

Il est, semble-t-il, un autre facteur capable d'inspirer notre confiance en l'avenir. A la dernière assemblée de la Société des nations, à Genève, il était pathétique de voir ce grand homme d'Etat qu'est monsieur Briand, en face des ruines de son rêve, les Etats-Unis d'Europe, sur lesquels il avait fondé toutes ses espérances. Il semblait que les différents pays d'Europe allaient garder leurs sentiers divergents, isolés les uns des autres par d'infranchissables barrières tarifaires. Les pays de l'Empire britannique sont actuellement dans une situation plus heureuse, car ils sont sur le point de conclure une entente bien susceptible de stimuler considérablement leur commerce. Sur le marché britannique, où les importations annuelles sont de \$650,000,000, la part du Canada n'est présentement que de \$50,000,000, mais sous le régime des préférences, notre pays devrait augmenter considérablement sa part de ce commerce.

Honorables sénateurs, nous traversons certainement, chez nous, une époque difficile. Notre état financier est tel que nous devons verser annuellement, dans les goussets étrangers, \$300,000,000 soit environ un million par jour, et la dévalorisation de notre dollar nous coûte, à la bourse, au moins \$150,000 par jour. Jamais encore avons-nous eu à porter un fardeau si lourd.

En outre, le problème de nos chemins de fer est grave, mais je préfère, pour le moment, n'en rien dire. On a chargé une commission compétente de l'étudier de près, et je crois qu'il vaudrait mieux pour nous de nous en rapporter à la sagesse de cette commission. Je voudrais toutefois dire un mot sur un sujet qui intéresse le Canada tout entier, plus particulièrement la province de Québec, je veux dire la canalisation du Saint-Laurent. Les deux partis ont, depuis soixante ans, travaillé à l'aménagement des canaux que nous avons aujourd'hui. Pour m'exprimer plus clairement, je dirai que pour répondre aux exigences de la navigation, on n'a fait qu'agrandir nos canaux. Autrefois des canaux de 9, de 12 et de 14 pieds suffisaient au commerce, mais aujourd'hui il faut des canaux beaucoup plus grands pour recevoir les navires modernes. Considéré sous cet aspect, tout ce travail s'est fait normalement, sauf peut-être le canal de Welland qu'on pourrait ranger dans une classe à part. Pourquoi croire exceptionnelle, tout à fait inabordable, et même peu sage la construction d'un canal de même dimension reliant le lac Ontario à Montréal, qui serait entrepris par le gouvernement? Nous avons compris la nécessité d'améliorer nos voies navigables à l'ouest du lac Ontario pour répondre aux exigences nouvelles de la navigation mondiale. De ce point de vue je ne puis voir d'objection sérieuse à ce projet, mais je dois avouer qu'en bien des

coins du pays on a l'impression que le moment n'est pas aussi propice qu'il pourrait l'être de s'engager dans une entreprise qui paraît aussi coûteuse.

L'honorable M. CASGRAIN: Un milliard de dollars.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je conçois que dans la vie des peuples comme dans celle des individus, il se rencontre des circonstances qui les obligent d'entreprendre ce qu'en d'autre temps ils n'entreprendraient pas. Il est hors de doute que nous subissons actuellement l'influence bien naturelle des cinquante-sept millions d'âmes qui bénéficieraient de la canalisation du Saint-Laurent. Ce sont les plus riches peut-être de l'univers et leur production, par habitant, dépasse celle de n'importe quelle autre nation du globe. Ces gens insistent chaque jour, chaque mois et chaque année, pour avoir un meilleur débouché océanique de leurs produits. Chaque jour, ils frappent avec persévérance à la porte du Canada, nous demandant d'ouvrir jusqu'à la frontière les canaux dans lesquels ils ont la moitié de l'intérêt, et de leur accorder ce qu'ils croient être leurs droits: de meilleures communications entre les sources de production et les marchés de l'univers. Nous ne devons pas oublier que s'ils ne trouvent pas ce débouché du côté du Saint-Laurent, qui est la voie naturelle, ils en chercheront un autre du côté du canal de New-York, d'Oswego à Albany.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est là qu'ils doivent frapper.

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est là qu'ils doivent frapper? Imaginez les résultats pour la population du Canada, si tout le commerce de l'Ouest, le commerce très important de ces cinquante-sept millions d'âmes, prenait la direction d'Albany, au lieu de celle de Montréal. Que dirions-nous alors à ceux qui porteraient la responsabilité d'avoir laissé s'échapper pareille occasion? Que ferions-nous des placements déjà effectués dans nos canaux? Est-il possible de concevoir que nous pouvons courir le risque de voir ce commerce énorme de l'ouest du continent délaisser Montréal pour Albany? Certains membres de cette Chambre peuvent trouver ce risque de peu d'importance parce qu'il est vrai que le canal de New-York traverse un territoire loin d'être aussi favorable que celui de la route du Saint-Laurent; mais pour rendre ce canal de New-York aussi utile que la route du Saint-Laurent, il suffirait de dépenser deux cents ou trois cents autres millions de dollars, et qu'est-ce que cette dépense pour un pays fabuleusement riche comme les Etats-Unis?

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)