

cations, par eau, qui ont pour effet de réduire le coût du transport. Le nouvel Ontario ne possède aucun de ces avantages.

Il y a, en premier lieu, l'important article du charbon. Le coût du transport de ce produit varie entre \$2.40 et \$3.50 par tonne, ce qui égale presque la moitié du prix du charbon, à la frontière. La partie de l'Ontario en mesure d'utiliser ce cours d'eau navigable, consomme plus de 600,000 tonnes de charbon par année, au bas mot. Une économie de \$2 par tonne, en moyenne, sur ce seul article du charbon, s'il était transporté par eau, représenterait une somme annuelle de plus de \$1,200,000. En moins de quinze ans, le coût entier du canal se trouverait payé. On peut se faire une idée des avantages que l'exécution de ce projet apporterait à nos grandes pulperies et fabriques de papier, dont quelques-unes consomment de 40,000 à 60,000 tonnes de charbon par année.

Si l'on veut que nos pulperies et nos fabriques de papier soutiennent la concurrence des grandes usines américaines qui s'approvisionnent de bois à pulpe dans notre voisinage, on devra les protéger en leur procurant les moyens de faire leurs importations et leurs exportations par eau. Actuellement, nos usines ne sont pas trop embarrassées, mais s'il se produit une baisse dans le prix du papier, et si la concurrence devient plus vive, elles seront incapables de supporter la concurrence. Il est étrange que dans les conditions actuelles, les fabriques de papier du Sud s'approvisionnent à Anticosti, en Norvège et même en Suède, de préférence au nord de l'Ontario. La raison en est bien simple. Le transport par chemin de fer est trop coûteux et il faut faire disparaître cette cause d'infériorité.

On peut faire le même raisonnement au sujet de 36 millions de cordes de bois à pulpe. Même si l'on ne produisait que 20 millions de tonnes de papier, on économiserait 50 millions de dollars, en calculant une moyenne de \$2.50 par tonne. Si la moitié de cette quantité était expédiée par eau, l'économie réalisée représenterait encore 25 millions de dollars.

Nous nous trouvons dans les mêmes conditions désavantageuses, en ce qui concerne l'exportation. Au delà de la rivière des Français, nous avons plus de trois milliards et demi de pieds de bois. En supposant que nous exportions 80 p. 100 de cette quantité, la construction de ce canal nous permettrait d'économiser environ 5 millions de dollars, en calculant la réduction dans le coût du transport à \$1.75 par 1000 pieds.

En mettant les chiffres au plus bas, nous arriverons donc à une économie totale de plus de \$1,300,000 sur ces trois articles ; le bois de construction, la pulpe et le papier.

Quand on se rend compte de ce que nos mines ont fourni au Canada et au monde entier, depuis le peu de temps qu'elles sont exploitées, le résultat paraît incroyable. En moins de douze ans, Cobalt a produit plus de 170 millions en argent, et Porcupine plus de 40 millions en or, soit un total de 210 millions, tandis que la région de Sudbury produisait pour 250 millions de nickel. La production de ces trois régions représente presque 500 millions de dollars.

Le nouvel Ontario produit 91 p. 100 de l'argent du Canada, 58 p. 100 de l'or et 90 p. 100 du nickel du monde entier. Assurément, un pareil territoire possède des titres à une légère appropriation pour la construction d'un canal dont le coût serait plus que défrayé par les recettes que l'Etat retirerait de la fourniture de l'énergie électrique. De plus, les sommes économisées par les contribuables de cette région, en quatre ou six ans, représenteraient plus que le prix de l'entreprise.

Je considère, aussi, qu'il serait de bonne politique de la part du Gouvernement fédéral d'encourager l'exploitation de nos riches mines de fer. Actuellement, elles ne peuvent pas supporter la concurrence des dépôts de la grande chaîne montagneuse de Missaba, mais elles prennent, de plus en plus, d'importance; une faible prime de 50 cents par tonne pourrait faire du nouvel Ontario un pays producteur d'acier par excellence, car ses ressources sont presque inépuisables et s'étendent depuis Atikokan, au nord de Port-Arthur, jusqu'à Timagami, au nord de North-Bay.

Le canal de la rivière des Français donnerait un point terminus de plus sur les Grands Lacs, pour l'écoulement des produits de l'Ouest. Il réunirait les Grands Lacs au lac Nipissing, où trois chemins de fer transcontinentaux sont en mesure de transporter le grain jusqu'à la mer. Nous avons ici une voie ferrée plus courte que toutes les voies canadiennes ou américaines, car entre Nipissing et le port de mer de Montréal, il n'y a que 331 milles par le Transcontinental national. Si des élévateurs étaient construits à l'extrémité est du lac Nipissing, le blé pourrait être expédié sur les marchés de l'Est, en toute saison de l'année, de manière à prévenir l'encombrement dans l'Ouest. Si nous pouvons compter sur de pareils avantages dans