

Saint-Laurent seraient ouverts, les bateaux ne pourraient être chargés de grain, pour la raison qu'il n'y en aurait pas beaucoup à transporter à cette saison.

Lorsque l'on commença à discuter cette question du creusage du Saint-Laurent, on disait que les bateaux se rendraient à la tête des Grands lacs et redescendraient avec des chargements de grain pour l'Angleterre. Quelle plus belle farce que cette théorie de bateaux se rendant en Angleterre et s'en revenant alléges. Si tout le grain de ce pays était chargé sur des bateaux en cueillette pour l'Angleterre, ces vaisseaux s'en reviendraient avec bien peu de fret. Les bateaux en cueillette actuellement disponibles ne peuvent se procurer assez de fret de retour. Le fret expédié de Montréal se transportera toujours, comme l'ont indiqué M. Richardson et d'autres témoins, à meilleur marché à bord des paquebots. Cette question fut traitée à la dernière session par mon honorable ami de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) qui démontra que le coût estimé de \$250,000,000 n'était qu'une bagatelle. Il est oiseux pour aujourd'hui de parler du creusage des canaux du Saint-Laurent. Je ne crois pas que, étant donné le volume de notre dette nationale, le gouvernement commettrait la folie de nous lancer dans une entreprise aussi extravagante. Je pense qu'on sera plutôt disposé à donner à nos présents moyens de transport l'opportunité de faire leurs preuves.

Je demanderai à cette Chambre de bien vouloir retenir ce que je prédis ici, que si l'on pousse plus loin le creusage du canal Welland, le Canada comprendra que c'est la méprise la plus colossale qui se puisse faire, et qu'on aura fait l'affaire d'Oswego et d'Ogdensburg qui s'agrandiront aux dépens de Montréal. Se trouverait-il quelqu'un pour me soutenir que du moment que le creusage du canal Welland permettra à un bateau d'une capacité d'un demi-million de boisseaux de se rendre jusqu'à Oswego, si près de New-York et où se trouvera un grand nombre de bateaux attendant de recevoir leur chargement pour l'Angleterre, quelqu'un osera-t-il soutenir que le grain ne prendra pas cette direction? Il y a aussi entre Oswego et New-York un canal pour barges d'un tirant de douze pieds. C'est, je crois, la plus grande folie que puisse commettre le Canada que ces travaux de dragage au canal Welland. Je me rappelle qu'un jour, me trouvant dans ces environs du côté de l'état de New-York, j'entrai en conversation avec un certain monsieur qui était justement un des ingénieurs employés au canal. Faisant montre d'une complète ignorance de l'entreprise, je lui demandai: "Mais, vous pourriez ouvrir un autre canal là, tout à côté du Welland, et alors amener les gros bateaux

tout droit à Ogdensburg". "Oui", me dit-il "les Américains feraient cela volontiers; mais il nous faudrait passer sur le territoire canadien, et le Canada ne nous le permettrait pas; autrement nous serions heureux de payer tous les frais de l'entreprise". On a souvent répété que les Américains aujourd'hui paieraient avec plaisir la moitié du coût du canal Welland. Tous ceux qui sont au fait et qui ont été à Oswego savent que depuis qu'on a commencé à pousser le creusage du canal Welland la valeur de l'immeuble dans les environs s'est accrue d'une quantité très appréciable.

On le saura avec le temps, mais je ne crois pas qu'il y ait danger que d'ici à beaucoup d'années il se trouve un gouvernement, soit celui-ci, soit un autre, qui touche à cette question du creusage des canaux du Saint-Laurent. N'oubliez jamais ceci, que même si la route du Saint-Laurent était d'une plus grande profondeur, elle ne serait d'aucune utilité justement dans la saison où le grain arrive en plus grande quantité. Dans tous les cas les bateaux ne pourraient dépasser Montréal. Voici par contre un régime que M. Richardson considère comme supérieur—l'utilisation des chemins de fer maintenant détenus par le gouvernement; puis il y a encore un autre réseau parallèle sous la direction du Pacifique-Canadien; autant vaut, je crois, remettre à plus tard toute discussion sur le creusage du Saint-Laurent.

Il serait très avantageux d'agrandir les facilités d'élévateur sur la Baie Georgienne. Il n'y a pas un réseau de chemins de fer administré en tenant dûment compte des exigences d'une sage économie qui pourrait fournir assez de wagons pour le transport de tout le grain qu'on lui apporterait, si durant les mois d'été ces wagons doivent rester sur les voies d'évitement. Il y a actuellement à la Baie Georgienne trois élévateurs qui sont la propriété du gouvernement, et je suis porté à croire qu'il y en a un autre, connu sous le nom d'Aberdeen, aussi la propriété du pays. S'il y avait possibilité d'emmagasiner 10,000,000 de boisseaux de grain dans les élévateurs de cette région, on pourrait l'expédier de là durant les mois d'hiver. Et durant le temps que le grain reposerait là dans les élévateurs, on pourrait sans retard renvoyer les wagons pour les recharger de nouveau.

Je remercie la Chambre de l'indulgence avec laquelle on a accueilli mes remarques. On pourrait avancer que c'est là une question d'intérêt local, concernant cette partie du pays que j'habite. Mais, en terminant, j'aimerais à faire remarquer que lorsque j'allai rendre à M. Charles M. Hays une simple visite de po-

L'hon. M. BENNETT.