

23 mai 1874

L'hon. M. ALEXANDER estime qu'il pourrait paraître étrange que, lors d'une discussion concernant des travaux effectués dans les provinces maritimes, il semble critiquer à nouveau les travaux publics réalisés dans cette partie de la Puissance; il assure toutefois les honorables sénateurs de ces provinces que c'est simplement l'aspect financier qui l'intéresse. Quant aux principes qui sous-tendent la législation de ce pays relativement aux travaux publics, il lui est déjà arrivé d'exprimer son opinion là-dessus et il pense que les sénateurs étaient tous d'accord. En guise d'illustration, il renvoie ses collègues à la construction du chemin de fer Intercolonial qui a déjà coûté \$1,600,000. Un certain nombre de sénateurs des provinces maritimes ont déclaré que ce chemin de fer n'avait pas de potentiel commercial et, selon eux, ne rapporterait rien au pays pendant longtemps; d'autres se demandaient si sa construction en tant que voie à grande circulation était raisonnable. Quant au canal de la baie Verte, un ingénieur de ce pays a soumis un rapport exposant les difficultés de construction. Ces travaux coûteraient au moins 80 millions de piastres. Cette personne a également déclaré que la construction du canal présenterait de graves difficultés. Elle a aussi demandé à quoi servirait de passer par ce canal. En quoi ce canal serait-il un raccourci et permettrait-il de faire des économies? Il a soutenu que les navires océaniques ne pouvaient pas passer par un canal interne, comme on envisageait de le faire. Il a entendu des bruits comme quoi le gouvernement n'avait pas l'intention de réaliser ces travaux. C'est un principe très dangereux pour une législature que d'accorder de l'argent que l'on n'a pas l'intention de dépenser; et pourtant, dans ce cas-ci, il espère que le gouvernement lui donnera la garantie de ne pas avoir l'intention de toucher ces \$500,000.

L'hon. M. WARK déclare que les travaux publics ne devraient pas être jugés en fonction des sommes qui y sont consacrées, mais qu'ils devraient être vus à la lumière de ce qu'ils rapportent au pays. Que seraient devenus Montréal, l'Ouest et les navires océaniques s'il n'y avait pas eu les canaux de l'Ouest? Au fil des ans, c'est surtout les gens de Québec et de Montréal qui profiteraient du canal de la baie Verte. Il n'est guère étonnant qu'Halifax manifeste de l'indifférence vis-à-vis de ce projet qui risque de lui ôter une partie de son commerce. Ce canal serait très utile pour éviter un voyage difficile le long des côtes et permettrait de gagner du temps pendant les périodes défavorables à la navigation.

L'hon. M. BOTSFORD taxe d'erreurs certaines des déclarations de l'honorable motionnaire (M. Alexander), y compris son affirmation portant que le canal de la baie Verte était un projet des provinces maritimes. Quant à lui, il affirme que c'est un projet qui sert les intérêts de toute la Puissance. Tout comme pour le chemin de fer Intercolonial, il rejette son argumentation, car ces travaux sont un projet de la Puissance, comme l'indique l'Acte d'Amérique du Nord britannique. Depuis qu'on a pensé en faire une voie du Grand Tronc, la construction imprévue de deux voies concurrentielles a été

amorcée de sorte que l'Intercolonial, la voie la plus longue, ne peut pas réussir, puisqu'elle deviendra simplement une voie locale dès que les travaux seront terminés pour les deux autres. Il (M. Botsford) fait ensuite l'historique du projet de canal de la baie Verte qui est à l'étude depuis un demi-siècle. Qui plus est, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a dépensé beaucoup d'argent à effectuer des levées, mais avec en vue un canal pour les bateaux. Dès le début, le gouvernement a voté des crédits, mais il existe des difficultés quant au tracé et à la faisabilité du projet. Il a fallu attendre des relevés détaillés pour s'assurer que le projet était réalisable. Le rapport de l'ingénieur en chef de la Commission des travaux levait tout doute à ce sujet ainsi qu'au sujet des terminus adéquats de ce grand projet. Sir Howard Douglas, un officier d'artillerie extrêmement doué, avait déjà depuis des années choisi les deux terminus que recommande M. Page aujourd'hui, et qui sont certainement le meilleur choix possible. Lui-même (M. Botsford) et quelques autres personnes ont creusé un canal de quelques milles de long dans ce sol que d'aucuns s'imaginaient difficiles à creuser. Le canal est large de 100 pieds à l'entrée et conserve cette largeur pendant une bonne distance; il a 13 pieds de profondeur, et a 30 pieds de large sur une distance de six milles. M. Page a été fort surpris que ces travaux soient réalisés par une entreprise privée, sans aucune aide publique. Ils ont passé en revue toutes les difficultés mentionnées et il s'affirme sûr qu'il n'y aura pas de difficulté pour construire le canal de la baie Verte à travers l'isthme, à condition d'avoir les talents d'ingénierie et les capitaux voulus. Ils supposent que, lorsque le gouvernement inscrit un tel poste dans les prévisions budgétaires, il est honnête et entend que ces projets se réalisent. Les deux gouvernements se sont dits convaincus de la nécessité de construire le canal. Il lit des extraits de documents publics et de documents commerciaux, qui indiquent tous l'importance du canal qui sera utilisé chaque saison par plus de 800 navires, sans parler de ceux de l'Île-du-Prince-Édouard et d'autres pays, et les trois quarts des 1,400 navires de pêche américains qui sillonnent les eaux britanniques, représentant 150,000 tonnes, pourraient y transiter. Les Américains ont déclaré que, si ce canal était construit, ils pourraient faire deux campagnes par saison au lieu d'une. Il (M. Botsford) fait remarquer que cela stimulerait les échanges commerciaux entre les villes de l'Ouest et les villes de la côte atlantique, des navires chargeant de la farine et du grain à Duluth et dans les autres ports des Grands Lacs pour revenir dans les basses provinces chargés de charbon et de poisson. Les mines de Spring Hill ne sont qu'à 20 milles du terminus de la baie de Fundy. Lorsque le canal sera creusé et qu'on aura élargi le canal de Welland et celui du Saint-Laurent, on aura des navires de 1,000 tonnes qui se rendront de l'Ouest vers la côte du Nouveau-Brunswick et de Nouvelle-Écosse, puis vers les Antilles et d'autres pays, d'où ils pourront ramener d'utiles cargaisons pour ravitailler les villes du Saint-Laurent et des Grands Lacs (*Bravo!*).

L'hon. M. READ reconnaît l'importance du canal et déclare qu'il faudrait certainement commencer les travaux. Le