

soins toujours plus nombreux de notre pays. Afin que nous puissions comprendre comment nous avons dépensé ce montant d'argent pour les divers canaux, je citerai quelques-uns des montants considérables que nous avons dépensés à leur sujet: canal de Beauharnois, \$3,000,000; canal Carillon à Grenville, \$7,500,000; canal de Chambly, \$2,900,000; canal de Cornwall, \$9,730,000; canal de Lachine, \$18,000,000; canal Rideau, \$7,000,000; canal du Sault-Sainte-Marie, \$5,700,000; canal de Soulanges, \$8,000,000; canaux du Saint-Laurent, \$3,500,000; canal de la Trent, \$12,000,000; canal de Welland, \$37,000,000; canal de Williamsburg, \$11,000,000.

Tels sont les montants, en chiffres ronds, qui représentent, additionnés, les \$135,000,000 dont j'ai parlé. Je me contente de citer ces chiffres qui intéresseront, je crois, les honorables membres de cette Chambre et le pays, car ils font connaître exactement le montant d'argent que le Canada a déjà dépensé pour ses systèmes de canaux. En outre, nous avons ici une estimation des frais qu'il nous faudra supporter pour l'amélioration de la rivière Sainte-Marie, cet ouvrage dont l'exécution est devenue, si je ne me trompe, d'une nécessité absolue et urgente. Les ingénieurs de mon ministère estiment que donner à la rivière Sainte-Marie une profondeur de 25 pieds exigerait une dépense d'environ \$15,000,000. Il faudrait \$18,000,000 pour donner une profondeur de 25 pieds au chenal du lac Huron au lac Erié, en passant par le lac Sainte-Claire et la rivière Détroit.

Chacun sait qu'on travaille à donner au canal de Welland une profondeur de 25 pieds et que le coût estimatif de cette entreprise s'élèvera à \$45,000,000.

En outre, si l'on améliore la route du Saint-Laurent, de l'endroit que je viens de mentionner jusqu'à Montréal, on calcule que les travaux nécessités à cette fin occasionneront une dépense additionnelle d'environ \$150,000,000. Au sujet de ces calculs, nous avons aux archives un rapport de la commission des cours d'eau des Etats-Unis qui a fait exécuter des levés, dans le même territoire, par ses ingénieurs, en 1900. Ceux-ci ont calculé qu'un chenal, ayant une profondeur d'environ 30 pieds, coûterait \$300,000,000, s'il s'étendait du Sault-Sainte-Marie jusqu'à Montréal. En l'année 1906, une commission composée d'ingénieurs de l'armée des Etats-Unis reçut l'ordre de faire rapport sur la possibilité de modifier le projet consistant à fournir un chenal de 20 pieds de profondeur aux na-

vires et cela, du lac Supérieur au lac Huron et de ce dernier au lac Erié, chenal qu'on construirait alors et dont la profondeur devait varier de 22 à 25 pieds. Les commissaires dans leur rapport déclarèrent ce qui suit:

La commission approuve l'avis des ingénieurs de districts et l'ingénieur divisionnaire que l'on devrait retarder les travaux en vue d'obtenir un chenal de 22 à 25 pieds de profondeur dans le cas de la navigation des Grands lacs, jusqu'à ce qu'il soit pleinement démontré qu'un chenal de 20 pieds ne satisferait pas les besoins du commerce des lacs.

Tel fut l'avis émis par les ingénieurs des Etats-Unis, à ce temps-là. Je crois exprimer l'avis de ce Parlement et l'opinion de la population de ce pays, si je dis qu'un chenal de 20 pieds ne suffit plus au transport des denrées de l'Ouest, ainsi qu'il devrait se faire, jusqu'à notre port national, du port d'expédition qu'on trouve en territoire canadien, à la ville de Montréal. Nous aurons aussi l'avantage d'établir une correspondance avec l'Intercolonial sur lequel nous pouvons transporter nos produits aux ports canadiens de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax. Et encore: on nous demande de creuser, à une profondeur de 35 pieds, les canaux que j'ai mentionnés. L'exécution de cette entreprise entraînerait une dépense trop forte pour que nous nous arrétions à ce projet. Quoi qu'il en soit, nous avons le remède entre nos propres mains dans la construction du canal maritime de la baie Georgienne, si l'on trouve que l'intérêt du Canada réclame l'exécution de cette entreprise.

Mon très honorable ami qui dirige la gauche a traité, cet après-midi, la question du transport de nos produits de l'ouest du Canada à nos ports de l'Est, et de l'importance du trafic adoptant les ports des Etats-Unis.

C'est là, j'en conviens, le plus fort argument que l'on puisse faire valoir en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne. Il est bien certain qu'une très grande partie du grain de l'ouest canadien a pris la route des ports des Etats-Unis.

Mon honorable ami de Nicolet (M. Lamarche) a fourni cet après-midi certaines données qui me paraissent exactes; mais bien que notre commerce nous soit ravi et que Buffalo semble être le point où on le détourne du Canada, il ne s'achemine pas et ne s'acheminera jamais vers New-York par le canal Erie, pour la bonne raison que nos voisins n'ont pas, jusqu'à présent, déployé assez d'activité dans l'amélioration