

de Simcoe (l'honorable M. Bennett) est un effort oratoire très instructif. Il possédait tous les renseignements qu'il est possible de fournir à la Chambre. Cet honorable sénateur a fait allusion à nos canaux. Je suis, moi-même, quelque peu renseigné sur les conditions dans lesquelles se trouvent actuellement ces voies de communication. Cet honorable sénateur craint que, si un nouveau canal Welland est construit, ce seront les Américains qui en profiteront le plus, comme ils l'ont fait dans plusieurs autres cas. Je fus nommé président de la première compagnie de navigation de Hamilton, qui construisit un bateau appelé le "Strathcona", et vous en avez, sans doute, entendu parler. C'était un bateau pour la navigation océanique de 3,000 tonneaux. Nous le construisîmes sans recourir à la compagnie d'aciérie que l'on désignait alors sous le nom de "Haut fourneau". Notre compagnie était indépendante et elle avait projeté de transporter le grain, durant le printemps et l'automne, et de transporter le minerai du haut fourneau, durant l'été, quand il n'y avait pas de grain à transporter. Vous savez, sans doute, que, à certaines saisons, Port-Arthur et Fort-William sont bloqués par la glace comme l'est le port de Montréal. Il s'ensuit que les Américains ne peuvent obtenir aucune cargaison de grain de ces ports, durant ces saisons. Notre compagnie s'est aperçue qu'elle avait commis une erreur. Elle avait construit le bateau que j'ai mentionné d'une grandeur adaptée au canal Welland qui ne donnait que 14 pieds d'eau sur les seuils, et il n'y avait que 11 pieds d'eau dans la tranchée à Burlington. Nous constatâmes qu'il nous était impossible de faire naviguer notre vaisseau avec une cargaison ou charge complète. Il nous fallait, pour alléger le chargement, le réduire à 1,900 tonneaux pour le mettre en état de passer dans le canal. Nous fîmes passer notre vaisseau avec un chargement complet dans deux ou trois occasions; mais nous trouvâmes que c'était une faute de le faire. Nous découvriâmes alors que nous pouvions aller à Sarnia, à Point-Edward, et transporter par cette route une cargaison trois fois par semaine, tandis que, par le canal, nous ne pouvions faire qu'un seul voyage. Nos opérations furent très rémunératrices, et nous construisîmes un autre vaisseau appelé le "Donnacona". Ce dernier vaisseau fut vendu plus tard au gouvernement, et je crois qu'il a été torpillé. Mais ces vaisseaux n'étaient pas assez grands pour transporter beaucoup de grain. C'est pourquoi nous construisîmes à Détroit le "Stadacona"—vaisseau de 450 pieds de longueur.

L'hon. M. MILNE.

Le fait est, comme vous le savez probablement, que, avec un seul capitaine, un second, une couple d'autres assistants, et un vaisseau plus gros que celui construit par nous, vous pouvez effectuer le transport de 10,000 tonnes de produits tout aussi aisément maintenant qu'il nous était facile de transporter 3,000 tonneaux avec un vaisseau plus petit. Il est temps, aujourd'hui, de construire un autre canal qui soit assez grand pour recevoir les grands vaisseaux naviguant jusqu'à Kingston. Si le Gouvernement veut favoriser la navigation et le commerce de transport, je ne vois pas pourquoi il ne subventionnerait pas une compagnie pour la mettre en état de construire des élévateurs à Montréal d'une capacité assez grande pour contenir le grain transporté par elle. Une politique de ce genre empêcherait nos expéditeurs de choisir la route de Buffalo, ou des Etats-Unis. Quand le nouveau canal Welland sera construit, nous aurons un canal assez grand pour le passage de gros vaisseaux de la dimension que j'ai indiquée; mais jusqu'à ce que cela arrive, il est inutile d'essayer de construire de plus gros vaisseaux que ceux que nous avons, si ce n'est ceux dont nous avons besoin pour la navigation sur les lacs d'en haut. Quand le nouveau canal Welland sera achevé, il sera très utile au Canada. J'ajouterai en passant qu'une société dont je suis le président, a fourni toutes les fontes de fer qui sont entrées dans la construction du canal Welland, et la quantité de ces fontes s'est élevée à 1,000 tonnes. Nous connaissons dans quelles conditions se sont trouvés nos moyens de transport. Je me rappelle le temps de la rébellion de Riel. Il n'y avait pas alors de grain de l'Ouest à transporter. Mais le pays s'est depuis développé à un tel degré qu'il nous faut pourvoir au transport du grain. Maintenant que la guerre est terminée, nous n'aurons pas à expédier à l'Europe autant de grain que nous l'avons fait durant les quatre dernières années, vu que les soldats canadiens qui ont pris part à la guerre nous reviennent tous, et qu'il seront établis sur nos terres dont ils tireront leur subsistance.

J'ai dit déjà dans le Sénat que les fermiers obtenaient de leur capital placé dans l'agriculture plus de profits que n'en réalise tout manufacturier du Canada—sauf, peut-être, ceux qui ont fabriqué des munitions de guerre. Vous prétendez que les fermiers sont l'épine dorsale du pays, mais il faut plus que ce genre de soutien pour développer un pays. Il faut, en outre, des cerceaux et des muscles, et sans les habitants des grandes cités, qui consomment le surplus des produits de la ferme; qui con-