

On expédie par la même route, non seulement du grain, mais encore des milliers—presque des centaines de mille—de sacs de farine destinés aux ports de l'Atlantique pour l'exportation; et c'est encore par là qu'en été, alors que le grain arrive en énormes quantités des Etats du centre, on l'expédie à Montréal pour de là en faire la distribution dans les Etats de l'est.

Je cite ces exemples simplement pour donner une idée du succès obtenu par le Pacifique-Canadien, et aussi en vue du fait que le peuple canadien se trouve aujourd'hui en possession de ces autres chemins de fer, y compris celui entre Midland et Montréal, qui est le plus avantageux de tous, tant au point de vue de la distance qu'à d'autres égards. Le Gouvernement devrait assumer la charge de cette voie ferrée et l'exploiter en vue de diriger sur des routes canadiennes les énormes quantités de notre blé de l'Ouest que nous avons vu, chaque année, prendre le chemin de Buffalo.

Il y a deux ans un comité spécial fut nommé par cette Chambre, sous la présidence de mon honorable ami du Golfe (l'honorable M. l'Espérance) pour s'enquérir de toute la question du transport des grains. Je conseillerais à ces messieurs d'étudier le rapport de ce comité, s'ils ne l'ont pas encore fait; car, selon moi—et ce n'est pas une opinion entachée de partialité provenant du fait que je faisais partie du comité—ce rapport contient plus de renseignements exacts sur le transport et la manutention des grains que peut-être tout autre rapport publié par ce Parlement.

Du moment que ce comité se fut réuni, les messieurs en faisant partie décidèrent de ne se procurer que les meilleures données possible. C'est pourquoi les personnes appelées à rendre témoignage devant ce comité étaient toutes des experts dans leurs sphères respectives. Ainsi M. Lanigan fut appelé à nous parler du Pacifique-Canadien et à nous donner ses vues sur la question des transports; M. Hayes parla au nom du Canadien-National; sur la question des grains du Nord-Ouest et de leur manutention nous entendîmes le docteur Magill, qui, indubitablement, peut parler sur le sujet avec autant d'autorité que n'importe qui en ce pays; pour nous parler de transport par voie des lacs d'en haut nous eûmes M. Norcross. Enfin pour nous éclairer sur la question des grains et de leur manutention au point de vue des affaires nous eûmes M. Richardson, de Kingston, le représentant de tout probablement la plus grande maison d'exportation de grains du Canada; et pour ne pas me limiter au Canada, je dirai même que cette maison peut avec avantage soutenir la comparaison avec n'importe laquelle des Etats-Unis. Je reparlerai dans la

suite de certaines déclarations contenues dans le rapport du comité du Sénat.

Etant donné les énormes montants d'argent placés dans la division de Collingwood, celle de Parry-Sound, et celle de Midland, et considérant le trafic qui s'y est fait en concurrence avec la route par Buffalo et le Pacifique-Canadien, il nous appartient de tenter d'en augmenter le rendement. Remarquez qu'il n'y a pas que le transport des grains qui fasse du Pacifique-Canadien une affaire payante; il y a encore le fait que ce chemin de fer apporte à l'Ouest des produits manufacturés, non seulement du Canada, mais encore des Etats-Unis. Si vous vous trouviez à Port-McNicoll durant l'été, ou mieux encore à l'automne, alors que le trafic bat son plein, vous pourriez voir entrer des convois de vingt ou trente wagons, tous entreposés à la douane, provenant des Etats de l'Est; et en destination de notre Nord-Ouest canadien. Une grande quantité de marchandises, il n'y a pas de doute, passe par l'autre route, connue sous le nom de "Algoma Branch", par voie du Sault Sainte-Marie, et est distribuée dans l'état du Minnesota et autres états de la même région.

Outre ce commerce d'exportation dont je viens de parler, il y aurait encore moyen de développer un énorme trafic sur les chemins de fer canadiens, surtout aujourd'hui que s'est opérée la fusion du Grand-Tronc et du Canadien-Nord. La meunerie en Canada est une vaste industrie; on y a placé des millions de dollars, surtout dans les grandes minoteries; et, par tout le pays, il y a des moulins de moindre importance qui, pour faire une farine d'une qualité comparable à celle des farines provenant des grandes minoteries, sont obligés d'employer et emploient en effet une proportion suffisante des grains du Nord-Ouest canadien. Les élévateurs à Port-McNicoll, à Midland et à d'autres endroits sur la Baie Georgienne, recèlent des millions de boisseaux de grain qui ne sont jamais exportés, mais que l'on expédie à tous ces moulins situés dans toutes les parties du pays. Ce lourd trafic ne peut donc prendre le chemin de Buffalo, parce que la farine ne pourrait de là être réexpédiée aux minoteries canadiennes.

Permettez-moi, avant que j'en finisse avec cette question, d'attirer votre attention sur un autre point que j'ai mentionné ici. Voici ce qu'ont fait le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, à leurs différentes stations sur la Baie Georgienne; ils ont transporté une grande quantité de grain venant de Duluth; ce grain vient des états du Nord-Ouest et n'approche pas de Buffalo du tout.

Maintenant, qu'est-ce que le pays a fait pour empêcher la rouille de ronger les rails