

l'on avait de bonnes raisons de s'en méfier ou de la tenir pour suspects. A mon avis, une commission est capable de mener à bien une tâche telle que celle-ci, mais si l'on commençait à faire planer le soupçon sur elle dès le jour où elle serait instituée, ce serait le moyen de l'entraver gravement dans son travail dont les fruits se trouveraient ainsi en grande partie perdus.

On a donné une explication de la cherté du transport du grain sur les lacs; c'est un sujet qu'il n'est pas hors de propos d'examiner ici. Au port de Montréal, la surabondance semble être devenue telle que l'on dut bientôt ramener le grain à Port-Colborne. Les bâtiments apportant le grain du fond des lacs devaient attendre jusqu'à une semaine entière, parfois même plus longtemps, avant de pouvoir débarquer leurs cargaisons, et au lieu de réclamer une indemnité de surestaries, les propriétaires de ces bâtiments faisaient savoir aux affréteurs que puisqu'ils ne pouvaient affectuer au cours de la saison que la moitié du nombre habituel de voyages, force leur serait de relever leurs tarifs. Voilà l'explication que l'on a donnée de la cherté du transport, et le renseignement vient de bonne source.

Les pertes de l'expéditeur atteignent un chiffre énorme. A des réunions auxquelles j'ai adressé la parole, on a répété je ne sais combien de fois que ce que la réduction des tarifs des chemins de fer a fait gagner, la plus grande cherté du transport sur les lacs l'a fait perdre. L'assertion a beaucoup de vrai. On devrait, ce me semble, tâcher de prévenir le retour d'un tel état de choses. Je suis d'avis qu'il faudrait, dès la présente session, modifier le règlement relatif au cabotage. On me dit que cette modification ne peut se faire qu'au moyen d'une loi. Selon moi, on devrait faire en sorte que lorsqu'il vient à constater que la cherté du transport du grain sur les lacs est excessive, le chef du ministère fût autorisé à mettre de côté le règlement concernant le cabotage et à tolérer la concurrence des navires américains.

Le discours de Son Excellence ne fait nulle allusion aux voies navigables de grand fond, sujet d'extrême importance. Je crains fort que l'on tente des démarches dans le dessein d'induire le Gouvernement à se lancer dans cette entreprise qui coûterait un prix fabuleux et, du moins d'ici à un très grand nombre d'années, ne fournirait pas une recette assez abondante pour motiver une telle dépense. Je me rappelle qu'au cours de la discussion provoquée par ce sujet, à la dernière session, certains ont prétendu que l'on verrait réduire de cinq cents par boisseau le coût du transport du grain. Ces mois derniers, je me suis donné la peine de rechercher ce que coûte depuis un

certain nombre d'années le transport du grain depuis Fort-William jusqu'à Montréal; or, à ma grande surprise, j'ai constaté qu'il revenait à quatre cents et une fraction par boisseau. Je ne saurais dire au juste quelle est cette fraction, mais je compte pouvoir la faire connaître d'ici à quelques jours. Je me demande par quel procédé on pourrait bien obtenir une réduction de six, de cinq ou même de quatre cents par boisseau quand le coût total du transport ne revient qu'à environ quatre cents!

Un mot maintenant de la situation dans le domaine des chemins de fer. On a déjà parlé ici de la nomination de sir Henry Thornton au poste de chef suprême du réseau de l'Etat. Le Gouvernement a fait là un choix dont je ne saurais trop le louer, et tous les membres de la Chambre devraient se réjouir de ce qu'il a pu s'assurer les services d'un homme d'une aussi grande valeur. J'ai entendu sir Henry Thornton adresser la parole à Regina; l'impression que j'ai gardée de lui, c'est que le tact dont il a fait montre et sa manière d'envisager les problèmes des chemins de fer, et plus particulièrement ceux du réseau de l'Etat, le feront très vraisemblablement réussir dans une tâche presque impossible. Il a fait une réflexion que j'ai beaucoup aimée. Ses amis de la métropole, disait-il, lui avaient représenté qu'il lui serait impossible de venir à bout de l'entreprise, tant elle était hérissée de difficultés. "Eh mais!" s'empressait-il d'ajouter, "ce sont précisément ces difficultés qui m'attirent le plus!" Je considère que ce langage a contribué dans une large mesure à rassurer le public au sujet du problème des chemins de fer nationaux, à faire renaître l'espérance dans les cœurs et à conquérir le concours et l'appui des gens. J'aime à croire que le Gouvernement laissera toute latitude à sir Henry Thornton et à ses collègues afin que les voies ferrées maintenant en la possession de l'Etat aient la chance de réussir.

Le discours du trône annonce l'institution d'une commission qui devra faire une enquête sur la situation agricole; j'imagine que ses investigations embrasseront aussi l'écoulement du grain. Si je me fais ici l'écho de l'Ouest canadien, je n'oublie pas pour cela que l'Est et les autres parties du pays ont aussi des problèmes à résoudre; mais ce qui nous manque le plus, à nous de l'Ouest, ce sont de nouveaux débouchés pour nos grains. J'ai signalé l'énormité des pertes résultant de la surabondance du trafic. Il me semble que si l'on nous dotait de trois débouchés pour le grain au lieu d'un seul ou de deux, on nous rendrait un précieux service. A la rigueur, on peut dire que nous en avons déjà deux, puisqu'une par-