

tention—nos adversaires ont dû admettre ce fait—de transporter tout son grain de la tête des grands lacs à Midland et à d'autres points de la baie Georgienne, et de ces endroits à Portland; c'est ce qu'elle a fait depuis quelques années. Il est absurde de parler du transport de ce grain à nos ports de mer. Quand ce projet de loi fut soumis au comité des Chemins de fer, on a posé la question suivante soit à sir Rivers-Wilson, soit à M. Hays : Avez-vous l'intention de prolonger votre chemin de fer jusqu'au delà de Québec ? La réponse ne se fit pas attendre : Non, parce que nous avons un excellent contrat avec l'Intercolonial relativement à cet échange de trafic à cet endroit. L'intention manifeste des directeurs du Grand Tronc, après avoir été saisis à la gorge par les citoyens de Québec qui possèdent la charte du Transcontinental et par les directeurs de la Compagnie du Pont de Québec, est de ne pas prolonger leur ligne au delà de cette ville.

Le Grand Tronc se propose actuellement de transporter tout ce grain viâ la baie Georgienne, Midland, Collingwood et autres ports—mais surtout Midland, parce que cette ville est mieux située, se trouvant plus près de Montréal et offrant d'autres avantages. L'embranchement de Midland servira surtout au transport du trafic. Le traité ne contient pas une seule clause obligeant la compagnie à expédier ce grain sur un port canadien et, grâce à la communauté d'intérêts entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand Tronc, ce trafic prendra certainement la route de Portland, ainsi que cela se pratique aujourd'hui.

J'ai ici le rapport des arrivages au port de Buffalo, l'an dernier; je constate que les cultivateurs et les négociants en grains du Nord-Ouest ont expédié de Fort-William à Buffalo 5,198,277 boisseaux de blé, et de Port-Arthur, 2,946,476 boisseaux. Je demanderais à un membre du cabinet de m'expliquer comment il se fait qu'on ait expédié de Fort-William 1,340,300 boisseaux de maïs ? Je regrette que le ministre des Douanes (M. Paterson) soit absent de la Chambre, car il n'est pas tout à fait juste de poser cette question aux autres membres du gouvernement. Mais mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) est à son siège et il sait qu'il n'y a pas d'exportation de maïs du Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest. Je suis certain qu'il admettra ce fait.

Il faut donc reconnaître qu'on a importé au Canada de quelque endroit de la côte américaine, environ 1,500,000 boisseaux de maïs qui ont passé par Fort-William. On m'a informé qu'on exportait des Etats-Unis à la Colombie Anglaise de grandes quantités de bois qu'on expédiait ensuite sur quelques points des Etats-Unis. Vu le fait que les Américains expédient leurs marchandises en transit par les chemins de fer canadiens jusqu'aux grands lacs et de là à Buffalo, n'est-il pas insensé de dire que le cultiva-

teur de l'ouest canadien va payer un prix supplémentaire pour le transport de son grain à Halifax et Saint-Jean, simplement pour faire plaisir au gouvernement ou par patriotisme ?

L'honorable représentant d'Annapolis (M. Wade) a résumé toute la question en disant : La population des provinces maritimes veut faire comprendre au reste du pays que si cette entreprise présente des avantages, elle veut sa part de ces deniers. Tous ceux qui ont suivi les séances du comité des chemins de fer, l'an dernier, ont dû remarquer qu'il s'agissait pour les députés de la province de Québec, d'abord, et pour ceux des provinces maritimes ensuite, de forcer le gouvernement à faire adopter ce projet à tout prix par le Grand-Tronc-Pacifique. C'est là une épée à deux tranchants. La province d'Ontario doit payer la plus forte partie des taxes qu'entraînera l'exécution de cette entreprise; si les provinces maritimes, par leurs représentants, nous disent qu'il faut forcer la main à Ontario et au reste du pays, alors, à mon avis, la population de cette province comprendra que des députés comme le représentant d'Annapolis (M. Wade) viennent ici, non pour défendre les intérêts du Canada tout entier, mais pour faire valoir les mesquins intérêts de leur province dans la distribution de vastes montants d'argent. Quant à moi, je suis convaincu que ce projet ne sera pas avantageux au pays tout entier. Je crois que, dans cette grande province d'Ontario, l'opinion publique sur cette question s'est manifestée lors des élections de Bruce et de Lambton. Je pense encore que le gouvernement n'a plus l'intention de remplir la promesse qu'il a faite aux provinces maritimes et de prolonger cette voie ferrée jusqu'au delà de North-Bay. Nous constatons ce fait en lisant la circulaire adressée aux actionnaires du Grand Tronc. Les directeurs de cette compagnie ont cru devoir faire distribuer cette lettre où ils déclarent que le gouvernement n'a jamais eu l'intention de construire cette prétendue section de Moncton. Cela démontre que les ministres se servent de ce projet pour des fins politiques. Ils auraient pu facilement faire démentir par M. Hays cette partie de la circulaire en question. Ils ne l'ont pas fait. Cela signifie encore que le gouvernement va se présenter devant certains particuliers de la province de Québec pour leur dire : Vous aviez obtenu une charte pour la construction du chemin de fer Transcanadien; vous pouviez raisonnablement vous adresser aux ministres pour obtenir certaines subventions, mais le Grand-Tronc-Pacifique a relégué cette entreprise dans l'ombre, et la province aura une voie ferrée plus avantageuse. Les ministres, s'adressant, aux habitants des provinces maritimes, leur diront : Le gouvernement entend tenir parole à votre égard; il est certain que le Grand-Tronc-Pacifique prendra à sa charge cette voie ferrée, lorsqu'elle sera terminée. Depuis sept ans, le