

je comprends bien ce qu'a dit M. Watts, le canal n'est pas absolument nécessaire, à l'heure qu'il est, si nous cessions l'exécution des travaux qui s'y rattachent, l'intérêt du capital de cette dépense suffirait à solder les frais du transport du grain par voie de ce canal, tous les ans. Ainsi, nous garderions nos \$50,000,000, et l'intérêt de ce capital placé assurerait aux producteurs de grain de l'Ouest le transport gratuit de leurs produits, de Fort-William à Montréal. La gratuité de ce transport représenterait un immense avantage. Je prierais donc le ministre de répondre aux observations de ce citoyen et de dire au comité, s'il le peut, comment il justifie cette énorme dépense.

L'hon. M. REID: Je serais surpris que M. German eût jamais fait la déclaration qui lui est attribuée dans la circulaire qu'on vient de lire. Je ferai remarquer que nous ne commençons pas un nouvel ouvrage et qu'on a déjà dépensé, à ce sujet, une somme de 16 millions. On s'est mis à l'œuvre il y a plusieurs années, mais les travaux ont été suspendus à cause de la guerre. L'agrandissement du canal Welland n'est pas une entreprise nouvelle; ses débuts remontent à cinquante ou soixante ans; on a d'abord creusé un canal de neuf pieds de profondeur, puis de douze pieds et l'on projette maintenant de l'approfondir encore.

Il a été question de la quantité du grain qui a franchi ce canal en l'espace d'une année. Nous ne nous occupons pas d'un canal suffisant pour le transport du grain qui suivra cette route pendant une année; nous en construisons un pour le transport du grain et des produits de l'Ouest pendant plusieurs années encore. Aujourd'hui le grain de l'Ouest canadien est apporté à Liverpool par de gros navires de 10,000 tonneaux qui suivent la route des Etats-Unis jusqu'à Buffalo, puis se rendent à New-York par le canal Erié. C'est par là que passe notre grain, au lieu de se rendre dans les ports canadiens par des avenues canadiennes. Le prix par boisseau, même par les routes des Etats-Unis, est plus élevé qu'il le serait si les canaux qu'on est à creuser livraient passage jusqu'à Montréal. J'ose dire que, quand cela aura lieu, le fret du grain jusqu'à Montréal baissera à tel point que les cultivateurs et les producteurs de grain des provinces de l'Ouest vendront leurs produits plus cher; de fait, l'argent économisé en quelques années paierait probablement les frais de creusement du canal Welland. Sans doute, l'amélioration de notre système de canaux réduira de beaucoup les frais le transport. Lorsque le canal de Welland aura été agrandi, les gros

bateaux à vapeur de 10,000 tonneaux pourront se rendre à Kingston et y décharger leur grain.

M. SINCLAIR (Guysborough): Plutôt qu'à Port-Colborne?

L'hon. M. REID: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel avantage cela offrirait-il?

L'hon. M. REID: Les vaisseaux de 10,000 tonneaux transporteront le grain de Port-Arthur ou Fort-William à Kingston à peu près pour le même prix qu'ils exigeraient pour le rendre à Buffalo; l'écart sera très faible. Le voyage de Port-Colborne à Kingston dure probablement un jour de plus, et l'on pourra demander un léger supplément pour l'usage du bateau pendant ce jour-là. A Kingston, on se trouve à quinze ou dix-huit heures de Montréal où les vaisseaux peuvent apporter de grosses cargaisons. Les vaisseaux de 10,000 tonneaux viendront à Kingston, mais s'ils ne peuvent pas se rendre au delà de Port-Colborne, comme à l'heure qu'il est, des bateaux qui ne transportent que de 60,000 à 65,000 boisseaux continueront leur service entre Port-Colborne et Montréal, distance d'environ quatre cents milles.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelle est la distance entre Port-Colborne et Kingston?

L'hon. M. REID: Elle est probablement de 300 milles. Sur cette distance, la marchandise serait transportée par des vaisseaux de 10,000 tonneaux; voilà la différence.

La canalisation du Saint-Laurent est un gros problème dont la Chambre n'est pas encore saisie. Cependant, le gouvernement américain s'y intéresse beaucoup et il l'étudie avec une grande énergie en vue d'acheminer sa marchandise vers Montréal ou l'océan Atlantique, au lieu de rompre charge à Buffalo pour la rendre à New-York. Advenant la canalisation du Saint-Laurent, l'avantage pour la rive américaine du fleuve serait que ces navires de 10,000 ou 8,000 tonneaux—et c'est maintenant un gros tonnage que ce dernier—traversant l'Atlantique prendraient un chargement à Liverpool, ou dans tout autre port, et reviendraient directement à Chicago, à Duluth ou à Buffalo. Voilà pourquoi les Etats de l'Ouest demandent avec instance qu'on se mette à l'œuvre. Le gouvernement américain, il va sans dire, se rend compte des grands avantages qui résulteraient de cette entreprise quel qu'en puisse être le coût.

Les chiffres de l'honorable député sont bien plus élevés que ceux de nos ingénieurs.