

de longueur. En 1871, l'Allemagne avait 1,250 milles de canaux ; la Hollande en a 930 milles ; la France a 3,123 milles de canaux, sur lesquels elle a dépensé, à venir jusqu'à 1872, la somme énorme de \$231,474,867, en améliorations dans les eaux intérieures, et la France possède aujourd'hui une des plus belles voies de communication par eau de tout l'univers.

Le canal Brière, en France, reliant la Seine et la Loire, a 34½ milles de longueur. Le canal Caledonia, en Ecosse, a une profondeur de 20 pieds, et le canal Gloucester et Berkeley a 16½ milles de longueur et une profondeur de 18 pieds. Ensuite, vient le canal de Suez, dont il est inutile de mentionner les dimensions ; ce canal a 26 pieds de profondeur.

En examinant les travaux de canalisation qui ont été faits dans d'autres pays, nous ne pouvons qu'être encouragés à suivre une politique qui donnera satisfaction aux besoins futurs du commerce de notre immense Nord-Ouest. Il suffit de signaler l'exemple que nous avons maintenant en Angleterre, le grand canal de Manchester, pour constater que les marchands et les citoyens de Manchester, en construisant ce canal pour des fins de transport maritime, lequel canal coûtera, je crois, \$50,000,000, ont foi dans l'entreprise. Je crois que c'est une preuve concluante que le temps des canaux n'est pas passé, et qu'ils sont aussi importants que jamais.

Maintenant, M. l'Orateur, je citerai à la chambre quelques faits qui font voir que l'opinion publique est en faveur des canaux. En décembre dernier, s'est réunie dans la ville de Détroit, ce qu'on appelle une "Deep Water Convention," composée d'ingénieurs et d'autres personnes appartenant à toutes les parties des Etats-Unis, et quatre résolutions y ont été adoptées. La convention a demandé au Congrès :

L'achèvement prompt d'un canal de pas moins de vingt pieds de profondeur et d'une largeur suffisante entre Chicago, Duluth, Superior et Buffalo ; deuxièmement, des explorations, examens et estimations, aux fins de construire un canal à travers notre territoire d'une dimension suffisante pour y permettre l'entrée des navires tirant vingt pieds d'eau, et reliant les grands lacs à la mer ; troisièmement, de donner à la rivière Hudson une profondeur navigable de vingt pieds entre Coxackie et Troy ; quatrièmement, des subventions libérales pour construire les phares nécessaires, etc., dans le but d'augmenter la sûreté de la navigation sur tous les lacs.

La *Tribune*, de Chicago, publiée dans un grand centre de voies ferrées, et partant, je suppose, opposée aux canaux, a dit il y a quelque temps au sujet de la "Deep Water Convention :—

C'était dans le but soit de saigner le trésor, ou d'essayer de propos délibéré de lui faire payer les frais énormes à encourir pour faire passer le trafic du Nord-Ouest par le Canada.

Eh bien, M. l'Orateur, je suis convaincu que le Canada peut payer sa part dans ces frais, et que tout ce que nous pourrions faire pour attirer cet énorme trafic des lacs à nos portes et l'expédier par le Saint-Laurent jusqu'à la mer, devra être d'un grand avantage pour notre pays.

Je pourrais dire que Toronto est intéressé dans cette entreprise, car, l'année dernière, près de 2,407 navires sont entrés dans notre port et, il y a quelque temps, un reporter du *World*, de Toronto, a eu des entretiens avec certains propriétaires de navires, et il leur a demandé leur opinion relative à cette question. Avec votre permission, M. l'Orateur, je citerai ce que quelques-uns ont dit :

Le capitaine Sylvester a dit que cette proposition de la part des Etats-Unis était un pas dans la bonne voie. Elle

prouvait qu'ils veillaient sur leurs intérêts les mieux entendus. L'approfondissement des canaux du Saint-Laurent serait nécessairement à l'avantage des deux pays. Toute amélioration qui tend à diminuer le coût du transport, favorise le producteur et le consommateur.

Les propriétaires de navires ont fait plus autre fois qu'ils ne font aujourd'hui. Ainsi de la même manière, l'approfondissement du canal réduirait probablement davantage leurs bénéfices, mais il leur permettrait d'expédier leurs navires ailleurs quand le commerce est stagnant ici. C'était une proposition prématurée, mais il était certain qu'elle serait adoptée plus tard.

Le capitaine J. H. Hagarty a dit qu'il n'y avait pas un seul propriétaire de navires qui serait opposé à la proposition. Ils voulaient l'approfondissement des canaux peu important par qui. Il ne partageait pas l'opinion de ceux qui croyaient que l'approfondissement des canaux ferait de chaque ville, près des lacs, un port de mer.

M. W. A. Geddes était heureux de constater la perspective plus brillante qu'il avait de voir se réaliser les espérances des propriétaires de navires. C'était ce qu'ils cherchaient à obtenir depuis des années. Non pas qu'ils eussent jamais eu de l'opposition. Sir John-A. Macdonald avait toujours manifesté le désir d'améliorer les canaux du Saint-Laurent, et il leur avait donné l'assurance que ces améliorations auraient lieu aussitôt que l'état du trésor public le permettrait. Cette amélioration donnerait un grand développement au commerce inter-provincial, car les navires transportant des cargaisons de farine et de grain dans les provinces maritimes pourraient en revenant transporter le charbon à un taux de beaucoup plus bas que le produit de Pennsylvanie.

M. William Ince a dit que l'approfondissement des canaux encouragerait la construction de navires plus grands et mieux équipés et, comme conséquence naturelle, le commerce de transport prendrait des proportions plus vastes.

Depuis que j'ai inscrit cette motion sur l'ordre du jour, j'ai reçu le sixième rapport annuel du président de la chambre de commerce de Port Arthur, et il préconise fortement l'approfondissement des canaux. Quant aux frais occasionnés par une entreprise si importante, un homme, qui n'est pas ingénieur, m'a dit qu'ils s'élevaient à cinquante ou cent millions de piastres, mais en supposant que ces travaux coûteraient aussi cher que le chemin de fer canadien du Pacifique, je prétends qu'ils seraient aussi avantageux, en général, que l'a été ce chemin de fer ; et il est inutile pour moi de parler des avantages immenses que le pays a retirés de ce chemin. Nos voies navigables sont la propriété de tout le monde, mais un chemin de fer appartient à une compagnie particulière. Quiconque désire placer des capitaux dans le commerce maritime peut se servir de notre système de canaux, et l'argent dépensé en améliorant nos voies de navigation peut lui donner des bénéfices. Je crois que dans cette circonstance, nous ne devrions pas perdre un instant. Nous devrions approfondir ces canaux de manière à satisfaire les besoins du commerce pendant longtemps.

On peut penser que mon projet est trop ambitieux, mais s'il en coûte trop cher pour le mettre à exécution immédiatement, rien n'empêche que les écluses du canal de Soulanges soient construites de manière à pouvoir leur donner plus tard une profondeur de 20 pieds au lieu de 14 pieds. Le canal de Soulanges est une entreprise nouvelle et, à raison de l'expérience du passé, il serait regrettable d'agir comme nous l'avons déjà fait, c'est-à-dire, construire les canaux d'abord et les agrandir ensuite. Il est inutile de faire observer qu'il serait plus coûteux d'agrandir un vieux canal que d'en construire un assez grand pour satisfaire toutes les exigences.

On me dit que le chemin de fer canadien du Pacifique peut à peine suffire à transporter tout le grain du Nord-Ouest au bord de la mer. L'année dernière, ce pays a eu un excédant de vingt ou trente millions de boisseaux de grain, et on nous apprend