

M. Corthell ajoute :

Le transport sur les grands lacs est de 22<sup>e</sup> pour cent du transport total par tous les chemins de fer aux États-Unis. Au taux moyen de tous les frets de chemins de fer de 1889, d'après le statisticien de la commission du commerce des États-Unis, c'est-à-dire, 9<sup>e</sup>22 millièmes par tonne par mille, le transport sur les lacs, durant cette année, aurait coûté aux expéditeurs la somme de \$143,079,283.51. Mais si nous prenons 1<sup>e</sup> millièmètre par tonne par mille comme coût moyen du transport sur les lacs, le coût total, durant la saison de 1890, ne s'élève qu'à \$23,177,540.70, soit une épargne, pour le public, par le transport des lacs, en une simple année, de \$119,801,742.81.

Voilà l'exposé fait par M. Corthell, ingénieur éminent. D'après lui, le transport par canaux et les grands lacs effectuerait, durant l'année, une épargne de \$119,000,000, ce qui, j'ose le dire, serait suffisant pour payer deux fois ce que coûterait l'approfondissement en question. Le prix du transport sur les lacs et les canaux Welland et du Saint-Laurent jusqu'à Liverpool est de \$3.97 par tonneau, et la route est ouverte durant 225 jours par année. Par chemin de fer jusqu'à Montréal et de là à Liverpool, le prix du transport est de \$6.25 par tonne, et la route est ouverte durant 234 jours par année.

J'aimerais à décrire la route suivie par un navire depuis Port Arthur, en passant par les lacs et les canaux, jusqu'à Montréal. Le lac Supérieur, j'ai à peine besoin de le dire, a une longueur de 412 milles sur 167 de large, et un navire tirant 18 pieds d'eau peut quitter Port Arthur et naviguer sur un parcours ininterrompu de 273 milles jusqu'au Sault où il a à franchir un canal d'un mille de longueur et la rivière Sainte-Marie, soit une longueur additionnelle de 55 milles. Le canal du Sault ou de la rivière Sainte-Marie fut d'abord construit, en 1832, avec une profondeur de 12 pieds. Cette profondeur a été augmentée, en 1882, jusqu'à 16 pieds, et, comme nous le savons tous, le canal a été de nouveau approfondi, en 1886, jusqu'à 20 pieds. L'on s'était, je crois, proposé, sur notre côté de la rivière, de donner à notre canal une profondeur de 18 pieds ; mais le gouvernement a très-sagement modifié ses plans de manière à en faire correspondre la profondeur avec celle du canal situé sur l'autre côté de la rivière, et notre canal pourra, par suite, recevoir des navires tirant 20 pieds d'eau.

Après avoir franchi le lac Huron qui a 265 milles de long sur 101 de large, un navire passe par la rivière et le lac Sainte-Claire et la rivière Détroit, soit un parcours total de 72 milles additionnels, jusqu'au lac Érié. La profondeur des canaux sur ce parcours de 75 milles, comme celle du canal du Sault, a été augmentée à diverses reprises ; on proposa en 1866, de donner au canal "Saint-Clair Flats" une profondeur de 13 pieds. Il fut approfondi jusqu'à 16 pieds en 1873, et il est maintenant de 20 pieds de profondeur. La traverse du Four à Chaux a été approfondie à diverses périodes. La profondeur était, en 1858, de 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pieds ; en 1871 on la porta à 12 pieds ; en 1874, à 13 pieds ; en 1885, à 16 pieds et en 1890, à 20 pieds. En passant par le lac Érié qui a 250 milles de longueur sur 60 milles de largeur, nous arrivons au canal Welland. Ce canal, comme tous les autres, a été approfondi à différentes époques. Quant il fut question de le construire, en 1824, les projecteurs lui donnèrent une profondeur de 8 pieds. En 1841, il fut approfondi et, en 1843, on lui donna une profondeur de 9 pieds sur les seuils et 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pieds sur les seuils des écluses d'entrée ; en 1880, on lui donna 14 pieds de profondeur, et, ainsi que je l'ai dit, il est trop petit. De fait, le canal

M. DENISON.

Welland n'avait pas été creusé à 14 pieds qu'on s'aperçut qu'il était trop petit.

