

du vieux continent ne demande pas sur le marché les farines de qualité supérieure qui viennent du Canada. On mélange notre blé avec le blé tendre de l'Argentine et des Etats-Unis, en vue de produire une qualité intermédiaire de farine. S'il en est ainsi, l'exportation du blé va augmenter, et celle de la farine va diminuer; et le gouvernement devrait se mettre au fait de la situation avant de se préparer pour ce commerce du grain.

Je vais rapporter brièvement ce que dit M. Narcross, gérant des Canada Steamship Companies. Il est bien au courant de ce commerce, non seulement sur les Lacs, mais encore sur l'océan. A la page 153, il émet l'opinion qu'il faut augmenter la capacité des élévateurs au port de Montréal; il dit que leur capacité est à présent de neuf millions, et qu'elle devrait être de cinq millions de plus. Plus que cela, il dit qu'à Montréal on a une grande quantité de grain américain—c'est la grain hâtif dont j'ai parlé et qui vient du Kansas et d'autres Etats de l'Ouest. Il se dit aussi d'avis qu'avec les élévateurs qu'il faudrait à Montréal et à Midland, cette route serait préférable à celle de Buffalo. Il fit ressortir qu'au point de vue des assurances la route de Midland était de beaucoup la meilleure, et comme les taux d'assurance à Montréal sont plus élevés qu'à New-York, il faudrait profiter de toutes les opportunités de compenser le désavantage. Il prétend que la prime pour expédition à Midland ou aux ports de la baie Georgienne était de trente sous le cent, tandis que la prime pour l'expédition à Montréal, par voie des canaux est de soixante sous. Page 162, il dit que le taux à Port Colborne, qui correspond à Buffalo, était en certains temps de 2 cents et quart (2¼), tandis qu'il n'était que de 1½ cent à Midland.

Je n'ennuierai pas la Chambre par de plus amples citations de témoignages. J'en ai cité certaines parce qu'ils reflètent l'opinion d'hommes détenant des positions dans ces compagnies de transport, d'hommes qui doivent connaître les affaires et dont l'opinion doit peser d'un grand poids.

Avant que je ne l'oublie, permettez-moi de faire mention d'une autre question qui concerne grandement le gouvernement. Nous avons une voie de communication entre Montréal et Québec. On a dépensé des sommes énormes à améliorer le havre de Québec; il y a là un vaste élévateur d'une capacité de 2,000,000 de boisseaux. Depuis qu'il est construit il n'a pratiquement servi à rien. Rien n'empêche que Québec ait sa part du trafic lorsqu'il y a un excédent de grain à Montréal; il serait facile d'amener les wagons à ce port de Québec. Nous avons des millions de dollars d'engagés, et certainement nous ne lais-

serons pas la rouille ronger nos rails tandis que nous nous lançons dans un tas de projets sans rime ni raison.

De temps en temps les quotidiens ont attiré notre attention sur le fait qu'une grande quantité de grain s'expédie par le Pacifique; on est à faire la preuve que le transport peut se faire par là; d'après ce que je comprends, au delà de 20,000,000 de boisseaux ont pris cette direction l'année dernière. Les gens de la côte du Pacifique réclament plus de facilités d'élévateur, et s'ils sont en état de démontrer que l'expédition par leurs ports deviendra un succès, ils ont droit d'avoir ce qu'ils demandent. Il y a moyen d'expédier par cette route le grain de l'Alberta et de l'ouest de la Saskatchewan.

Une chose qu'il ne faut pas oublier, c'est que la situation de nos chemins de fer n'a jamais été aussi critique qu'aujourd'hui. L'histoire des chemins de fer aux Etats-Unis nous fournit la preuve, et la même chose se passe en Canada, que durant les mois d'été nombre de gens, qui voyageaient en chemin de fer, se promènent maintenant en automobile; c'est là une sérieuse affaire. Et quant à la question des chargements, permettez-moi de vous dire qu'en dépit du fait que la ville où j'habite se trouve à cent milles de Toronto et que les chemins soient très ordinaires, il y a de lourds camions qui font concurrence aux chemins de fer pour le transport de certains produits de nos scieries; et toute personne engagée dans quelque entreprise mercantile peut vous dire qu'il y a des tonnes de marchandises transportées par camion de la ville de Toronto et distribuées dans les villes situées à une distance de soixante à soixante-quinze milles. Personne résidant à pas plus de 100 milles de Toronto ne songerait à transporter ses meubles à la ville autrement que par camion, hormis qu'il s'agisse de meubles de luxe. Nos chemins de fer sont gravement atteints et dans leur trafic de marchandises et dans leur trafic de passagers, qu'allons-nous faire? Il n'y a qu'une chose à faire: nous efforcer de dépenser le moins possible en nouvelles entreprises et retirer tout le bénéfice possible de ce que nous avons présentement.

C'était mon intention de toucher à la question du creusage de la route du Saint-Laurent, mais comme la chose reviendra sur le tapis, je réserverai mes remarques pour une autre fois. Quelle folie que de parler du creusage du Saint-Laurent! Même en dépensant des millions de dollars, comment pourrions-nous changer la nature des choses? Comment amener à Montréal ou à d'autres ports au mois de juin, le blé qui traverse l'Atlantique en novembre? Ce blé ne serait pas encore mûr en juin; et quand bien même les canaux du