

C'est surtout lorsqu'il s'agit de dépenser les deniers du peuple et d'améliorations publiques aussi considérables que celles de l'élargissement d'un grand canal en bon état de fonctionnement ou de la construction d'un nouveau canal à sa place, qu'il faut que le moindre soupçon de servir des intérêts privés ne puisse pas même exister. Si donc le creusage de la Baie de Valleyfield présente des difficultés plus graves que celle de la construction du canal des Cèdres, il faut que ce point soit établi par des ingénieurs parfaitement étrangers aux influences de localité. Le pays a trop confiance dans le patriotisme des membres du gouvernement actuel et dans l'intelligence de son Parlement, pour s'apposer un instant que le rapport de M. Baillargé sera adopté par l'un ou l'autre.

Que l'on confie l'exploration des lieux à des mains étrangères, le résultat sera, je ne crains pas de le dire, ce qu'il a toujours été, que la rive sud est la meilleure, tant au point de vue de l'économie que de la navigation et du commerce. Comme le disait M. Killaly, devant le Comité Spécial en 1842, et avec connaissance de cause : " Je suis convaincu " que quand bien même on ferait faire deux fois plus d'explorations, on ne pourrait arriver à aucune autre conclusion " que la ligne du canal sur le côté sud est de beaucoup supérieure et plus efficace qu'aucune autre sur le côté nord. "

Avant qu'il puisse être sérieusement question de faire le canal des Cèdres, il faut attendre que le trafic exige une double rangée de canaux le long du St. Laurent, besoin qui se fera sentir avant longtemps. Encore, alors, il ne sera pas sans intérêt d'examiner si un canal par la route Baird ou la rivière St. Louis, d'Hungray Bay à la ville de Beauharnois, ne serait pas plus avantageux qu'un canal sur la rive nord.

D. GIROUARD.