

barrage du Saint-Laurent, qui en sera à vrai dire la canalisation, un vaisseau peut prendre n'importe quelle charge. Un vaisseau de 10,000 tonnes irait droit à Montréal sans la moindre difficulté, et il n'aurait à passer que par cinq ou six écluses, au lieu de vingt-huit ou trente.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nombre de personnes qui s'y entendent sont d'avis que l'on a tort de creuser le canal Welland. C'est là une question que le ministre a omis de traiter. Je ne sais combien l'on a dépensé jusqu'ici, mais quand l'ouvrage sera terminé, il aura coûté au moins cinquante millions.

Si c'est là une dépense inconsidérée il faut décider, sans retard, si nous allons poursuivre ou cesser l'exécution de cet ouvrage. J'ai été sensible au discours prononcé cet après-midi par le ministre des Finances au sujet de la situation financière du pays, qui, de l'aveu de tous, est inquiétante. Voici maintenant que nous voulons entreprendre l'exécution d'un nouvel ouvrage estimé à 50 millions. Or, les hommes éminents du voisinage ont trouvé, après mûr examen, qu'il ne fallait pas l'exécuter du tout, mais que l'outillage actuel pouvait suffire aux besoins du moment. Cependant, l'honorable ministre s'est gardé de traiter cet aspect de la question. Je présume que le chef de l'opposition a voulu parler d'une circulaire dont j'ai reçu copie et qui m'a fait beaucoup d'impression. Elle a pour auteur un nommé Charles B. Watts. Je ne le connais pas, mais étant allé aux renseignements, j'ai découvert qu'il est secrétaire de la Dominion Millers' Association; que c'est un homme important; qu'il est intéressé dans le voiturage sur les Grands lacs et que, par conséquent, il s'y connaît aussi bien, en cette matière, que tout autre homme des environs. Je vais lire un passage de sa lettre, afin de mettre l'honorable ministre en possession des faits tels qu'ils ont paru à ce citoyen. La lettre de M. Watts est adressée de l'édifice de la banque Royale de Toronto et porte la date du 28 mai 1919. La voici:

M. German dit que "la dépense de \$50,000,000 pour le canal Welland constitue un gaspillage". L'intérêt seul suffirait à assurer le transport gratuit du grain de Fort-William à Montréal.

Cher monsieur:

L'ajournement des travaux du canal Welland, dans les circonstances actuelles, ne devrait pas être traité comme question de parti, attendu que ces travaux comportent une dépense de plus de \$50,000,000 et que les ouvriers sont en grève pour obtenir des salaires plus élevés, ce qui porterait la dépense à plus de \$60,000,000, dont il ne sera retiré aucun revenu, mais par suite de quoi le Canada sera obli-

gé de payer, chaque année, les frais d'exploitation et d'entretien.

Tous les partis devraient s'unir pour conserver au Canada ses ressources.

Dépense équivalant à gaspillage: M. German, ancien député de Welland, a déclaré, il y a quelques semaines, à Toronto, devant l'Association des chambres de commerce, que les armateurs eux-mêmes considéreraient comme un gaspillage la dépense de \$50,000,000 pour le canal Welland, à moins que le Canada n'eût l'intention de prolonger son système de canaux jusqu'à la mer, ce qui, d'après lui, coûterait une somme supplémentaire de plus de \$300,000,000.

M. German a dit "avoir été informé que les propriétaires des grands bateaux destinés au transport des marchandises préféreraient décharger leur cargaison à Port-Colborne (comme à présent), plutôt qu'à Prescott ou à Brockville, parce qu'ils pourraient ramener des cargaisons de retour de l'autre côté du lac.

Cela veut dire que les bateaux d'un plus faible tonnage seraient les seuls à naviguer dans le canal agrandi, jusqu'à ce que les canaux du Saint-Laurent fussent également creusés comme il est dit ci-dessus.

Développement par action en commun: La députation qui est allée à Washington, il y a quelque temps, au sujet des grandes voies fluviales, a demandé aux Etats-Unis de payer la moitié de ce qu'il en coûterait pour construire un canal à eau profonde depuis les Grands lacs jusqu'à l'océan.

Le ministre des Chemins de fer travaille auprès du gouvernement américain à obtenir le développement international de l'énergie électrique au moyen des chutes d'eau du Saint-Laurent. L'approfondissement des voies fluviales devrait se faire aussi en commun.

Dans les circonstances actuelles le Canada ne peut trouver le capital pour assurer des voies fluviales libres en vue de son commerce avec les Etats-Unis, non plus que pour les entretenir et les exploiter. Plus de la moitié des marchandises transportées par voie de canal actuel sont transportées par les navires américains auxquels on impose aucun droit.

Transport gratuit du grain: D'après les taux de 1914 et de 1915, l'intérêt sur une somme de moins de \$50,000,000 serait plus que suffisant pour payer le transport, de Fort-William à Montréal, de tout le grain canadien qui est passé par le canal Welland, en route pour Montréal, en 1914, et qui représentait la plus grande quantité qui eût encore été expédiée à Montréal par voie du canal Welland.

Voir les statistiques des canaux pour l'année 1916, pages 19, 20 et 48.

Comme il va sans doute falloir plus de \$50,000,000 pour parachever le canal, dans les circonstances actuelles, en cessant de faire des dépenses à ce sujet le Canada épargnerait tout le capital, et s'il jugeait à propos d'en employer l'intérêt, il pourrait payer tout le transport comme il est dit ci-dessus, et assurer, de cette manière, le transport gratuit du grain de Fort-William à Montréal.

S'il en est ainsi, il est extraordinaire que nous nous lancions tête baissée dans une dépense de 50 millions, avec la perspective de dépenser, en outre, 300 millions avant de pouvoir atteindre le port de mer de Montréal. Il me semble donc que le ministre devrait avoir de meilleures raisons à fournir pour justifier cette énorme dépense. Si

[L'hon. M. Reid.]