

Europe, la compagnie a été obligée de l'emmagasiner dans les élévateurs à ses propres frais. Ces frais ont souvent représenté l'écart entre le profit et la perte. En expédiant son grain par la voie de Buffalo et autres ports américains, la compagnie ne sera grevée d'aucuns frais de ce genre, grâce à l'installation de transporteurs qui lui permet de transborder le grain, directement, de ses bateaux aux steamers transatlantiques. Dans les cercles maritimes, il existe une profonde indignation à l'endroit de la commission moribonde du port, parce qu'elle a négligé de donner au port un outillage bien moderne.

Qu'a-t-on fait, à Montréal, ces années passées, et quelle est la situation, au pays, dans son ensemble ? Au cours de la dernière période décennale, nous avons construit à Saint-Jean (N.-B.) un énorme élévateur, au coût d'un quart de million de dollars. Cet élévateur à grain, me dit-on, n'est pas utilisé; il y a longtemps qu'on n'y a pas déposé un seul boisseau de grain et mon collègue de droite me fait observer qu'on ne l'a jamais utilisé. Voici donc une diminution notable dans la quantité de grain reçue à Montréal, en dépit des énormes dépenses effectuées pour l'amélioration du port de cette ville; on y a érigé un immense élévateur qui n'a guère été utilisé pour l'emmagasinage du grain, et voilà qu'aujourd'hui la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique veut concentrer son trafic à Québec, et cela sans doute, parce que les steamers de grandes dimensions peuvent s'y rendre sans encombre, sans compter qu'ils n'ont pas à subir les retards occasionnés par le trajet de Québec à Montréal.

Et le pays, dans quelle situation se trouve-t-il aujourd'hui ? Le pays a engagé son crédit jusqu'à concurrence de plusieurs millions de dollars pour la construction du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, et les propriétaires de ce réseau seront fatalement obligés de consacrer des millions de dollars aux travaux de premier établissement; la compagnie du chemin de fer canadien du Nord a consacré d'énormes capitaux à la construction de ses lignes, tandis que la compagnie du chemin de fer du Pacifique marche dans la même voie. Le Parlement canadien a généreusement subventionné toutes ces compagnies de chemins de fer. Tous ces réseaux de voies ferrées tendent nécessairement à converger à la tête des Grands lacs, à Port Arthur et à Port William. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il est vrai, grâce à sa ligne courte de Duluth, a transporté, par le passé, et continuera à voiturier, à l'avenir, de grandes quantités de grain. Nous sommes en voie de développer notre Ouest canadien, d'où nous exportons des millions de boisseaux de grain. Ce grain doit se rendre à la tête de la navigation fluviale: allons-nous laisser dévier ces transports vers Buffalo, comme la chose est arrivée par le passé au bénéfice des navires américains qui ont accaparé ces transports dont seuls les navires canadiens devraient bénéficier ? Car les na-

vires américains peuvent se rendre à Port-Arthur ou à Fort-William et transporter le grain sur un pied d'égalité avec notre propre flotte. Le commerce de Buffalo s'accroît de millions de boisseaux.

Voilà qui prouve que, pour le transport des grains, il faut utiliser les steamers de fortes dimensions, naviguant sur les Grands lacs, ce qui permet de bénéficier de la concurrence des routes fluviales au regard des réseaux de chemins de fer. Nous avons consacré \$70,000,000 aux réseaux du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent. Les trois grandes compagnies de chemins de fer en question se rendront à la tête de la navigation fluviale, sur les Grands lacs, et c'est au peuple canadien qu'il appartient de décider si tous ces transports dévieront vers Buffalo ou suivront la route nationale du Canada.

Je souscris à l'avis exprimé par le "Board of Trade" dans son rapport; et la compagnie du Grand-Tronc, en effectuant d'énormes dépenses, a démontré que le seul moyen de concurrencer Buffalo est de diriger les transports vers un port de la baie Georgienne, en utilisant les steamers de grandes dimensions—et remarquons que cette compagnie a fait de Midland son propre port—puis, par la meilleure ligne de chemin de fer vers le littoral, que ce soit Montréal ou Portland.

Un certain nombre de nos honorables collègues sont intéressés dans le progrès du port de Montréal et dans l'avenir du port de Québec. Quand il s'agira de décider si elle doit diriger ses transports vers Montréal ou vers Portland, la compagnie du Grand-Tronc ne s'inspirera pas de considérations sentimentales; elle dirigera ses transports vers le port où elle pourra le faire d'une façon plus lucrative. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, si elle décide de diriger ses transports vers l'Atlantique, devra utiliser le port de Saint-Jean et il reste à voir si elle sera en mesure d'utiliser ce port avec succès. Il est une chose évidente: c'est que si l'on veut que ces transports se dirigent vers le Canada, ils doivent d'abord pénétrer au pays, et cela par quelque port de la baie Georgienne. C'est là un fait acquis, incontestable, et le Gouvernement doit s'efforcer de faire converger ce trafic à quelque point, soit à Midland, soit au port de Victoria, ou quelque autre port. Le Gouvernement devra améliorer, à grands frais, les installations de la compagnie du Grand-Tronc à Midland; puis il devra outiller également à grands frais le port de Victoria, afin d'améliorer la propriété de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, si elle s'y établit; mais avant de se lancer dans ces entreprises, il doit d'abord prendre une décision bien arrêtée et bien définitive sur le choix du port à adopter, sur la rive sud de la baie Georgienne.

Pourquoi le transport du grain par ce réseau ne se ferait-il pas aussi économique-