

creuser le canal Welland pour que la profondeur en soit d'au moins 20 pieds au-dessus du busc.

Que résultera-t-il de l'approfondissement du canal Welland? Si j'ai bien saisi le sens des discours auxquels j'ai prêté l'oreille depuis même l'ouverture de la présente session, on nous donne lieu de penser que le canal Welland ne favorisera pas suffisamment le développement de notre commerce, que celui-ci pourra encore s'acheminer vers les ports américains au détriment des nôtres. C'est un problème de la plus haute importance, et je rappellerai à ce propos ce que mon honorable collègue d'Edmonton (M. Oliver) disait jeudi dernier de la part du commerce canadien qui s'achemine vers nos ports et de celle qui s'en va aux Etats-Unis:

Du grain expédié des ports canadiens de la tête des lacs, depuis août 1913 jusqu'à la clôture de la navigation en décembre, 75,000,000 de boisseaux se sont acheminés vers les ports des Etats-Unis, et 58,000,000 ont pris la route des ports canadiens.

C'est donc à dire qu'au cours de la dernière saison, du mois d'août à la clôture de la navigation, il s'est expédié du fond du lac Supérieur 133,000,000 de boisseaux de grain provenant de l'Ouest canadien, et qu'à un certain endroit 75,000,000 de boisseaux s'en sont allés aux Etats-Unis, tandis que 58,000,000 poursuivaient leur chemin vers les ports canadiens. C'est là un état de choses fort grave auquel j'invite mes compatriotes à réfléchir sérieusement; il n'est pas d'accord avec nos ressources. Cette situation provient de ce que le grain s'expédie à bord de très grands navires tirant plus de 20 pieds d'eau, qui, une fois rendus au fond du lac Erié, où l'on a Port-Colborne d'un côté et Buffalo de l'autre, ne peuvent pas aller plus loin. Le canal Welland ne leur donnant pas passage, on est obligé de les décharger, et c'est ce qui fait que 75,000,000 de boisseaux de grain s'en vont aux Etats-Unis et qu'il n'en reste que 58,000,000 pour les ports du Canada. En examinant la situation d'un peu près, on voit que l'expéditeur canadien a à choisir entre mettre son grain en chemin de fer à Buffalo, le faire rendre à New-York et le transborder sur de plus petits navires qui, passant par le canal, le transporteront sur le lac Ontario et, de là, à Montréal. Lorsqu'on aura approfondi le canal Welland, la navigation sur les lacs se fera sans interruption jusqu'à Kingston, à l'extrémité inférieure du lac Ontario; les grands navires des lacs transporteront le blé cana-

dien jusque-là, et les bateaux du fleuve le rendront ensuite à Montréal.

Quelqu'un disait l'autre jour—c'est le représentant de Simcoe-est (M. Bennett), je crois—que lorsque le grain est rendu à l'extrémité du lac Ontario, il y a lieu de craindre qu'il s'en aille à Oswégo et de là à New-York.

Le danger ne me paraît pas bien grand, car lorsque son grain sera rendu à l'extrémité inférieure du lac Ontario, l'expéditeur devra soit en faire continuer l'acheminement vers Montréal par la voie fluviale, soit l'envoyer à New-York par chemin de fer; or, quand il s'agit de choisir entre le chemin de fer et le transport par eau, le service des bateaux est invariablement celui qu'on trouve le plus avantageux.

J'ai toujours été, je suis encore en faveur de l'approfondissement du canal Welland et de l'amélioration des canaux du Saint-Laurent. Dans ce cas, me demandera-t-on, à quoi bon établir un nouveau réseau en canalisant la baie Georgienne et la rivière Ottawa? Il y a à cela deux raisons dont l'une est que le volume du commerce de l'Ouest va devenir tel, que nous n'aurons jamais assez de moyens de transport pour y faire face. Je crois que l'on ne se rend pas suffisamment compte de l'épanouissement, non pas probable, mais certain de notre commerce. Il suffit d'établir une comparaison entre le tonnage des navires qui passent par le réseau du Saint-Laurent et celui des navires qui passent par le plus fameux canal du monde entier, par le canal de Suez, pour se rendre compte de l'énorme différence qu'il y a entre les possibilités de l'un et celles de l'autre.

Le canal de Suez sert de moyen de communication entre 300,000,000 d'Européens et 800,000,000 d'Asiatiques; jamais, si je ne me trompe, le jaugeage des navires passant par ce canal n'a, en une année quelconque, excédé 50,000,000 de tonneaux—je n'ai pas de données pour l'année dernière, mais elles ne peuvent guère s'écarter de ce chiffre-là, puisque toutes les ressources du canal sont mises à contribution—tandis qu'au cours de l'an dernier seulement, les navires qui sont passés par le canal canadien de la rivière Sainte-Marie jaugeaient plus de 39,000,000 de tonneaux. En supposant que le tonnage des navires américains soit aussi considérable, on obtient un total de 60,000,000 de tonneaux, soit un tonnage dé-

[Sir Wilfrid Laurier.]