

été expédiés au cours des mois de septembre, octobre, novembre et décembre, et ceci ne représente qu'une proportion de 52 p. 100 sur l'expédition totale par eau, pour la moisson de 1912. Quant au reste, à savoir 48 p. 100, l'expédition s'est faite pendant les autres mois de l'année.

La route du canal de la baie Georgienne est, de plus, la plus courte, la plus économique et la plus sûre.

L'avantage, pour la distance, par le canal de la baie Georgienne, comparé aux autres routes, est très facile à démontrer.

Par le canal de la baie Georgienne, la distance de Fort-William à Montréal est de 934 milles, par le canal Welland, elle est de 1216 milles; et la distance de Fort-William à New-York, par le canal Erié est de 1,358 milles.

Par conséquent, la route de la baie Georgienne est de 282 milles plus courte que celle du Welland et du Saint-Laurent, et elle est de 424 milles plus courte que la route par Buffalo et New-York.

Maintenant, la distance entre Fort-William et Liverpool, en passant par le canal de la baie Georgienne, est de 4,123 milles, et en passant par la route de New-York, elle est de 4,929 milles, ce qui fait une différence de 806 milles, en faveur de la route de la baie Georgienne.

Cette route sera aussi la plus économique, parce que c'est la seule qui pourra permettre aux gros navires de transport de naviguer jusqu'à la tête du trafic maritime, sans aucun transbordement. Si, dans l'avenir, une autre voie de même profondeur était construite ailleurs, cette dernière aura toujours le désavantage d'être la plus longue. Actuellement, il n'y a qu'une très petite proportion du trafic de l'Ouest qui se fait complètement par eau. Le grain, aux Etats-Unis comme au Canada, est surtout transporté par les grands vaisseaux des lacs et, ensuite, par chemins de fer, et ceci est dû au fait que les canaux américains et canadiens n'ont pas une profondeur suffisante.

Les barges ou petits bateaux de transport n'ont pas réussi jusqu'ici à rivaliser avec les chemins de fer, mais les chemins de fer, d'un autre côté, ne peuvent jamais arriver à rivaliser avec les grands vaisseaux des lacs.

La construction d'une voie de transport par eau de 22 pieds de profondeur permettant à ces gros navires d'atteindre le port de Montréal va produire une révolution complète dans les tarifs de transport pour le trafic de l'Ouest.

Mais, vous allez probablement objecter que ceci sera préjudiciable aux lignes actuelles de chemins de fer. L'on a prétendu cela longtemps, mais je crois que maintenant il est admis qu'une voie de transport par eau est la plus grande source de revenus qu'un chemin de fer puisse avoir le long de sa ligne. Ce côté de la question a été discuté en 1910 par l'honorable député de North-Renfrew qui citait, pour appuyer son argument, les paroles de M. de Freycinet, un des membres du cabinet français de cette époque, lequel expliquait comme suit cette très intéressante théorie:

Il est concédé que les canaux et les chemins de fer sont destinés non à se supplanter, mais à se compléter les uns par les autres. Entre les deux, il y a un partage naturel du trafic. Autour des canaux gravitent les produits pesants et de peu de valeur, lesquels ne peuvent être transportés que là où les taux de fret sont bas. En fournissant aux manufactures un transport économique pour le charbon et les matières premières, ils font naître des objets voiturables dont le transport ultérieur apporte des profits aux chemins de fer.

Si vous consultez le rapport admirable soumis en 1909 par la commission royale des canaux et de la navigation intérieure du Royaume-Uni, vous y trouverez une étude très intéressante sur les résultats obtenus par suite de la construction de canaux et autres cours d'eau dans les différents pays du monde.

Ce travail établit hors de tout doute que dans chaque cas, le nouveau trafic créé par l'ouverture d'un canal est toujours accompagné en même temps d'une augmentation correspondante et parallèle dans le trafic des chemins de fer. De merveilleux résultats ont été ainsi obtenus en France, en Belgique et surtout dans l'empire allemand.

Les experts ont calculé que lorsque le canal de la baie Georgienne sera construit, le grain pourra être transporté de Fort-William à Montréal au prix de 1 cent $\frac{1}{2}$ par minot.

Actuellement, selon un tableau que j'ai consulté, les prix de transport sont en moyenne comme suit:

De Fort-William aux ports américains, sur l'Atlantique, par vaisseaux des lacs et chemins de fer ou par vaisseaux des lacs et le canal Erié, 4 cents 95 par minot.

De Fort-William à Montréal, par les vaisseaux des lacs et chemins de fer, 4 cents 6 par minot, par le Saint-Laurent et par le chemin de fer du Pacifique-Canadien directement, 7 cents 56 par minot.