

je suis sûr qu'Ontario sera reconnaissant du fait que nos ressources hydrauliques nous auront été conservées. Nous ne pouvons produire et utiliser 1,100,000 chevaux-vapeur dans les deux, trois, quatre, cinq ou six prochaines années: nous devons développer les unités proportionnellement à nos besoins.

Une certaine proposition a été faite. J'ignore si elle mérite d'être étudiée, ou si le gouvernement en tiendra compte. L'Aluminum Company a offert de développer la navigation et la force motrice sans frais pour le gouvernement des Etats-Unis, s'il est permis à la compagnie d'avoir la force motrice. Pourquoi le gouvernement canadien ne peut-il offrir de permettre au gouvernement d'Ontario de profiter d'une semblable proposition, si la décision des tribunaux est favorable au gouvernement fédéral? Une telle proposition pourrait être faite à la Hydro Electric Commission, et si elle refusait, pourquoi le gouvernement ne procurerait-il pas à des citoyens canadiens l'occasion de produire de la force motrice sur notre section du cours d'eau, à la condition qu'ils puissent avoir cette force motrice? Si, par contre, il est décidé que le gouvernement d'Ontario possède la force motrice, qu'il entreprenne alors l'exploitation hydraulique de notre côté. Dans leurs témoignages, les membres de la Commission conjointe d'ingénieurs ont déclaré, si je me rappelle bien—et les honorables messieurs qui étaient présents verront si mon exposé des faits est exact—que si le projet bi-phasé était entrepris, nous devrions avoir à l'île Chrysler 300,000 à 400,000 chevaux-vapeur du côté canadien, et 300,000 à 500,000 du côté américain. Je demandai si nous pouvions développer 200,000 chevaux-vapeur de notre côté, à l'île Barnhart, et l'ingénieur qui répondit à la question dit: "Oui, 200,000 à 300,000." Je ne suis pas très sûr qu'il n'ait pas mentionné 500,000. Quoi qu'il en soit, entre les deux endroits nous aurions probablement 600,000 à 800,000 chevaux-vapeur du côté canadien.

Mon désir est si vif de voir Ontario et Québec protégés sous le rapport du contrôle et du service de la navigation, que j'ai peut-être abusé de votre attention, mais je tiens à souligner que la voie d'eau entre Port-Arthur et Montréal est la seule voie navigable qui soit entièrement sous le contrôle canadien. Les Etats-Unis ont le Mississipi; ils ont le canal Erié; et s'ils entreprennent la construction du canal Oswego-Albany, ils posséderont une troisième route d'eau. Il se peut qu'un jour les gouvernements ne soient pas en aussi bonne intelligence qu'aujourd'hui, et le gouvernement américain, par la simple imposition d'un droit sur cette petite section du fleuve

L'hon. M. REID.

Saint-Laurent sous son contrôle, pourrait nous priver de notre navigation, ou nous empêcher du moins de nous en servir, à moins que nous n'accédions à ses désirs.

Le très honorable M. GRAHAM: Entendez-vous qu'il dirigerait le trafic vers la route américaine?

L'honorable M. REID: Oui, vers les ports américains. Par exemple, si les Etats-Unis imposent un droit de 5 ou 10c. par boisseau de grain pour passer leurs sept milles de canal, le trafic prendrait la direction d'Albany. Un seizième de un sou lui ferait prendre l'une ou l'autre route. Nous serions dans une position très fâcheuse, et si les Etats-Unis imposaient un pareil droit, les navires n'auraient aucune voie navigable jusqu'à Montréal; le droit mettrait absolument fin à la navigation sur le Saint-Laurent, à l'est de Prescott. Il nous serait impossible de transporter, par voie fluviale, des marchandises plus à l'est, et il faudrait employer la voie ferrée.

D'après la propagande exercée aux Etats-Unis, si cette profonde canalisation est établie, nos ports canadiens recevront la totalité ou la quasi-totalité des 119,000,000 de boisseaux de grain canadien qui prennent la voie de Buffalo. Je ne le crois pas un seul instant, et je vous dirai pourquoi. Quand nous avons agrandi le canal de Welland, nous devions recevoir tout le grain, mais depuis cet agrandissement, nous n'en avons pas obtenu une plus forte proportion. Les Etats-Unis ont continué à recevoir leur part, et je suis convaincu que les Etats-Unis établiront une voie navigable qui leur sera propre, et qu'ils fixeront les taux qui attireront une plus grande partie de notre trafic vers New-York, comme par le passé. Il va sans dire que cette réduction de taux bénéficiera à notre grand Nord-Ouest, mais il s'agit pour le moment de l'allégation que Montréal recevrait tout notre grain canadien.

Je n'avais pas l'intention de vous retenir aussi longtemps, pas plus que je n'avais le dessein de critiquer qui que ce soit. L'action exercée jusqu'ici nous a protégés, je crois, en ce qui concerne notre réseau de navigation et nos ressources hydrauliques; mais nous sommes arrivés à un point où l'accomplissement de tout acte pourra avoir de graves conséquences pour le futur, et je ne saurais trop recommander que, lors de la mise à l'étude du projet de canalisation du Saint-Laurent, l'on tienne compte des points que j'ai soulignés. J'espère aussi que l'action qui sera exercée d'ici la prochaine session cadra parfaitement avec l'interprétation donnée par le très honorable sénateur d'Eganville (le très honorable M. Graham), par l'honorable leader