

d'hui, à doter Cuba d'un réseau de voies ferrées. Je regrette que le Canada ait perdu un homme de sa valeur; mais il nous reste sa précieuse opinion que j'ai citée, et il nous reste également l'opinion de feu Walter Shanley représentant la canalisation de l'Ottawa comme devant développer le commerce général du pays et procurer une autre route stratégique à l'empire. Pourquoi donc hésiterions-nous à l'entreprendre ?

En 1897, M. McLeod Stewart, ex-maire d'Ottawa, qui s'est toujours identifié avec ce projet de canalisation de l'Ottawa jusqu'à la baie Georgienne, proposa de construire ce canal au moyen d'un syndicat de capitalistes, les obligations de la compagnie devant être garanties par le gouvernement. Il écrivit alors au premier ministre une lettre dont j'extrais ce qui suit :

Dans notre opinion, les travaux sur l'Ottawa, ainsi que sur le Saint-Laurent devraient être poussés vigoureusement et immédiatement. Les Américains ont les yeux ouverts sur l'importance qu'il y a de répondre aux besoins de l'énorme trafic existant, et ils font tous les efforts possibles pour le conserver aux voituriers des Etats-Unis et le transporter jusqu'aux ports maritimes de ceux-ci. Bien qu'ils se proposent de réaliser dans l'avenir cet objet au moyen d'une route navigable d'une grande profondeur, ils ne négligent pas en attendant de donner à leur canal à barges de l'Erié une profondeur de neuf pieds. Or, en suivant leur exemple, nous ne devrions négliger aucun des avantages que nous possédons, nous-mêmes. Si nos voisins prennent de l'avance sur nous, il sera ensuite difficile au Canada de retenir le premier rang dans le commerce de transport de la région septentrionale du continent américain, suprématie que la nature nous fournit les moyens d'acquérir. Le trafic auquel notre position nous donne légitimement droit est déjà assez considérable et nous fournit les moyens d'acquérir. Le l'Ottawa et du Saint-Laurent. Ces deux routes se compléteront réellement au lieu de se faire concurrence—les deux ayant Montréal pour terminus. La concurrence véritable est celle des routes américaines par lesquelles le transport s'effectue jusqu'à New-York.

La faible longueur de la route de l'Ottawa et les taux très réduits auxquels le fret pourra être transporté par cette route, sont une garantie qu'aussitôt qu'elle sera ouverte, elle obtiendra une partie du trafic direct qui prend, aujourd'hui, la route de New-York. Son trafic local sera, en outre, important et excédera de beaucoup celui des canaux du Saint-Laurent. Et chaque tonne de trafic transportée directement par la route de l'Ottawa, ainsi que chaque tonne du surplus de la production de la vallée de l'Ottawa à exporter seront nécessairement transportées jusqu'à Montréal ou Québec—leurs ports d'exportation. Le fret ainsi transporté directement ne serait pas détourné des canaux du Saint-Laurent à Buffalo, Oswego et Ogdensburg.

Hon. M. CLORAN.

Il y a lieu de croire que la somme de \$15,000,000 défrayerait le coût réel de la construction, si ce travail est entrepris par une compagnie. Or, cette somme ne représente pas la dixième partie du coût d'un chenal pour les vaisseaux océaniques, dans le Saint-Laurent jusqu'aux lacs, et pas plus qu'un vingtième de ce que coûterait un canal du même genre par le tracé le plus économique entre les lacs et New-York. Même en admettant qu'à l'avenir, les vaisseaux océaniques devront passer par Montréal et de là se rendre à Toronto, Chicago, Duluth et Fort-William pour y recevoir leur cargaison, je dis que, pour le présent, et pendant plusieurs années encore, les canaux agrandis du Saint-Laurent et la nouvelle route navigable de l'Ottawa pourront faire face à tous les besoins du commerce canadien, et cela sans s'imposer une très grande dépense.

Toute la question se réduit à une couple de points. Si cette nouvelle route à navires, en plein centre de notre pays, peut, vu les conditions favorables dans lesquelles nous nous trouvons, se construire sans retarder l'exécution d'autres travaux publics dont le besoin se fait sentir, et sans obérer le trésor public—si ce n'est d'une modique subvention annuelle après le parachèvement du nouveau canal—parachèvement pouvant s'effectuer dans un court espace de temps, et à un prix comparativement modéré—n'est-il pas opportun de faire un effort pour obtenir ce résultat? Ce nouveau tributaire permettant un transport direct des marchandises dans les deux sens du canal, ne tendra-t-il pas à augmenter le commerce de Montréal et du port de Québec, et le trafic du Saint-Laurent? Puis, cette perspective de voir se développer, grâce à ce nouveau canal, un nouveau territoire; de nouvelles industries; enfin, la richesse nationale, ne sont-ce pas là autant de choses qui méritent que des efforts soient faits pour obtenir tous ces résultats?

J'ai lu avec un grand intérêt un pamphlet écrit sur la présente question par un écrivain dont le nom n'est pas donné. Il passe en revue l'histoire de la route du Saint-Laurent et signale en termes énergiques les diverses occasions dans lesquelles le gouvernement britannique a favorisé la ligne Cunard et les ports des Etats-Unis au détriment des ports canadiens et des lignes canadiennes. Peu de temps après l'application de la vapeur à la navigation, M. Joseph Howe écrivit à lord Glenelg que les lourds bricks à voiles devaient faire place aux bateaux à vapeur semblables au "Syrius" qu'il avait rencontré en traversant l'Atlantique. M. Samuel Cunard, de Halifax, parut sur la scène et le résultat fut la passation d'un contrat entre le gouvernement impérial et la compagnie Cunard, alors à l'état rudimentaire, pour le transport bi-mensuel des malles entre Liverpool, Halifax et Boston, et New-York fut subséquemment ajouté à ces trois ports.