

Un autre jour, nous utiliserons les chiffres presque fantastiques, mais vrais tout de même, que notre commerce de l'Ouest nous permet d'espérer et auxquels nous devons nous préparer. Aujourd'hui, nous nous contentons d'examiner le côté financier de la question. Comme l'honorable M. Belcourt le fait remarquer, il y a longtemps que le canal de la baie Georgienne serait fait, s'il avait été sur le territoire d'à côté. Il nous rappelle la visite d'un expert américain, M. Geo. J. Wisner, qui avait été chargé par le président Roosevelt, avec deux autres messieurs, de faire une enquête sur la possibilité d'un canal qui aurait relié les grands lacs avec l'océan. Comme le fait remarquer l'honorable M. Belcourt, le rapport fait par ces commissaires fut négatif, en ceci, qu'il ne conseillait aucune route et qu'il n'était pas loin, non plus, de considérer comme impossible une telle entreprise. M. Wisner, cependant, après un voyage fait du côté canadien sur la route de la baie Georgienne, déclara formellement que ce n'était pas les Etats-Unis qui étaient en état d'entreprendre un tel projet, mais bien le Canada.

Plus tard, lisons-nous toujours dans le même discours, nous avons eu le rapport du département des Travaux publics. Les ingénieurs y traitent de la possibilité de ce canal à partir de l'embouchure de la rivière des Français jusqu'à North-Bay, et y reconnaissent la parfaite praticabilité de l'entreprise. Ils assuraient qu'un canal de 20 pieds pouvait être construit entre la baie Georgienne et North-Bay au coût de \$13,000,000.

Dernièrement encore, le département des Travaux publics a fait faire une nouvelle inspection; le résultat n'a pas été mis devant la Chambre, mais l'ingénieur en chef a confirmé l'opinion qu'il n'y avait aucun empêchement matériel à la construction d'un canal depuis le lac Huron jusqu'à Montréal. L'"Engineering News", de New-York, est du même avis et, dans un article paru il y a quelque temps, il démontrait que cette route était la plus courte et la meilleure entre les grands lacs et la mer.

Maintenant, quant au coût général, M. Saint-Laurent, l'ingénieur en chef de l'arpentage, l'a estimé à \$90,000,000, M. Wisner à \$8,000,000 entre les deux opinions. Mais il faut remarquer que M. Saint-Laurent calcule en même temps le coût de l'installation des lumières des ports, des bouées et tous les dommages généraux occasionnés à cette entreprise. Est-ce une dépense excessive pour le Canada? Considérons que le Canada peut emprunter facilement à 4 p. 100, fait remarquer M. Belcourt, cela fera un intérêt de \$3,600,000 à peu près annuellement; ajoutons à cela \$1,000,000 pour les dépenses d'entretien, la somme sera portée à \$4,600,000. Ceci n'est en aucune façon au-dessus des ressources du Dominion, surtout quand on imagine le profit formidable que retirera de ce canal le commerce canadien tout entier.

En réalité, ce canal ne coûtera pratiquement rien au pays.

Ainsi, admettons que l'entrée du canal et les droits de passage soient gratuits, la somme que le Gouvernement pourra parfaire avec l'affermage des pouvoirs d'eau développés par cette voie, sera amplement suffisante pour solder les dépenses. On estime de 800,000 à 2,000,000 H.P. la force qui sera développée le long de cette route unique. En se basant, ce-

Hon. M. CLORAN.

pendant, sur 800,000 H.P., loué à l'extrême bon marché de \$6 par force de cheval-vapeur, le revenu du canal sera de \$4,800,000. Donc, le canal, une fois complété ne grèvera notre budget en aucune façon.

M. Roosevelt a bien compris l'importance vitale des cours d'eau pour l'industrie d'un pays quand il institua une commission pour faire inspecter les cours d'eau intérieurs aux Etats-Unis et lorsqu'il préconise de faire servir à l'industrie toutes les digues et les barrages construits pour améliorer la navigation et qui pourraient donner des centaines de milliers de chevaux-vapeur.

Le canal de la baie Georgienne développera un nombre incalculable d'industries.

Les moulins à pulpe se multiplieront, le commerce du bois s'augmentera considérablement, les fonderies surgiront de partout; la fabrication du ciment de Portland, dont on trouve la matière première le long de la route du canal, se fera sur une grande échelle. De plus, la force électrique ainsi créée pourra servir à la traction des tramways et même des chemins de fer qui tôt ou tard remplaceront la vapeur par l'électricité.

Le Pacifique Canadien, dont la voie ferrée suit la route proposée du canal, devra dans quelques années, d'après l'opinion d'un expert, employer nécessairement l'électricité de préférence à la vapeur. Il y quelques jours à peine, MM. Mackenzie et Mann ont acheté des pouvoirs d'eau considérables à Niagara, dans l'intention d'exploiter leur système de chemin de fer par l'électricité. Avant sept ans, temps où sera complété le canal, la demande de force motrice dépassera probablement tout ce que pourra développer le canal.

Le "New York Herald", parlant des canaux du Saint-Laurent, dit dans un article, qu'ils n'ont pas atteint le but dans lequel ils ont été construits et qu'ils ont failli à attirer le commerce qui se dirige vers Buffalo.

Le caractère général de ce commerce, ajoute le "New York Herald", l'énorme capacité des navires sur les grands lacs, et la facilité d'obtenir une cargaison de retour dans les ports américains du Lac Erié, met dans un désavantage évident les canaux canadiens qui ne peuvent recevoir que des vaisseaux relativement petits. Mais, continue le "New York Herald", le Canada tient entre ses mains un atout dans la construction du canal de la baie Georgienne. Cette route qui utilisera la rivière des Français, le lac Nipissing et la rivière Ottawa, permettra aux vaisseaux de naviguer dans 20 pieds d'eau jusqu'à Montréal, de plus elle est de 450 milles plus courte que toutes les autres routes du Saint-Laurent. Il semble impossible de lui faire la moindre concurrence. Quand elle sera en opération, la route de Buffalo sera délaissée, sans espoir, et le Saint-Laurent contrôlera alors le transport de tout le continent.

Le pauvre Canada a présentement beaucoup à souffrir, et je suppose qu'il souffrira beaucoup plus encore. Depuis 1841, le Canada a eu beaucoup d'affaires sur les bras. On le prenait pour l'enfant gâté de l'empire; mais mon expérience, mes observations et l'histoire me prouvent que le Canada est bien loin d'avoir été gâté par