

tivité pendant le mois de mai, mais dans la première semaine de juin, les expéditions diminuent d'intensité et dans la seconde, tout le blé est parti. Qu'allez-vous faire alors de vos navires pendant le reste de l'été? Vous ne pouvez pas les employer au transport du minerai, comme cela se fait dans la république voisine. Les Etats-Unis ne nous le permettent pas. Plusieurs de nos navires doivent rester à l'ancre jusqu'à ce qu'une nouvelle récolte vienne les occuper. La loi des Etats-Unis leur interdit de traverser les lignes pour exercer des opérations. C'est pourquoi vous pouvez voir tant de navires à l'ancre le long des Grands lacs et n'ayant rien à faire. Plus tard, lorsque le grain arrive, vous voyez reparaître les navires américains qui abandonnent alors le transport du minerai et s'emparent du gagne-pain du peuple canadien. Et vous nommez cela de la protection.

Mon honorable ami de Simcoe (l'honorable M. Bennett), condamne le canal Welland. Il est vrai que nous n'en avons pas besoin du tout. L'ancien sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, M. W. J. Butler, a dit une fois, que l'on pouvait s'asseoir sur les bords du canal Welland et y fumer plusieurs pipes de tabac avant de voir passer un seul navire dans l'une ou l'autre direction et que le vieux canal suffisait dix fois au trafic qu'y s'y faisait. Pourquoi faire de tels travaux inutilement? Toutefois ils sont faits.

L'honorable M. DANDURAND: Ils ne sont qu'à moitié faits.

L'honorable M. CASGRAIN: Les gros navires s'en serviraient peut-être, mais très rarement. Ils continueraient probablement à laisser leur grain à Port-Colburne. Chargés, ils pourraient probablement descendre, mais pour revenir, ils ne pourraient pas porter assez de lest pour naviguer convenablement dans le canal sous un vent large. Il leur faudrait attendre que le vent tombe ou ne partir qu'à la nuit lorsqu'il n'y a pas de vent du tout. Tous ceux qui ont quelque connaissance de la navigation, savent que l'avant étant hors de l'eau, il suffit d'un léger vent pour jeter le navire sur le rivage. De plus les taux d'assurance augmenteraient considérablement. Ces gros navires ne sont pas construits pour les cours d'eau étroits, il leur faut l'immensité des mers. Nous aurions donc pu nous dispenser de creuser le canal Welland. Si les navires se servent de ce canal, ils iront à Kingston ou Prescott et l'on devrait alors avoir des éleveurs à ces endroits. De Prescott ou Kingston, vous avez une rivière et des canaux où la navigation est à bon marché parce que vous pouvez utiliser des chalands qui peuvent être construits pour la modique somme de \$15 par

L'hon. M. CASGRAIN.

tonne et qui seront traînés par des remorqueurs dont la petite vitesse vous permettra de passer les canaux où il n'est pas permis d'aller à plus de 4 ou 5 milles à l'heure. Un petit remorqueur, utilisant peu de force motrice pourra tirer autant de chalands que vous voudrez. C'est le mode de transport le plus économique, actuellement adopté en Europe sur les rivières et les canaux. La navigation de Port Colborne par le lac Ontario, nécessite l'usage de navires fortement construits et pouvant tenir la mer, mais après avoir passé Kingston ou Prescott, il n'y a plus d'inquiétudes à avoir et tout ce qui est étanche, peut servir à transporter le grain plus bas. Toutefois, il est fort probable que ces navires pour lesquels nous dépensons de si fortes sommes, laisseront leur chargement à Port Colborne et n'utiliseront pas le canal Welland, si l'on croit les armateurs qui doivent être au courant des faits et n'ont aucun intérêt à tromper le public.

Nos canaux ont une profondeur de 14 pieds qui est suffisante. Comparez cette profondeur avec celle des canaux à l'étranger. En Allemagne, bien que cela puisse nous surprendre, il y a 8,000 milles de canaux et rivières navigables et la profondeur maximum, à l'embouchure du Rhin est de 10 pieds. La profondeur moyenne des canaux est seulement de 4 pieds $\frac{1}{2}$. Voyez cependant l'immense commerce qu'ils font avec leur population de 70,000,000. Actuellement, l'Allemagne qui prétend être pauvre, construit un canal qui aura probablement une profondeur de 7 à 8 pieds. C'est une entreprise considérable qui aura Hamburg comme point de départ. D'après le plan primitif ce devrait être la Scheldt en Belgique, car ils espéraient alors prendre possession de ce pays. Ils durent changer leurs plans. En tous cas, ce canal part de Hambourg et cours jusqu'à la vallée du Rhin, de là, il suit la vallée de la Meckar et monte au lac Constance passant l'altitude incroyable de 568 mètres ou à peu près 1,800 pieds. Comment parviendront-ils, de cette hauteur, à alimenter le canal, je l'ignore, mais il paraît qu'ils ont résolu ce problème. De là, le canal se continue jusqu'au lac Constance touchant à la Suisse; puis il descend jusqu'au Danube et graduellement se rend à la Mer Noire. On lui a donné le nom de "Mithel Europa". Des canaux auxiliaires partant de cette baie artificielle la relie à tous les centres industriels. Ils ont travaillé à cette construction durant toute la guerre. C'est une commission française qui dans ses recherches, a découvert les plans et les a rendus publics. Tout le monde peut en lire la description dans la Revue des Deux Mondes. Ce nouveau canal aura des écluses de 600 pieds de long et quelques-unes