

## Reprise de la séance

L'honorable M. BEAUBIEN: Honorables collègues, je prendrai bien soin de ne pas étudier de trop près un vaste projet comme celui de la canalisation du Saint-Laurent. Je tâcherai de m'en tenir à l'argument que je veux présenter à cette Chambre. Je comprends très bien qu'en une affaire de cette importance, il n'y ait pas unanimité d'opinions. Je sais très bien que plusieurs des facteurs qui devront décider de la réussite ou de la faillite du projet ne nous sont pas encore connus, et qu'ils ne le seront qu'avec le temps. En d'autres termes, nous n'avons que les avis des experts pour asseoir les mérites mêmes du projet, et, nous ne le savons que trop, ces experts ne jouissent pas de l'infaillibilité. Mais je crois que nous devons nous demander s'il ne nous faudra pas plus tôt que nous le voudrions nous engager dans cette entreprise, à cause de circonstances sur lesquelles nous n'avons aucun pouvoir. Je parle des conditions politiques actuelles dans la république voisine, qui semblent favoriser pour nous l'entreprise de négociations. Je dois admettre que de ce point de vue, le moment nous paraît propice. Il se peut que la pression politique contraigne les Etats-Unis à une décision avant les prochaines élections présidentielles, et si on se prononçait contre la route naturelle du Saint-Laurent, on pourrait alors recourir à l'autre route.

Mais si le moment actuel se prête bien à des négociations, il nous faudra quand même considérer attentivement les frais de l'entreprise projetée. Je sais que le comité national consultatif a proposé à la précédente administration, dirigée par le très honorable MacKenzie King, une méthode apparemment simple de commanditer toute l'entreprise et il me semble que nous devrions étudier cette proposition du comité, non pour y donner suite mais plutôt pour s'en écarter soigneusement. Comme le savent tous mes honorables collègues, le comité a divisé le projet en deux sections, l'une internationale et l'autre, nationale. On a proposé que les Etats-Unis se chargent entièrement de la section internationale, y compris la canalisation et la production de quelque 1,100,000 H.P. pour le Canada et une quantité semblable de force motrice pour les Etats-Unis. Jusqu'ici, c'est bien, mais il me semble que les propositions du comité sur la distribution des frais d'aménagement de la section nationale sont absolument injustes. Avec votre permission, je vais lire une couple d'alinéas du rapport de ce comité:

Nous avons attentivement étudié le côté financier du projet. Si l'on proposait sérieusement que le Canada entreprenne de commanditer à titre d'entreprise publique les dépenses considérables nécessaires même dans la section domesti-

L'hon. M. BEAUBIEN.

que du Saint-Laurent, ou d'assumer la moitié des obligations financières nouvelles imposées par tout le projet, nous recommannderions sans hésiter de ne rien faire tant que le Dominion n'aura pas eu l'occasion de se remettre des lourdes charges financières de la guerre, des obligations imposées aux chemins de fer par la guerre, et de se libérer de la nécessité, imposée par la guerre, de trouver des sommes considérables nécessaires aux travaux publics qui s'imposent dans tout le Dominion.

C'est aux honorables membres de cette Chambre de considérer si les conditions auxquelles on fait allusion ici ne sont pas pires aujourd'hui qu'alors. Voici l'alinéa suivant:

Nous croyons néanmoins qu'il serait possible de s'arranger pour que l'entreprise ne coûte que très peu, si elle coûte quelque chose, au trésor public, du moins à celui du Canada. De Montréal au lac Ontario le Saint-Laurent comprend deux sections, dont l'une internationale et l'autre, nationale. Et, à l'exception du canal de Welland, la partie internationale se rend jusqu'à la tête des Grands lacs. Nous croyons que le premier souci de ce Comité devrait être, comme c'est le premier souci du gouvernement, de s'occuper du côté national de l'entreprise proposée, et nous tenons pour très désirable que le premier aménagement commence dans la section purement domestique du fleuve, qui se trouve dans la province de Québec.

### Ecoutez bien ceci:

Nous croyons que si l'on accordait un temps raisonnable pour permettre l'absorption économique de l'énergie obtenue, l'aménagement de cette section nationale serait exécuté par des compagnies privées qui s'engageraient à commanditer toute l'entreprise et à faire même les travaux de canalisation, moyennant le droit de produire de la force motrice.

Sur la partie nationale on pourrait produire trois millions de chevaux-vapeur. Personne, j'imagine, n'osera dire que cette énergie ne fait pas partie des ressources naturelles de la province de Québec, tout comme ses mines et ses forêts. On a tout de même proposé d'imputer sur ces trois millions d'unités de force motrice tout le coût de la canalisation de la section nationale. Ce qui veut dire qu'à perpétuité les usagers de l'électricité provenant de ce fort volume d'énergie naturelle auraient à payer pour ce canal, les intérêts et amortissements du capital placé. Peut-être serait-il à propos de donner quelques chiffres. Le premier et le deuxième aménagement des rapides de Soulages, étudiés dans le rapport, produiraient 949,300 h.p. ou, en chiffres ronds, un millions de chevaux-vapeur. Pour la seule production de l'énergie il en coûterait \$92,399,000, ou \$97 par unité d'énergie, mais si on ajoute le coût de canalisation, la production du premier million de chevaux-vapeur atteindrait \$199,670,000, soit \$210 l'unité d'énergie. Pourrait-on imaginer fardeau plus injuste sur les épaules de la province de Québec? On peut difficilement comprendre com-