

grand nombre de données possibles relativement à l'amélioration de nos grandes voies d'eau, cette Chambre et le pays doivent féliciter le ministre des Travaux publics de l'exposé très franc qu'il nous a fait ce soir.

J'ai déjà, je crois que c'était pendant la session de 1910, proposé une motion semblable à celle que le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a mise entre vos mains, monsieur l'Orateur. Mon très honorable ami a dit, cet après-midi, qu'il croyait que le Gouvernement avait reçu un nombre suffisant d'opinions pour le justifier d'entreprendre immédiatement l'établissement de cette grande voie d'eau. Si ma mémoire me sert bien, les documents qui ont été déposés sur le bureau de cette Chambre en réponse à la demande que je faisais de tout ce qui se rapportait à ce projet, me paraissent avoir été suffisants pour justifier le ministère libéral de commencer cette entreprise. Je fais surtout allusion au rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre pendant la session de 1909, je crois, et qui a été cité par plusieurs députés ce soir à l'appui de la possibilité d'exécution du projet au point de vue technique.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a déclaré aussi qu'il ne voyait pas la nécessité de nommer une autre commission vu que ce projet avait déjà été étudié par deux commissions, une vers le milieu du siècle précédent et une toute récemment.

Je rappellerai à la mémoire de mon très honorable ami une réunion politique qui a eu lieu dans la cité d'Ottawa, le 24 janvier 1910, en rapport à une élection complémentaire dans cette même ville, et à laquelle il assistait. A cette assemblée, l'ancien secrétaire d'Etat (M. Murphy) exprima l'opinion qu'une commission devrait être nommée pour savoir à quelle vitesse pourrait naviguer les vaisseaux sur le canal de la baie Georgienne, et quelles étaient les perspectives de cargaisons de retour de Montréal. Il déclara que lorsque le Gouvernement aurait obtenu ces renseignements, il pourrait alors se mettre à l'œuvre avec intelligence. Ainsi donc, bien que mon très honorable ami puisse penser qu'il n'est pas nécessaire de nommer une commission pour étudier l'aspect commercial du projet, quelques-uns de ses collègues dans l'ancien Gouvernement étaient d'avis qu'il fallait en nommer une.

Je désire féliciter l'honorable député de Nicolet (M. Lamarche) du discours qu'il a prononcé, ce soir, et qui sera apprécié, j'en

suis sûr, par tous les membres de cette Chambre, par ceux qui ne sont pas en faveur de cette grande entreprise comme par ceux qui la demandent. Mon honorable ami de Nicolet a discuté tous les côtés de la question; il a examiné l'aspect technique du projet et aussi ses possibilités commerciales. Il a laissé très peu à dire aux honorables membres qui parleront après lui.

Dans la discussion d'une entreprise de ce genre, il n'est pas hors de propos d'offrir quelques fortes raisons sur l'importance de la question des transports en général. Il y a aucun doute que celle du tarif, non seulement dans notre pays mais dans tous les pays du monde, est une de plus importantes qu'un gouvernement ait à résoudre. Cependant, celle des transports est également importante, spécialement dans un pays comme le Canada qui s'étend sur une distance de 3,000 milles d'un océan à l'autre, et qui a l'avantage de posséder un aussi grand nombre de moyens naturels de transports.

Je crois que c'est Bacon qui a dit:

Il y a trois choses qui font une nation grande et prospère: Un sol fertile, des ateliers actifs et des moyens de transports faciles d'un endroit à un autre pour les personnes et les marchandises.

Je discuterai pendant quelques instants la question des transports par chemin de fer dans la république voisine, j'ai pu me procurer certaines statistiques—malheureusement elles ne sont pas de date très récente—qui serviront à démontrer la grande importance des facilités de transports. Pour l'exercice finissant le 30 juin 1907, la moyenne par tête des droits perçus sur les marchandises importées aux Etats-Unis a été de \$3.84.

Au cours de cette même période, la contribution par tête aux recettes des chemins de fer dans les Etats-Unis fut de \$30.86; en d'autres termes, les droits de transport exigés et perçus par les chemins de fer des Etats-Unis, en 1907, représenteraient huit fois le montant perçu par le Gouvernement de ce pays sur les importations. On voit que dans l'arène financière le gouvernement américain fut battu à plates coutures par les compagnies de transport. Cette même année 1907, les recettes moyennes du gouvernement des Etats-Unis de toutes provenances, sauf la vente d'obligations, furent de \$9.84 par tête, tandis que celles des chemins de fer furent de \$30.86, soit plus de trois fois les précédentes, ce qui