut donc jamais donné suite à

ce projet de ligne de transmission. C'est alors qu'il me fut révélé, comme aussi, je crois, à tous les autres membres des Communes, que l'Aluminum Company était la propriétaire de la compagnie de force motrice située à Cornwall.

Ce n'était pas la première tentative de cette compagnie d'obtenir cette concession. La compagnie a, depuis, obtenu une concession, par l'entremise de la St. Lawrence Power Company, et cette obtention me paraît injuste. Bien que, jusqu'à un certain point, cette concession soit modeste, la compagnie tiendra par la gorge, si je puis employer cette expression, le gouvernement du Canada pour les cinquante prochaines années, à cause du contrat accordé en 1896 à la St. Lawrence Power Company, laquelle avait alors pour propriétaire un particulier, l'adjudicataire. Celui-ci obtint le droit de produire 2,500 chevaux-vapeur, et le contrat renfermait une clause stipulant que cette compagnie devait produire une quantité de force motrice suffisante pour ouvrir les vannes et pour fournir l'éclairage le long du canal. Ce contrat ne comportait pas une bien grande quantité de force motrice, mais à l'époque, l'électricité n'était pas connue autant qu'aujourd'hui. Le ministre alors en autorité adjugea un contrat pour une quantité qui, je l'ai compris depuis, était de 50 à 100 chevaux-vapeur au plus, vu que, d'après les rapports du département, une certaine quantité était requise pour chaque écluse. Le contrat fut adjugé au taux de \$63.00 par cheval-vapeur durant 20 ans, et il était renouvelable à un taux reposant sur le loyer seulement. Cela se passait 11 ans avant l'achèvement du canal, et aucune entreprise ne fut exécutée en vertu de ce contrat. A l'époque, il transpara que la St. Lawrence Power Company avait été vendue à l'Aluminum Company, et ce contrat fut encore renouvelé pour 89 ans, je pense—11 années de moins que 100 ans; et nous payons \$63.00 par cheval-vapeur, taux que nous continuerons à payer durant les 50 ou 60 prochaines années, parce que telles sont les stipulations du contrat.

Mais il y a mieux que cela. Lorsque la compagnie obtint le renouvellement ou le changement de son contrat, elle produisit le minimum de 400 chevaux-vapeur, et 274 pour l'éclairage. En conséquence, le contrat était en réalité tellement illogique que, si je ne me trompe, le gouvernement décida qu'il serait préférable d'exproprier cette compagnie, et de produire lui-même l'éclairage. Mais ayant acheté la compagnie d'électricité au prix approximatif de \$536,000, l'Aluminum Company lança une émission de \$1,700,000 d'obligations garanties par l'entreprise, de sorte qu'il nous était beaucoup moins onéreux de continuer à payer le