

de 20 millions ou de 25 millions de dollars, sans s'enquérir d'avantage du résultat financier de l'entreprise. Les honorables députés doivent se souvenir que les chiffres que j'ai donnés n'ont trait qu'au développement de la puissance hydraulique aux chutes et que le nombre de celles-ci serait de trois, au lieu d'un. Si l'on pouvait fusionner ces trois sources d'énergie en une seule, le projet ne semblerait pas si mauvais, mais quiconque connaît les questions d'électricité sait également qu'alors même qu'on obtient le développement de l'énergie au point de production, les dépenses ne s'arrêtent pas là. En vérité, le coût de transmission et de distribution ajoute grandement aux dépenses réelles de l'entreprise. Il est vrai que je n'ai pas de calculs indiquant la dépense qu'entraînerait la distribution de cette énergie dans l'Ontario septentrional, mais je n'en suis pas moins certain que celle-ci augmenterait de plusieurs millions les frais d'exploitation.

Ces raisons ne m'engagent pas à demander au Parlement de commencer à dépenser un montant semblable, cette année. Il peut arriver que, dans l'avenir, un temps viendra que l'état des finances du pays sera meilleur qu'il ne l'est aujourd'hui.

Je ne veux pas revenir sur une déclaration que j'ai déjà faite dans cette Chambre mais je dois dire que j'envisage avec beaucoup d'anxiété l'état des finances de ce pays, et je ne suis pas prêt à assumer la responsabilité de me lancer dans une entreprise qui entraîne la dépense de millions de dollars, avant de savoir d'où viendra l'argent. Peu m'importe qu'on parle de l'extension du canal de la baie Georgienne, du projet de la rivière des Français ou du Saint-Laurent, même si tous ces travaux sont d'une grande valeur pour la population du Canada et d'une importance exceptionnelle pour les intérêts du transport de ce pays. Je ne me soucie guère de la nature du projet, mais je tiens à savoir ce que les résultats seront au point de vue financier et, en vertu, d'où viendra l'argent nécessaire, avant de me sentir disposé à favoriser l'exécution de ces travaux.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre est-il du même avis pour la construction du canal Welland?

L'hon. M. CARVELL: Quoique je n'aie point pris l'initiative de la construction du canal Welland, je ferai part à mon honorable ami de mes vues personnelles, s'il le désire.

L'hon. M. LEMIEUX: Faites.

[L'hon. M. Carvell.]

L'hon. M. CARVELL: J'ai bien plus de confiance dans la construction du canal Welland et dans la route du Saint-Laurent en général que je n'en ai dans le canal de la baie Georgienne. Ceci ne fait peut-être pas plaisir à mes honorables collègues, mais c'est mon opinion personnelle. Je crois fermement à l'utilité des voies de transport fluviales; je voudrais en voir du Saint-Laurent jusqu'au Grands lacs et, partant de cette idée, je considère évidemment le canal Welland comme le premier pas vers l'accomplissement de ce grand projet. En creusant le canal Welland vous aurez une voie fluviale qui pourra faire le transport à bon marché jusqu'à une très courte distance de Montréal. Je crois que cela servirait aussi grandement à faire diminuer le coût de transport du grain de l'Ouest aux ports maritimes. A leur retour, les bateaux pourraient apporter du charbon, du fer, de l'acier et d'autres produits lourds qui doivent aller de l'Est vers l'Ouest. Toutefois cela est en dehors de la question que nous avons à discuter maintenant.

J'ai écouté bien des arguments dans ma vie sur les mérites de ces deux routes, et je peux dire que j'ai toujours été d'opinion que la nature ayant placé le Saint-Laurent et les Grands lacs là où ils sont, il était plus facile d'améliorer ce qu'avait fait la nature, que d'essayer de chercher de nouveaux canaux. Toutefois, ce n'est là que mon opinion personnelle, et je la donne sans avoir examiné très attentivement le fond de la question. Je ne dis même pas que je ne changerais pas d'opinion si l'on me donnait des raisons suffisamment convaincantes. Il se peut que j'aie tort de croire ainsi, mais c'est mon avis à l'heure actuelle. Aussi, je considère que le creusage du canal Welland est le premier pas vers l'établissement d'une voie reliant les Grands lacs avec la mer.

Si je comprends bien la proposition qui est faite, il s'agit non pas de construire le canal de la baie Georgienne, mais une section de ce qui serait plus tard le canal de la baie Georgienne au lac Nipissing. Ainsi que je l'ai déjà dit, le coût probable de ces travaux s'élèverait à 20 ou 25 millions de dollars pour développer une énergie électrique d'environ 20,000 chevaux.

M. PROULX: Quelle est la distance entre la baie Georgienne et le lac Nipissing?

L'hon. M. CARVELL: La distance entre North-Bay et la baie Georgienne est d'environ 81 milles. North-Bay est situé sur le côté est du lac; je ne sais pas exactement,