

Cependant, le Gouvernement des Etats-Unis comprend que, s'il prend part à cette entreprise, il aura un intérêt dans la force motrice, vu que ce sont des eaux limitrophes et que s'il se produit de 300,000 à 600,000 chevaux-vapeur, il aura droit à sa quote-part, qui n'est pas à négliger.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il ne la reçoit pas?

L'hon. M. REID: Non; cette énergie hydraulique ne sera produite que par la canalisation du Saint-Laurent. Actuellement, les canaux du Saint-Laurent sont établis le long de la rive à l'endroit même où se trouvent les rapides. Le présent projet entraînerait l'établissement d'un barrage en travers du fleuve à chaque rapide. Il y en a cinq de Prescott à Montréal et chacun de ces barrages donnerait une énergie hydraulique formidable.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'avantage serait pour les gros cargo-boats; les petits n'y gagneraient rien, car les facilités actuelles leur suffisent.

Ce monsieur, qui connaît à fond le commerce des grains, déclare que l'on préfère décharger les gros navires à Port-Colborne, parce qu'on a l'avantage d'y obtenir une cargaison pour le retour. Que peut répondre le ministre à cet argument? S'il ne peut obtenir que les gros navires se rendent à Kingston, son grand canal ne sera d'aucune utilité à qui que ce soit.

L'hon. M. REID: Les navires ont un autre avantage à se rendre à Kingston plutôt qu'à Port-Colborne. Au début, lorsque le canal du Sault n'avait que la largeur et la profondeur du canal Welland et d'autres canaux du même genre, le plus gros navire qui pût aller de Port-Arthur à Fort-William et Buffalo était un navire portant environ 65,000 boisseaux, et le tarif était de cinq cents le boisseau. Dès que le canal du Sault fut ouvert aux navires de dix mille tonnes, le tarif fut réduit à 1 c. $\frac{1}{2}$ ou 2 c. le boisseau. Cette amélioration a donc été fort avantageuse aux expéditeurs de l'Ouest. Le même raisonnement s'applique à un navire allant de Port-Colborne à Montréal. Le tarif entre ces deux endroits doit être probablement de 2 ou 3 c. le boisseau; le tarif entre Kingston et Montréal étant de 1 c. $\frac{1}{2}$, cela porterait vraisemblablement le tarif à 3 c. $\frac{1}{2}$ le boisseau. Par contre, avec de gros navires de 10,000 tonnes, le tarif entre Port-Colborne et Kingston serait probablement d'un demi-cent le boisseau à raison de la grande quantité et du peu de temps que durerait le voyage—seulement une journée.

[L'hon. M. Reid.]

L'honorable député a prétendu que les gros navires avaient avantage à s'arrêter à Port-Colborne, parce qu'ils y obtenaient une cargaison pour le retour. Mais, les navires qui se rendent à Kingston obtiennent quatre-vingt-dix-neuf sur cent pour leur retour une cargaison de charbon. Ils n'obtiennent pas ces cargaisons à Port-Colborne; il leur faut se rendre à Ashtabula pour obtenir du charbon, d'où ils le transportent à Fort-William. Les navires qui vont à Kingston, ont aussi à se rendre de Kingston à Ashtabula, mais ils peuvent faire ce trajet avantageusement parce qu'ils ont une cargaison jusqu'à Kingston. D'ailleurs, il n'y a aucun doute que si nous voulons que notre trafic alimente les ports de notre pays, la seule route à suivre ne soit celle du canal Welland et du fleuve Saint-Laurent. De même, si nous voulons que nos producteurs de l'Ouest bénéficient d'un transport à bon marché entre Port-Arthur ou Fort-William et Montréal, et que ce soit autant d'argent de plus que leur rapporte leur blé, il faut que ce transport s'effectue par voie du canal Welland et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal. J'ai vécu toute ma vie sur les bords du Saint-Laurent, et je connais parfaitement les conditions de la navigation entre Port-Arthur et Montréal. Je parle donc en connaissance de cause quand je discute cette question.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je n'en doute pas. Mais, d'autre part, ma proposition au ministre aurait pour résultat d'assurer le transport à Montréal du blé des agriculteurs de l'Ouest. S'il voulait épargner ces cinquante millions, et les déposer à un intérêt de cinq p. 100, cela lui rapporterait 2 millions de dollars par année, qui paieraient le transport de tout le blé expédié de Fort-William à Montréal, et nous aurions 50 millions à placer ailleurs. Voilà la proposition que j'ai faite au ministre, et il ne me semble qu'il ait répondu à cela.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami veut-il dire que le blé serait expédié de Port-Arthur à Montréal par chemin de fer?

M. SINCLAIR: Non, par eau. Le monsieur que j'ai cité soutient que le prix du transport du blé par bateau de Fort-William à Montréal pourrait se payer avec l'intérêt de l'argent que coûte le creusement des canaux.

L'hon. M. REID: Cette proposition peut se soutenir si mon honorable ami croit que la quantité de blé transportée sera la même après la construction de ce canal que la quantité d'il y a deux ou trois ans. Nous n'aurions pas entrepris ces travaux si ce