

Votre comité, en conséquence, en soumettant la preuve apportée par des savants, des experts, des autorités en matière commerciale, et autres témoins, est convaincu que tout cela prouve, d'une façon concluante, que la construction du canal de la baie Georgienne sera d'un bienfait inestimable pour la prospérité générale du Canada.

Votre comité désire aussi appeler votre attention sur les avantages qui en découleront pour ceux qui habitent présentement le Nord-Ouest, ainsi que sur l'élan que cette entreprise donnerait dans l'avenir à l'augmentation des populations rurales de cette partie fertile du pays, en leur permettant d'avoir, pour leurs produits, des moyens de transport sûrs et économiques; et de cette façon, cette grande partie du pays qui est improductive à l'heure présente deviendrait habitée par une classe de bons cultivateurs qui, par la suite, contribueront au revenu du Dominion. En pareilles circonstances, votre comité propose fortement l'entreprise projetée à la considération favorable du Gouvernement et il sera toujours disposé à prêter tout son appui pour assurer la construction immédiate et l'exécution rapide de cette entreprise. Nous sommes convaincus que le peuple de ce pays, quand il connaîtra les avantages qui peuvent découler de ces travaux, notifiera toute action que le Gouvernement pourra prendre pour faciliter la construction d'une entreprise d'importance nationale, puisque cette voie est située sur le territoire canadien depuis la mer jusqu'au Nord-Ouest.

Un autre rapport, monsieur l'Orateur, ne saurait, à mon avis, convaincre davantage et il n'apporterait pas plus de renseignements que le Gouvernement n'en possède à l'heure actuelle.

J'ai exposé, monsieur l'Orateur, ma manière de voir à ce sujet devant cette Chambre et devant le pays.

J'ai foi dans l'avenir du Canada.

Ses destinées sont grandes au milieu des nations. Quand sa population paisible et énergique aura établi d'autres générations dans les coins les plus éloignés de ses grandes terres à blé; quand de meilleurs moyens de transport auront augmenté la production agricole de nos campagnes, nous deviendrons la plus grande nation agricole du monde, et alors, c'est avec les yeux tournés vers les rives du Saint-Laurent, que les denses populations de l'Europe chrétienne continueront à répéter l'éternelle prière: Seigneur, donnez-nous notre pain quotidien.

M. E. B. DEVLIN (Wright): En saisissant aujourd'hui cette Chambre de l'important projet, dont le député de Nicolet (M. Lamarche) nous a parlé avec tant d'éloquence, le chef de l'opposition a bien mérité de tous ceux qui s'intéressent à la réalisation de cette entreprise. A plusieurs reprises déjà, je me suis nettement prononcé en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne; aussi n'ai-je pas l'intention de m'étendre longuement sur la

question. Le député de Nicolet a exprimé l'espoir que le rapport de la commission dont la création prochaine fait l'objet des rumeurs ne sera pas mis aux oubliettes, comme l'ont été tant d'autres rapports, par le passé. En toute justice pour les députés et pour ceux de nos concitoyens qui s'intéressent à ce projet, il convient de dire un mot de ces rapports. Vint d'abord le rapport d'un comité du Sénat, et personne prétendra que ce rapport portait sur un canal comme celui qu'on veut construire aujourd'hui.

Le second et le seul autre rapport, et en réalité le seul rapport qui soit d'importance, en tenant compte de cette grande entreprise projetée, est un rapport qui a été rédigé en 1908 et signé par quatre ingénieurs éminents: M. Eugène D. Laffeur, M. Saint-Laurent, M. Coutlée et M. S. J. Chapleau. Ce rapport concluait à la construction du canal de la baie Georgienne. On se demandera naturellement pourquoi ce rapport a été préparé, étant donné le rapport précédant du Sénat en 1898, et la réponse se trouvera dans le rapport de la commission royale des transports, publié en 1905. Les commissaires, parlant des deux routes différentes, la route du canal Welland et du Saint-Laurent et la route de la baie Georgienne, s'expriment ainsi:

Votre commission affirme sans hésiter qu'elle croit à l'avantage d'une voie navigable d'entier parcours, depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à l'océan, pour aider au transport des grains et à la réglementation des tarifs, d'une dimension qui ne soit pas inférieure à celle fixée plus haut, de façon que les plus grands navires des lacs puissent continuer leur voyage jusqu'à la navigation maritime ou s'en rapprocher le plus près possible.

Mais, étant donné que le Gouvernement a entrepris l'étude d'un projet de chenal par la rivière des Français, jusqu'au lac Nipissing et en suivant l'Ottawa jusqu'à Montréal et comme la possibilité d'un pareil projet au point de vue commercial et de travaux de génie n'a pas été déterminé, ni les dépenses, si le projet est possible et de plus le Gouvernement ayant entrepris l'étude du canal Welland et de son voisinage, en vue de son agrandissement possible et de sa déviation, votre commission ne croit pas devoir se prononcer en faveur d'aucun tracé, mais elle émet l'avis qu'en cas où le projet de la rivière Ottawa, par suite de son défaut de praticabilité au point de vue commercial et des travaux de génie, ou à cause de son coût ou pour d'autres raisons, ne serait pas adopté, le canal Welland pourrait être élargie et approfondi à la grandeur du canal du Sault-Sainte-Marie, en vue de permettre aux navires les plus grands, de continuer leur voyage à Kingston ou à Prescott, rapprochant ainsi leur chargement de 180 milles ou moins de Montréal, avant de le transborder.

Les commissaires qui ont fait ce rapport étaient deux hommes très remarqua-