

poste. C'est alors que M. Fleming—un oncle de Sir Thomas, je crois—dit: "Nous avons ici à Toronto un jeune homme de grand talent. Sa couleur politique laisse bien à désirer, mais il en changera."

Plusieurs honorables SENATEURS: Oh! oh!

L'hon. M. CASGRAIN: C'est la vérité. Et sir Thomas White entra à la Chambre des communes, où ses brillantes qualités lui valurent un grand succès. Je pense qu'aujourd'hui il est vice-président de la Banque du Commerce. Il est assez versé dans les questions bancaires et financières, et il possède une haute culture. Il m'a dit lui-même que durant des heures Sir Wilfrid Laurier et lui devaient de littérature, de beaux arts et de droit.

Un autre membre de la Commission était M. Beaudry Leman, qui, en plus d'être ingénieur, est banquier. Il obtint tous ses diplômes d'ingénieur en Belgique, revint au Canada, se fit élire maire de Shawinigan-Falls, et construisit le chemin de fer qui pénètre dans la ville. Il dit un jour "Je deviendrai banquier", et il devint assez bon banquier pour être durant deux années président de l'Association des banquiers canadiens.

Ces deux hommes, Sir Thomas White et M. Beaudry Leman, étaient mieux renseignés sur la situation bancaire au Canada que les deux étrangers qui sont venus au pays. Ils étaient opposés à cette Banque centrale. Qui donc disposait de la voix prépondérante? M. Brownlee. Je ne connais pas M. Brownlee; il se peut qu'il soit un grand banquier, et qu'il ait un dépôt en banque pour ce que j'en sais. Quoi qu'il en soit, il disposait de la voix prépondérante.

Certains disent que si nous avions cette Banque centrale, elle ne serait que l'instrument de la Banque d'Angleterre. Je n'en sais rien. Ils disent qu'elle sera probablement dirigée par un financier anglais—que personne en notre pays ne serait de taille à exercer cette direction.

Je saisis l'occasion de dire un mot au sujet de cette importation d'experts étrangers. Un autre gouvernement a importé un monsieur du nom de Palmer pour régler le point de savoir s'il fallait construire le fameux terminus de Montréal pour lequel un crédit de \$50,000,000 avait été voté. Qu'arriva-t-il? Quand M. Palmer se trouva face à face avec Sir Henry Thornton et en aperçut l'envergure, il eut bien garde de ne mentionner aucun chiffre. Il se contenta de faire observer "Vos plans sont exacts"—et notre argent fut gaspillé. Puis le gouvernement dut déléguer M. Palmer, d'abord à Port-Nelson, ensuite à Fort-Churchill, pour chercher lequel de ces deux ports était préférable. Si le gouvernement avait consulté les Débats du Sénat, des vingt-cinq dernières années, il aurait trouvé le renseignement désiré, car j'y avais consigné les rapports des na-

vigateurs et les rapports des capitaines de navires; ces rapports indiquaient qu'à Fort-Churchill il y avait un misérable port, et qu'à Port-Nelson il n'y en avait absolument aucun. Pensez au montant qui a été payé à M. Palmer. Lorsqu'il est question de choses de la navigation ou du transport maritime, ce sont les gens de mer qu'il faut consulter, non pas les ingénieurs.

Les affaires de banques sont de l'hébreu pour moi; je ne suis pas un homme d'affaires. Ainsi donc, avec votre permission, je passerai à un autre sujet que je me pique de connaître un peu mieux: la canalisation du Saint-Laurent. Je ne retiendrai pas bien longtemps votre attention sur ce sujet, l'ayant déjà traité en maintes occasions. Il se peut, toutefois, que nos nouveaux collègues ne m'aient pas entendu.

Tout d'abord, un monsieur qui semble très renseigné sur les Etats-Unis, et qui compte de nombreux amis, malgré ses affiliations avec Rome, l'honorable Alfred-E. Smith, déclare que l'entreprise ne rapportera jamais de bénéfice; qu'aucune partie n'en sera jamais rémunératrice. Et remarquez bien, honorables sénateurs, qu'il fit cette déclaration le 31 octobre 1932, quelques jours avant une élection, à un moment où les hommes politiques sont très circonspects et très prudents dans leurs paroles. Il dit que le Saint-Laurent sera fermé durant plusieurs mois de l'année, mais que les obligations courront durant les douze mois de l'année. Il cite ensuite le cas du canal Erié, achevé en 1825, il y a cent neuf ans. Ce canal a certainement développé l'Etat de New-York, surtout dans sa partie nord. Mais rappelez-vous qu'avant la construction du canal Erié, le transport, de Buffalo à New-York, coûtait \$100 la tonne, et \$3.33 pour un boisseau de blé. Inutile d'ajouter qu'à ce taux-là très peu de blé était transporté à New-York. Mais ces jours sont révolus, et aujourd'hui le canal Erié est beaucoup plus coûteux, au dire de l'honorable Alfred-E. Smith, qui devrait connaître les faits, vu qu'il a déjà été gouverneur de l'Etat de New-York. Il a déclaré que le transport par eau était devenu désuet, et il se demandait qui voudrait revenir à l'époque des diligences.

Est-ce normal de transporter des marchandises par voie de canal durant sept mois de l'année, et de laisser, durant tout ce temps, les chemins de fer inactifs et leur matériel inemployé? Les chemins de fer doivent chaque année payer douze mois d'intérêts sur leurs obligations; n'empêche que pour économiser quelques dollars, certaines gens cesseraient d'encourager les chemins de fer, dès le retour de l'été.