

Pour ce qui est de la sûreté de la route point de vue des tarifs d'assurance, la na- de la conformation du canal de la baie Georgienne, j'ai déjà cité l'opinion du capitaine Norcross.

Quant à la nature de la navigation dans un cours d'eau intérieur, comparée à la navigation au large des Grands lacs, au point de vue des tarifs d'assurance, la navigation intérieure offre moins de dangers que celle au large.

Les gros vaisseaux de transport des lacs doivent nécessairement passer à travers plusieurs écluses et naviguer dans des canaux de toutes descriptions et cependant, les statistiques des accidents maritimes, recueillies par le département de la Marine et des Pêcheries, démontrent que les plus grands dommages causés à la propriété ou aux équipages ont été subis au large des Grands lacs et ont eu pour cause des tempêtes. La route de l'Ottawa est protégée contre toute tempête de vent, d'un bout jusqu'à l'autre.

Un des plus grands avantages devant résulter de cette entreprise, consiste dans la création et le développement d'un commerce interprovincial.

De jour en jour, nous perdons de notre indépendance commerciale, et nous négligeons notre devoir qui est d'unir encore plus solidement ensemble les différentes parties de ce Dominion par des relations plus intimes au point de vue commercial.

Je ne suis pas d'opinion que nous devrions considérer la frontière américaine comme une muraille de Chine et je n'ai jamais pensé ni déclaré que de faire le commerce avec nos voisins c'était de mettre en danger notre existence politique; mais à titre de véritable Canadien, je suis opposé de toutes mes forces à ce qu'on américanise le trafic de la navigation intérieure.

Aujourd'hui, sans le canal de la baie Georgienne, les Américains contrôlent absolument les taux de transport du grain sur les Grands lacs, parce que les cargaisons de retour consistent dans une proportion de 80 p. 100 en charbon des ports du lac Érié.

Sans cette importante cargaison de retour, qui ne peut jamais être remplacée par le fret d'occasion, notre flotte canadienne des Grands lacs se trouverait absolument incapable de transporter le grain pour le même prix que les vaisseaux américains. Par conséquent, le trafic de notre grain sur les Grands lacs est absolument entre les mains et sous la dépendance du peuple américain.

[M. Lamarche.]

Mais il y a plus, le province d'Ontario dépend absolument des Etats-Unis pour son charbon dans l'Ontario, à n'importe quelle période de l'année, ne pourrait durer plus de trois semaines, sans un nouvel approvisionnement des Etats-Unis. Au cas d'une guerre avec nos voisins, pendant les mois d'hiver, une victoire décisive pourrait être remportée sans le secours des soldats en nous laissant geler.

Et ceci se passe près d'un demi-siècle après la Confédération où l'on promettait à la Nouvelle-Ecosse, l'une des provinces de ce Dominion, une ouverture vers les marchés de l'Ouest pour son commerce de charbon.

On a souvent prétendu que le charbon du Cap-Breton ne peut pas faire la concurrence au charbon américain plus haut que Montréal.

Dans les circonstances présentes, c'est absolument vrai, mais avec le canal de la baie Georgienne, le charbon de la Nouvelle-Ecosse pourra être livré à Fort-William pour le même prix qu'il l'est actuellement à Montréal, et je vais essayer de vous le démontrer.

Le charbon américain dans les ports du lac Érié coûte meilleur marché par tonne que le charbon de la Nouvelle-Ecosse, dans le port de Sydney, et ceci pour plusieurs raisons.

Le charbon américain est extrait du flanc de collines ou de montagnes, tandis que le charbon canadien à Sydney provient d'en dessous du niveau de la mer, ce qui est beaucoup plus coûteux.

Aux Etats-Unis, ceux qui travaillent dans les mines de charbon sont, en grande partie, des étrangers, tandis que dans la Nouvelle-Ecosse on est obligé d'employer de la main-d'œuvre du pays.

Dans la Nouvelle-Ecosse, chaque tonne de charbon verse 12 cents $\frac{1}{2}$ au trésor provincial pour l'éducation, tandis qu'il n'existe pas de taxe semblable sur le charbon américain.

Comme vous le savez, le charbon canadien débute avec désavantage, mais les choses s'égalisent par l'imposition de 53 cents de droit de douane par tonne, en vertu de notre tarif, sur le charbon américain.

Il reste, par conséquent, la question de transport.

Des ports du lac Érié, le charbon peut être expédié à Montréal ou à Fort-William et y être vendu pour à peu près le même prix, le coût du transport n'étant pas d'une grande différence.