

saire, bien qu'une bonne moitié de nos établissements industriels aient cessé leurs opérations tandis que les autres ne fonctionnent que par intermittence.

Si le projet de la canalisation du Saint-Laurent était mené à bonne fin, nous aurions à notre disposition une quantité de force motrice suffisante pour électrifier toutes nos voies ferrées de Québec à Fort-William. Le président des Etats-Unis, M. Harding, s'est prononcé énergiquement en faveur du projet de la canalisation du Saint-Laurent et de l'électrification des chemins de fer américains. Au cours d'un discours qu'il a prononcé devant la conférence nationale des cultivateurs américains à Washington, le 20 février dernier, il s'est exprimé comme suit :

Jusqu'à présent la construction, l'administration financière et l'exploitation des chemins de fer se sont faites contrairement aux dictées de la science et sans qu'on ait eu suffisamment égard aux intérêts plus considérables de la société. Dire cela c'est tout simplement faire l'histoire de tous les réseaux du monde, de ceux du Canada et de la Grande-Bretagne comme de ceux des Etats-Unis.

Il y a trop longtemps que nous faisons peu de cas de nos voies fluviales, il nous faut utiliser nos ressources hydrauliques au point de vue du transport et de l'énergie. Le charbon destiné à servir de combustible sur les chemins de fer représente une grande partie de ce que transportent les wagons-marchandises. L'expérience faite par l'application de l'énergie électrique aux chemins de fer démontre la possibilité de réduire cette perte et d'augmenter l'efficacité du service.

Nous pouvons commencer bientôt à étudier des plans pour assujettir l'exploitation de nos chemins de fer à l'énergie électrique. Si quelqu'un trouve qu'il en coûterait trop cher, on peut lui répondre que, il y a trois générations, on dût ridiculiser comme une utopie l'idée de construire, dans ce pays, 260,000 milles de chemin de fer.

L'amélioration des moyens de transport par eau représente non seulement la possibilité de développer notre système de transport mais aussi de générer de l'énergie hydro-électrique pour son exploitation et pour les besoins de l'industrie, qui est très répandue.

J'ai dit que, pouvant facilement atteindre la mer, l'Europe jouit, par le fait même, des moyens de transport les plus économiques et les plus sûrs. Or, notre pays a maintenant une des plus belles occasions du monde de reculer jusqu'à plusieurs centaines de milles à l'intérieur les limites de sa navigation maritime. La construction projetée du canal du Saint-Laurent mettrait le cœur du continent avec ses vastes ressources, en communication avec toutes les routes océaniques. La réalisation de ce projet est possible, personne ne le conteste, et elle coûterait peu cher comparativement à certains autres travaux entrepris par le génie civil.

Voilà donc ce que pense le président des Etats-Unis de l'application de l'énergie électrique à l'exploitation des chemins de fer, ainsi que du besoin de stimuler et de développer le trafic naturellement destiné

à être effectué par eau tant aux Etats-Unis que chez nous, afin de résoudre le problème du transport absolument comme il convient, au point de vue, surtout, de l'efficacité et de l'économie.

L'honorable député de York-Sud (M. Maclean) a parlé des camions automobiles comme représentant un facteur en fait de transport. Je me range plutôt à l'avis de la commission électrique des Etats-Unis, qui, après mûr examen de tous les systèmes électriques de ce pays, a trouvé que le camion automobile ne serait pas un facteur, au transport pour deux ou trois raisons, savoir: le haut prix de la gazoline et des pneus, puis la difficulté du chargement, et du déchargement et du transbordement. A mon sens, il ne peut être qu'un tributaire des chemins de fer électriques qui, eux, seront tributaires des chemins de fer à vapeur. C'est ce qu'a démontré l'administration des chemins de fer par le gouvernement américain et c'est ce qui est arrivé par rapport aux lignes de New-York et de Pennsylvanie et à celles du Michigan Central. Le truck a pu être un facteur à l'époque où les taux augmentèrent de 40 p. 100; mais il ne le sera jamais entre nos municipalités interurbaines, surtout à cause du climat que nous avons durant cinq mois par année. C'est plutôt le wagon mu par l'électricité, c'est l'hydro-radial et ce sont les radiaux, en somme, qui sont appelés à constituer le plus grand facteur de transport à l'avenir. Les radiaux, dans l'Ontario, constituent non pas un luxe, mais une nécessité au point de vue social, économique et commercial; aussi ne puis-je m'empêcher de déplorer l'attitude que le gouvernement Drury de l'Ontario a cru devoir prendre à cet égard.

Je dois rendre hommage à l'œuvre de pionnier que sir Adam Beck a accomplie sur la rivière Niagara et dont on apercevra bientôt des reproductions sur le Saint-Laurent et dans l'Ouest. L'aura bientôt le jour où les municipalités rurales seront reliées aux centres urbains par des réseaux de lignes électriques, comme c'est maintenant le cas aux Etats-Unis. Grâce à cette innovation, la ville de Détroit, par exemple, a vu augmenter sa population de 425,000 à 1,000,000 en quelques années. Il faut avouer, toutefois, que l'industrie Ford a contribué, dans une certaine mesure, à ce développement. J'ai assisté à la convention relative aux eaux navigables à Détroit. Il y avait là des représentants de seize des Etats-Unis et neuf gouverneurs d'autant d'Etats de l'Union, pour discuter la question du canal du Saint-Laurent. Ces