

la farine transportée par la voie ferrée jusqu'au port de mer. C'est de cette manière que des centres de minoterie seraient créés sur tout le parcours du nouveau canal de la baie Georgienne, à Montréal. Walter Shanley n'a jamais, au cours de sa longue carrière, exprimé une plus grande vérité que lorsqu'il a dit que la construction de ce nouveau canal ferait de la vallée de l'Ottawa l'un des plus grands centres de minoteries du monde. M. Shanley continue comme suit :

Le commerce serait, naturellement et principalement, un commerce de céréales, et le canal stimulerait le commerce dans l'Ontario et la province de Québec généralement.

Les cargaisons de grain des lacs Michigan et Supérieur pourraient être transportées jusqu'à Montréal à un prix plus réduit, et jusqu'au port de Québec à un prix pas plus élevé que le plus bas prix payé pour le transport entre les lacs et New-York. Mais quels que soient les bénéfices que tirerait le pays de cette nouvelle route, les chemins de fer n'en souffriraient pas.

Telle est l'opinion d'un homme compétent sur le présent sujet. Il nous dit que la construction de ce nouveau canal ne saurait être préjudiciable aux intérêts des chemins de fer, ou aux intérêts qu'a le gouvernement dans l'exploitation de la route du Saint-Laurent.

M. Shanley dit encore :

Ainsi, ce canal favorisera le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer "Ottawa, Arnprior and Parry Sound". Le "New York Central Railway", qui longe le canal libre de l'Erié augmente, tous les ans, son trafic et ses profits, et ce trafic et ces profits continueront de s'accroître quand le canal Erié aura une profondeur de neuf pieds (amélioration que l'on est en voie d'accomplir).

Cette opinion fut écrite il y a des années. Si M. Shanley vivait encore, aujourd'hui, il serait surpris de constater que ce n'est pas neuf pieds de profondeur que l'on est en voie de donner au canal Erié, mais quatorze pieds. Je n'ai aucun doute que nos voisins en feraient un canal de vingt-cinq pieds de profondeur, s'ils avaient besoin de cette profondeur; mais M. Shanley fait observer que même en donnant neuf pieds de profondeur à ce canal, le trafic des chemins de fer qui avoisinent ce dernier, s'accroîtra, et il continue :

Ce canal sera certainement des plus utiles au commerce de bois et de pulpe.

Nous avons, dans le Sénat, des marchands de bois qui ont des intérêts dans l'industrie

Hon. M. CLORAN.

de la pulpe de bois. Pourquoi n'exercent-ils pas leur influence sur le gouvernement pour engager ce dernier à s'occuper immédiatement du nouveau canal en question ? M. Shanley dit encore :

Le développement rémunérateur des industries minières dans la vallée de l'Ottawa, et particulièrement l'exploitation rémunératrice des mines de fer dépendent du transport à prix réduit que l'on obtiendrait de la canalisation projetée de la rivière Ottawa.

Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet. Aujourd'hui, l'industrie minière à Cobalt, se développe lentement. C'est comme l'œuf que l'on fait couver. Il faut attendre quelque temps après l'éclosion. Si des facilités de transport étaient fournies, l'industrie minière, à Cobalt, se développerait plus rapidement. M. Shanley dit encore :

Entre les lacs et Montréal la saison de la navigation serait probablement d'une dizaine de jours plus courte, généralement, par la route de l'Ottawa que par celle du canal Welland.

Cette différence est bien plus faible que celle signalée par l'honorable sénateur de Kingston. M. Shanley parle ensuite de la route de l'Ottawa en se plaçant au point de vue militaire, et cet aspect du sujet attirera l'attention des honorables sénateurs qui sont plus versés dans la stratégie militaire que je ne le suis moi-même. C'est un point qui a aussi attiré l'attention des autorités impériales, il y a plusieurs années. M. Shanley dit encore :

Au point de vue de la défense militaire, la construction de ce canal serait un auxiliaire précieux, pourvu que la suprématie navale fut aussi maintenue sur les lacs.

Je suis tout à fait porté à croire que la construction de la route nautique projetée produirait des résultats d'un avantage général pour le Canada.

Cette citation réfute l'argument tiré de l'opinion que les eaux situées entre la baie Georgienne et Montréal se trouvent sous la juridiction provinciale.

Le colonel Walker, d'Ottawa, ci-devant adjudant général du Canada, s'exprime comme suit :

L'avantage qu'offre la route de l'Ottawa, au point de vue de la défense militaire, se trouve dans le fait que cette route est continue et directe; qu'elle serait une voie de communication par eau, toujours prête, entre l'océan Atlantique et l'Ouest. D'un autre côté, elle développerait la colonisation et la population. Elle servirait au transport des approvisionnements et du bois de construction, et avec l'aide de la milice locale la défense de cette