

Pourquoi cela? Parce que le trafic trouve sa voie par les ports américains qui sont plus rapprochés. Si vous creusez le canal Welland, ce trafic trouvera sa route vers les ports américains, parce que l'on sait bien que les Américains amélioreront immédiatement leur réseau de canaux entre Oswego et New-York. C'est à quoi tendent tous les rapports de leurs commissaires sur cette question. Les Américains peuvent faire la concurrence à tous nos autres canaux, mais ils ne seront jamais en état de faire la concurrence au canal de la baie Georgienne. Ils tiennent à ce que nous creusions le canal Welland; ils veulent avoir notre grain. Ils en accaparent beaucoup aujourd'hui, mais ils veulent que leur plus gros navires puissent aller directement à New-York, et dès que le canal Welland sera assez profond pour que ces navires puissent y passer et peut-être même auparavant, ils commenceront des travaux dans le canal Oswego. Le trafic s'en va vers le sud maintenant, je regrette de voir que les marchés américains s'emparent de nos grains de l'Ouest. Pour moi, j'ai assez à cœur les intérêts de mon pays pour désirer voir les fermiers de l'Ouest obtenir l'accès des marchés les plus proches et les meilleurs; mais, comme Canadien, je suis désireux avec le très honorable premier ministre de voir notre commerce aller dans l'est et l'ouest par le réseau des voies canadiennes.

Si le premier ministre a été sincère en prononçant ces paroles, il doit nécessairement être un avocat du canal de la baie Georgienne. Il représente la Nouvelle-Ecosse. Il sait très bien que le charbon de la Nouvelle-Ecosse ne peut pas faire la concurrence avec le charbon qui nous vient des ports du lac Erié. Tout le monde admet cela. Au moment où le charbon de la Nouvelle-Ecosse arrive à Montréal, il ne peut pas aller plus loin. Pourquoi? Il n'a pas la facilité de profiter du transport par eau; il ne peut donc pas faire la concurrence au charbon qui passe par le canal Erié. Je ne prétends pas être une autorité sur la question du charbon; mais toutes les autorités que j'ai lues admettent qu'au moment où le canal sera construit, vous verrez le charbon de la Nouvelle-Ecosse prendre la direction de l'ouest. Les navires viendront dans l'est chargés de grain et ils ne retourneront pas à lège. Ils remonteront avec une autre cargaison, mais principalement avec du charbon de la Nouvelle-Ecosse. Si je devais parler comme un représentant de la vallée de l'Ottawa, je vous dirais que nous avons

de nombreuses mines dans cette vallée, qui ne sont pas encore exploitées. Nous avons d'abondants gîtes de minerais de fer. Nous n'avons pas d'autres moyens de transport que les chemins de fer et les minerais sont trop lourds pour prendre cette voie. Si nous avions des moyens de transports par eau, nous pourrions nous en servir et exploiter ces mines. Nous avons une grande industrie dans la pulperie, et la construction de ce canal nous aiderait dans l'exploitation de cette industrie.

D'après le rapport des ingénieurs, le coût de la dépense est évalué à \$100,000,000. Nous pourrions payer cette somme et peut-être un peu plus, mais nous développerions sur ce parcours un commerce qui rembourserait amplement toutes les dépenses que nous aurions faites. Les ingénieurs nous disent quelque chose de plus que je ne veux pas mettre en avant comme étant la seule bonne raison pour la construction du canal de la baie Georgienne, c'est que vous pourriez utiliser une énergie de 6,000,000 de chevaux-vapeur, force qui serait équivalente à l'énergie obtenue par l'extraction annuelle de 40,000,000 de tonnes de charbon. C'est là assurément une importante considération commerciale. Mais la plus grande est d'amener le commerce à suivre les voies de l'est à l'ouest.

Il me sera peut-être permis, bien qu'on en ait parlé beaucoup cet après-midi, de signaler la grave erreur faite à propos de ce canal. La distance est de 400 milles. Beaucoup de gens sont d'opinion qu'il s'agit de construire un canal de 440 milles. En réalité, sur une distance de 420 milles, la navigation suit le cours des rivières et des lacs. Sur une distance de 346 milles, il n'y a absolument aucun travail à faire. Le canal proprement dit, qu'il faudra construire, n'aura que 28 milles, soit un mille de plus que le canal Welland, et 44 milles de moins que tous les canaux du système Welland-Saint-Laurent. M. Lafleur et les autres ingénieurs qui l'accompagnaient constatent, dans leur rapport de 1908, qu'il faudra faire des excavations sur une distance de 28 milles et du dragage sur une distance de 66 milles; sur un parcours de 356 milles, les rivières et les lacs fournissent un chenal dont la largeur varie entre 300 pieds et un demi-mille.

Jamais peut-être cette entreprise n'a provoqué un aussi vif intérêt dans le pays; jamais l'opinion publique n'en a réclamé l'exécution avec autant d'insistance. Je n'ai aucun doute que la généralité des mem-