d'aucun avantage pour le Canada, mais lui sera préjudiciable s'il est construit avant que ceux du Saint-Laurent ne soient terminés. Comme l'a déjà fait remarquer un de mes collègues, ce soir, on met la charrue avant les bœufs. On aurait dû achever les canaux du Saint-Laurent avant d'entreprendre le canal Welland. Si ce dernier était achevé aujourd'hui, les Américains auraient beaucoup plus d'avantage qu'ils n'en ont actuellement.

J'ai sous les yeux une brochure au sujet du réseau des canaux et je vais en lire l'extrait suivant:

Donc, l'agrandissement du canal Welland donnera aux Américains les importants avantages suivants:

1. Cela permettra de faire passer dans le lac Ontario cette immense flotte de plus de cinq cents cargo-boats et de porter dans ce lac la concurrence redoutable déjà si fortement sentie par les cargo-boats canadiens des grands lacs d'amont.

2. Cela augmentera la longueur du trajet de ces cargo-boats américains tout autant que celle des navires canadiens.

3. Cela permettra aux cargo-boats américains de prendre une cargaison de retour en entracite américain qu'ils pourront charger 90 milles plus près des mines qu'en chargeant à Buffalo, économisant ainsi sur le transport par voie ferrée de chaque cargaison allant à l'Ouest. D'un autre côté, les navires canadiens gagneront seulement par l'augmentation du trajet des grands cargo-boats. Le point de transbordement sera simplement Kingston au lieu de Port Colborne, et notre avantage nette sera la différence dans le coup du transport entre ces deux coins par les grands cargo-boats au lieu que par des bateaux pouvant passer par le canal Welland.

Dans ces circonstances, il est clair que les chances de voir des cargaisons aller directement à Montréal seront moindres que ce qu'elles sont aujourd'hui.

Un autre paragraphe de cette brochure dit:

De plus, on dépend surtout de l'antracite pour trouver des cargaisons de retour à Buffalo. Oswego est 90 milles plus près de Scranton, centre de la région de l'antracite, que Buffalo. En dépit du fait que les grands cargo-boats ne peuvent pas descendre jusqu'au lac Ontario, Oswego a déjà expédié environ 250 milles tonnes d'antracite vers l'Ouest, en 1911.

En conséquence, je prétends que si le canal Welland est terminé actuellement, cela sera désavantageux pour le Canada. C'est ce que m'ont dit des ingénieurs, des gens qui s'occupent de transport et d'autres qui prétendent connaître la situation. A sa face même, cette prétention me semble tout à fait raisonnable et pour cette raison comme pour d'autres que j'ai données nous ne devrions pas voter ce crédit.

M. POWER: Avant que ce crédit soit adopté, je désire ajouter ma protestation à celles qui sont venues, cet après-midi et ce soir, de la gauche de la Chambre. Il me

[M. Campbell.]

semble qu'avant d'embarquer dans une entreprise aussi coûteuse nous devrions examiner la situation financière et économique du pays, car, si nous ne sommes pas en banqueroute, il ne s'en faut guère. En conséquence, toutes les dépenses devraient être examinées avec soin. On devrait nous prouver, nous prouver formellement que les crédits votés pour le canal de Trent et le canal Welland sont absolument nécessaires qu'il y a urgence de les terminer afin d'en obtenir un avantage pratique et immédiat; que nous dépensons cet argent afin de conserver les avantages découlant des dépenses déjà faites. Pour ma part, je dois dire que je m'oppose à cette dépense. En tout respect pour mes honorables amis de Peterborough-Est et Ouest ainsi que pour d'autres honorables députés je leur conseille de faire comme beaucoup de députés de la gauche—et probablement quelques-uns de la droite—et de s'entraîner au renoncement à propos de travaux publics. Les ministres et d'autres nous ont dit fréquemment que si le ministère fait exécuter ces travaux, c'est surtout à cause de la pression exercée sur lui par les députés locaux ou le peuple des régions particulièrement intéressées. Prenons le cas des députés du district de Québec. Il reste beaucoup de travaux à faire dans cette région. Nous avons la promesse du Gouvernement et celle d'anciens gouvernements que ces travaux seront entrepris mais, comme je l'ai déjà dit, par une espèce de sens d'abnégation nous n'avons pas voulu employer notre grande influence auprès du Gouvernement pour lui faire adopter nos vues. Si nous l'avions désiré, nous aurions pu faire durer les sessions très longtemps et nous aurions réussi à convaincre les députés en général que ces travaux de nos régions sont d'une haute importance, et devraient être terminés. Cela s'applique aussi bien je crois aux travaux publics d'autres parties du pays, mais les honorables députés en question n'ont pas voulu insister dans leur réclamation, ils se sont abstenus de manœuvre politique, ils n'ont pas voulu essayer d'obtenir certains avantages pour leurs comtés, et par conséquent, il me semble que le Gouvernement devrait soigneusement examiner des crédits comme celui-ci avant de se lancer dans de telles dépenses. Il y a par exemple, dans notre région, ce qu'on connaît sous le nom de travaux de la rivière Saint-Charles et pour lesquels on a, si je ne me trompe, dépensé plus de deux millions. Actuellement, ces travaux tombent en ruine parce qu'on ne veut pas dépenser