

marché des Antilles à notre détriment, c'est grâce à l'énergie étonnante et aux splendides ressources de la *Union Fruit Company* de New-York.

Quant à moi, je ne trouve pas à redire au traité conclu avec les Antilles. En tout cas, il repose sur de saines données. Je ne suis pas en mesure de dire si nous avons payé trop cher les cinq bateaux—je crois qu'il y en a cinq—destinés au commerce antillais. Mes honorables collègues qui sont bien au fait de la navigation et de l'exportation, peuvent se prononcer mieux que moi sur cette question. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement, j'imagine, fera construire ces bateaux avec la plus grande célérité et il s'assurera qu'ils ont les dimensions voulues.

Je sais par ma propre expérience dont je me suis permis de parler que les passagers ne sont pas logés avec luxe, tant sur les bateaux de la *Quebec Steamship Company* qu'à bord des paquebots-poste. Je compare mon premier voyage avec un autre que j'ai fait aux Bermudes, l'an dernier, sur l'un des beaux navires qui partent de New-York et qui peuvent assurer autant de confort que pour la traversée en Europe. Les bateaux qui se rendent aux Antilles ne sauraient fournir toutes les commodités qu'offrent les transatlantiques; je crois, cependant, qu'ils pourraient beaucoup améliorer le transport des passagers et de la marchandise.

Le chemin de fer de la baie d'Hudson est un autre sujet dont je tiens à parler—c'est un sujet qui ne plaît pas toujours au Sénat. Il ne s'agit plus d'un projet, mais d'un fait accompli. La voie ferrée atteindra bientôt la baie. L'un des membres de la droite, le très honorable sénateur d'Eganville (le très honorable George P. Graham) a choisi le port. Quant à moi, je ne suis pas prêt à critiquer la substitution de Nelson à Churchill; cependant, il m'a été donné de faire partie avec d'autres du comité d'enquête nommé par le Sénat. Et je me souviens que l'honorable sénateur de Saint-Jean (l'honorable M. Daniel), de ce côté-ci, et un honorable sénateur de la droite ont vertement critiqué le choix du port de Nelson, parce qu'il était entièrement impossible d'en écarter les dangers de la navigation, qu'il en coûterait trop cher à creuser et plus cher encore à entretenir. Plusieurs membres de ce comité, à titre de profanes et de terriens, n'avaient pas une haute idée du port lui-même et auraient préféré apporter une restriction.

Je crois connaître quelque chose de la manière dont le port a été choisi en premier lieu, mais je ne toucherais pas en ce moment à cet aspect de la question. M'en rapportant entièrement à mes souvenirs, je puis dire que nous avons rédigé un texte qui, tout en ap-

L'hon. M. WILLOUGHBY.

prouvant l'établissement de la ligne de la baie d'Hudson, déclarait que, de l'avis du comité, les avantages qu'offrait Fort-Churchill n'avaient pas été suffisamment examinés. En tout cas, le comité ne les avait pas assez étudiés pour se prononcer là-dessus. Par le nombre des bills de chemins de fer qui nous seront soumis, tous les honorables sénateurs savent quelle fiévreuse activité règne dans le Manitoba septentrional et, surtout, dans le nord de la Saskatchewan et de l'Alberta; or, plus que toute autre route, la voie ferrée de la baie d'Hudson, pendant la saison propice, rapprochera les habitants de ces régions lointaines des marchés d'Europe.

D'aucuns croient, je ne l'ignore pas, que ce chemin de fer privera l'Est d'une partie du trafic. Il l'en privera certainement; néanmoins, l'établissement de voies ferrées dans cette région et l'exploitation de ses richesses minières y feront naître tant de prospérité et d'industries diverses que l'Est sera plus que dédommagé de la perte résultant du transport jusqu'à Montréal d'une quantité moindre de céréales. D'ailleurs, les annales de tous les pays constatent que quelques-uns doivent souffrir de la colonisation de nouveaux territoires et de l'établissement de nouvelles industries. Aujourd'hui, il n'y a personne dans ces murs qui critiquerait les dépenses faites à Vancouver ou l'expédition des céréales dans cette ville. Je puis dire sans forfanterie que j'ai été le premier membre du Sénat qui ait signalé les résultats qu'il fallait attendre du développement de Vancouver et du creusement du canal de Panama pour le transport des grains. On objectait que ceux-ci se gâteraient en passant par le canal à cause de la chaleur; mais, m'appuyant sur des renseignements cueillis auprès des gens du métier, j'ai soutenu qu'ils ne seraient pas endommagés dans les circonstances ordinaires et j'entrevois un avenir brillant. Dans les premiers temps, une petite quantité de grains s'est gâtée parce que les bateaux n'étaient pas munis des appareils voulus.

L'honorable M. CASGRAIN: De ventilateurs.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Leurs cales sont maintenant aérées et peuvent recevoir les grains sans qu'il y ait trop à craindre qu'ils se détériorent pendant le voyage, à moins qu'ils ne fussent excessivement humides lors du chargement et qu'on n'ait négligé de les faire passer par les séchoirs, ce qu'il faut souvent faire à Winnipeg. Au demeurant, le gouvernement fédéral a installé des appareils de séchage à la tête des Grands lacs, et il a établi des entrepôts à Moosejaw, à Saskatchewan, à Calgary et à Edmonton. Le port de Vancouver