

soulever la présente question devant la chambre, et que nous devons prendre des mesures pour donner aux canaux du Saint-Laurent une profondeur convenable. Lorsque je parle d'une profondeur convenable, je veux dire que ces canaux devraient être approfondis suffisamment une fois pour toutes, au lieu d'exécuter les travaux partiellement comme on l'a fait jusqu'à présent. J'ajouterai que, entre la ville de Port Arthur et la ville de Montréal, le seul obstacle qui s'oppose à une navigation avec une profondeur de vingt pieds d'eau, est l'insuffisance de la profondeur du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent.

En faisant la présente motion, je crois devoir faire observer que je n'émetts pas une idée nouvelle. En effet, j'ai sous les yeux un rapport adressé à l'honorable M. Pope, préparé par M. Robert C. Douglass, en 1884, et dans lequel ce dernier recommande l'agrandissement des canaux. Il fit voir, alors, que, en 1882, lorsque le canal Welland venait justement d'être achevé, sept bateaux qui passèrent par ce canal, durent être allégés avant de pouvoir le franchir. En 1883, il fallut alléger 62 bateaux avant qu'ils pussent être admis dans ce canal, et pas moins de 17,411 tonnes de fret furent débarquées de ces bateaux, soit 25 pour cent de tout le tonnage, au prix de \$12,759. J'ai également sous les yeux l'opinion de M. W. L. Frost, président du chemin de fer d'Ogdensburgh et du lac Champlain. M. Frost dit :

Quant à mon opinion sur le sujet, je dirai de suite que vous devriez approfondir le canal Welland jusqu'à 16, 18 ou 20 pieds si c'est possible. S'arrêter à 14 pieds de profondeur—bien que cette profondeur donne une route utile—ne serait pas placer ce canal au niveau du canal de Buffalo et d'Érié, dont le passage est exempt de droit. Si le canal Welland pouvait être creusé jusqu'à 20 pieds, vous auriez le contrôle sur le commerce des lacs. Avec une profondeur moindre, vous ne faites concurrence qu'à Buffalo, et votre succès est incomplet. Toute augmentation de profondeur est un pas dans la bonne direction ; mais j'espère que vous ne vous arrêterez pas à une profondeur moindre que celle de 16 pieds.

De plus, le même rapport fait voir que l'un des grands avantages qu'il y aurait à faire creuser les canaux à une profondeur convenable, serait d'assurer le transport jusqu'à la mer d'une grande quantité de produits, qui est retenue dans les ports des grands lacs pendant cinq ou six mois, et les navires qui transporteraient ces produits, pourraient se rendre jusqu'aux Antilles, ou se diriger vers tout autre pays de leur choix.

Je vais lire un état indiquant les taux imposés dans les divers pays, pour le transport du grain par voie ferrée. Voici cet état :

| GRANDE-BRETAGNE. | | Cents |
|--|---------|------------|
| | Milles. | Par mille. |
| North British Ry..... | 169 | 1 60 |
| Great Northern Ry..... | 190 | 2 00 |
| Great Southern and Western Ry..... | 250 | 1 40 |
| SUR LE CONTINENT, | | |
| France—Chemin de fer du nord..... | 186 | 2 78 |
| Belgique do do de l'Etat..... | 200 | 0 84 |
| Hollande do do do..... | 240 | 1 52 |
| Saxe do do do..... | 250 | 3 28 |
| Belgique do do do..... | 250 | 0 74 |
| Suède do do do..... | 500 | 2 18 |
| Autriche—Chemin de fer du Sud..... | 500 | 2 06 |
| AMÉRIQUE—À L'OUEST DU MISSISSIPPI. | | |
| Chicago, Rock Island and Pac. R.R..... | 183 | 1 53 |
| do do do..... | 358 | 1 40 |
| do do do..... | 500 | 1 00 |

