

quelques mois, que dis-je, dans quelques semaines, ils produiront des rails d'acier. Pour ce qui regarde le Saut Sainte-Marie, je conseille fortement à tous les membres de cette Chambre de visiter l'immense exploitation de M. Clergue, afin d'en avoir une parfaite idée. Ce sont les plus grandes usines qui aient existé en Canada, surtout lorsque leur développement sera complet, lorsque la Compagnie Clergue emploiera toute la force hydraulique du Saut, en se servant du lac Supérieur comme d'un réservoir de moulin pour mouvoir d'innombrables turbines produisant l'électricité et transformant le bois en pulpe destinée à l'exportation. Des wagons chargés de produits sont déjà expédiés tous les jours. Une immense usine pour la fabrication de la poudre caustique à blanchissage a été établie, et par-dessus tout la Compagnie Clergue possède une immense usine à fer. Cette compagnie construit aussi un grand chemin de fer, et mon honorable ami nous demande, en présence de ces faits, qu'est-ce que le parti libéral a pu accomplir? M. Clergue n'a-t-il pas été attiré en Canada par le parti libéral d'Ontario? N'a-t-il pas été attiré ici par les concessions qui lui ont été faites par l'honorable G. W. Ross, premier ministre d'Ontario, et son gouvernement? Qui ouvre actuellement de nouveaux territoires; qui construit le chemin de fer central d'Algonoma—voie ferrée construite sur le même pied que le "New-York Central"; voie ferrée sur laquelle les plus lourdes locomotives pourront circuler—locomotives de 37 tonnes, accompagnées de "tenders" ou chariots d'approvisionnements plus gros que les locomotives maintenant en usage sur nos chemins de fer? Voilà pour la partie occidentale du Canada. Dans la partie est du pays nous avons la "Dominion Iron and Steel Company", et c'est une autre institution dont le capital-actions est d'une vingtaine de millions de piastres, et plus considérable que les autres institutions du même genre qui l'ont précédée. Cette institution est aussi due à l'initiative du ministre actuel des Finances (l'honorable M. Fielding), lorsqu'il était premier ministre de la Nouvelle-Ecosse. Il organisa alors le syndicat—présidé par M. H. Whitney—qui est engagé dans une exploitation de houillères. Ce même syndicat est maintenant engagé dans l'industrie du fer. Quant à la production de la houille du Cap-

Hon. M. CASGRAIN.

Breton, un état a été fourni, l'année dernière. Vu le droit d'exportation d'un scheeling par tonne sur la houille maintenant exportée d'Angleterre, l'exploitation des mines de houille canadienne a créé un commerce prospère qui trouve de nouveaux débouchés dans les ports de la Méditerranée où notre houille est très estimée et en grande demande.

Quelques mots maintenant sur nos moyens de transport. C'est le problème qui préoccupe particulièrement les hommes d'affaires du pays. Tous nos hommes d'affaires engagés dans le commerce de transport, y comprises les compagnies de chemins de fer et de steamers, s'occupent particulièrement de la question de savoir s'il est opportun de continuer l'ancienne politique d'approfondir et d'élargir les canaux, ou s'il vaut mieux la discontinuer. J'ai lu dans les journaux les discours prononcés par l'honorable M. Tarte et l'honorable M. Haggart en faveur du canal de la baie Georgienne. Je suis quelque peu en désaccord avec eux, parce que je ne crois pas que tout ce projet soit réalisable. Je suis un de ceux qui croient à la possibilité d'améliorer la rivière des Français, et d'utiliser la magnifique nappe d'eau appelée le Lac Nipissingue. Ce lac est très profond. Des steamers tirant vingt pieds d'eau naviguent déjà sur ses eaux. Ils remontent la rivière des Français jusqu'à North Bay où ils se trouvent en correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc qui transportent leurs cargaisons à partir de North Bay en gagnant l'Est. Mais la canalisation de la rivière Ottawa coûterait des millions et des millions de piastres, et vous rencontrez, aujourd'hui, des autorités en matière de chemins de fer, qui s'occupent spécialement de la question du transport, et qui sont d'avis que le moment est presque arrivé, que le jour est même arrivé où il est possible d'opérer par voie ferrée le transport des produits aussi économiquement qu'il est possible de le faire par les routes d'eau artificielles. Je pourrais faire une démonstration détaillée à l'appui de cette opinion si je ne craignais d'abuser de la patience de la Chambre; mais je puis dire en un seul mot que le moyen de transport amélioré auquel ces autorités en matière de chemins de fer font allusion, ce sont les immenses locomotives telles que celles dont j'ai parlé, il a