

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.): N'oubliez pas de mentionner le chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'honorable M. EDWARDS: J'espère voir aussi la réalisation de ce dernier projet qui flotte dans l'air depuis longtemps.

L'honorable M. BEIQUE: Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur la présente question, et j'avoue que les données nécessaires pour traiter ce sujet convenablement me manquent. Je me lève, toutefois, à cause du désappointement que me font éprouver quelques-unes des remarques qui viennent de tomber des lèvres de l'honorable sénateur de Russell. Je partage généralement avec plaisir les opinions de cet honorable sénateur. C'est un homme dans le jugement duquel j'ai une grande confiance. Il possède, je le sais, une très grande expérience dans les affaires, et je dois dire que plusieurs des opinions qu'il vient d'exprimer sont aussi les miennes. Il a raison, je crois, de dire que le canal de la baie Georgienne est une entreprise si grande que la première question qui se pose est celle de savoir si cette entreprise est réalisable, et quel sera son degré d'efficacité lorsqu'elle sera réalisée; mais je crains que l'honorable sénateur ne soit par trop pessimiste, et qu'il ne soit présentement porté à se montrer moins progressif qu'il ne l'a été dans le passé, puisqu'il doute que le port de Montréal continue toujours d'être la tête de la navigation intérieure sur le Saint-Laurent. L'honorable sénateur n'est pas aussi progressif que je le croyais et je m'appuie sur l'opinion contraire à la sienne, et qui prévaut dans le monde entier. En Allemagne, en Angleterre et en France, on n'a épargné aucun effort pour développer une navigation intérieure artificielle au moyen de canaux. Pour ma part, je ne puis voir où se trouvent les difficultés pouvant empêcher le port de Montréal de continuer d'être la tête de la navigation. Il s'agit pour conserver au port de Montréal cette situation d'approfondir une très faible partie du chenal entre Montréal et Québec, et il est beaucoup plus aisé d'exécuter ce travail qu'il ne l'a été de construire le canal de Manchester, ou un certain nombre d'autres canaux en Europe. Pour ce qui concerne les forces hydrauliques, l'argumentation de l'honorable sénateur m'a

Hon. M. EDWARDS.

semblé signifier qu'il craint qu'un trop grand nombre de forces hydrauliques soient développées si le canal de la baie Georgienne est construit, et que ce canal offrira aux industriels un si grand nombre de ces forces, que cette surabondance retardera le développement des industries existantes. D'après ce que j'ai compris, l'honorable sénateur nous a dit que si le présent canal est construit, il produira un grand nombre de forces hydrauliques.

L'honorable M. EDWARDS: J'ai dit que ce résultat était possible. Mais j'ai prétendu aussi que ces forces hydrauliques ne pourront être exploitées avec succès avant qu'un mouvement d'affaires ait été suffisamment développé pour les utiliser.

L'honorable M. BEIQUE: Oui, précisément, et qu'il y aura un si grand nombre de forces hydrauliques à distribuer le long de ce canal que l'utilisation de ces forces pourra empêcher de progresser l'exploitation des autres forces hydrauliques utilisées sur l'Ottawa ou ailleurs. Comme la chose a été dite, l'ouverture de la route de la baie Georgienne et de l'Ottawa entraînera la construction d'un certain nombre d'écluses et de canaux, et il y aura, je crois, de la place pour l'exploitation des forces hydrauliques qui sont déjà utilisées, aussi bien que pour les nouvelles forces à tirer du nouveau canal. L'un des principaux arguments à l'appui de la proposition de faire construire le canal le plus tôt possible, si les données placées devant nous sont bien fondées, c'est qu'il contribuera à détourner le trafic américain au bénéfice des ports canadiens. Si le projet en question est praticable, et s'il permet de faire naviguer les grands vaisseaux des lacs jusqu'à la mer, il ne saurait être réalisé trop tôt, et ce nouveau canal devrait être construit avant que le trafic soit détourné du Saint-Laurent au bénéfice des ports du sud. Nous savons très bien qu'un simple Etat de la république voisine—l'Etat de New-York—dépense actuellement une énorme somme—plus de cent millions de dollars—pour approfondir de quelques pieds seulement le canal Erié.

L'honorable M. DeBOUCHERVILLE: De combien de pieds?

L'honorable M. BEIQUE: De neuf pieds à quatorze pieds. C'est pour donner cette