

possibilité et des avantages de cette grande entreprise, et aussi pour faire disparaître une fois pour toutes l'impression fausse créée par les adversaires de ce projet que ces différents rapports étaient contradictoires.

Non seulement ils ne sont pas contradictoires, mais je crois avoir démontré que même l'existence de différences apparentes ou peu importantes ne tend qu'à prouver la certitude des conclusions semblables auxquelles tous sont arrivés.

Avant de traiter de l'utilité commerciale et des autres avantages de la route de l'Ottawa et de la rivière des Français, je crois qu'il est nécessaire de répondre à trois objections qui sont généralement faites contre la construction du canal. Quant aux autres objections qui ont rapport au côté commercial de la question, je m'en occuperai tout à l'heure.

La première de ces objections est que la route du canal de la baie Georgienne étant située à une latitude très au nord, la glace y sera un obstacle pendant une période de temps plus longue que sur la route Welland-Saint-Laurent qui est beaucoup plus au sud.

Cette objection n'est pas sérieuse. Tout d'abord, il n'y a pas une très grande différence, s'il y en a, entre l'époque où le Saint-Laurent est libre de glace et celle où l'Ottawa est libre aussi; mais même s'il y avait une différence appréciable, il faut se rappeler que le commerce vient du lac Supérieur, et que les bateaux qui se dirigent vers le canal Welland de même que ceux qui se dirigent vers la baie Georgienne doivent nécessairement passer par le canal du Sault-Sainte-Marie, et que ce dernier est situé plus au nord que le point le plus élevé de la route de l'Ottawa et de la rivière des Français.

La seconde objection est que la route sera dangereuse pour la navigation à cause des nombreuses courbes qui se rencontrent.

Selon les experts une courbe peut être dangereuse pour la navigation et d'un autre côté elle peut être aussi dépourvue de danger que la ligne droite.

Il faut pour cela considérer la largeur du canal navigable à l'endroit de la courbe, le rayon de la courbe et la longueur de la courbe.

D'après un plan fait pour le canal de la baie Georgienne, le canal est fait très large dans les courbes, de façon à donner tout l'espace suffisant aux plus gros vaisseaux.

Pour ce qui regarde le rayon des courbes, il n'y a pas une seule courbe sur tout le

parcours du canal de la baie Georgienne qui soit de plus petit rayon que celle qui se trouve dans le voisinage de l'île au Sucre, dans les Grands lacs, où cependant aucun accident n'est encore arrivé aux gros navires qui y naviguent constamment le jour et la nuit.

Quant à la longueur des courbes, très peu sont longues et elles forment ensemble une distance totale d'environ 69 milles, où la navigation peut être affectée. Le reste de la route est droite ou à peu près. De plus il est bon de se rappeler qu'il y a 346 milles de navigation sur lacs et rivières.

La meilleure autorité qui pourrait être citée à ce sujet est l'opinion du capitaine Norcross, l'un des navigateurs les plus expérimentés des Grands lacs. Répondant aux questions que lui posaient les ingénieurs du gouvernement, il déclare qu'il considérerait les courbes de Stribling Point et de Sailor's Encampment comme des endroits non dangereux pour la navigation, soit le jour, soit la nuit. Ces deux courbes sur les Grands lacs sont toutes deux d'un rayon plus petit que n'importe quelle courbe se rencontrant sur la route du canal de la baie Georgienne.

Le capitaine Norcross déclara de plus qu'il ne considérerait aucune des courbes de la baie Georgienne comme dangereuse pour la navigation.

La troisième objection est que le canal passera à travers un pays inculte.

Le canal est devenu nécessaire pour le transport des cargaisons venant des Grands lacs et se dirigeant vers la tête de la navigation maritime, et personne ne projette d'y conduire des excursions de touristes. Par conséquent, l'aspect du pays environnant importe très peu. De plus, rappelons-nous que le district du canal Welland que l'on appelle à bon droit le jardin du Canada ne fournit que 2 p. 100 du commerce qui passe par le canal.

Maintenant, monsieur l'Orateur, que j'ai établi l'absence de tout obstacle sérieux, soit naturel, soit de nature locale à la construction de cette voie de transport par eau, je vais essayer de démontrer aussi clairement que possible les nombreux avantages qui découleront de cette entreprise et aussi sa nécessité au point de vue commercial.

Le projet du canal de la baie Georgienne devrait compter parmi ses défenseurs les plus enthousiastes tous ceux qui non seulement invoquent, mais de plus croient sincèrement à la devise. Le Canada aux Canadiens.

[M. Lamarche.]