

On me dira, je le sais, que le commerce de grain ne peut être fait à Montréal d'après la loi de l'offre et de la demande.

Le Canada n'étant pas un pays libre-échangiste et n'important pas d'Angleterre de grandes quantités de marchandises, il s'ensuit qu'il n'y a pas dans ce port un nombre de vaisseaux suffisant. On allègue aussi une autre raison. On dit que le chiffre de notre population ne saurait attirer à Montréal les navires comme ils sont attirés à New-York. Il est évident que le port de New-York reçoit plus de navires que le port de Montréal, par suite du fait que la république voisine a une population plus grande que la nôtre; mais il faut aussi considérer un autre point de vue. Si le gouvernement du Canada peut par une propagande induire les fermiers du Canada à produire plus de fromage, plus de volailles, plus de produits de la laiterie, et à faire sur un grand pied le commerce des viandes, il y aura dans le port de Montréal une plus grande quantité de produits à exporter qu'il n'y en a aujourd'hui. Il y aurait dans ce port des cargaisons variées. Les cargaisons de blé seraient naturellement peu dispendieuses parce que leur transport océanique se ferait à meilleur marché que celui ayant un point de départ dans un port des Etats-Unis.

L'énorme somme d'argent que nous avons dépensée en amélioration de nos voies de communication et de nos ports est une chose qui intéresse le peuple canadien, et s'il est vrai que le trafic via l'Etat de New-York est sur le point d'être accru, comme je viens de le faire prévoir, tout ce que je puis dire, c'est qu'il est temps que le gouvernement ouvre les yeux. Le canal Welland ne peut être terminé—et ne le sera pas—avant cinq ans. Nous devrions, au cours de ce terme, faire tous les efforts possibles pour faire prendre au trafic de l'Ouest la route canadienne comme je l'ai indiqué.

Je le demande maintenant: l'occasion d'attirer par la route canadienne tout notre commerce de grain se présente-t-elle, aujourd'hui, comme je l'ai dit?

Le Gouvernement doit, selon moi, placer ses fonds de manière que ce placement favorise les placements des capitaux de particuliers et le placement des capitaux de compagnies. Si le Gouvernement suit ce principe, bien des erreurs pourront être ainsi évitées. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien est un vaste réseau de voies de communication. Ce chemin possède une tête de ligne à Fort-William. Cependant, le

grain de l'Ouest était pris à Fort-William sous les yeux des directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique et il était transporté jusqu'à Buffalo et au delà. Les directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique étaient privés de ce transport à Fort-William après s'être fait payer les frais de transport par leur réseau de voies ferrées.

Quelle était la raison de cet état de choses? La raison, c'est que leur port était à Owen-Sound et c'est aussi à cause des rampes et des distances jusqu'à Montréal. Voilà pourquoi ils n'ont pas été capables de faire concurrence à la route via Buffalo. Mais ils ont changé leur manière d'opérer. Ils ont établi un port dans un lieu appelé Port-McNicoll, situé à l'extrémité inférieure de la baie Georgienne, près de l'endroit où je réside. Ils ont construit un chemin de fer depuis le Port-McNicholl jusqu'à Peterboro, et je crois pouvoir dire avec assurance que ce port n'a pas son égal sur le continent américain. La preuve de cette assertion, c'est qu'un convoi de soixantedix wagons, dont chacun transportant 1,500 boisseaux de grain, a été traîné par une seule locomotive. C'est une énorme charge. Personne n'aurait songé qu'un pareil convoi de wagons pût être traîné par une seule locomotive. Quel en est le résultat? Les directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique ont ainsi pu transporter 40,000,000 de boisseaux de grain. Mais une entrave s'est présentée dans leurs opérations—et je la mentionnerai avec toute la déférence due à Saint-Jean (N.-B)—c'est que, après la clôture du port de Montréal, il a fallu que la compagnie du Pacifique transporte jusqu'à Saint-Jean le grain emmagasiné à la tête des lacs—ce qui ajoutait une traction dont le coût dépassait le profit.

Mais permettez-moi d'ajouter que la compagnie du Grand-Tronc possède aussi un réseau semblable à celui de la compagnie du Pacifique à partir de la ville de Midland; mais, malheureusement, la voie ferrée à partir de cette ville jusqu'à Belleville où il y a raccordement avec le tronç principal, ne possède pas un niveau approprié au chemin de la compagnie du Pacifique. Toutefois, en dépit de ce fait, je crois que la voie du Grand-Tronc a transporté à peu près 30,000,000 de boisseaux de grain durant la présente année.

Il fut un temps où l'on croyait qu'il était nécessaire de construire de grands élévateurs afin de transporter le grain à partir de la tête des lacs; mais ce temps est passé. Si vous vous trouviez à Midland, aujourd'hui