

tiendrez qu'environ 20,000 à 22,000 forces électriques, dans l'état actuel de la rivière. Cependant, en construisant certains réservoirs, on pourrait se procurer jusqu'à 25,000 forces. A \$12 par force, à l'usine, la recette ne serait que de \$300,000. Vous direz, peut-être, que ce prix est trop modique. Je le suppose. On ne jugerait probablement pas qu'il est pratique de vendre dans ses régions septentrionales de la force motrice, obtenue à grands frais, à aussi bon marché qu'on la vendrait à Niagara-Falls. Cependant, si vous exigez \$20,000 par cheval-vapeur, ce qui serait le chiffre le plus élevé, vous n'auriez qu'une recette d'un demi-million de dollars, en supposant que le tout serait vendu.

Il y a neuf à dix ans, lorsque le projet a été discuté et que des estimations ont été faites, on a calculé que l'utilisation des chutes d'eau coûterait de quatorze à quinze millions de dollars.

On ne pourrait pas, aujourd'hui, opérer ce développement au coût de 20 millions de piastres, et j'imagine que ce dernier représenterait probablement un montant plus élevé que celui-là. Mais si l'on porte le coût à 20 millions, à 6 pour 100 d'intérêt, celui-ci représente 1 million de dollars annuellement, et si l'on vend chaque once de la puissance hydraulique développée, on a un revenu d'environ 500,000 piastres au plus par année, alors que le déficit est annuellement de 700,000 piastres. Voilà pourquoi la génération de forces hydrauliques ne me semble pas avantageuse, au point de vue des affaires.

Je n'ai pas de peine à comprendre que, en thèse générale, cet ouvrage diminuerait jusqu'à un certain point le coût des transports, mais nous ne devons pas oublier que trois chemins de fer traversant North-Bay et la région qui serait desservie et qui bénéficierait, espère-t-on, du transport par cette voie fluviale. L'un de ces chemins de fer appartient, aujourd'hui, au gouvernement fédéral. Il ne rapporte pas de bénéfices, à l'heure qu'il est, et je ne puis pas facilement entrevoir que la situation sous ce rapport se modifie d'ici nombre d'années. Je crains qu'avant bien longtemps, un autre chemin de fer ne devienne la propriété du Canada et tout ces ouvrages ne pourront qu'ajouter aux déficits qui nous menacent. Si nous devons payer des millions de piastres en déficits par suite de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, je ne puis voir comment l'idée d'ajouter un autre déficit de 700,000 piastres à celui que nous avons déjà, peut être avantageuse au point de vue des affai-

res, c'est toutefois ce dernier montant qu'il faudra dépenser dans la construction de ce canal. C'est là, monsieur l'Orateur, l'autre aspect de la question et en parlant ainsi, je n'ai en vue que d'essayer à faire saisir à la Chambre ainsi qu'à mon honorable ami, la véritable situation telle qu'elle est, envisagée du point de vue des affaires.

Je sais que le transport par eau constitue un précieux avantage pour n'importe quel pays et que le Gouvernement devrait diriger tous ses efforts vers ce but et fournir le transport par voie fluviale, si l'entreprise ne coûte pas assez cher pour en rendre l'exécution impossible. Je comprends facilement cela, de même qu'il ne m'est pas difficile de concevoir que si l'on prolonge jusqu'à Montréal le canal de la baie Georgienne, et si on lui donne la profondeur voulue pour le passage des navires, ou même de celui des grands vaisseaux qui font la navigation des lacs, cela sera certainement de nature à abaisser le coût du transport du blé aux ports du littoral. C'est un problème qu'on a débattu à maintes reprises, en cette Chambre, et je présume qu'on le discutera encore, avant qu'on adopte une solution.

Après que la question m'eut été soumise par la délégation que j'ai reçue, il y a deux mois, j'en ai commencé et poursuivi l'étude avec tout le soin que j'ai pu y mettre; le conseil s'en est également occupé. Nous avons discuté la question dans son ensemble et nous n'avons pas vu comment nous pourrions aisément commencer à dépenser, au début de l'exécution de cette entreprise, 20 millions de piastres, aujourd'hui, lorsque nous nous rappellerons que cela entraînerait une perte annuelle d'environ 100 mille piastres en intérêts, et qu'il s'écoulerait bien des années avant que les revenus atteignent le chiffre des dépenses. Nos honorables collègues diront probablement que jamais nous avons espéré l'égalité entre les dépenses et les recettes. En ce qui me concerne, mon avis, c'est qu'il faudra attendre des années et des années avant que le jour désiré n'arrive. D'autre part, je sais que cette entreprise serait très avantageuse pour la région qu'elle traverserait.

Je félicite mon honorable ami (M. Harrison) pour la façon très habile dont il a soumis la question. Je comprends, certes, que ce sujet intéresse grandement la population de l'Ontario septentrional, mais, je le répète, le Gouvernement n'a pas cru que l'état de nos finances, aujourd'hui, lui donnait raison de se lancer dans une dépense