

et les chemins de fer. Mais malheureusement, le gouvernement ne se montre pas à la hauteur de la situation et la route par eau ne rend pas tous les services qu'elle pourrait rendre. Dans quelle position se trouve un grand navire partant de Port-Arthur et Duluth et arrivant à l'extrémité est du lac Erié? Nous n'avons pas d'élévateurs à Port-Colborne; ils en ont 24 à Buffalo, tous du modèle le plus récent et le plus perfectionné. Les navires dont je parle ne peuvent pas entrer dans le canal Welland et ils sont obligés d'aller à Buffalo pour décharger leurs cargaisons. Si nous avions des élévateurs modernes à Port-Colborne, les navires d'une capacité de 300,000 et 400,000 boisseaux viendraient de Fort-William et de Port-Arthur et leurs cargaisons seraient transbordées dans des navires plus petits et expédiées à Montréal et Québec. Malheureusement nos ports ne sont pas outillés. Il suffirait d'une somme modérée pour mettre le canal Welland en état de livrer passage à des navires tirant 22 pieds d'eau. Ces navires se rendraient ensuite à Kingston et de là le grain serait expédié à Montréal ou à Québec. J'admets que depuis Kingston, il est impossible d'avoir des navires tirant 22 pieds d'eau. Tout ce que nous avons pu faire, depuis Kingston en descendant, a été de donner une voie navigable de 14 pieds. Tous les jours je vois passer les navires de la maison Wolvin. Ils transportent le grain de Chicago à Québec pour trois cents par boisseau. Des personnes intéressées dans cette industrie m'ont affirmé que si le canal Welland était creusé et que si Port-Colborne était bien outillé, le grain pourrait être transporté pour moins que ce qu'on demande aujourd'hui dans des navires comme ceux qu'il faut employer pour passer dans le canal Welland et le système de canaux du Saint-Laurent. J'ai ici un relevé des quantités de grain qui passent par les canaux du Saint-Laurent et il est regrettable que ce trafic ne soit pas plus considérable. Si les canaux du Saint-Laurent étaient améliorés, si le canal Welland était creusé, et si nous avions des élévateurs en quantité suffisante à Port-Colborne, je suis certain que beaucoup plus de grain prendrait cette route pour aller à Montréal et Québec.

M. KENDALL: Quel est le tonnage des navires qui voyagent entre Chicago et Québec?

M. PRINGLE: Je ne puis pas le dire au juste.

M. HUGHES (Victoria): Plus de 2,000 tonnes.

M. PRINGLE: Ils portent 60,000 boisseaux. Avec un plein chargement, ils tirent 13 pouces 9 pouces d'eau.

A cette saison de l'année l'eau est haute, et ils peuvent faire le voyage en tirant 13 pieds 9 pouces, mais un peu plus tard, ils seront obligés de diminuer leurs cargaisons. L'eau est plus basse à la fin d'août et dans le mois de septembre. Nous avons dépensé

\$80,000,000 pour nos canaux. La distance entre Port-Colborne et Montréal est de 367 milles sur lesquels il y a 63 milles de canaux et le reste du trajet se fait par les lacs et les rivières. Si le canal Welland était creusé et si au lieu de 22 écluses nous n'en avions qu'une demi-douzaine, d'une profondeur de 22 pieds, ces gros navires pourraient venir décharger à Kingston.

A une heure la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

M. PRINGLE: Au moment où la séance a été suspendue je parlais du transport du grain par eau. Je constate par les documents officiels de l'an dernier que de Port-Arthur et Fort-William, les deux ports canadiens à l'ouest du lac Supérieur, il a été expédié 35,525,798 boisseaux de grain. Sur cette quantité, 38 pour 100 ou 13,500,654 boisseaux sont allés à Buffalo et Port-Huron, et le reste est venu dans les ports canadiens, comme suit:

Port.	Boisseaux.
Owen-Sound..	1,308,160
Midland..	8,316,972
Depot-Harbour..	3,515,760
Pointe-Edouard..	192,964
Meaford..	972,684
Goderich..	2,759,484
Kingston..	4,985,176

M. SPROULE: M. l'Orateur, j'en appelle au règlement. Est-il régulier de procéder à l'expédition des affaires dans cette Chambre en l'absence de tous les membres du gouvernement? Cela est pour le moins extraordinaire.

M. LOGAN: En voici un.

M. SPROULE: Cela me tire d'embarras. Je voudrais savoir de l'Orateur s'il est permis de procéder dans cette Chambre en l'absence de tous les ministres. L'Orateur-suppléant n'aurait probablement pas été prêt à se prononcer immédiatement, et comme je ne veux pas le mettre dans l'embarras, je réserve ma question pour une autre occasion.

M. PRINGLE: Je tiens à faire remarquer que 38 pour 100 de ce trafic sont allés à Buffalo et ont été expédiés par des voies américaines. Si nous avions des élévateurs en nombre suffisant à Port-Colborne, il est indiscutable que ce trafic aurait pris la route canadienne et serait venu à Montréal par le Saint-Laurent.

Les ports canadiens ont réussi à transporter une assez grande quantité de grain américain, de Duluth, comme le fait voir le tableau suivant:

Port.	Boisseaux.
Depot-Harbour..	3,591,000
Midland..	1,633,000
Meaford..	1,065,000
Québec..	574,000
Owen-Sound..	102,000
Goderich..	100,000
Kingston..	58,000
Sarnia..	19,000

Total.. 7,144,000