

libres, que cela satisferrait à tous les besoins du pays.

Les habitants de ces petites localités, le long du Saint-Laurent et autres fleuves, sur les côtes de la Colombie-Anglaise, ont droit à ce qu'on les aide dans une mesure raisonnable, et ils ne seront pas satisfaits s'ils voient le Gouvernement dépenser des sommes considérables dans les ports sus-nommés et négliger les facilités de transport dans les petites localités.

Le Gouvernement a l'œil sur la question des transports. Nous dépensons aujourd'hui de très fortes sommes pour améliorer le port d'Halifax relativement au chemin de fer intercolonial. Nous dépensons aussi beaucoup d'argent pour le port de Saint-Jean, et ces ports enlèvent aujourd'hui à Portland une grande partie du trafic canadien qui s'y faisait pendant la saison d'hiver. Nous dépensons beaucoup d'argent au port de Montréal, à part celui que dépense la commission du havre. Nous venons justement de construire un quai à Maison-neuve. Cela n'aurait pas pu être mieux fait si Montréal avait été un port libre.

Nous construisons une jetée superbe à Québec pour fournir tous les avantages possibles aux gros navires maritimes. Dans les Grands lacs, pour favoriser le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, nous améliorerons les ports de Victoria et de Tiffin, afin de permettre aux steamers de fort tonnage de s'y rendre. Je suis heureux de dire que nous draguons ces ports si rapidement que nous espérons au premier octobre avoir rendu à ces vaisseaux la route qui mène directement jusqu'aux éleveurs que ces deux compagnies de chemins de fer construisent. Je crois que tous ces travaux auront pour résultat d'établir un nouveau Buffalo à chacun de ces endroits, ce qui nous permettra de détourner à notre bénéfice le transport des millions de boisseaux de grain qui aujourd'hui prennent la route des ports américains de Buffalo, de New-York, de Baltimore et de Portland. A Port-Arthur et à Fort-William nous travaillons toujours dans la même grande idée nationale; nous creusons ces ports afin d'en faciliter amplement l'accès aux steamers des Grands lacs qui s'y rendent. Voilà quelle est notre politique d'un océan à l'autre, et si nous n'avons pas appliqué à la lettre ce qu'a suggéré la commission des transports, en tant que les ressources du pays nous permettent de le faire, nous travaillons à réaliser cette politique aussi rapidement que possible.

M. MONK: Je ne veux pas laisser passer sans la relever la déclaration de mon honorable ami. M'est avis qu'il n'a pas dernièrement lu le rapport de la commission des transports, car il saurait que le Gouvernement ne remplit ni la lettre ni l'esprit de ce que les commissaires ont suggéré. Ces derniers nous conseillent de ne pas re-

tarder à établir des ports nationaux sur le littoral du Pacifique, à Victoria, à Vancouver, et même à Prince-Rupert, si mes souvenirs me servent bien.

L'hon. M. PUGSLEY: Par "ports nationaux" doit-on entendre nécessairement "ports libres" ?

M. MONK: Certainement. S'il existait un doute à cet égard, il se trouverait dissipé par cette déclaration formelle de la commission qui veut la création de ports libres. Qu'avons-nous fait à Fort-William et à Port-Arthur? On nous a conseillé d'acquiescer immédiatement un certain nombre de terrains riverains, afin d'y ériger des installations dont profiteraient les compagnies de navigation; mais ce n'est pas là ce que nous avons fait. Au lieu de suivre cet avis, on a institué à ces endroits des commissions de port, et ce en contradiction flagrante avec ce que proposaient les commissaires.

Je ne m'attarderai pas à discuter ce que le Gouvernement a accompli à cette extrémité des Grands lacs. Non, mais prenons le port de Montréal. A l'heure qu'il est, des steamers considérables chargés de grain se rendent à ce port. C'est l'inauguration d'un immense commerce de grain à Montréal commerce dont nous avons été privés à cause du manque de communications faciles et des installations nécessaires. Un steamer transportant 90,000 boisseaux de grain qui arrive à Montréal, prend neuf heures pour décharger sa cargaison, et pendant ce temps les autres vaisseaux doivent attendre parce que notre élévateur à grain n'a qu'une seule aile. Il devrait en avoir au moins huit ou dix autres dont le coût de construction varierait pour chacune de \$30,000 à \$60,000. Voyez Duluth et Superior et examinez comment s'y opère le déchargement des vaisseaux. On a soulevé cette question à maintes reprises, mais le Gouvernement a continué à faire la sourde oreille quand on lui représentait la nécessité d'outiller de cette façon le port de Montréal; n'empêche qu'il gaspille les deniers publics dans la construction de quais que, dans nombre de cas, personne ne demande pas, sauf, peut-être, certains députés, mais simplement pour des motifs d'intérêt personnel. Qu'est-ce que le Gouvernement fait pour la construction du canal de la baie Georgienne? L'importance de cet ouvrage a paru tellement grande à M. Relford qu'il a complété le rapport de la commission dont il faisait partie, d'un autre rapport dans lequel il disait que les améliorations récemment faites aux voies fluviales des Etats-Unis nous mettaient dans l'obligation absolue de construire sans délai le canal de la baie Georgienne.

Mon honorable ami parle des services qu'il faut fournir à certaines localités. Eh bien, voici un ouvrage public dont cette commission a proposé deux fois l'exé-