

verture d'une route qui raccourcira la distance d'une manière aussi importante, établira une voie de navigation intérieure entre les lacs et Boston, et, par conséquent, réduira les taux du fret entre ces points d'au moins 25 pour cent."

En conséquence de ce rapport, il fut fait des relèvements et études, et une somme fut portée au budget. Le gouvernement donna avis dans la *Gazette du Canada* qu'à une certaine date il demanderait des soumissions pour la construction de ce canal. J'avoue que j'ai été surpris de l'opposition faite à cette entreprise par certains députés de la Nouvelle-Ecosse. L'on a dit aussi que quelques-uns des promoteurs du canal de Caughnawaga ont donné leur appui à cette opposition.

Dans cette Chambre, l'honorable député d'Halifax, s'est formellement opposé à cette entreprise, et d'autres députés de la même province l'ont aussi décriée et ont été soutenus par des membres influents d'autres provinces. Les députés du Cap-Breton ont donné comme l'une des raisons pour lesquelles le gouvernement devait agir librement à l'égard du canal St. Pierre et d'autres travaux publics de la Nouvelle-Ecosse, qu'ils s'étaient ligués ensemble et avaient tué le canal de la Baie Verte. Des témoins de la Nouvelle-Ecosse ont dit, devant les Commissaires, qu'ils aimeraient mieux que ces huit millions fussent dépensés sur leurs propres travaux publics; et ce principe mesquin a plus fait pour tuer et affaiblir cette grande entreprise que tout ce qu'on avait allégué contre elle.

Le canal, s'il était construit, traverserait l'étroite langue de terre qui se trouve près de la ligne qui sépare les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et les députés de la Nouvelle-Ecosse s'opposent à ce projet parce qu'ils craignent que sa réalisation ferait perdre un commerce considérable à Halifax et aux différents ports de cette province. Les navires sont aujourd'hui obligés de faire le tour par la côte dangereuse de la Nouvelle-Ecosse pour se rendre à St. Jean, aux ports de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, aux petits ports du Nouveau-Brunswick, et aux ports situés à l'est de New-York sur le côté américain.

Il existe une forte rivalité entre Halifax et St. Jean, et cette rivalité a pro-

duit son effet en fortifiant l'opposition dont j'ai parlé.

Les adversaires du projet ont travaillé contre lui, et un mémoire signé par presque tous les députés de la Nouvelle-Ecosse, dirigé contre lui, a été présenté au gouvernement. L'avantage que l'on faisait généralement entrevoir de son abandon, était que les huit millions qu'exigeait son exécution pourraient être employés à la construction des travaux locaux dans les provinces maritimes; mais cela était un argument vicieux et nuisible. J'ai demandé au premier ministre, de concert avec certains autres députés du Nouveau-Brunswick, si le canal devait être abandonné, et si les fonds votés seraient employés comme on le prétendait, et sa réponse a été que, si le projet était abandonné, cela ne ferait aucune différence à l'égard de la manière dont seraient traitées les demandes d'exécution de travaux publics.

Cette opposition a eu pour résultat la nomination d'une commission chargée d'étudier la question. Les commissaires étaient l'hon. M. Young, de Montréal, l'hon. W. P. Howland, de Toronto, M. C. W. Lawrence, de St. Jean, N. B., et M. Jack, d'Halifax. Les conclusions de ces commissaires furent: que si le canal était construit, il aurait 15 pieds de profondeur et 100 pieds de largeur au fond, et coûterait \$8,000,000 — que le canal n'est pas nécessaire pour le service du commerce de la Grande-Bretagne, de l'Amérique du Sud, des Antilles et de Terre-Neuve; — que le commerce de l'île du Prince-Edouard avec la Grande-Bretagne n'a pas besoin de ce canal, qui ne serait pas d'une grande utilité pour l'île; — qu'il était difficile de dire quel serait l'effet de l'agrandissement des canaux de Welland et du St. Laurent, lorsqu'il serait terminé, sur la question du transport entre les lacs supérieurs et les provinces maritimes; — qu'il était douteux qu'une route suivant ce canal pût lutter avantageusement contre les chemins de fer existants ou en voie de construction, ou contre les routes mixtes, par chemin de fer et par eau, que suivent actuellement les navires de ces provinces; et que les témoignages reçus et les observations qu'ils avaient faites leur donnaient une haute idée des vastes ressources du Nouveau-Brunswick, de