

est à organiser une expédition à Halifax, sous les auspices du gouvernement du Dominion, afin d'explorer la région de la baie d'Hudson et faire rapport sur les facilités que peut présenter cette grande mer intérieure pour l'écoulement du trafic de l'ouest. Si ces rapports sont favorables, une grande partie de nos régions des prairies se trouvera là avoir un débouché naturel ; et chacun peut constater lui-même que ce serait là la route la plus pratique pour permettre aux cultivateurs de l'ouest d'arriver sur les marchés de l'univers.

Je ne suis pas le seul à avoir parlé des facilités qui existent actuellement dans le Manitoba et les territoires pour transporter les produits de ces régions jusqu'à Port-Arthur. Les journaux ont déjà publié ce que pense de cela le premier ministre Roblin, du Manitoba, en qui les Manitobains ont la plus grande confiance, ainsi qu'en ont témoigné les élections qui viennent d'avoir lieu dans cette province. Ses succès en matière de chemins de fer, et en améliorant les facilités de transport du Manitoba, ont beaucoup contribué à l'amener à la position éminente qu'il occupe actuellement. Il s'empara de la question des chemins de fer, et lui donna la solution la plus avantageuse que province l'en a-t-elle récompensé en le choisissant pour la seconde fois comme son premier ministre. Eh ! bien, que dit M. Roblin ? Voyez la carte du Manitoba, et comparez cette province avec Ontario et Québec. La partie du Manitoba où se récolte le blé est absolument sillonnée en tous sens par des chemins de fer. Même, les anciennes provinces d'Ontario et de Québec n'offrent rien de semblable. M. Roblin affirme qu'au Manitoba, quand le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Canadian Northern auront été pourvus de tout le matériel roulant qui leur manque ainsi que des embranchements nécessaires, ils seront parfaitement à même de pouvoir transporter tous les produits de l'ouest jusqu'au lac Supérieur. Il ajoute que les Manitobains ne voient pas d'un bon œil cet autre chemin de fer transcontinental.

L'honorable député qui m'a précédé (M. Pringle) nous a soumis des faits et des chiffres, qu'il a pris beaucoup de peine à rassembler, et ces faits et ces chiffres doivent suffire à convaincre tout homme sans préjugés que nous avons dès maintenant de plus grandes facilités pour le transport des produits de l'ouest dans la direction de l'est qu'il ne nous serait possible d'avoir en construisant ce nouveau chemin de fer. Les chiffres de mon honorable ami ne sauraient être récusés. En fait, nos réseaux actuels de chemins de fer sont si effectifs, qu'une bonne partie du grain des Etats-Unis à destination de l'Europe arrive à l'Atlantique par des voies canadiennes. Mon honorable ami a épuisé ce qu'il y avait à dire sur ce sujet, et il me serait bien inutile d'y revenir. Chicago, Duluth et Fort-William envoient du grain à Buffalo, ainsi qu'aux ports de la

M. CARROLL.

baie Georgienne puis de là à Montréal par chemin de fer. Si nous pouvons envoyer du grain de Chicago, Duluth et Fort-William jusqu'à la baie Georgienne, et de là à l'Atlantique, à un taux bien plus bas que si ce grain était envoyé à New-York ou à Boston, il est évident que notre route est meilleure que celle des Etats-Unis. Et comme les navires peuvent faire trois voyages de Fort-William à la baie Georgienne, dans le même temps qu'ils en mettent à en faire deux à Buffalo, ils sont en mesure de pouvoir transporter du grain à de bien meilleures conditions. Si notre gouvernement voulait entreprendre l'amélioration de nos ports de la baie Georgienne, et si nous avions plus d'élevateurs et d'entrepôts à Fort-William et à Port-Arthur, nos chemins de fer pourraient amener le grain à des ports de bonne heure à l'automne, aussitôt que les cultivateurs auraient fini de battre leur blé.

Si le gouvernement veut accorder l'aide nécessaire pour augmenter la capacité de nos élevateurs à Midland, Collingwood, Depot-Harbour, etc., le grain pourra être transporté à l'automne à travers les lacs, avant la clôture de la navigation, jusqu'à ces élevateurs et entrepôts des bords orientaux de la baie Georgienne, pour de là être transporté en hiver par chemin de fer jusqu'au littoral. Et pendant ces mêmes mois d'hiver, les chemins de fer de l'ouest pourraient continuer à transporter le grain, et l'emmagasiner dans les entrepôts de Port-Arthur et de Fort-William en attendant le printemps. Sur ce point-là, nous pouvons invoquer le témoignage d'une grande autorité qui n'est rien moins que sir William Van Horne. J'ignore s'il s'est montré opposé à la construction de ce nouveau transcontinental ; mais il émet l'avis qu'il sera impossible de construire un chemin de fer, de l'est à l'ouest, pouvant transporter les produits de cette partie du pays à aussi bon marché que nous ne le pouvons avec nos moyens actuels. Je suis absolument sûr que les honorables membres de cette Chambre aimeront à se ranger à l'avis de sir William Van Horne. Il est le premier qui ait été choisi pour agir en qualité de président de la commission des transports, et pour s'enquérir de tout ce qui a trait à cette question. S'il était besoin d'autres témoignages, je pourrais aussi vous donner le nom de M. Meighen, président de la "Lake of the Woods Milling Co." et qui fait de grandes affaires en grains et farines. Il doit avoir d'énormes dettes de voiture à payer, et il fait transporter du grain et de la farine toute l'année par les lacs et les chemins de fer. Je doute beaucoup qu'il y ait une autre compagnie de minoterie au Canada qui reçoive plus de blé de l'ouest de ce genre que la "Lake of the Woods Milling Co." M. Meighen est un homme pratique, qui s'occupe d'affaires depuis de longues années, et dont l'opinion vaut par conséquent d'être prise en considération. Il dit qu'il sera impossible de transporter jusqu'à l'Atlantique les produits