

différence à l'égard de l'émigration de nos compatriotes vers la république voisine. Pour se consoler de n'avoir rien fait, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ils essaient maintenant d'atténuer les résultats avantageux découlant de la politique ministérielle, en invoquant de mesquines considérations de détail.

Il serait puéril de penser un seul instant que les critiques de la curiosité déplacée des anti-ministériels à l'égard de la compagnie commerciale de l'Atlantique-nord puisse changer l'opinion publique; car en même temps que l'attitude de l'opposition prouve son manque absolu d'esprit public, le flot d'immigration qui s'est déversé au pays depuis 1896 a influé sur le progrès du pays. C'est à bon droit que nous affirmons que notre pays est un des plus vastes, des plus beaux et des plus riches qui soient au monde. Mais, pour atteindre le rang économique qui lui appartient, le pays a besoin de bras et de capitaux. La campagne d'immigration poursuivie avec tant de zèle et de dévouement par le Gouvernement nous a donné ces deux choses.

Le député de Toronto-nord est bien aise de pouvoir déclarer, de concert avec sir Edward Clouston, que les magnifiques récoltes dont le Canada a été favorisé lui ont permis d'échapper à la crise de l'an dernier. L'honorable député peut-il prétendre que ces récoltes aient poussé toutes seules à l'instar de champignons, sans l'aide de nos milliers d'immigrants que le Gouvernement a recrutés en dehors pour le Nord-Ouest. Voilà un autre point sur lequel le Gouvernement peut revendiquer sa part dans la prospérité dont jouit le pays.

J'ai à peine besoin de demander votre autorisation, monsieur l'Orateur, pour aborder la question des transports et le système adopté par le Gouvernement à cet égard. Dans un immense pays comme le Canada, les grandes voies de transport sont comme les artères et les veines du corps humain; elles sont indispensables à sa vie économique et à sa fécondité.

Pénétré de cette vérité, le Gouvernement a voulu faire de la création et du développement des transports par rail et par eau les deux œuvres maîtresses de son administration: le service des Chemins de fer et des Canaux et le ministère de la Marine. Chaque année, le Parlement vote de généreux crédits affectés à ces deux grands services publics, soit pour perfectionner l'outillage des canaux et des ports afin de participer aux avantages dont la nature a doté notre pays, soit pour la construction de nouvelles voies ferrées ou à titre de subvention aux chemins de fer.

C'est là une dépense que le peuple canadien envisagera toujours d'un œil favorable, tant qu'elle s'exécutera d'une manière judicieuse, car elle contribue toujours

M. RIVET.

à la suprématie commerciale et industrielle du Canada.

Le système du Gouvernement relativement aux grandes voies de transport est frappé au coin d'une grande sollicitude et d'un véritable esprit de progrès. Je ne prétends nullement que le Gouvernement conservateur ait négligé son devoir à cet égard, mais je ne crains pas d'affirmer que le système libéral est plus méthodique, plus éclairé et plus hardi que celui de ses prédécesseurs.

De 1896 à 1898, la statistique prouve qu'il a été consacré \$121,215,115 au perfectionnement des voies de transport. Cette somme s'est surtout répartie entre les canaux, le chenal du fleuve Saint-Laurent, les ports de défense canadiens, les subventions aux chemins de fer, et les frais de construction du Transcontinental. Ce qui veut dire que cette dépense ne s'est pas effectuée au hasard pour des travaux d'intérêt local plus ou moins justifiables, mais en conformité d'un projet général de travaux d'amélioration basé sur les propositions d'une commission spéciale et de façon à bénéficier dans la plus large mesure possible des conditions géographiques du Canada, en vue du trafic entre l'est et l'ouest et entre les ports du Saint-Laurent et ceux d'Europe.

Voilà un système essentiellement national dont nos concurrents ont peut-être parfois critiqué les détails mais dont ils ne sauraient blâmer la pensée dirigeante qui l'a inspiré ni nier les résultats avantageux. En outre, la construction d'un deuxième réseau transcontinental et l'empire désormais assuré à la voie du Saint-Laurent, qui jusqu'ici avaient été deux points de résistance dans le système de transport du Gouvernement, me dispense de tout besoin de mettre ici en relief les effets de ce système sur les destinées du pays.

Il y a quelques jours le "Herald" de New-York, au cours d'un article consacré au port de Montréal et à la route du Saint-Laurent, signalait le dangereux rival que pourrait devenir notre pays relativement aux transports. J'en ai l'espoir, le Gouvernement ne s'arrêtera pas à mi-chemin dans cette magnifique orientation vers le progrès; il ne reculera, je l'espère, devant aucun sacrifice, compatible avec ses ressources, afin de conserver et d'augmenter les avantages découlant de nos routes fluviales. Nos voisins sont loin de piétiner sur place; ils consacrent des sommes énormes au perfectionnement de leurs ports et de leurs canaux. Ces années dernières, le projet du canal de la baie Georgienne leur a donné lieu de réfléchir et les a portés à redoubler leurs efforts afin de perfectionner l'outillage de leurs voies navigables.

Dans l'intérêt de notre métropole, dans l'intérêt tout entier du Canada, je réclame la construction de ce canal, dont le grand explorateur Champlain avait prévu l'utilité