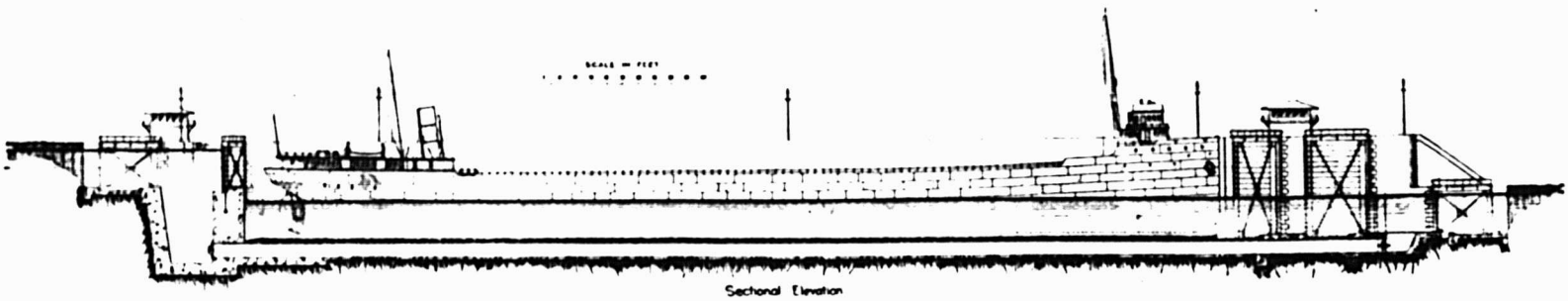
LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE

Son importance comme entreprise nationale et commerciale, par W. J Poupore, ex-M.P.

La vie nationale du Canada dépend de la solution du problème des transports et grandement de ses voies d'eau Quand les canaux du St-Laurent ont été construits, les principaux intérêts qui devaient être servis étaient ceux d'une population établie le long des rives de ce fleuve et des lacs intérieurs, à partir de Kamouraska jusqu'à Amherst Pendant les quatre décades qui suivirent la Confédération, il s'est produit une expansion merveilleuse des activités du peuple canadien Au lieu d'avoir à considérer simplement quelques comtés au bord du St Laurent, nous devons jeter les plans d'une nation ayant un pied sur l'Atlantique et l'autre sur la côte du Pacifique C'est là la raison pour laquelle des hommes réfléchis sont partisans aujourd'hui de la construction du canal de la Baie



Plan d'un type moderne de steamer pour transport de fret sur les lacs, dans l'écluse modèle de canal proposée.

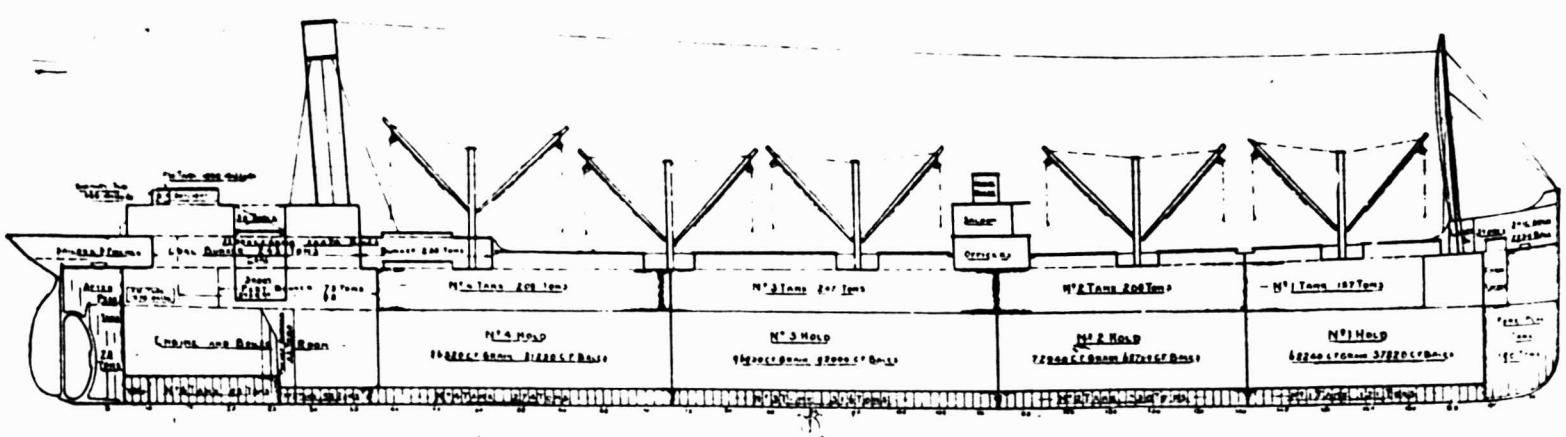
Georgienne plutôt que de tout développement partiel du système actuel, pour faire face aux conditions qui deviendront bientôt urgentes. Les points les plus à désirer dans une voie d'eau sont peu nombreux mais importants Premièrement, une voie d'eau doit profiter au Canada et au Canada seul. Notre route naturelle par eau, à partir des grands lacs est située presque entièrement le long de la frontière où elle est exposée non seulement à une attaque en cas de guerre, mais, ce qui est beaucoup plus important, elle est particulièrement sujette à souffrir de la compétition et à servir les intérêts de nos rivaux commerciaux dans le Sud. Dans le passé, cette voie d'eau a plus bénéficié réellement aux ports et aux voies de transport des Etats-Unis qu'aux nôtres. Dans l'effort fait pour conserver à Montréal une part du commerce qui était détourné du St-Laurent vers New-York, nous avons aboli les droits de péage sur les canaux De sorte que maintenant nous ne recueillons même pas un revenu du commerce américain de la côte qui emploie nos canaux.

