

tal nécessaire au succès de l'entreprise est trouvé, et les travaux vont commencer aussitôt l'hiver fini. Etant donné les présentes facilités d'élévateurs à Montréal, qui peuvent, je crois, emmagasiner 5,000,000 de boisseaux, et les projets du Gouvernement et de la commission du havre pourvoyant à la construction d'élévateurs d'une capacité additionnelle de 10,000,000 de boisseaux, il est certainement dans l'intérêt du pays que ce port soit muni d'un entonnoir à deux ouvertures, l'une qui laisserait passer le grain venant des Lacs d'en haut et l'autre servant seulement à l'expédition.

Les chemins de fer du Gouvernement ont cet avantage, que n'a pas le Pacifique-Canadien, qu'alors que les taux excessifs d'assurance et le climat mettent une entrave à l'expédition du grain du port de Montréal, le Canada est en position, grâce à son réseau de chemins de fer, de profiter du port de Portland durant les mois d'hiver—et nous avons aussi l'alternative de faire nos expéditions du port de Saint-Jean; et s'il est avantageux pour les Américains d'avoir pour le transport des grains les différents ports de Newport News, de Philadelphie, de Baltimore et de New-York, il est aussi avantageux pour nous de profiter du port de Portland dans la mesure du possible.

J'ai dépeint la situation générale. J'ai aussi souligné les résultats obtenus grâce aux méthodes du Pacifique-Canadien, et j'ai montré comment le peuple canadien peut en arriver aux mêmes résultats avec son réseau de voies ferrées, à condition de le développer dans la bonne direction. Après avoir simplement donné des faits, je voudrais ajouter quelques opinions d'hommes pratiques contenues dans le rapport de ce comité; je serai aussi bref que possible. M. Richardson fut un des témoins entendus par le comité. Comme je l'ai déjà fait remarquer, sa compagnie est une des plus considérables intéressées dans le commerce du grain en Amérique, et dans son témoignage, il a déclaré qu'il est d'opinion que l'on pourrait édifier un trafic considérable sur les chemins de fer du Gouvernement entre le port de Midland et celui de Montréal. La maison Richardson, au lieu d'aller s'installer à Buffalo, a établi à Midland tout son outillage pour la manutention du grain. Elle a aussi construit et elle possède deux ou trois autres élévateurs à Fort-William. Tous ceux qui sont bien au fait de la question des élévateurs à Fort-William savent que presque toutes les semaines, on annonce que quelque compagnie y est à construire un élévateur. Les chemins de fer du Gouvernement et d'autres grandes compagnies ont d'immenses élévateurs à la tête des Lacs. Allons-nous nous croiser les bras et regarder

passer le grain qui se dirige de là vers Buffalo, tandis que les détenteurs du capital privé dans ce pays nous disent: "Les chemins de fer du Gouvernement nous offrent un meilleur moyen de transport, mais donnez-nous une chance de le développer." Voilà ce que signifiait le geste des Richardson, de celui du Pacifique-Canadien, quand ils ont bâti leurs élévateurs. Une rumeur bien prononcée veut qu'une compagnie privée soit à considérer la construction d'un élévateur d'une capacité de 2 millions et demi de boisseaux à un endroit connu sous le nom de "Victoria Harbour", sur les bords de la baie en face de Port-McNicoll. C'est l'idée de bien des gens aujourd'hui qu'on a fait erreur en construisant un si grand nombre d'élévateurs à la tête des Lacs. On est d'avis que des élévateurs d'un type plus léger auraient dû être construits dans cette région, en vue simplement du transbordement des grains dans les bateaux, et qu'une longue série d'élévateurs aurait pu être établie le long de la Baie Georgienne, d'où l'expédition à divers endroits aurait pu se faire durant les mois d'hiver.

Permettez-moi de présenter à cette Chambre quelques remarques, aussi brèves que possible, sur le témoignage de M. Richardson. Il a toujours été très difficile de sauvegarder l'identité des grains provenant du Nord-Ouest canadien. On dit qu'une fois rendu à Buffalo, il est susceptible de subir quelque adulteration; mais il y a moyen de sauvegarder cette identité des grains en se servant des élévateurs canadiens à la tête des Lacs et en transbordant de là à ceux situés sur la baie Georgienne, aussi bien qu'à celui du gouvernement à Port-Colborne. M. Richardson, dans son témoignage, déclare que le seul fait de porter la marque officielle le désignant comme de provenance canadienne augmente de trois sous le boisseau la valeur du grain. Quand on pense que de 300 à 400 millions de boisseaux de grain s'exportent du Nord-Ouest, et qu'on se rappelle cette déclaration d'un homme qui achète des millions de boisseaux qu'en se servant des routes canadiennes pour le transport, la valeur du grain se trouve augmentée jusqu'à trois sous du boisseau, on se fait une idée de l'immense bénéfice qui en résulte pour les agriculteurs du Nord-Ouest canadien. Tout cela est dû au fait qu'il n'y a pas de danger d'adulteration et que, à tort ou à raison, on considère que l'inspection par les agents canadiens ajoute à la valeur du grain un excédent de trois sous le boisseau sur la valeur qu'il aurait, si on l'expédiait par une autre route.

Un autre fait que je tiens à mentionner, c'est que le port de Montréal est celui d'où l'expédition peut se faire à meilleur marché. C'est

L'hon. M. BENNETT.