

du district de la Baie Georgienne, selon la remarque de ce journal? Nous avons le grand port de Montréal, dont l'aménagement a coûté des millions au Canada; nous avons ces voies ferrées rayonnant des bords de la Baie Georgienne; le Pacifique-Canadien a aussi les siennes, et cette compagnie a prouvé qu'elle peut les tenir en activité, et les exploiter avec profit. Maintenant que nous avons pour nous guider l'expérience des autres, et que nous sommes en possession de ces chemins de fer, pourquoi ne pourrions-nous pas en stimuler le développement jusqu'aux limites du possible? Dans la ville de Midland, il y a un élévateur, bâti par la compagnie du Grand-Tronc, et devenu propriété du Gouvernement; il y en a deux autres qui sont des entreprises privées; l'un de ceux-ci est la propriété de la compagnie connue sous le nom de "Great Lakes Steamship Company", compagnie dans laquelle sont fortement intéressés les Richardson de Kingston. Et maintenant, permettez-moi de vous faire part de ceci à propos de cet élévateur, qui, lorsque les Richardson, ou leur compagnie, la Great Lakes Company, l'achetèrent, consistait en un vieux bâtiment d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux environ; en pleine guerre, et alors que le feu sénateur était encore de ce monde, on y ajouta un corps de bâtiment en ciment d'une capacité, je crois, de 1,500,000 boisseaux. C'est là une preuve que feu le sénateur Richardson était d'avis qu'on aurait toujours, pour transporter le grain du Nord-Ouest canadien pour fins d'exportation et aussi de distribution par tout le Canada, une route bon marché et avantageuse par voie de la Baie Georgienne et du port de Midland.

Il y a à Midland un troisième élévateur; je ne sais pas au juste à qui il appartient. Il fut un temps où un certain monsieur de Hamilton détenait une bonne partie des actions, mais je crois que c'est maintenant la propriété d'une compagnie de Chicago.

Dans quelle situation se trouve le Gouvernement à Midland? Deux grands élévateurs dans cet endroit sont la propriété d'entreprises privées; le Gouvernement en a un grand d'une capacité de 2,500,000 boisseaux.

Le havre est le meilleur qui se trouve sur les Grands lacs, et les navires y viennent en toute sûreté; en un ou deux endroits, on a placé des phares splendides; comme résultat, il n'y eut jamais d'accident dans ces lieux. Le Pacifique-Canadien a apporté là 3,000,000 de boisseaux de grain, et a aussi cinq grands vaisseaux qui y viennent toutes les semaines, et jamais il ne leur est arrivé rien de fâcheux. Le Gouvernement n'a pas besoin de dépenser pour l'amélioration de la route de la baie Georgienne. Pas besoin de dépenser là un

seul dollar maintenant. Le Grand-Tronc, en dépit de la mauvaise condition de sa voie et du fait qu'il y a des rampes à corriger, a fait un trafic de 40,000,000 de boisseaux cette année. Si le service des élévateurs avait été suffisant à la baie Georgienne l'automne dernier, il est probable que de 75,000,000 à 100,000,000 de boisseaux de grain dirigés sur Buffalo seraient venus à Midland; et on peut en dire autant de Port McNicoll.

Maintenant, tournons nos regards vers la tête des Lacs. Dans quelle situation ferroviaire se trouve le Canada dans cette région? Nous avons d'abord le Canadien-Nord aboutissant à Port-Arthur; puis nous avons la voie construite jusqu'à Fort-William et connue sous le nom de Grand-Tronc-Pacifique. Allons-nous continuer de transporter le grain jusqu'à ces deux endroits par ces deux voies ferrées qui ont coûté plusieurs millions de dollars au pays, puis, à notre honte, le voir expédier dans des bateaux à Buffalo. Voilà la question. Buffalo se charge du transport d'une grande quantité de notre grain canadien. Nous devrions suivre l'exemple du Pacifique-Canadien et celui de nos propres chemins de fer à l'extrémité-est de la baie Georgienne. La compagnie du Pacifique-Canadien est tellement satisfaite du développement de son trafic provenant du transport des grains et de la farine qu'elle en est à agrandir considérablement la capacité de ses élévateurs à cet endroit.

Un autre commerce qui est susceptible d'être développé à Midland, c'est celui se dirigeant vers les Etats de l'Est; je crois en avoir déjà parlé. Tous les messieurs de cette Chambre qui se tiennent au courant de ce qui se passe dans le commerce du grain aux Etats-Unis savent que de bonne heure en septembre il y a un mouvement de l'Ouest vers les Etats de l'Est, et il y a d'aussi bonnes raisons pour que ce grain prenne la direction de Midland par les chemins de fer canadiens que celles qui militent en faveur de la route de Buffalo.

Et la question se pose toujours: ce Gouvernement va-t-il permettre que nos réseaux de chemins de fer continuent de ne se développer qu'à moitié, ou bien va-t-il se montrer plus agressif qu'il ne l'a été jusqu'ici dans la poursuite de nouvelles opportunités d'augmenter le chiffre des affaires? Je lisais l'autre jour dans un journal en date du 12 janvier, qu'on allait commencer de bonne heure à la saison prochaine les travaux sur l'élévateur de 10,000,000 de boisseaux projeté en vue de résoudre le problème que présente la congestion qui s'est fait sentir durant ces deux dernières saisons au port de Montréal dans la manutention des grains, et qu'on s'attend à ce que la première section soit terminée avant la fin de la saison de navigation de 1923. L'élévateur va être construit à l'extrémité est du havre. Le capi-