

ble; M. Robert Reford de Montréal et M. James Ashdown de Winnipeg. Nous voyons par ce rapport qu'il était absolument nécessaire de s'enquérir de la possibilité de ce projet au point de vue commercial et du génie civil, avant d'en commencer l'exécution. Cela exigerait naturellement des études nouvelles et un nouveau rapport.

Trois années après la remise du rapport de la commission royale des transports, les ingénieurs du département des Travaux publics avaient fait une nouvelle étude et un nouveau rapport qui fut présenté à la Chambre en 1908. On pourra demander pourquoi alors les travaux n'ont pas été immédiatement commencés. Je ne suis pas le seul dans le pays à dire que j'aurais aimé voir les travaux commencés à cette époque, mais on fit remarquer à ceux d'entre nous qui étaient alors en faveur du projet de canal, que par suite de la construction du Transcontinental, entreprise à laquelle était engagée le crédit du Canada, il ne serait pas sage pour le Gouvernement de commencer la construction de ce grand canal; mais on nous assura qu'au moment où le crédit du Canada le permettrait, les travaux seraient aussitôt entrepris.

La construction du Transcontinental est presque terminée maintenant. La Chambre a un rapport complet de l'entreprise; des études ont été faites. Vous admettez que vous n'avez pas eu des rapports superficiels, mais des rapports complets. Alors pourquoi l'œuvre ne serait-elle pas entreprise? On nous dit qu'une nouvelle commission va être nommée. Quelle en est la nécessité? Vous avez dans ce rapport l'évaluation exacte du coût de l'entreprise qui est fixée à \$100,000,000, mais vous dites que cela peut coûter davantage aujourd'hui par suite de l'augmentation des salaires et du coût des matériaux. D'accord, mais donnez ce même rapport avec les mêmes renseignements à un ingénieur compétent au service du Gouvernement; donnez-lui aussi le tableau de l'augmentation des prix des matériaux et des salaires, et sans qu'il soit nécessaire d'avoir une autre commission, il présentera au ministre des Travaux publics et à la Chambre une évaluation basée sur ces chiffres et sur le travail fait jusqu'à 1908, qui donnera le coût exact de la construction du canal si elle était entreprise aujourd'hui.

La question n'est pas nouvelle. Elle a été discutée à la Chambre et au dehors depuis un grand nombre d'années. Mon honorable ami le député de Nicolet (M. Larmarche) a cité les paroles de l'honorable

Alexander Mackenzie en 1876. Il était en faveur du projet. Avant la confédération, l'honorable M. Shead, des environs d'Ottawa, et d'autres, en ont parlé également d'une façon favorable. Je crois que le ministre des Postes doit avoir lu les discours remarquables sur ce sujet, prononcés par sir G. E. Cartier dès 1864, à l'assemblée législative du Bas-Canada. Les discours prononcés par sir G. E. Cartier sont bourrés de faits. Avec ces discours appuyés de ce rapport, si on n'avait pas ajouté un seul mot sur le canal de la baie Georgienne, vous auriez des documents suffisants pour vous autoriser à commencer les travaux.

J'ai été heureux d'entendre le très honorable chef de l'opposition se prononcer courageusement en faveur de cette entreprise, comme la Chambre l'avait déjà entendu à différentes occasions. Je crois que nous aurons le plaisir, avant la fin de ce débat, d'entendre le très honorable premier ministre se prononcer lui-même en faveur de ce projet. Je n'ai jamais cherché d'avantages électoraux avec cette question et ce n'est pas mon intention de le faire ce soir, parce que je suis trop intéressé à l'entreprise, mais le très honorable premier ministre a prononcé ces paroles:

Notre but est de conserver le trafic canadien dans les voies de transport canadiennes et de continuer autant que nous le pourrons à appliquer le programme de faire prendre à notre commerce la direction vers l'est et vers l'ouest.

Permettez que j'examine ce côté de la question avant de prendre une autre considération. Il n'y a qu'un seul moyen de conserver notre commerce dans nos propres voies de l'est à l'ouest quand il s'agit des voies fluviales de transport, c'est en améliorant notre réseau de canaux des Grands lacs aux ports de l'océan, par la baie Georgienne, la rivière aux Français et l'Ottawa. Creusez le canal Welland et vous n'obtiendrez pas ce résultat.

En creusant le canal Welland, il arrivera que notre commerce, au lieu d'aller de l'est à l'ouest, ira de l'ouest au sud. La plus grande partie du grain et des autres trafics qui vient de l'Ouest se dirige aujourd'hui vers les ports américains. Mes honorables amis savent bien cela, et je n'ai pas besoin de m'appuyer sur des statistiques, bien que je les aie ici. S'ils consultent les rapports du département du Commerce et de l'Industrie, ils verront que des millions de tonnes de marchandises s'en vont de nos lacs dans des ports américains et que quelques milliers viennent par notre réseau de voies canadiennes.

[M. Devlin.]