| AMÉRIQUE—À L'EST DU MISSISSIPPI. | | Cents |
|--|---------|-----------------------|
| | Millés. | Par tonne. Par mille. |
| Lake Shore and Michigan Southern.... | 183 | 0 87 |
| Michigan Central..... | 285 | 0 70 |
| do..... | 345 | 0 60 |
| do..... | 520 | 0 60 |
| Baltimore et Ohio..... | 494 | 0 63 |
| do..... | 509 | 0 54 |
| do..... | 840 | 0 53 |
| Canada—Chemin de fer de l'État..... | 689 | 0 612 |
| Chicago à New-York (taux réguliers)... | 980 | 0 510 |
| do (do réduits).... | 980 | 0 306 |
| TRANSPORT PAR EAU. | | |
| Détroit à Buffalo..... | 255 | 0 260 |
| Chicago à Buffalo..... | 900 | 0 125 |
| do (taux réduits)..... | 90 | 0 060 |

Je voudrais, M. l'Orateur, faire voir l'énorme commerce qui se fait sur les grands lacs et, en le faisant, je serai obligé de présenter des chiffres et pour cela je sollicite l'indulgence de la chambre. J'ai emprunté la plus grande partie de ces chiffres à une très intéressante conférence faite par M. E. L. Corthell, de Chicago, devant la société des ingénieurs du Canada. C'est un travail très étendu. Je voudrais appeler l'attention de la chambre sur la très rapide augmentation du nombre des navires qui font le service sur les grands lacs. En 1859, il y eut sur les grands lacs 36 navires, de la plus grande dimension, ayant chacun un tonnage moyen de 700 tonnes. En 1890, la flotte des grands lacs atteignit le chiffre de 2,055 navires, avec un tonnage net, dit le registre, de 826,360 tonnes, évalués à \$58,125,580. Depuis que j'ai emprunté ces chiffres à l'écrit de M. Corthell, j'ai appris que le bureau du recensement n'a pas porté cette évaluation à un chiffre aussi élevé. La valeur de ces navires est portée par ce bureau à \$48,809,750, environ, c'est-à-dire, à peu près neuf ou dix millions de moins. Mais ces chiffres sont d'une énormité frappante. Il est étonnant de voir qu'il se fasse sur les grands lacs un commerce assez grand pour exiger des navires valant quarante-huit ou cinquante-huit millions de piastres pour effectuer le transport.

J'ajouterai que la marine canadienne sur les grands lacs se compose de 647 navires, ayant un tonnage de 132,971 tonneaux, et valant \$3,989,130. La navigation côtière et intérieure du Canada est faite par 7,153 navires ayant un tonnage de 1,040,481 tonneaux, et valant \$31,213,430. Le trafic sur la rivière Détroit, par laquelle passent les produits et les navires des deux nations, est très considérable. En 1890, le tonnage a été de 23,000,000 de tonneaux. Dans les canaux de l'est, c'est un peu différent. Bien que le tonnage ait énormément augmenté dans l'ouest, et bien que le tonnage des navires passant par les canaux accuse également un grand accroissement, le tonnage par les canaux de l'Érié et du Saint-Laurent est resté stationnaire, ou a même diminué, et ce fait est attribué à l'insuffisance de profondeur de ces canaux. A la page 49 de son essai, M. Corthell dit :—

Les voies navigables à partir de l'extrémité est du lac Érié jusqu'à la mer, n'accusent dans leur commerce aucune augmentation sensible. En réalité, il y a eu diminution durant les quinze dernières années.

Le canal Érié n'a pas un trafic supérieur à celui qu'il avait, il y a plusieurs années, et il n'y a réellement pas, non plus, d'augmentation sur les canaux Welland et du Saint-Laurent. En 1883, le total du tonnage sur le canal Welland s'est élevé à 880,959 tonneaux, et à 787,307 tonneaux, en 1887. Sur les canaux du Saint-Laurent, il s'est élevé à 1,847,865 tonneaux, en 1883, et à 1,715,286 tonneaux, en 1887.