

tré des industriels marquants et plusieurs négociants domiciliés dans cette région et qui ont fait l'éloge du Gouvernement en disant que le canal, une fois achevée sera certainement très avantageux pour eux.

Mais, je le répète, il y a deux choses à faire, ainsi que nous l'avons remarqué l'an dernier lorsque je me suis trouvé avec l'ingénieur en chef et d'autres personnes. Après avoir quitté le port de Lindsay et être entré dans le canal, on remarque qu'il y a au fond des bûches qui nuisent à la navigation. L'an dernier, les yachts qui suivaient les bateaux à vapeur ont été retardés par la présence de ces bûches. Il faudrait peu de travail pour nettoyer le chenal.

De plus, un peu de dragage serait nécessaire dans certaines parties du canal afin d'en faire une route de premier ordre. L'an dernier, j'ai promis à ceux qui m'accompagnaient de soumettre leur cause au ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. SAM. HUGHES : Dans cette circonstance, le directeur général des Postes a été tellement enchanté de la route que, en apprenant qu'elle avait été parcourue par un de ses compatriotes il y a bien longtemps, il a promis de faire ériger un monument ou une statue à Samuel de Champlain dans la jolie ville de Fenelon-Falls. Je ne vois dans le budget aucun crédit pour cet objet ; le directeur général des Postes prendra sans doute des mesures pour faire ériger le monument.

L'hon. M. LEMIEUX : Ma parole est engagée ; il s'agit de persuader mes collègues.

L'hon. M. GRAHAM : Nous découvrirons probablement ce crédit dans le budget des Postes.

Quant à ces bûches, nous avons ordonné de les enlever et je suppose qu'on l'a fait.

M. LANCASTER : Pour en revenir au canal Welland, le ministre a-t-il fait faire une enquête ou une estimation concernant le coût de l'approfondissement de ce canal pour permettre le passage de bâtiments tirant 23 pieds d'eau ? J'ai posé cette question précédemment et le ministre a répondu qu'il n'avait pas d'estimation. On admet généralement que des canaux plus profonds sont nécessaires pour le transport des denrées par eau. Dans cette partie du pays, on croit qu'une enquête a lieu actuellement. Voilà pourquoi j'ai demandé si on songeait à agrandir le champ des opérations, si des ingénieurs étaient chargés de faire cette enquête.

L'hon. M. GRAHAM : Le sous-ministre m'apprend que le personnel n'est pas augmenté. Le projet d'approfondissement du canal Welland est un projet important qui se rattache au problème des moyens de transport. Je puis dire ceci : si nous voulons transporter par la route du Saint-Laurent nos propres denrées et une quote-part

M. LEMIEUX.

des marchandises des Etats-Unis, nous devons donner au canal Welland une profondeur de 25 pieds.

M. SAM. HUGHES : Et les canaux du Saint-Laurent ?

L'hon. M. GRAHAM : Si nous approfondissons le canal Welland, nous pourrions apporter les denrées à la tête des canaux du Saint-Laurent et y rompre charge en utilisant les élévateurs. De cette manière, nous pouvons concurrencer les routes américaines.

M. BERGERON : Que faut-il penser du canal de la baie Georgienne ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est un autre problème que le pays devra résoudre. Toutes ces questions seront tranchées à la longue.

M. SAM. HUGHES : Vous laisserez à un autre ministre le soin de résoudre celui-ci ?

L'hon. M. GRAHAM : Peut-être que non, mais je ne voudrais pas prendre d'engagements téméraires. D'après une opinion que partagent des ingénieurs éminents, il serait préférable et plus économique de construire un canal Welland entièrement nouveau que d'approfondir le canal existant. Les avis sont partagés, comme l'honorable député doit le comprendre. Les ingénieurs disent qu'en creusant un nouveau canal, on pourrait abréger la route de plusieurs milles et diminuer de 75 p. 100 le nombre de postes d'écluses.

M. URIAH WILSON : Combien cela coûterait-il ?

L'hon. M. GRAHAM : Cela coûterait beaucoup d'argent. Naturellement, je ne puis donner qu'une approximation, mais je ne voudrais pas entreprendre de réaliser ce projet avec moins de \$25,000,000 à \$30,000,000.

M. URIAH WILSON : Quelle serait la différence de prix entre la construction d'un nouveau canal et l'approfondissement de l'ancien ?

L'hon. M. GRAHAM : Des ingénieurs me disent que la construction d'un nouveau canal coûterait moins cher que l'amélioration de l'ancien. Ce n'est pas mon opinion que j'exprime, mais l'autre jour un ingénieur très en vue a discuté cette question. Je recueille lentement quelques données concernant le coût de l'entreprise. Je ne suis pas en mesure de dire ce qu'il serait, mais j'espère donner à la Chambre un aperçu de ce que coûteraient l'approvisionnement de l'ancien canal et le creusement d'un nouveau. Celui-ci aurait l'avantage d'abréger considérablement la distance et de diminuer sensiblement le nombre des écluses. Naturellement, chaque écluse serait plus grande, la différence de niveau plus accentuée et les bief plus larges.