

la Trent. On m'informe que, à la date du 30 juin 1895, il avait été dépensé, en chiffres ronds, \$54,000; à la fin de juin 1896, cette somme avait été augmentée d'environ \$303,000, ce qui formait environ \$450,000 en tout. Dans les principales estimations déjà adoptées, nous avons été autorisés à dépenser une autre somme de \$500,000 sur ce canal. Cette somme est pour l'exécution d'entreprises déjà accordées; à part cela, nous n'avons rien demandé, à ce sujet, au parlement.

M. HUGHES: Je voudrais demander à l'honorable ministre de vouloir bien accorder son attention à la proposition que j'ai faite, consistant dans l'application d'un crédit d'environ \$5,000 au nettoyage de la rivière Scugog, depuis Lindsay jusqu'au lac de l'Esturgeon. La chose est absolument nécessaire, car les vapeurs ne peuvent passer à cet endroit sans danger.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Peut-être mon honorable ami (M. Hughes) a-t-il dans l'idée les travaux entrepris par le gouvernement provincial de l'Ontario?

M. HUGHES: Pas du tout, je comprends la chose parfaitement.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il y a un petit item que nous allons présenter à la Chambre relativement à quelques autres travaux à exécuter sur la rivière Scugog.

Advenant six heures, le comité lève sa séance, et la séance de la Chambre est suspendue.

Séance du soir.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 35) pour faire droit à Albert Nordheimer.—(M. Lount.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Canal de la Vallée de la Trent. Pour construire une passe migratoire à Lindsay. \$500

M. BENNETT: C'est avec regret que j'ai entendu l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer que le gouvernement n'avait pas l'intention de mettre en pratique ce qu'ils ont préconisé—ou du moins approuvé—pendant des années, lorsque les honorables messieurs étaient dans l'opposition, savoir: le principe qu'il fallait terminer le plus tôt possible ce canal de la Vallée de la Trent. S'il veut consulter les *Débats* de l'année dernière, l'honorable ministre pourra voir que lorsqu'il s'est agi de donner deux contrats importants—d'un demi-million chacun environ, l'un pour la section entre Lakefield et Peterborough, et l'autre pour la section entre le lac Simcoe et le lac Balsam—les honorables membres de la gauche ne firent alors aucune objection à l'adjudication de ces entreprises. Plus que cela, les partisans des honorables membres de la droite ont à mainte et mainte reprise

M. BLAIR.

déclaré dans cette chambre qu'il fallait terminer ces travaux, et je veux parler surtout de M. Barron qui avait l'honneur de représenter Victoria-nord dans cette chambre, il y a cinq ans.

Si j'ai bien compris le ministre des Chemins de fer et Canaux, voici l'attitude qu'il prend: Il a émis sur la question une opinion dégagée de tout préjugé; il n'a étudié la question que récemment et n'est pas parfaitement renseigné sur la question de la construction ce canal, mais, d'après les rapports qu'on lui a faits, et qui sont adverses au projet, bien qu'il ne soit pas opposé à la construction de ces travaux, il n'est aucunement en faveur de cette entreprise. Je dirai d'abord, en réponse, que cette question est devant le parlement depuis nombre d'années, qu'en aucune occasion, il ne lui a été fait de l'opposition par les honorables députés aujourd'hui à la droite; de plus que, depuis dix ans, d'importantes députations, indépendantes de tout sentiment politique, ont de temps à autre demandé au gouvernement de compléter le plus tôt possible ces travaux.

Au risque d'ennuyer la Chambre, j'entrerai brièvement dans la description de l'entreprise comme elle a été exposée dans le passé, et pour laquelle il a plu au gouvernement, de temps à autre, d'accorder des crédits qui ont toujours été approuvés par les membres de la gauche.

Le canal n'est pas du tout une voie artificielle, car on a utilisé dans sa construction de larges cours d'eau naturels. Il y a d'abord le lac Simcoe, une nappe d'eau considérable. Puis il y a le lac Cameron d'une grande étendue. Lorsque vous avez passé le lac Cameron et le lac Rice, vous trouvez un cours d'eau infiniment supérieur au canal Érié, qui a souvent été mis en contraste avec ce canal.

Si l'on se rappelle que tout le grain venant des lacs du nord, de Port-Arthur et Chicago, est transporté ou à Kingston ou à Buffalo, on comprendra que l'achèvement de ces travaux ouvrirait une route beaucoup plus courte que les deux autres.

En suivant cette chaîne de lacs et de rivières, à travers le centre de l'Ontario, on arrive à la ville de Trenton, et de là, le grain serait transporté jusqu'à Montréal.

L'échange du grain se ferait à quelque endroit sur la baie Georgienne.

D'un autre côté, si l'on suit l'autre route, par les lacs Érié et Sainte-Claire, alors il y a un transbordement à Buffalo, à bord de bateaux de moindres proportions que ceux qui feraient le service par la route projetée. Comme l'honorable ministre tient à se convaincre de la possibilité et de l'utilité de ce canal, et comme il sait que ses collègues ont, par le passé, approuvé la dépense considérable qui a été faite à ce sujet, assurément, on ne saurait penser après une dépense d'un million, maintenant que l'on a relié des milles de cours d'eau par la construction de ces écluses, qu'il va abandonner ces travaux et en laisser retomber le coût sur le pays.

S'il n'oppose à la chose qu'à cause de la dépense, je puis lui dire alors que les estimations qui ont été produites contiennent de fortes dépenses pour des travaux d'une nature purement locale, telles que les améliorations aux havres par le dragage, la construction et l'amélioration de bassins à divers endroits, et il serait de meilleure politique, et plus dans l'intérêt public assurément, d'accorder un crédit élevé pour l'achèvement de ce canal, vu surtout