

Major général Gascoigne: Oui. Si ce projet était mis à exécution il serait accueilli en Angleterre avec le plus grand plaisir.

L'hon. M. Power: Je conçois que c'est principalement au point de vue naval. Depuis cette époque dont parle monsieur Stewart, en 1866, deux chemins de fer ont été construits reliant l'Ottawa avec le lac Huron, et naturellement, pour le transport des troupes, par exemple, ce canal ne pourrait pas être aussi utile et aussi précieux, sa valeur maintenant est surtout à cause des moyens fournis pour faire passer les navires.

Le Président: Et les munitions de guerre.

L'hon. M. Power: Elles pourraient être transportées par chemin de fer. Vous ne devez pas penser qu'il est très nécessaire d'avoir ce canal dans le but de transporter des troupes de l'est à l'ouest?

Major général Gascoigne: Naturellement ce serait une chose admirable même à ce point de vue.

L'hon. M. Power: Mais, considérant le fait qu'il y a deux chemins de fer qui s'étendent d'Ottawa au lac Huron, croyez-vous que ce canal serait grandement utilisé pour le transport des troupes, au cas où il y aurait quelques difficultés qui nécessiteraient la mobilisation des troupes.

Major général Gascoigne: Ce n'est pas le transport des troupes que j'avais surtout dans l'idée.

Le Président: Mais ce serait utile sous ce rapport?

Major général Gascoigne: Evidemment non, ce serait utile, mais j'ai dans l'idée de plus grands avantages que celui-là.

Le Président: Je suppose que vous ne pourriez pas trouver une route plus éloignée de la frontière pour le transport que cette route de l'Ottawa?

Major général Gascoigne: Certainement non, et c'est justement pour cela que je la considère importante.

Les raisons données par le général Gascoigne en faveur du canal de la baie Georgienne, au point de vue militaire, sont à mon avis élémentaires et pleines de bon sens, et je suis sûr que le ministre de la Milice qui a la réputation d'être très versé dans les affaires militaires, entretient une opinion semblable sur le sujet, et, par conséquent, il ne peut pas faire autrement que d'être un ardent partisan de l'entreprise projetée.

Mais, en outre de ces avantages, en temps de paix comme en temps de guerre, il y a aussi une autre raison économique qui doit nous forcer à construire une voie de transport par eau sur le territoire canadien.

Il nous serait possible de garder, sans partage, et pour notre propre avantage tout le trafic qui se dirigerait de l'ouest à l'est, et aussi une grande partie de notre commerce d'exportation, tandis que par la route internationale vers le sud, chaque port américain constitue une fissure à travers laquelle s'échappe notre grain qui est ainsi perdu pour le commerce canadien.

[M. Lamarche.]

Nous basant sur l'exportation totale du grain canadien, de Fort-William et Port-Arthur, telle qu'établie par les statistiques des grains, compilées par le département du Commerce, nous trouvons que notre grain a été expédié aux ports américains, au cours des quelques dernières années dans la proportion suivante: En 1906, 32 p. 100, en 1907, 26 p. 100, en 1908, 1909 et 1910, 30 p. 100, en 1911, 37½ p. 100 et en 1912, 40 p. 100. Nous avons ainsi perdu l'avantage de transporter sur des navires canadiens, dans des réseaux canadiens et vers des ports canadiens ces millions de minots de blé et d'autres grains, à cause de notre politique stagnante en matière de transports par eau et en matière d'améliorations de nos systèmes de canaux.

De plus, les statistiques des canaux réunies par le département des Ch. mins de fer et Canaux démontrent qu'en 1911, 93 p. 100 du trafic total des canaux du Sault-St-Marie s'est effectué par des vaisseaux américains et que 7 p. 100 seulement s'est effectué par des vaisseaux canadiens.

Il a été dit et écrit que tout le grain de l'Ouest devait être expédié chaque année dans la période de temps qui s'écoule depuis la fin de la moisson, jusqu'à la fermeture de la navigation, c'est-à-dire pendant les mois de septembre, octobre, novembre et décembre, et que, conséquemment, pendant les autres mois de l'année, les vaisseaux de transport voyageant de l'est à l'ouest sur le canal de la baie Georgienne demeureraient sans emploi.

Je démontrerai tout à l'heure que le trafic du canal de la baie Georgienne comprendra bien d'autres produits à part les cargaisons de grain, mais pour le moment, je veux fournir la preuve que cette prétention au sujet de la période d'expédition est absolument contredite par les statistiques officielles des grains.

Si nous référons aux expéditions mensuelles des grains de Fort-William et de Port-Arthur, au cours des dernières années, nous découvrons qu'un peu plus que la moitié seulement de la moisson est expédiée pendant les mois de septembre, octobre, novembre et décembre et que le reste est expédié au cours des autres mois, chaque mois ayant sa part raisonnable.

Prenons, par exemple, la moisson de 1912. L'expédition totale du grain de Fort-William et de Port-Arthur monte à 143,557,523 minots dont 28,652,486 minots ont été expédiés par chemin de fer et 104,905,037 minots ont été expédiés par les Grands lacs. De cette dernière partie expédiée par les lacs, 55,956,918 minots ont