

Le canal des navires de l'Ottawa et le chemin de fer du Pacifique doivent être construits. Nul ne s'opposera à l'exécution de cette grande œuvre nationale, qui ouvrira les états de l'ouest et les colonies jusqu'à la mer.

Il joignit ce projet à la construction du Canadien du Pacifique. Que disait à ce sujet M. Alexander Mackenzie

Je suis bien convaincu que la vallée de l'Ottawa offre plus d'avantages que n'importe quelle autre route du continent pour le transport des produits du Nord-Ouest à l'océan Atlantique.

Ces hommes exprimaient des idées sages. Ils envisageaient la situation en hommes d'Etat et non au point de vue égoïste du parti ou d'une section particulière du pays. Ils l'envisageaient au point de vue national, et c'est ainsi que de pareilles questions doivent être envisagées. Tout membre de cette Chambre qui, après avoir jeté les yeux sur ce vaste réseau de voies navigables que la nature semble avoir placé à cet endroit pour permettre à l'homme de le développer, si ce député, dis-je, tenant compte des difficultés que l'on éprouve actuellement dans le transport des nombreux produits agricoles du Nord-Ouest jusqu'à la mer, en arrive à la conclusion que ce canal de la baie Georgienne ne doit pas être construit, je prétends qu'il ne comprend pas la situation.

Si nous avions un canal dans lequel il y aurait une profondeur d'eau de vingt pieds, des navires d'un tirant d'eau de 18-6 pieds, capables de transporter huit milles tonnes de marchandises du lac Supérieur à la mer, au prix de un dollar la tonne, ou \$8,000 par chargement, pourraient l'utiliser, et l'on pourrait transporter le blé au prix de 3 cents par boisseau. Y a-t-il un autre réseau de voies navigables ou de voies ferrées qui puisse faire concurrence à celui-là ? Non, M. l'Orateur, il n'y en a pas et il ne peut y en avoir. La nature a largement fait les choses à notre égard et ils ne nous reste qu'à la seconder.

Voyons maintenant, M. l'Orateur, quelle est la valeur des forces hydrauliques qu'offre cette rivière. On parle de la protection comme moyen de développer nos industries. Eh bien, je dis que cette puissance hydraulique constituerait le plus fort stimulant que nous pourrions avoir pour développer nos industries. Grâce à ces chutes d'eau on peut développer une force motrice de 250,000 chevaux vapeur. Songe-t-on à ce que cela représente, songe-t-on au nombre de fabriques de pâte de bois et aux moulins à farine qui se construiraient entre Ottawa et Mattawa. Nous pourrions avoir toutes espèces de machines mues par l'électricité. Voilà quel serait le résultat de cette entreprise. Les honorables députés peuvent rire, mais il n'en est pas moins vrai que ce sont là des faits et que je parle le langage du bon sens. Je parle au point de vue des affaires. Je ne suis pas avocat et je ne prépare pas mes discours d'avance. Je parle de l'abondance du cœur, je suis sincère et je dis que s'il y a une question qui, plus que toute au-

tre, mérite d'occuper l'attention du peuple canadien, c'est bien celle qui consiste à améliorer nos voies navigables.

Ce projet dont je parle ne constituera pas un canal ; ce sera une série de nappes d'eau et de rivières navigables. Les navires n'y courront aucun danger et aucun risque. Ils y seront à l'abri des vents et des tempêtes auxquels ils sont exposés sur les grands lacs. Au point de vue militaire l'entreprise n'en est pas moins importante, nous aurons là un système de navigation intérieur qui sera d'une grande valeur au point de vue de la défense nationale, en même temps qu'une mesure de protection pour notre marine.

Je dis donc que tout milite en faveur de la construction du canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne, et je prie les membres de cette Chambre, sans distinction de parti, de s'occuper sérieusement de cette question. En 1898, on a publié un rapport d'un comité du Sénat concernant ce projet. Je suis heureux de donner crédit au Sénat pour cette démarche. Cela ne m'arrive pas souvent d'adresser des félicitations à la Chambre Haute—car je considère que le Sénat est un rouage inutile dans l'administration des affaires de ce pays—mais je félicite les sénateurs de s'être occupés de cette question. J'ai demandé une copie de ce rapport, et n'ayant pu l'obtenir, j'ai écrit au président du comité des impressions afin de lui demander d'en faire imprimer un certain nombre dans le but de répandre ce rapport dans le public.

L'ex-ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a, l'autre jour, fait allusion à cette question dans son discours. Il a fait une exploration personnelle de la rivière aux Français, et c'est grâce à lui si l'on a exploré la rivière et préparé une estimation du coût d'un canal à cet endroit. Il était de tout cœur en faveur du projet ; je l'ai accompagné de Pembroke à Arnprior, sur la rivière Ottawa, et, tout naturellement, à Bryson et autres endroits où il est arrêté, de nombreuses délégations sont venues le rencontrer. Cet honorable député a alors laissé entendre que la construction du canal serait commencée sans retard, que des explorations seraient faites le long du parcours de la route et que tout le projet serait mis à exécution. Je regrette que l'autre soir il n'ait pas manifesté autant d'enthousiasme pour ce projet, bien qu'il se soit déclaré en faveur de l'amélioration de nos voies navigables. Il a fait allusion au Saint-Laurent. Il s'est déclaré fortement en faveur de toute dépense d'argent le long de la route du Saint-Laurent et à Montréal. Je n'ai pas aimé le ton de son discours, quand je le compare à la manière enthousiaste dont il parlait à mes commettants, lorsque je l'ai accompagné à travers le comté de Pontiac.

Je suis bien convaincu que le chef du gouvernement, bien qu'il ne se soit pas prononcé aussi fortement sur cette question que l'ont fait certains premiers ministres de