

L'honorable M. RAINVILLE: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question? Sait-il, par exemple, quelle quantité de grain les chemins de fer transportent chaque année?

L'honorable M. CASGRAIN: Oui. Mais mon honorable ami me fera-t-il la faveur de me laisser terminer. Il pourra alors me poser toutes les questions qu'il voudra. J'ai déjà assez de mal.

L'honorable M. RAINVILLE: Je pourrais dire qu'elle n'est que de 15 pour cent.

L'honorable M. CASGRAIN: Je désire que l'honorable sénateur ne m'interrompe pas. Durant les cinquante premières années il y avait des péages sur le canal Erié, et naturellement le canal couvrait ses propres frais. Il fit même mieux, il acquitta l'amortissement et les intérêts sur le coût, de 1825 à 1875. A cette époque-là, les chemins de fer, qui n'avaient cessé de progresser, obtenaient une bonne partie du transport; il fut donc décidé d'abolir les péages afin d'attirer le transport vers le canal. Mais le plan ne réussit pas. Il n'existait pas alors de Santa Claus économique pour payer les frais; de sorte que la population de New-York dut être taxée pour tenir en service une voie navigable surannée. Le rapport de Frederick Stuart Greene, qui était le directeur des travaux publics dans l'Etat de New-York, au gouverneur Smith renferme des chiffres intéressants, et je prierai mon honorable ami de les écouter. Le rapport énonce qu'en 1925 le coût net pour les contribuables de New-York s'élevait à \$10,573,526 par année. Chaque tonne passant par le canal coûte \$4.51 à l'Etat de New-York, tandis que le coût du transport sur la même distance par voie ferrée était de \$3.70. L'Etat de New-York aurait économisé en payant les frais de transport par voie ferrée, et en fermant le canal.

Examinons maintenant la situation en notre pays. D'après les chiffres que m'a fournis le très honorable leader de la Chambre, le canal Welland a coûté \$125,000,000 sans intérêts durant la construction. L'entreprise fut commencée en 1912 et achevée en 1932, alors qu'eut lieu une grande démonstration qui coûta quelque chose. J'ai fait faire le calcul par un actuaire, et les intérêts durant les vingt années de construction auraient représenté \$50,000,000. Il s'ensuit donc que le canal Welland, avec intérêts durant sa construction, a coûté \$175,000,000 au pays. A quatre pour cent, cela représente exactement \$7,000,000 par année. Or, combien de tonnes ont passé par ce canal? Le dernier rapport, qui est pour 1932 je crois, indique que le ton-

L'hon. M. CASGRAIN.

nage total qui était passé par le canal était de 7,000,000 tonnes. Cela représente un dollar la tonne, ou trois cents et un tiers par boisseau de blé.

Il est étrange que les gens ne comprennent pas des choses comme celle-ci. Le vieux canal Welland n'a été en service que pour un tiers de sa capacité. Cela signifiait que tout le transport aurait pu être opéré en deux mois et demi chaque année. Toutefois, cela ne suffisait pas. Nous avons dû abandonner ce canal et en construire un neuf fois plus grand. Que penseraient les honorables sénateurs du propriétaire d'un entrepôt situé, disons à Montréal, qui n'en utiliserait qu'un tiers et qui démolirait cet entrepôt pour en construire un autre neuf fois plus vaste? Sa femme et ses enfants n'auraient-ils pas le droit de s'adresser aux tribunaux et de le faire interdire pour cause d'insanité? Et pourtant, c'est exactement ce qu'ont fait les deux partis quand ils étaient au pouvoir.

L'honorable M. BEAUBIEN: L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui poser une question? Combien de tonnes seraient passées par le canal Welland si, au lieu d'avoir quatorze pieds de profondeur, le canal avait été absolument hors de service avec une profondeur de, disons huit, neuf ou dix pieds? Aurait-il servi à quelque transport?

L'honorable M. CASGRAIN: Je suis très heureux que mon honorable ami ait soulevé ce point. Les Allemands sont de grands ingénieurs, et si vous allez en Allemagne, vous constaterez qu'en ce pays-là les grands canaux ont une profondeur d'environ cinq ou six pieds, avec des écluses de mille pieds de long, et sur leurs chalands de faible tirant les Allemands arrivent à transporter une très grande quantité de tonnes. Je renverrai mon honorable ami au discours que j'ai prononcé au Sénat, sur ce sujet même, en 1919. En 1917, pendant la Guerre, les Allemands décidèrent d'améliorer leur pays en construisant un certain nombre de canaux, et ils commencèrent la construction de vingt-neuf canaux qui sillonnèrent le pays. Il y a en Allemagne quatre grands fleuves: le Rhin, le Weser, l'Oder et l'Elbe. Des montagnes barrent le passage, mais les ingénieurs allemands ont construit leurs canaux dans les hauteurs, et ils ont établi de vastes réservoirs pour alimenter les écluses. En même temps ils utilisent chaque goutte d'eau pour la production d'énergie électrique. Mon honorable ami se renseignerait exactement s'il lisait ce discours que j'ai prononcé.

La première estimation du coût du canal Welland fut fixée à \$30,000,000; la seconde à