

route deviendrait facile. Le besoin de cette voie de communication se fait grandement sentir. Sa construction serait peu dispendieuse et très utile au Canada et à l'empire.

Ces opinions, furent données, il y a des années, par des hommes qui n'avaient pas d'intérêts personnels à servir, et elles devaient impressionner favorablement le gouvernement en faveur du projet en question. M. Shanley jouissait d'une haute estime parmi nous. Il était un de nos grands ingénieurs qui aidèrent au développement de notre pays. Nous avons aussi en faveur de ce projet les opinions d'hommes qui sont des autorités en matière de commerce et de finance, et je citerai les paroles de l'un d'eux. C'est l'opinion de sir William Van Horne, donnée pendant qu'il était président du chemin de fer Canadien du Pacifique et, par conséquent, des plus intéressés à augmenter les revenus de cette grande corporation. Sir William Van Horne a donné cette opinion dans un temps où il tenait le plus à ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne souffrit aucun dommage, ou à ce qu'aucune concurrence propre à diminuer la recette de ce chemin ne s'établît. Il s'est exprimé comme suit :

Je suis d'opinion que la construction du canal de Montréal, Ottawa et de la baie Georgienne bénéficiera au commerce général du pays. Toute entreprise tendant à réduire le coût du transport entre le Manitoba et le Nord-Ouest et le bord de la mer aura incontestablement un effet avantageux. Le trafic par ce nouveau canal se composera principalement de céréales, de produits alimentaires, de minerai et d'autres frets. La force hydraulique développée permettra de créer des établissements industriels importants le long du nouveau canal dans les provinces d'Ontario et Québec. Ce canal augmentera considérablement le commerce de Montréal, du port de Québec et des autres ports maritimes canadiens. Il développera aussi d'autres ressources locales par l'utilisation de la force hydraulique qu'on en obtiendra, et les taux réduits du transport. Ce canal produira un effet favorable au chemin de fer canadien du Pacifique, vu que le trafic additionnel qu'il développera sur ce chemin sera plus considérable que la somme de trafic que ce dernier perdra par suite de la concurrence du canal.

Ceux qui ont des intérêts dans les chemins de fer voudront bien se rappeler que le président du chemin de fer Canadien du Pacifique était d'avis que la construction du canal procurerait au chemin de fer que je viens de nommer plus de trafic qu'il ne lui en ôterait. Sir William dit encore :

Les industries de la pulpe et du bois de service prendraient un essor nouveau avec l'ou-

verture de ce canal, parce que cette nouvelle route permettrait d'utiliser toutes sortes de produits forestiers dont quelques-uns ne peuvent être maintenant obtenus par suite du coût élevé du transport.

Sir William admet un principe qui est maintenant reconnu de tous. Il y a trente ou quarante ans, lorsque l'on commença à construire des canaux dans les Etats-Unis, les présidents du "New-York Central" et d'autres chemins de fer craignaient que l'ouverture de ces canaux diminuât le trafic de leurs chemins, particulièrement dans les endroits où ces chemins passent parallèlement à la ligne des canaux. Cependant, ces mêmes hommes sont, aujourd'hui, en état de constater que tout mille de canal construit parallèlement à un chemin de fer fournit à ce chemin plus de trafic qu'il ne lui en ôte. En présence de ce fait, et vu les opinions que j'ai citées, la Chambre ne saurait hésiter à favoriser la canalisation de l'Ottawa. J'ai examiné le présent sujet sous le rapport économique. Je me placerai maintenant au point de vue commercial. Je vais lire les opinions d'hommes de chemins de fer qui furent d'abord opposés au canal en question; mais qui admettent, aujourd'hui, que la construction de ce canal augmenterait le trafic des chemins de fer voisins. Sir William Van Horne dit :

Ce canal produirait un très favorable effet sur l'industrie minière dans la vallée de l'Ottawa et au delà de cette vallée.

L'ouverture de cette route navigable modifierait notablement les conditions du transport du grain et des autres produits à partir des grands lacs jusqu'à l'Atlantique et aux ports des Etats de la Nouvelle-Angleterre. Je suis incapable de faire une estimation du coût de l'entreprise.

Le coût de la construction, par rapport au prix que ce travail eût coûté en 1860, serait beaucoup moins élevé maintenant, vu les méthodes et l'outillage améliorés en usage, aujourd'hui, pour ces sortes d'entreprises. La durée de la navigation par cette nouvelle route serait à peu près la même qu'au Sault-Sainte-Marie.

C'est-à-dire que cette durée serait de six mois et demi, ou de sept mois. Telles sont les opinions de deux hommes qui furent deux de nos plus distingués concitoyens. L'un d'eux nous a quittés et repose dans une tombe vénérée, et l'autre est parti pour aller aider d'autres pays à développer leurs ressources. Je regrette qu'il ne soit pas resté ici, pour nous aider à exécuter la grande entreprise dont il s'agit présentement, comme il travaille, aujourd'hui,