

nement l'assurance que le canal serait maintenu et que l'énergie électrique lui serait fournie à bon marché.

L'hon. M. REID: Je tiens à détromper l'honorable député. Je n'ai jamais dit qu'on eût assuré à la compagnie de l'énergie électrique à bon marché, nous n'en vendons pas.

M. REID (Mackenzie): Ce n'est pas à l'honorable ministre que j'attribue cette déclaration, elle a été faite par un autre membre de cette Chambre.

Si les fabricants de la Quaker Oats désirent s'adonner à la fabrication de produits alimentaires pour l'exportation, et ils n'ont pas d'autre objet, ce qu'ils ont de mieux à faire, il me semble, c'est de se rapprocher du lieu de production, de leur matière première. Ils pourraient aussi obtenir de la force motrice à bon compte sur le lac des Bois, sur les bords duquel se trouve déjà la compagnie de minoterie du lac des Bois, grand établissement qui produit des substances alimentaires destinées à l'exportation. Ainsi, cet argument tombe de lui-même.

Mon honorable ami d'Algoma-Est (M. Nicholson) a déclaré que les députés de la gauche trouvent à redire parce que ce n'est qu'une question de clocher d'un intérêt purement régional. J'affirme que cette assertion est vraie. Il a donné pour exemple un cas, qui s'est présenté sur la côte de l'Atlantique, où des vaisseaux ont été subventionnés pour transporter les colons le long du littoral, bien qu'ils n'auraient pas pu l'être sans cela; et il a demandé quel avantage en retireraient les habitants de la Colombie-Anglaise. Qu'il parcoure le budget et il constatera à la page 46 que la même chose a lieu sur la côte du Pacifique. De grosses subventions y sont accordées à des vaisseaux. Ainsi, il y a une somme de \$130,500 pour des subventions à des vaisseaux; une autre de \$20,000 dollars pour un service de vaisseaux entre Prince-Rupert et les îles Charlotte; une autre de \$25,000 pour un service de vaisseaux entre Victoria, Vancouver et Skagway; une de \$24,800 et une de \$5,000—toutes sur la côte du Pacifique. Nous ne nous plaignons pas que ces subventions soient accordées pour procurer des moyens de transport sur l'Atlantique et sur le Pacifique; nous ne nous en plaignons aucunement; les gens doivent avoir des moyens de transport. Mais, pour ce petit cours d'eau, ruisseau tari, pourrait-on dire, pour ce canal de la vallée de la Trent, nous avons déjà dépensé 20 millions de dollars et, tous les ans, on nous demande un demi-million de

plus, tandis qu'on nous demande cinq millions et demi pour le canal Welland à un moment où, comme le dit fort bien le député de Brome (M. McMaster) nous ne pouvons pas nous permettre de dépenser ces sommes d'argent excessives. Des hommes d'affaires importants du Canada ont dit que le ministère sème l'argent comme un matelot en goguette, et nous en avons la preuve ici, ce soir.

On dit aussi que ces canaux feront baisser les tarifs du transport. Je suis sûr que le ministre sait que, plus l'Etat dépensera pour nos voies navigables de l'intérieur, plus les tarifs grimperont. Je demanderai à mon honorable ami si, en qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux dans le présent cabinet, il consentirait à déposer un projet de loi ministériel afin de soumettre à l'autorité de la commission des chemins de fer les bateaux qui naviguent dans les eaux intérieures, afin que nous puissions surveiller leurs tarifs, vu que nous dépensons tant d'argent pour des auxiliaires à la navigation. Il n'y a point de réponse. Monsieur le président je m'oppose à l'ouverture de ce crédit et je voterai en conséquence.

M. EULER: Il semblera assez bizarre, j'imagine, qu'un citoyen de l'ouest de la province d'Ontario s'oppose à une dépense des fonds publics pour le canal Welland; néanmoins, je désapprouve cette dépense pour cette raison-ci. Il y a quelques semaines, pendant le débat sur le projet de résolution relatif à l'établissement d'un grand système de voies navigables jusqu'au Saint-Laurent, j'ai combattu ce projet parce que le pays n'était pas en état, sous le rapport financier, de se charger de cette énorme dépense. Il faudrait au moins 600 ou 700 millions de dollars pour compléter ce grand système de voies navigables. Le canal Welland n'est qu'un chaînon qui ne sera guère utile à moins que le reste de la chaîne ne soit complétée. Selon moi, il est absolument impossible que le pays s'engage à dépenser en ce moment une somme de 600 à 700 millions de dollars. On a même prétendu avec beaucoup de raison que parachever le canal Welland avant de compléter les autres tronçons du grand système de voies navigables sera nuisible, plutôt qu'utile, au Canada. S'il en est ainsi, nous avons une autre raison de ne pas accorder maintenant ces cinq millions de dollars.

Si le parachèvement du canal Welland ne doit être d'aucune utilité pour le pays, à moins que tout le système ne soit complété, nous ne devrions pas entreprendre