

L'an dernier, les arrivages de grain à Buffalo provoquaient l'étonnement. Ils se sont chiffrés par 140,138,822 boisseaux. Je regrette de dire que neuf à dix millions de ces boisseaux provenaient du Nord-Ouest canadien d'où ils avaient été expédiés à Port-Arthur ou à Fort-William.

Quel système a-t-on adopté au Canada depuis vingt-cinq ou trente ans ? Depuis longtemps, on s'est rendu compte du besoin essentiel d'utiliser nos voies navigables. Le Gouvernement de l'époque entreprit le creusement du canal Welland et la voie du Saint-Laurent et du canal Welland fut mise en bon état. D'année en année, on l'a améliorée. Le projet d'approfondissement du canal fut bien accueilli partout. Aussi, après avoir dépensé \$70,000,000, nous avons une voie ininterrompue depuis la tête des Grands lacs jusqu'à Montréal et Québec et, de ces deux ports, jusqu'à Liverpool. Pendant que ces progrès s'accomplissaient, la population n'a pas négligé de rivaliser avec les Etats-Unis et de prendre modèle sur eux relativement au transport par les voies ferrées. Il y a vingt-cinq ans environ, un vaste élévateur pouvant recevoir plus de 750,000 boisseaux de grain fut érigé à Midland, au terminus du chemin de fer de ce nom qui fait maintenant partie du réseau du Grand-Tronc. Ce chemin de fer qui n'était pas relié à Portland ni à Montréal a pu se créer un commerce considérable en remettant ses marchandises au Grand-Tronc.

Pour démontrer ce qu'on peut faire relativement au transport du grain des Etats-Unis par les voies canadiennes, je rappellerai que dès les premières années qui ont suivi la construction de l'élévateur dont je viens de parler, celui-ci s'est rempli presque exclusivement de grain américain ; à cette époque, on ne transportait pas une grande quantité de grain du Nord-Ouest. Non seulement le gouvernement de ce temps-là, mais nombre d'habitants de ce pays comprenaient que le Nord-Ouest se développerait considérablement et qu'il deviendrait la région fertile par excellence au point de vue de la production du grain. C'est ainsi que nous constatons qu'en 1885, le gouvernement à la tête duquel se trouvait sir John A. Macdonald, entreprit la construction d'écluses du Sault-Sainte-Marie, au coût d'un million et demi de dollars, écluses qui font, aujourd'hui, l'orgueil et l'admiration du peuple canadien et, je pourrais dire, du monde entier. Le but de cette entreprise était de nous rendre parfaitement indépendants du système des canaux des Etats-Unis, de nous fournir une route fluviale de la tête du lac Supérieur jusqu'à l'Atlantique, route entièrement indépendante des voies fluviales américaines. Puis vint le développement rapide du Nord-Ouest, résultat de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, suivie de celle du chemin de fer canadien du Nord. Voilà aujourd'hui une troisième voie ferrée qui va se construire, je veux parler du Grand-

Tronc-Pacifique. Ces faits, et j'en pourrais citer d'autres, démontrent que le Nord-Ouest sera la source qui alimentera un commerce considérable que nous devrions nous efforcer de transporter exclusivement, si possible, par des voies canadiennes. Nous ne devrions pas nous contenter seulement du commerce canadien, mais nous devrions nous efforcer d'attirer une partie du commerce des Etats-Unis, en transportant de grandes quantités de grain de Chicago, des ports américains du lac Michigan, tout aussi bien que des ports du lac Supérieur.

Arrêtons-nous un instant à l'examen des faits, afin de comprendre ce que signifie cette question des moyens de transport pour les compagnies de chemin de fer. On me dit que le chemin de fer canadien du Pacifique fournit de l'ouvrage à une armée d'ouvriers et d'employés dont le nombre dépasse 30,000 hommes. Cet état de choses est exclusivement dû à l'immense trafic que lui procure l'Ouest canadien. Si ces transports augmentent nous pouvons comprendre facilement que la compagnie du chemin de fer canadien du Nord et celle du Grand-Tronc-Pacifique suivront l'exemple du chemin de fer canadien du Pacifique en retenant les services d'un plus grand nombre de personnes. Il y a plus : cette augmentation représentera des avantages plus considérables pour notre navigation intérieure. Il faudra employer beaucoup plus de personnes, non seulement pour la construction des navires, mais pour le service de ces vaisseaux. En passant, je ferai remarquer que c'est là un grand avantage que les propriétaires de navires canadiens ont sur leurs compétiteurs des Etats-Unis.

Tous les propriétaires de navires, au Canada, transportent le grain au commencement du printemps et ne reprennent ces transports qu'à la fin de l'automne. Entre temps, c'est-à-dire au cours de l'été, ils n'ont presque pas de grain à transporter. Mais il y a le commerce de transport de la houille des ports américains aux ports canadiens de Port-Arthur et de Fort-William, mais c'est là tout le trafic qu'ils peuvent obtenir au cours de l'été. Tout le minerai qu'on transporte des ports américains au lac Erié, est déposé à bord des navires américains, par ce que nos compagnies de navigation ne peuvent se livrer à ce transport sans contrevenir à la loi relative au cabotage. Les compagnies de navigation canadiennes ont donc nécessairement les mains liées et ne peuvent, pendant la meilleure partie de la saison, transporter des marchandises, si ce n'est à des prix très bas. Si nous avions à Port-Arthur et à Fort-William des élévateurs pouvant contenir tout le grain qu'on y transporterait, et si des avantages semblables nous étaient offerts à d'autres ports de la baie Georgienne—car j'estime, et c'est là le but de mon argumentation, que le commerce du grain devra inévitablement passer par cette voie—on pourrait entreposer d'énormes