

jusque-là. Dans une province qui s'enorgueillit de produire de l'énergie hydro-électrique à bon marché, on a déjà entrepris la construction de deux grandes centrales thermiques, l'une à Toronto et l'autre à Windsor et, dans chaque cas, on a jugé à propos d'augmenter l'installation projetée avant l'achèvement de l'usine. Sauf erreur, la puissance éventuelle de ces usines approchera 900,000 chevaux-vapeur. Le rendement de telles usines thermiques devra, semble-t-il, être accru dans un avenir rapproché si l'emplacement hydro-électrique international n'est pas exploité. Il s'agit de l'immense réserve d'énergie hydro-électrique qui existe dans le sud de la province. Dans sa livraison du 10 novembre, le *Financial Post* cite les paroles de M. R. H. Saunders, président de la Commission d'énergie hydro-électrique de l'Ontario, voulant que, d'après les chiffres actuels, il soit possible de répondre à la demande jusqu'à la fin de 1956 mais que, par la suite, la Commission se trouvera à la croisée des chemins si l'on ne réussit pas à obtenir de l'énergie du fleuve Saint-Laurent.

La demande d'après-guerre a augmenté rapidement aussi dans le Québec, y compris la région métropolitaine de Montréal. Plusieurs aménagements ou agrandissements de centrales hydro-électriques sont actuellement en voie de réalisation, mais il semble que la construction d'autres installations doive également être entreprise dans un avenir rapproché. Le Québec a la bonne fortune de n'avoir pas à limiter son choix à Lachine. Des agrandissements finals d'abord à Beauharnois, puis à d'autres endroits, comme Carillon, devraient suffire pour quelque temps à satisfaire la demande d'énergie. J'ose espérer néanmoins qu'un accord pourra être conclu avec la province de Québec en vue de l'aménagement visant à la fois l'énergie et la navigation à Lachine.

Pourquoi ce projet est-il nécessaire au point de vue de la navigation? Pour la navigation, il importe de faire disparaître l'étranglement qui existe actuellement dans le fleuve Saint-Laurent. Faisons disparaître cet étranglement et des millions de dollars seront épargnés chaque année dans les frais de transport des marchandises qui doivent passer par les petits canaux ou d'autres routes pour atteindre les marchés. Cette épargne à elle seule motiverait l'aménagement de cette voie maritime. Cette voie permettra aussi la mise en valeur des gisements de minerai de fer du Québec et du Labrador. Elle ouvrira de grands marchés pour ces minerais dans la région des Grands lacs, marchés qui seraient par ailleurs inaccessibles au point de vue économique. Et, quant au revers de la médaille, les aciéries de l'intérieur du pays auront ainsi à leur disposition la meilleure source de minerai à plus bas prix, question très importante à l'heure actuelle.

### **Le minerai de fer**

Les aciéries à portée des Grands lacs produisent environ 75 à 80 p. 100 de l'acier des États-Unis. Elles tirent la majeure partie de leur minerai des gisements de fer de la région du lac Supérieur. La question de l'épuisement immédiat de ces minerais ne se pose pas, bien qu'il faille s'y attendre à une époque plus ou moins lointaine. L'important, c'est que la production des types de minerai utilisés actuellement a à peu près atteint son chiffre annuel maximum et que, même si la production se maintient à ce niveau, il est à prévoir que le prix de revient n'en continuera pas moins d'augmenter. Mais la demande de minerai ne cesse de s'accroître, non seulement à cause d'une plus grande capacité de production d'acier, mais à cause de la plus grande quantité de fer en gueuse qui doit entrer dans la fabrication d'une tonne d'acier par suite de la pénurie de déchets. Il s'agit donc de combler la différence sans cesse grandissante entre l'offre et la demande.

Cette différence peut être comblée en partie en important du minerai du Labrador (Québec), du Venezuela, du Libéria et d'autres pays, et en partie en recourant à des sources de fer à basse teneur, comme par exemple le « taconite »,