

à Montréal ? Qu'avons-nous à cette heure ? Si je parle de Montréal, ce n'est pas parce que le hasard veut que j'y demeure, mais plutôt parce que cette ville occupe un point essentiellement important sur notre route nationale qui conduit à la mer. J'en parle parce qu'elle intéresse tous les habitants du Canada au même point que ceux qui habitent cette ville. Qu'avons-nous à Montréal à cette heure ? Qu'avons-nous à Québec et à Trois-Rivières, le long de la route du Saint-Laurent ? Des accidents nombreux nous ont causé des torts énormes en rendant les taux d'assurances presque prohibitifs, dans la saison la plus précieuse de l'année, à l'automne." Et le ministre dit plus loin que d'ici à une couple d'années, nous serons en irréprochable posture, au point de vue de la navigation du golfe et du fleuve Saint-Laurent. "Québec et Trois-Rivières", dit-il, "sont à l'étude".

Les travaux nécessaires y seront exécutés.

Mais rien ne nous apprend ce que sera la politique du gouvernement au sujet de ces travaux et, de fait, on ne souffle pas mot de cette importante question des moyens de transport. Après avoir, toujours dans le même article, cité des chiffres—que je ne mentionnerai pas ici—établissent la supériorité absolue de notre route sur toutes les routes du continent, l'honorable ministre continue comme suit :

Au lendemain du jour où la rivière des Français sera améliorée, de manière à donner vingt pieds de profondeur à tout son parcours, 25 à 30 millions de minots de blé seront accumulés sur les rives du lac Nipissing, dans les deux mois de l'automne pendant lesquels le transport de cette céréale se fait le plus activement. N'oublions pas que le lac Nipissing, que la rivière des Français sont reliés à Ontario par un embranchement du Grand Tronc, depuis Callendar jusqu'à la capitale de notre province-sœur. L'amélioration de la rivière des Français est, à mon sens, chose qui presse et qui s'impose. C'est une affaire de quatre millions au plus—une bagatelle de \$125,000 par année d'intérêts.

Puis, après avoir insisté de nouveau sur la nécessité absolue d'une action immédiate de la part du gouvernement, l'honorable ministre termine son article dans les termes suivants :

Je ne suis pas député. Je ne suis que ministre, ce qui fait toute la différence du monde.

Et c'est vrai, M. l'Orateur, car, en dépit de l'appui que l'honorable ministre était en droit d'attendre de son entourage pour la réalisation de tout ou partie de ce programme d'améliorations essentiellement nécessaires, tous ses amis l'ont délaissé, suivant en cela l'exemple de ses collègues du cabinet. Néanmoins, le ministre des Travaux publics n'est pas seul à reconnaître l'importance de cette question : on en a la preuve dans les journaux quotidiens de Montréal et d'ailleurs. A peine en peut-on trouver un seul qui n'y fasse allusion de quelque manière. Ainsi, La Presse, nu-

méro d'avant-hier, y fait allusion en se demandant où peut bien se trouver la cause des retards qui se produisent à Montréal. Voici plus d'un an que Montréal attend la construction d'un élévateur ; et La Presse se demande, à propos de ce retard :

Qui faut-il blâmer ? Est-ce le ministre des Travaux publics ? Sont-ce les commissaires du havre de Montréal ? On demande des éclaircissements sur ce point.

Puis elle fixe l'attention sur les plaintes réitérées de la chambre de commerce de Montréal, portées par son président, M. Geoffrion, grand partisan du gouvernement actuel, et portant sur les délais nombreux dont nous avons eu à souffrir par rapport à la construction d'un élévateur. Le discours du trône garde le silence là-dessus comme sur toutes les autres questions qui concernent le port de Montréal. Et cependant, lors des dernières élections dans la division Saint-Jacques de Montréal et dans Laval, le premier ministre et le ministre des Travaux publics, on ne l'a pas oublié, vinrent se jeter dans la mêlée et nous affirmer que le gouvernement entendait adopter une politique bien définie au sujet du port de Montréal, et d'appliquer cette politique—non pas avec mesquinerie et lentement, mais tout de suite et sans égard à la dépense, comme conseillait le gérant général du Grand Tronc, M. Reeves, lorsque, il y a quelques mois à peine, il procédait à l'examen du port de Montréal, en compagnie de l'honorable ministre des Travaux publics, si je ne me trompe. Voilà pour la question des moyens de transport.

M. l'Orateur, le discours du trône ne contient pas un seul mot au sujet du service rapide transatlantique. Mon honorable ami semble avoir oublié cela. C'est lui, et non pas l'honorable député qui siège à ma droite, qui perd la mémoire. Il oublie, ce me semble, que lorsque le parti conservateur abandonna le pouvoir, en 1896, ce service avait été l'objet d'un contrat qui fut signé. Si l'on avait rempli les conditions de ce contrat, nous serions aujourd'hui favorisés d'un service rapide transatlantique. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait ? Pour dire vrai, M. l'Orateur, nous sommes d'avis, et le gros public croit avec nous que ces messieurs mettent un peu trop d'ardeur à la bataille, ainsi que l'avouait le ministre des Travaux publics à un banquet récemment donné à Montréal. Et c'est tellement le cas, qu'il leur est impossible de s'entendre sur aucune politique, sur aucun sujet.

D'après le discours du trône le seul point sur lequel ils sont parvenus à s'accorder, c'est la visite de M. Marconi. Et, à propos de ce banquet tenu à Montréal, et où l'on put constater une grande divergence d'opinions entre le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances, n'est-il pas vrai—puisqu'on ne veut que des faits—n'est-il pas vrai que le ministre des Finances a quitté la salle tellement en colère, tellement enragé, qu'il aurait juré de ne plus jamais