

Le Saint-Laurent est la route naturelle jusqu'à la mer. Que l'on nous donne une grande voie d'eau qui permette aux produits de l'Ouest d'être transportés des Grands lacs à l'Atlantique.

En cherchant une meilleure voie d'eau jusqu'à l'Atlantique, nous devons avoir la meilleure route que l'on puisse obtenir.

C'est un devoir national, un devoir, au point de vue canadien comme international, de mettre en valeur les chûtes d'eau partout où c'est possible. Que l'on nous donne ce précieux collaborateur du charbon maintien de nos industries et l'on ne sera plus exposé à voir le pays, comme c'est le cas aujourd'hui, à la merci du premier venu ou d'une association quelconque et entravé dans sa marche vers le progrès.—Brochures T. L. Church au sujet du Saint-Laurent.

Les ingénieurs et les commerçants nous donnent l'assurance suivante:

1. Le projet peut être accompli; il est pratique.

2. Le coût sera moindre que celui des autres routes proposées.

3. On exploiterait, chaque année, de l'énergie pour des millions de tonnes de houille et des millions chevaux-vapeur destinés à l'industrie et au commerce.

Les citoyens de l'Ontario pensent qu'une route conjointe pour le Canada et les Etats-Unis vaut mieux que deux routes rivales. Nous croyons que cette route peut être construite plus économiquement, qu'elle ouvre un débouché plus direct aux marchés d'Europe, qu'elle est plus praticable, plus utile, que toutes celles que l'on a suggérées. Nous sommes d'avis qu'elle procurera une grande prospérité commerciale à notre pays et que les contrées de l'univers avec lesquels nous trafiquerons en bénéficieront d'autant.

La route du Saint-Laurent m'intéresse depuis longtemps. J'espère que nous aurons un rapport qui nous fera voir exactement le prix et les avantages de cette grande voie d'eau internationale.

De tout temps l'eau a été gaspillée, surtout aujourd'hui que le pays a besoin de combustible pour la production et qu'il manque d'énergie pour ses industries et ses chemins de fer.—Brochure T. L. Church au sujet du Saint-Laurent.

Le trafic par voie d'eau va devenir un facteur important dans la solution du problème du transport au Canada. J'espère que le ministre des Chemins de fer nous présentera quelque projet à ce sujet, surtout en vue des conclusions du président Harding des Etats-Unis et de la commission mixte internationale. Si je comprends bien, certains financiers de Montréal sont opposés à ce projet. Le premier ministre de Québec, l'honorable M. Taschereau, ne l'approuve pas pour certaines raisons, mais je pense que, pour répondre à ses objections, il suffit de dire que le meilleur moyen de ne pas craindre les Etats-Unis est d'en venir à une entente avec eux.

Il prétend que le côté "navigation" du projet n'est qu'un prétexte afin que nos voisins essaient de s'emparer de l'énergie électrique, et que les Américains s'attendent à avoir le contrôle international d'en-

viron 2,700,000 chevaux-vapeur de force électrique. Mais il devra y en avoir autant ou même un peu plus pour le Canada, et Québec aura sa part. Il parle aussi de la chaussée à haut niveau qu'il affirme devoir être située aux Etats-Unis. Cet emplacement n'a pas encore été fixé; c'est là matière à accord avec le gouvernement des Etats-Unis. Le fait principal auquel M. Taschereau est appelé à répondre c'est que 4,000,000 chevaux-vapeur d'énergie électrique se gaspillent chaque année, et il n'a rien à nous proposer pour rendre cela utilisable. C'est là l'équivalent de 48 millions de tonnes de charbon ayant une valeur de 240 millions de dollars, et nous laissons perdre tout cela sans rien utiliser.

Je désire dire quelques mots du commerce avec l'Allemagne. En plusieurs villes du pays on se plaint que certaines localités sont inondées de marchandises allemandes. J'ai reçu plusieurs plaintes à ce sujet de la part de mes électeurs et d'autres électeurs du district de Toronto. Ils me font remarquer que, comme une conséquence de la guerre, plusieurs industries ont été inaugurées par des Canadiens pour la fabrication d'articles secondaires que l'Allemagne fournissait précédemment au Canada. Ainsi il s'est établi des fabriques de jouets et autres petits articles de ce genre. Le ministre du Commerce n'a pas dû encore avoir le temps de s'occuper de ce problème, mais j'espère bien qu'il le fera et qu'il sera en mesure de soumettre un programme à la Chambre et au pays. Personnellement, je suis en faveur de la protection de ces petits industriels. Je ne crois pas que nous devrions avoir de relations de commerce avec l'Allemagne.

On a parlé de la réforme du Sénat. En 1896, le parti libéral s'était prononcé fortement en faveur de la réforme du Sénat; mais, ainsi qu'on l'a déjà fait observer, les programmes politiques sont généralement élaborés dans le but d'arriver au pouvoir, et non point parce qu'on a l'intention de s'y tenir, et c'est bien ce qui est arrivé dans ce cas. Des ouvriers peuvent siéger au parlement britannique, mais aucun ouvrier ne peut avoir un siège dans le Sénat des Etats-Unis ou au Canada. Autant que je puis voir, quand le parti libéral tenta de donner suite à son programme de 1896 et de réformer le Sénat, il ne fit que mettre le Sénat dix fois plus en besoin de réforme en nommant des libéraux. Je conseillerais de reviser la constitution, après que le peuple se sera prononcé là-dessus aux prochaines élections, par referendum, de façon à abolir complètement le Sénat, car je crois que son utilité est chose