

là le témoignage rendu par M. Richardson qui déclare que d'aucun port des Etats-Unis on ne peut expédier le grain à aussi bon marché que de celui de Montréal.

Il y a un autre point qu'il fait ressortir. Je me reporte au rapport du comité, pages 131 et 132. Notre commerce à Montréal s'est tellement développé que de magnifiques paquebots de grandes dimensions font maintenant le trajet entre ce port et les vieux pays. Quelques-uns de ces paquebots, selon le témoignage de M. Richardson, emportent jusqu'à 120,000 boisseaux de grain; et, si ce n'était de ce grain, on devrait lester d'eau ces navires. Il est donc évident que les taux de transport du grain de Montréal doivent être très bas. Le paquebot transporte des passagers, reçoit un octroi pour service de la malle, et ainsi de suite, et l'on affirme que l'expédition du grain peut se faire à bien meilleur compte du port de Montréal que des ports américains.

Voici un autre aspect de la question. Grâce au développement de notre commerce national, Montréal voit maintenant arriver dans son port nombre de vaisseaux en cueillette dont la capacité, selon ce monsieur, va jusqu'à 288,000 boisseaux. Cet hiver, à cause de la disette de charbon dans cette partie du pays, nous avons importé du charbon du pays de Galles. S'il arrive que ce charbon soit aussi bon qu'on le dit, rien n'empêche que cette importation du charbon des vieux pays ne se développe sur une grande échelle, et alors les bateaux qui nous apporteraient le charbon pourraient s'en retourner de Montréal chargés de grain.

M. Richardson continue en disant que, selon lui, la solution du problème se trouve dans l'agrandissement des élévateurs. Il semble que le gouvernement et la commission de Montréal en sont venus à une entente sur ce point, puisque comme je l'ai lu dans les journaux l'on va construire un autre élévateur d'une capacité de dix millions de boisseaux dans cette ville. Mais si vous avez un élévateur de dix millions de boisseaux à Montréal il va vous falloir les moyens de l'alimenter en construisant des facilités à l'autre extrémité de la ligne. Le gouvernement possède déjà à Midland le grand élévateur d'une capacité de deux millions et demi de boisseaux, et la situation en est telle que le grain, je crois, peut y être chargé dans les wagons à aussi bon marché que n'importe où ailleurs en Amérique. Il y a aussi tout le terrain voulu pour agrandissement. On y voit une vaste esplanade, d'une longueur d'un mille à peu près où les trains peuvent circuler dans les deux sens sans qu'il soit besoin de manœuvre d'aiguillage. Tout près de cette propriété s'élève un autre vaste élévateur, propriété de la "Aber-

deen Elevator Company". Que le gouvernement achète cet élévateur, qu'il augmente sa capacité d'un autre million de boisseaux pour chargement, et l'on verra que beaucoup aura été accompli en vue de résoudre le problème du transport du grain sur le territoire canadien.

Je vois que le Gouvernement va nommer une commission royale chargée de s'enquérir de la question des taux sur les Lacs. Je ne veux pas discuter cette question à présent, mais j'espère le faire plus tard. Qu'est-il arrivé l'automne dernier? Si les taux étaient élevés, c'était principalement à cause de l'insuffisance d'espace et de facilités dans les élévateurs, non seulement à Buffalo, mais aussi aux différents ports de la Baie Georgienne, ce qui contraignait des bateaux de quatre à cinq cent mille boisseaux de capacité de s'attarder longtemps dans les docks et de payer des droits de surestarie, ce qui faisait hausser les taux.

A ce propos, permettez-moi de vous dire rir de la question des taux sur les Lacs. Je ne tendu soutenir par des hommes pratiques que l'on peut transporter par bateaux 20,000,000 de boisseaux de grain aux ports de la Baie Georgienne, et l'y emmagasiner. J'étais d'abord de cet avis-là, mais j'ai changé d'opinion après l'expérience de l'automne dernier, et je vais vous en donner la raison. A trente ou quarante milles environ de ce côté-ci de Buffalo s'élève la vieille ville d'Erié. Je n'ai jamais vu l'endroit, mais on me dit qu'il y a là une grande baie profonde d'une longueur d'à peu près sept milles et que vous pourriez y voir aujourd'hui—je ne crois pas m'éloigner beaucoup de la vérité en disant ceci—une centaine de bateaux tout chargés et à l'ancre, en attendant de descendre à Buffalo au printemps. S'il en est ainsi, on ne peut guère espérer que les vaisseaux américains se dirigent vers la Baie Georgienne, ils préféreront plutôt se rendre à Erié et éviter de venir en contravention des lois côtières. L'automne dernier, le gouvernement canadien permit aux vaisseaux américains d'entrer pour leur dernier voyage et de se rendre de la tête des Lacs jusqu'aux ports de la Baie Georgienne. Je ne crois pas que cette manière d'agir de la part du Gouvernement ait eu de résultat appréciable, cependant, car je ne pense pas qu'un seul bateau américain ait jeté l'ancre à Midland l'automne dernier.

Je m'en réfère encore au témoignage de M. Richardson. A la page 132 il dit qu'il en coûte trois sous de moins par boisseau pour transporter le grain par voie canadienne que par voie américaine. C'est là un facteur de grande importance. Plus que cela, il déclare être bien convaincu de la valeur de la route