

dirigent de Montréal vers l'ouest, et le Grand Tronc est le seul qui se raccorde directement avec l'Intercolonial; mais ce chemin de fer ayant à Québec, et à Portland des raccordements avec l'est, il est de son intérêt de ne pas céder de trafic à l'Intercolonial à ce point; et ainsi le ministre des Douanes, tout alarmé qu'il est de la perspective qui se dresse devant l'Intercolonial à Winnipeg, estime que la situation de ce chemin de fer à Montréal ne laisse absolument rien à désirer, bien que le prolongement de ce réseau de Québec à Montréal ait été effectué au coût estimatif de quinze à vingt millions de dollars, et cela expressément dans le but de lui assurer sa part des transports de l'ouest. Relativement aux chemins de fer de l'ouest, il est bon de se rappeler que le chemin de fer Canadien du Nord n'a aucun raccordement avec l'est du Canada, mais que le projet que je propose lui assurerait ces raccordements. Ce chemin de fer se raccorderait avec l'Intercolonial à Sudbury, et en toute probabilité, lui céderait à cet endroit les transports destinés au littoral, au moins dans la mesure où ces transports suivraient la route de la rive nord du lac Supérieur par rail. Je le répète, et c'est là une partie de la proposition que je soumetts à l'approbation du pays, en m'appuyant sur les avis de nos plus habiles experts en matière de chemins de fer: le chemin de fer Intercolonial, quand il aurait atteint Winnipeg, ne s'arrêterait pas là définitivement, mais se prolongerait éventuellement jusqu'à la côte du Pacifique, du moment que les besoins des populations de l'ouest et du pays dans son ensemble demanderaient ce prolongement.

Envisageant la question sous un autre aspect, je ferai observer que de l'avis d'hommes qui font autorité au pays, les marchandises seront récoltées du côté occidental de ce lac, et transbordées sur les chemins de fer du côté oriental du lac. Au risque de fatiguer l'attention de la Chambre, je tiens à lire une partie de la lettre que le député de Lanark-nord (M. Rosamond) nous a déjà citée. Dans cette lettre, M. Meighen formule les arguments tendant à prouver que, dans l'avenir, la plus grande partie, sinon la totalité des transports de l'ouest se dirigeront vers l'est par la voie du lac Supérieur. L'auteur, après avoir dit qu'il s'abstient d'émettre d'avis quelconque sur les propositions dont le parlement est saisi, mais qu'il envisage la question au point de vue des affaires, ajoute:

J'ai déjà fait savoir par les journaux, il y a neuf ans, que très peu de produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest seraient transportés à la mer par une voie de terre qui contournerait le nord du lac Supérieur. Je suis toujours du même avis, et je persiste à dire que très peu de ces produits prendront la voie entièrement de terre, soit par le Grand Tronc-Pacifique ou le Pacifique Canadien, et que très peu de ces produits arriveront aussi à la mer par nos canaux canadiens.

M. BORDEN (Halifax).

Les cultivateurs commencent à disposer de leur blé entre le 1er et le 10 septembre, et si les transports peuvent s'effectuer sans encombre jusqu'à Fort-William, les deux tiers de la récolte seront déjà rendus aux lacs avant la clôture de la navigation, disons le 12 décembre.

On peut tenir en service des navires entre Fort-William et les ports de la baie Georgienne jusqu'au 12 décembre. Ce dont nous avons besoin, c'est d'avoir plus d'élevateurs à l'est des lacs pour nous mettre mieux en mesure de lutter avec Buffalo. Il nous faut aussi des chemins de fer à doubles voies et à rampes douces entre Montréal et les ports de la baie Georgienne. Quand nous aurons tout cela, on pourra transporter le blé par les lacs, de Fort-William jusqu'aux élevateurs de l'est, à des taux variant de 3½ pour cent à 1 cent par boisseau. Les chemins de fer transporteront le blé de la baie Georgienne à Montréal, hiver comme été, pour 3½ cents le boisseau ou moins. Nos grands élevateurs des lacs, qui auront servi à emmagasiner les immenses quantités de grain expédié par les lacs avant la fermeture de la navigation, se trouveraient aussi de la sorte à fournir en hiver du fret à destination d'Halifax et de Saint-Jean, qui sont nos ports d'hiver.

Le reste de la récolte du Manitoba ou des Territoires resterait soit chez les cultivateurs eux-mêmes, ou dans les élevateurs de l'intérieur, ou encore à Fort-William jusqu'à ce que la navigation s'ouvre de nouveau le 1er mai.

D'après ce qui précède, vous pouvez voir qu'un chemin de fer contournant le nord du lac Supérieur serait, selon moi, un fiasco complet, en tant que facteur pouvant servir à diriger les produits de notre Nord-Ouest vers une route entièrement canadienne.

En réalité, nous sommes plusieurs années en arrière. Nous devrions avoir depuis longtemps une flotte de navires pour transporter le grain de Fort-William jusqu'aux ports de la baie Georgienne. Enfin, il y a beau temps que nous devrions être outillés pour ce transport de produits du Nord-Ouest.

Remarquez bien ce que je vous dis. Une grande partie du grain du Nord-Ouest se dirigera avant longtemps vers le sud, pour expédition de Duluth à Buffalo, et de là à la mer par les chemins de fer des Etats-Unis. Grâce à la politique que nous avons adoptée, et aussi à ce que nous avons négligé de faire, nous sommes à fournir du fret aux chemins de fer des Etats-Unis. Nous mettons nos gens de l'ouest en relation avec l'intermédiaire américain; c'est-à-dire que nous faisons des affaires à reculons.

En un mot, nous ne serons jamais en mesure d'être maîtres de la situation, pour les produits du Nord-Ouest, tant que les chemins de fer traversant la région des prairies ne pourront pas prendre à leur charge les deux tiers de la récolte et les transporter jusqu'aux lacs, disons Fort-William, avant la fermeture de la navigation; tant que, aussi, nous n'aurons pas les facilités nécessaires pour la traversée des lacs jusqu'aux élevateurs, ainsi que les chemins de fer dont j'ai parlé plus haut pour transporter le blé à Montréal et à Québec en été, et à Halifax et Saint-Jean en hiver. Mais on ne réussira jamais à envoyer de grandes quantités de blé par une voie entièrement de terre qui contournerait le nord du lac Supérieur. Un chemin de fer à double voie et à rampes faciles, entre Montréal et disons Midland ou un autre port quelconque de la baie Georgienne, pourrait transporter 200 millions de boisseaux de blé par an, en disposant des trains de 80 wagons par locomotives. On pourra