Je crois ne pas me tromper en disant que le dernier approfondissement du canal Welland a été projeté à 12 pieds, mais pendant qu'on le construisait, le gouvernement jugea qu'il valait mieux lui donner 14 pieds de profondeur et on le creusa en conséquence. Après avoir été approfondi à 14 pieds, en 1884, on constata qu'il était trop petit. Malgré cet approfondissement, les navires franchissant le canal en 1889, étaient obligés de réduire leurs cargaisons d'un tonnage de 71,502 à 63,283 tonneaux pour leur permettre de se rendre au lac Ontario par le canal. C'était une perte sérieuse pour les propriétaires de navires qui étaient forcés de faire ces dépenses énormes.

En franchissant la canal Welland sur une distance de 26<sup>7</sup>/<sub>8</sub> milles jusqu'au lac Ontario, qui a 190 milles de longueur sur 54 milles de largeur, un navire peut se rendre à Prescott sur une distance de 229 milles, et là, on trouve le premier canal sur le Saint-Laurent. Je ne parle pas avec certitude quand je dis qu'un navire tirant 18 pieds d'eau peut se rendre jusqu'à Prescott, car je ne connais pas la profondeur exacte du fleuve Saint-Laurent entre Kingston et Prescott, mais on me dit qu'on trouve 18 pieds d'eau sur toute cette distance. J'ai démontré qu'un navire, tirant 18 ou 20 pieds d'eau, peut franchir toute cette distance, 1,154 milles, entre Port-Arthur et le canal Prescott, excepté en passant par le canal Welland, qui n'a que 14 pieds de profondeur.

Relativement au fleuve Saint-Laurent, j'aimerais faire observer encore une fois qu'on a exécuté les travaux sur ces canaux et que ces derniers ont été approfondis petit à petit, comme dans le cas de tous les autres canaux. En 1841, la profondeur projetée des canaux du Saint-Laurent était de 9 pieds. En 1871, on a décidé de les approfondir partout à 12 pieds, et un peu plus tard, on décida que la profondeur définitive serait de 14 pieds sur le seuil. Au sujet du canal Lachine, dès 1804, le gouvernement du Bas-Canada construisit un canal de trois pieds de profondeur. En 1821, on lui donna une profondeur de 5 pieds et une largeur de 28 pieds au fond, et depuis cette époque, on l'a approfondi à plusieurs reprises.

Je suis convaincu que le nouveau canal de Soulanges passera par les mêmes phases. Nous allons le construire à une profondeur de 14 pieds, mais avant que ce canal et les autres canaux soient terminés, nous constaterons à l'égard de ce canal, comme nous l'avons constaté au sujet de chaque canal, que nous n'avons pas été de notre siècle, et c'est ce que nous devrions éviter à l'avenir, s'il est possible. En construisant un nouveau canal, il me semble que nous devrions lui donner une dimension et une profondeur qui suffiraient pour toujours et nous pourrions obtenir cette fin en lui donnant 20 pieds de profondeur. On pourra me répondre qu'il est douteux que l'on puisse construire sur le Saint-Laurent des canaux de 20 pieds de profondeur. De bons ingénieurs me disent que la chose est possible, que ce n'est qu'une question d'argent.

Nous Canadiens, croyons que nous avons fait et faisons encore beaucoup relativement aux canaux. Je ne doute pas que tel est le cas ; mais en même temps, nous devrions considérer ce que d'autres pays ont fait. L'Angleterre a 2,800 milles de canaux ; l'Irlande en a 300 milles ; la Russie, 900 milles ; la Suède, 300 milles, deux des canaux ayant 50 milles,