

hydrauliques puissent être exploitées perpétuellement. Non seulement nous pourrions tirer cet avantage; mais ces eaux ainsi emmagasinées rendraient la rivière Ottawa régulièrement navigable. Comme je l'ai dit dans plusieurs occasions, la production de nos mines de houille diminue tous les ans, tandis que nos forces hydrauliques, si elles sont conservées, existeront perpétuellement, et le Canada possède dans ces forces un actif dont peu de personnes se font une idée exacte. Je suis l'un de ceux qui croient que, si le canal de la Baie Georgienne et de la rivière Ottawa était construit, demain, ce canal n'aurait pas l'effet de développer dans une grande mesure nos forces hydrauliques. Je ne puis dire au juste, bien entendu, combien de temps s'écoulera avant que nos forces hydrauliques puissent être exploitées; mais je reconnais très volontiers que la chose se fera d'ici à ce qu'un temps raisonnable se soit écoulé. Il n'y a pas de doute que ce canal fournira, un jour, un grand nombre de prises que nous ne pourrions nous procurer autrement. L'emmagasinage des eaux destinées à l'alimentation du canal créera une réserve pouvant servir à régler l'exploitation des forces hydrauliques. Le présent sujet est si important pour le Canada que je me sens presque incapable de le discuter. La première chose qui se présente dans mon esprit est la question de savoir si le projet en question est réalisable, ou non. J'espère qu'il est réalisable. Si le canal doit être construit, il importe de bien examiner comment il doit l'être. La première question qui se pose est celle-ci: ce canal doit-il être construit, et s'il doit l'être, quand le sera-t-il? Comme je l'ai dit déjà, il s'agit présentement, d'une question qui a occupé l'attention des hommes d'affaires du pays depuis nombre d'années, et c'était déjà une question vitale il y a un grand nombre d'années. Si j'étais appelé à donner mon opinion en ma qualité de canadien, je dirais: "Ne vous engagez pas maintenant dans cette entreprise." Quelques honorables membres du Sénat ont exprimé l'avis que ce canal doit être construit immédiatement. Nous devrions étudier la question plus à fond encore qu'elle ne l'a été avant de procéder à la construction du canal, et je suis l'un de ceux qui croient

que nous avons à présent d'autres entreprises sur les bras dont nous avons un plus pressant besoin.

L'honorable M. OWENS: Non.

L'honorable M. EDWARDS: Quelque grand que soit ce projet—et j'espère qu'il se réalisera dans un avenir raisonnablement rapproché—je ne crois pas que le temps soit venu où le Canada est prêt à placer dans cette entreprise la forte somme nécessaire à son exécution. Ce n'est pas de l'eau froide que je veux jeter sur ce projet dont la réalisation—je le reconnais—serait de nature à développer les ressources du pays. Je crois plus fermement, aujourd'hui, à sa réalisation prochaine que je n'y croyais autrefois. J'ai été sceptique relativement à ce projet; mais je lui suis maintenant plus favorable. J'espère que, dans l'intérêt du Canada, ce nouveau canal sera construit, et qu'il le sera lorsque le Canada sera prêt à le faire.

L'honorable M. BERNIER: L'honorable sénateur ne me paraît pas avoir tenu compte du fait que les intérêts du Nord-ouest et la solution du problème de nos moyens de transport réclament la construction immédiate de ce canal. L'hon. préopinant a-t-il quelque chose à dire sur ce point?

L'honorable M. EDWARDS: Le Nord-ouest canadien aura très prochainement trois routes transcontinentales et lorsque ces trois voies ferrées seront insuffisantes pour le "trafic" qu'elles recevront, leurs propriétaires n'auront qu'à les doubler. Le présent sujet soulève une question économique très intéressante—et je l'admets très volontiers. Ils s'agit des avantages respectifs du transport par eau ou par voie ferrée. C'est certainement une belle question à résoudre. Je ne suis pas prêt à la discuter; mais je suis favorable à l'opinion que, pour ce qui regarde les chemins de fer ils seront toujours les moyens les plus efficaces à notre disposition pour transporter les produits du grand-ouest. Les trois grands chemins de fer que nous aurons bientôt—dont deux seront en état de transporter la récolte de l'année prochaine—pourront transporter, pendant plusieurs années à venir, tout ce que cette région aura à faire transporter.