

Les hommes politiques de cette époque regardèrent plus haut, et ils virent au delà des possibilités ordinaires d'une entreprise commerciale. Ils étaient des constructeurs de nations, et ils savaient que sur un vaste territoire comme le nôtre il ne peut y avoir d'unité entre des citoyens épars sans des moyens suffisants de communication. Ils comprenaient que la prospérité commune est en grande partie produite par des relations commerciales avantageuses, et sous ce rapport, je crois que la ceinture d'acier qu'est le réseau du Pacifique-Canadien et qui s'étend d'un océan à l'autre, a fait plus pour le rapprochement des provinces que bien des statuts oubliés.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a fait le pays tel qu'il est aujourd'hui, et, en retour, le pays a fait du Pacifique-Canadien une des plus riches compagnies du chemin de fer du monde entier.

A l'époque où ce chemin de fer fut construit les vastes territoires de l'Ouest étaient la propriété commune des citoyens du Canada qui étaient alors établis dans l'est du pays. Une grande partie de ce domaine commun a été utilisé pour subvenir aux frais de l'entreprise.

Grâce à ces nouveaux moyens de transport, l'énergie et la persévérance des gens de l'Ouest ont fait de ces vastes plaines un pays splendide pour la production du blé, et je crois que les vieilles provinces ne demandent pas trop lorsqu'elles supplient de leur donner la préférence sur les Etats-Unis pour le transport de ces produits.

La route de la baie Georgienne n'en demande pas autant. Elle possède tout le long de son cours les trésors cachés d'une immense richesse qui sont là, prêts à rembourser plus que le prix de l'entreprise.

Le rapport des ingénieurs du gouvernement confirme entièrement les déclarations faites auparavant par d'autres experts que des chutes d'eau d'une puissance incalculable abondent dans le cours impétueux de l'Ottawa, et que plus de 1,000,000 de chevaux-vapeur peuvent être utilisés, ce qui attirerait de grandes et de prospères industries et permettrait de payer l'intérêt sur le coût de la construction du canal.

L'an dernier, il a été annoncé par l'honorable ministre des Travaux publics qu'une commission serait nommée pour faire rapport sur l'utilité commerciale de ce projet.

Depuis cette époque, la foi que j'avais dans les commissions du gouvernement a été quelque peu ébranlée par les opinions exprimées par l'honorable ministre du Commerce qui a dit aux électeurs du comté de Lanark, que les rapports des commis-

sions, après avoir été soumis, étaient généralement mis dans les cartons et oubliés pour toujours. Le peuple de ce pays ne veut pas que le projet du canal de la baie Georgienne soit mis dans les cartons et oublié.

Au nombre des nombreux rapports qui ont été ainsi mis dans les cartons depuis quelques années, j'en ai trouvé un soumis par un comité spécial du Sénat du Canada, en 1898, sur la possibilité de la construction d'un canal unissant les eaux du lac Huron et celles du fleuve Saint-Laurent par l'Ottawa, et sur les avantages qui pourraient découler pour le Canada de l'exécution de ce projet.

Ce comité spécial, après avoir fait enquête sur ce sujet, dressa un rapport sur la possibilité de l'entreprise, sur son avantage au point de vue commercial, et sur son utilité au point de vue militaire.

Voici les conclusions de ce rapport:

Votre comité, conclut d'un examen général des témoignages:

Que la construction d'un canal, suivant les plans de la compagnie Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne, est sans aucun doute possible et praticable.

Que sa construction sera d'un grand avantage commercial pour le commerce du Canada, fournissant un débouché nouveau pour le transport du gros fret, de l'Ouest jusqu'au bord de la mer par Montréal et Québec. Etant une route plus directe et plus courte, ce canal aurait pour effet de réduire le coût des transports sur ces produits. Par exemple, les grains des lacs Michigan et Supérieur pourraient être transportés à Montréal à un plus bas prix et à Québec, pour un prix pas plus élevé que les prix minimum entre les Grands lacs et New-York. Conséquemment, une grande partie de ce commerce qui maintenant suit la route du canal Erié serait dirigée vers Montréal et nos autres ports canadiens. Et, de plus, votre comité est unanimement d'opinion que le développement et l'usage des immenses forces hydrauliques le long de cette route, pour fins d'électricité, pour l'extraction et la fonte du fer et autres minerais qui sont en si grande abondance dans la vallée de l'Ottawa, lesquelles forces hydrauliques ne peuvent être développées maintenant à cause du manque de communications et de facilités de transport, seraient seules suffisantes pour autoriser la construction du canal. Cette route développerait aussi une immense industrie de bois, de bois de pulpe, de pâte de bois et autres industries propres à la vallée de l'Ottawa. Le développement de toutes ces industries et l'ouverture d'un nouveau pays seront certainement un moyen de créer des centres de population, et, de cette façon, comme votre comité l'a déjà fait remarquer, ce canal sera une cause d'accroissement et de bienfaits pour le commerce du Dominion et sa construction devient non seulement utile, mais nécessaire.

Votre comité ne saurait faire mieux que de vous prier de vous reporter au témoignage rendu par le major général commandant, sur les avantages du canal projeté, tels qu'ils sont envisagés par les autorités militaires de l'empire.