

sauraient être hostiles aux intérêts de localités où les habitants sont clairsemés. Quant à moi, je n'ai jamais éprouvé aucun sentiment hostile envers aucune localité. Nous, habitants de l'est, sommes prêts à construire de grands travaux dans l'ouest, comme nous l'avons fait déjà, au cours des 25 ou 30 dernières années. Nous avons aidé à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et nous aidons aujourd'hui, à la construction du "Grand-Tronc-Pacifique" et du "Canadian Northern". Nous sommes prêts aussi à aider les fermiers de l'ouest à construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, bien que la construction de ce chemin ne contribuera pas autant au développement de cette région que le fera l'ouverture de la route de l'Ottawa. Nous n'avons pas de préjugés. Nous avons sur ce sujet des idées larges. Nous avons déjà donné à l'ouest une aide substantielle et sommes prêts à l'aider encore. Nous avons fait la même chose pour l'est. Les provinces maritimes ont bénéficié de l'assistance d'Ontario et de Québec. Nous ne regrettons pas d'avoir construit le chemin de fer Intercolonial. Pourquoi donc, d'honorables sénateurs nous citent-ils ce chemin comme un argument contre le projet du nouveau canal en question? C'est une question à laquelle je ne puis répondre, et c'est un argument que le peuple ne saurait accepter. J'ai déclaré au début de mes remarques que je traiterais le présent sujet non au point de vue technique, ni au point de vue financier et commercial. Ces points de vue ont été traités déjà si habilement et si bien par ceux qui m'ont précédé, qu'il n'est pas nécessaire que je m'y arrête plus longuement; mais je suis ici, comme un représentant du peuple; mon devoir est d'exposer ses besoins et de demander au gouvernement, avec le concours du Sénat, de s'occuper aussitôt que possible de cette entreprise nationale. L'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt), l'honorable sénateur de Westmount (l'honorable M. Wood) et autres, outre notre honorable ami qui a ouvert le présent débat (l'honorable M. Casgrain), ont démontré péremptoirement, que ce projet, au point de vue technique, est praticable; que le gouvernement devrait en entreprendre l'exécution dans l'intérêt public, et que son exécution n'im-

poserait pas au gouvernement le moindre sacrifice pécuniaire. Mais j'ai sous les yeux les opinions d'hommes qui m'ont influencé considérablement relativement à la présente question, bien que mes renseignements fussent passablement complets après avoir, comme je l'ai fait, parcouru toute la vallée de l'Ottawa en compagnie de l'ex-maire d'Ottawa, M. McLeod Stewart, et l'ex-député de Pontiac, M. Poupore, et cela pendant des jours et des semaines. Nous demandions alors à ceux que nous rencontrions de donner leur appui à tout gouvernement qui s'engagerait à construire le nouveau canal. Ces hommes que je viens de nommer sont encore vivants, comme je le suis, moi-même, et j'espère que leurs désirs seront satisfaits et réalisés avant qu'ils quittent ce bas-monde pour le grand inconnu. J'espère que le gouvernement actuel qui s'est déjà engagé dans plusieurs nobles entreprises d'utilité publique, voudra bien se charger aussi du nouveau canal en question, et faire pour le peuple d'Ontario et Québec ce qui a été fait pour le grand ouest et l'extrémimté orientale du pays. J'ai sous la main une opinion écrite par l'un de nos grands ingénieurs, et qui, je crois, n'a pas encore été citée à la Chambre. Je veux parler de l'opinion exprimée par feu Walter Shanley, ingénieur civil. Voici ce qu'il a écrit :

Je crois que la construction de ce canal de l'Ottawa aurait pour effet d'augmenter considérablement le commerce général du pays. Ce canal ne ferait que bénéficier au Nord-Ouest en réduisant le coût du transport, et servirait spécialement à créer sur son parcours des forces hydrauliques. La vallée de l'Ottawa pourrait devenir le centre des plus grandes minoteries du monde.

Ceux qui s'intéressent au commerce du pays reconnaîtront avec moi que la dernière partie de cette citation est bien fondée. La construction du nouveau canal développerait des forces hydrauliques qui ne seraient pas surpassées même par les chutes du Niagara, et créerait dans la vallée de l'Ottawa des minoteries pouvant rivaliser avec celles de Duluth, de Minneapolis et de Saint-Paul. Toute barge chargée de grain qui descendrait, vers l'époque de la clôture de la navigation, lorsque la glace commence à se former, pourrait s'arrêter à des points comme Arnprior, Ottawa et Hawkesbury, où le blé serait moulu et