La construction d'un nouveau canal Welland plus profond aurait probablement le même résultat que son premier élargissement, c'est-à-dire qu'elle donnerait à la classe la plus forte des transporteurs de fret américains un accès au lac Ontario, cette construction servirait à établir un trafic pour les ports de Oswégo et Ogdensburg De plus, elle conduirait, sans aucun doute, à l'achèvement d'une voie d'eau profonde, à partir du lac Erié jusqu'à la Rivière Hudson par l'état de New-York, au détriment sérieux de la route de Montréal et du St-Laurent.

Le canal de la Baie Georgienne, d'autre part, fera de la Baie Georgienne pour le Canada ce que l'extrémité Est du lac Erié est pour les Etats Unis—le point de réception pour le surplus de la production de l'Ouest. De la Baie Georgienne, les chemins de fer et les navires canadiens apporteront ses produits à Montréal, de même qu'ils sont maintenant transportés par les chemins de fer et les chalands américains de Buffalo à New-York. A une route internationale, dont les désavantages sont tous de notre côté et les avantages du côté de nos rivaux, nous devons substituer une route nationale traversant le coeur du pays donnant aux exportateurs canadiens, aux navires et aux ports du Canada un avantage marqué sur nos compétiteurs.

Deuxièmement, les intérêts locaux quelque importants qu'ils puissent être arrivent en second lieu après l'intérêt national Le transport du grain de l'Est doit, pendant quelque temps, être un objet d'importance capitale dans nos entreprises nationales. Au taux actuel de gain, les expéditions annuelles s'élèveront bientôt à 500,000 boisseaux. En ce qui concerne l'Ouest canadien, l'avantage d'un canal profond, court et direct traversant le territoire canadien, à partir de la tête des lacs jusqu'à mer, canal qui coupera en deux les taux existants de transport, à partir de Fort William à Montréal—est si évident qu'il n'a pas besoin d'être discuté.

Même si la route de la Baie d'Hudson



Plan du steamer Fritzoe, spécialement construit pour le transport du charbon de la Nouvelle Ecosse, sur le St-Laurent, et adapté au trafic par le canal proposé de la Baie Georgienne.

est un succès, le canal de la Baie Georgienne n'en sera pas moins important Nous avons vu, pendant les quelques années dernières, que les Etats-Unis en sont rapidement arrivés au point où la consommation domestique du blé surpassait la production. De même, l'Est du Canada fournit un marché important et se développant constamment aux produits de l'Ouest. Le canal, non seulement distribuerait les approvisionnements directement en traversant le coeur de ce territoire, mais donnerait un accès