

région où abondent des richesses agricoles et minérales non exploitées est tributaire de cette voie ferrée, son achèvement ne peut être qu'avantageux pour notre réseau national de transport. On peut faire observer que, seuls, les sables bitumineux représentent une immense richesse. Tout récemment, je lisais dans un journal qu'on avait envoyé un échantillon de ces sables aux Etats-Unis et que, comparé à des produits semblables envoyés de toutes les parties des Etats-Unis et du Canada, il avait obtenu le premier prix. Nous ignorons les immenses richesses que contient cette région, nous les avons à peine effleurées. Nous savons par exemple, qu'elle est riche en pétrole. Il existe un grand puits jaillissant dans la région de Fort Norman. Quelque temps après sa découverte, son débit a graduellement diminué et il était évident qu'il était bouché. On l'a réouvert depuis et son débit constant est aussi fort que jamais. Quand une région aussi peu explorée montre de tels indices, quelles vastes richesses minérales sont susceptibles d'exploitation? Si cette région est ouverte et livrée à la colonisation, puisque le climat permet de la coloniser, car on nous dit que la neige y est moins abondante que dans les environs de Winnipeg et qu'il n'y fait pas plus froid, je ne vois aucune raison qui l'empêche de fournir un trafic considérable au chemin de fer local, celui-ci, à son tour, profitera à notre réseau national en général. Les honorables députés se souviennent probablement que, il y a quelques années, les directeurs du Pacifique-Canadien s'opposaient vivement à la construction de voies ferrées des Etats-Unis au Canada. Ces voies ont été néanmoins construites et je suis d'avis qu'à présent la compagnie du Pacifique les trouve avantageuses pour son réseau. Est-ce qu'il n'en sera pas ainsi du réseau national relativement à la construction et la mise en service du chemin de fer de la baie d'Hudson? Je crois que ceux qui habitent les rives du Saint-Laurent et surtout les gens de Montréal, où l'on manutentionne une grande partie de notre grain, sont quelque peu bouleversés de la réalisation de ce projet parce qu'ils pensent que cela causerait du tort à leur port. Je doute fort que le chemin de fer de la baie d'Hudson puisse avoir des effets préjudiciables aux affaires du port de Montréal. Je suis plutôt porté à croire que son seul effet sera d'attirer le trafic des Etats-Unis. N'est-il pas étrange de constater que, malgré la voie ouverte du Saint-Laurent 65 p. 100 de notre grain suit des voies américaines? Comment cela se fait-il? Examinons un moment cet aspect de la question. En 1913, le "Statisti-

[M. Millar.]

que des canaux", publication du Gouvernement, disait ceci :

Le tarif de Fort-William à Buffalo et New-York...

C'est-à-dire à New-York en passant par Buffalo.

...était de 8c. 796 par boisseau; le taux de Montréal à cette époque était de 6c. 341 par boisseau, soit un avantage de 2c. 455 pour Montréal et, néanmoins, on a expédié dix fois plus de notre grain canadien par Buffalo et New-York que par Montréal.

Pourquoi n'est-il pas naturel de suivre la ligne de moindre résistance? Je vais vous le dire. A cette époque, et c'est en général ce qui se produit dans les conditions normales, le mouvement du grain s'opère vers New-York parce que le tonnage est plus grand dans les navires de New-York à Liverpool que dans ceux de Montréal à Liverpool. En certains moments l'avantage du fret maritime est assez grand pour contrebalancer ce montant de 2c. 455, et c'est la raison pour laquelle notre grain suit des voies américaines. C'est ce que je voudrais démontrer. Cet avantage très minime, cette différence de moins de 3 c. suffit pour faire expédier par New-York 65 p. 100 du grain canadien. Bien qu'il soit impossible de dire exactement quel avantage nous donnera l'exploitation du chemin de fer de la baie d'Hudson, n'est-il pas possible qu'il suffise pour déterminer ce trafic des Etats-Unis? Nous y réussirons si nous pouvons diminuer le taux de 4 c. et, alors, la majeure partie du 65 p. 100 de notre grain qui passe par la voie américaine sera attirée vers la baie d'Hudson.

Je suis convaincu que Montréal sera toujours un port achalandé, mais il subit actuellement un désavantage. Il y a peu de temps le *Farm and Ranch Review* faisait observer qu'il existe un danger de surproduction. Ce journal citait surtout la superficie des terres de l'Ouest et faisait remarquer que si nous avions une récolte suffisante une année, sans qu'aucune région souffre de la sécheresse ou d'autre chose, nous aurions une récolte et un surplus exportable plus considérables que tout autre pays du monde, que l'Europe ne pourrait consommer et que nos débouchés actuels ne permettraient pas de transporter.

Nous regorgerions de grains de toute espèce et un désastre s'en suivrait. Cela peut être vrai ou non, mais en tout cas, dans des conditions favorables, l'Ouest pourra produire beaucoup plus qu'aujourd'hui. On sait ce qui est arrivé l'année dernière. On a payé 8 cents le boisseau pour le transport du grain, quand le tarif était autrefois de 2 c.  $\frac{1}{2}$ . Le transport jusqu'à Montréal coûtait anciennement 4 c. à 4 c.  $\frac{1}{2}$  et 5 c. Eh bien, l'année