

Gouvernement de conclure des arrangements qui permettraient à l'Intercolonial de faire circuler ses trains sur chacune de ces voies ferrées. A l'heure qu'il est, le chemin de fer canadien du Pacifique se trouve réellement exclu de Midland, car le Grand-Tronc a eu la prévoyance d'acquérir tous les terrains riverains disponibles. Il a dû donc jeter les yeux sur le port de Victoria situé à 4 milles environ des terrains acquis par le Grand-Tronc.

Là, à l'endroit connu généralement sous le nom de Flat-Point, il y a l'espace voulu pour la construction d'un port artificiel, mais cet ouvrage coûterait énormément cher. Je ne puis parler du coût de ces travaux, d'abord, parce que je l'ignore, mais il faudra probablement dépenser des millions pour faire à cet endroit un port qui convienne au Canadien du Pacifique. Ce dernier a déposé au département dont relèvent ces questions, les plans d'une ligne qui lui permettrait l'entrée dans le port de Victoria par la voie du Grand-Tronc. Le Gouvernement, après toutes les dépenses qu'il a faites à Midland, et qui s'élèvent, cette année, pour les travaux de dragage seulement, à \$60,000,— et il faudra construire une jetée parce que le Grand-Tronc s'est installé plus bas le long de la baie, à un endroit plus exposé aux tempêtes de l'automne—devra dépenser des centaines de milliers de dollars dans la construction de deux ports rivaux situés à trois ou quatre milles de distance l'un de l'autre; d'un autre côté, s'il ralliait au plan proposé par les commissaires, le trafic du Grand-Tronc et du Pacifique se concentrerait à cet endroit, et bientôt, tout probablement, le réseau des chemins de fer de Mackenzie-Mann se trouvera à atteindre ce port; l'Intercolonial lui-même pourra obtenir un jour ou l'autre d'une de ces compagnies le droit de libre circulation sur sa ligne jusqu'à Midland.

Il importe grandement à Toronto que ce port national soit établi pour la raison que si le réseau Mackenzie-Mann doit se rendre à Midland, le Grand-Tronc, ayant déjà une ligne de Toronto à Midland, le Canadien du Pacifique atteindra Midland en toute probabilité d'ici à quelques mois, en tant qu'il s'agit du transport des voyageurs et des marchandises, qu'on construise ou non des élévateurs bien outillés pour l'entreposage des grains.

La ville de Toronto, qui est le centre d'où partent tous les articles fabriqués dans l'Ontario, pourra expédier ces marchandises sur les Grands lacs par des voies ferrées qui se feront concurrence; il est donc de l'intérêt de l'Ouest d'Ontario que ce port national soit établi, même si ces travaux coûtaient au pays des sommes considérables.

Je me garderai bien de dire un seul mot qui soit défavorable au port d'Owen-Sound. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique elle-même a publiquement annon-

cé qu'elle est à la veille de renoncer aux efforts qu'elle a tentés jusqu'ici pour faire de ce port une station d'expédition du grain. Les pentes et la longueur du parcours millitent contre ce port.

M. HYMAN: Votre observation ne s'applique, sans doute, qu'aux exportations?

M. BENNETT: Oui, il s'agit des transports destinés à l'exportation. Sans doute, il y aura toujours à ce port, comme à Goderich, à Collingwood et à Meaford une certaine quantité de grain à distribuer aux minoteries de ces districts, mais Toronto gagnerait beaucoup à l'établissement d'un port de ce genre.

Que se passe-t-il aujourd'hui à Montréal? La statistique prouve que de 1901 à 1904, à Montréal, le commerce des grains destinés à l'exportation a subi une diminution de près de 10,000,000 de boisseaux. Après avoir dépensé des millions de dollars pour le port de Montréal, nous constatons, aujourd'hui, à notre grande mortification et à notre grand regret, que le commerce de ce port est en décadence et que, pour les trois années dernières, l'exportation du grain y accuse une diminution 10,000,000 de boisseaux.

M. PATERSON: La situation s'est améliorée, depuis, n'est-ce pas?

M. BENNETT: D'après la statistique que j'emprunte au rapport du "Board of Trade" de Montréal, le chiffre de l'exportation, en 1904, a été de 13,846,198 boisseaux, tandis qu'en 1901 il était de 22,094,460 boisseaux.

M. PATERSON: En 1904, la récolte a été déficitaire.

M. BRODEUR: L'honorable député voudrait-il bien répéter les chiffres qu'il vient de donner?

M. BENNETT: D'après le rapport du "Board of Trade", de Montréal, l'exportation du grain, en 1901, a atteint le chiffre de 22,094,460 boisseaux, et en 1904, ces exportations se sont élevées à 13,846,198 boisseaux.

Voilà une diminution considérable de recettes, et l'autre jour, j'ai lu dans les journaux que la ligne Wolvin, une ligne de bateaux à vapeur qui jusqu'ici a transporté à Montréal une quantité considérable de grain venant des lacs de la région supérieure devait discontinuer son service, cette année. Le "Journal" d'Ottawa, du 21 avril, a emprunté cette nouvelle aux journaux de Montréal. Voici un passage de cet article:

La compagnie, généralement connue sous le nom de ligne Wolvin, possède la flotte la plus considérable de vapeurs pour le transport du grain entre Montréal et l'Ouest, et jusqu'ici elle a expédié son grain par la voie de Montréal. Vu, dit-on, les frais considérables à effectuer pour la manutention du grain à ce port, elle cessera, à l'avenir, de l'utiliser, pour se servir de ports américains, tels que Boston et Philadelphie qui possèdent un outillage supérieur. En expédiant son grain, en droiture, pour l'exportation en