

grain est transbordé à cet endroit dans des barges qui le conduisent à Montréal ; ou bien il est expédié par le "Canadian Northern", qui lui fait faire le tour par Hawkesbury et Grand'Mère et de là jusqu'à Québec. Tous ces transbordements coûtent de l'argent et occasionnent des retards. C'est durant l'été, seulement, que le trajet que je viens de décrire peut être effectué, et vous n'avez pour transporter la récolte du Manitoba qu'un mois, ou six semaines à votre disposition. Vous pouvez commencer l'expédition du grain vers le 15 octobre et vous ne pouvez pas la continuer après la fin de novembre, soit une période de six semaines. Puis la navigation est close. Si, ensuite, le blé qui reste est gardé en dépôt jusqu'au printemps suivant, combien cela vous coûte-t-il par minot ? Cela coûte un centin le boisseau par mois. Si le blé est ainsi gardé pendant une période de six ou sept mois, cela coûte six ou sept centins par boisseau. Puis, vous avez besoin d'élevateurs, pour y emmagasiner le blé, et ces élevateurs pour emmagasiner une aussi grande quantité de grain, coûteront au moins vingt millions. L'intérêt sur cet immense placement doit être payé par quelqu'un. Je crois devoir attirer l'attention de la Chambre sur le fait que le transport par voie ferrée ne se fait plus dans les mêmes conditions qu'autrefois. Un immense changement s'est produit. L'économie résultant du transport dépend entièrement de la nature des rampes. Sur un chemin d'un niveau à peu près égal nous savons qu'une locomotive peut traîner un convoi extrêmement lourd. De fait, supposé que vous ayez une rampe de trois-dixièmes d'un pour cent, ou de quatre poudces par cent pieds, ou de seize ou dix-sept pieds par mille, une locomotive exécutera une quantité de travail deux fois plus grande, ou pourra traîner un train deux fois plus lourd sur un chemin de cette nature que sur une voie à rampe d'un pour cent, ou de cinquante-deux pieds par mille. Les calculs démontrent qu'il est inutile d'avoir un chemin à rampe de moins de trois-dixièmes d'un pour cent, ou de quatre poudces par cent pieds, ou de 16 ou 17 pieds par mille, parce que l'énergie nécessaire requise pour mettre en mouvement un train sur un chemin à niveau est suffisante pour la traction d'un convoi le long d'une rampe de quatre poudces par cent

pieds. Conséquemment, si le chemin de fer Canadien du Pacifique peut transporter le grain à vingt centins par minot, une voie ferrée plus moderne, ou plus perfectionnée, pourra accomplir le même transport moyennant dix centins. Mon intention n'est pas de déprécier la valeur du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais nous devons noter que ce chemin n'est plus un chemin moderne. Son tracé a été mal choisi. Si des ingénieurs eussent été envoyés pour trouver à ce chemin un tracé désavantageux, je ne crains pas d'affirmer qu'ils n'auraient pu en trouver un plus mauvais que celui qui a été choisi. A partir d'Ottawa jusqu'à Mattawa, puis de ce dernier point jusqu'à Sudbury et de Sudbury jusqu'à Port-Arthur, combien de milles pouvez-vous trouver le long de la ligne, qui soient aujourd'hui en culture, ou habités ? A partir de Sudbury jusqu'au Sault Sainte-Marie, combien de milles de bonne terre trouvez-vous ? Combien de colons rencontrez-vous à travers cette région ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique traverse cette région depuis une vingtaine d'années, et, cependant, vous n'y rencontrez aucun colon. La principale raison pour laquelle la ligne fut tracée où elle est maintenant, c'est parce qu'alors, on suivait cette politique d'utiliser les cours d'eau. L'on voulait se servir du lac Huron et de la baie Georgienne pour atteindre Port-Arthur. C'est ce qui fit commencer la construction du chemin à partir de Winnipeg jusqu'à Port-Arthur. Il y a dans cette section une étendue de 110 milles, qui est une contrée assez bonne et à travers laquelle il était assez aisée de construire un chemin de fer ; mais de là jusqu'à Port-Arthur, il a fallu traverser une chaîne de montagnes et pénétrer dans une région très-pauvre, qui n'est pas encore habitée, bien qu'elle soit traversée par le chemin de fer depuis vingt-cinq ans. Au lieu d'abandonner cette ligne, on l'a continuée à partir de Port-Arthur, en longeant le lac Supérieur, et en traversant une contrée où il était très difficile de construire une voie ferrée. Or, lorsque les autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique nous disent qu'elles ne peuvent transporter tout le grain par leur réseau de chemins de fer, ceux qui connaissent quelque peu la question du transport ne sont aucunement surpris de cette impuissance. Mais si la Com-

pagi
citiq
ou l
rée
Tro
grah
aujo
d'eal
pour
tiez
bec.
train
que
ce q
cour
rait
Quél
calcu
de c
mais
D'ho
dit :
catio
aussi
fut,
les p
dit :
les ri
moye
port"
quel
cion.
Il pr
un no
L'aut
siége
présid
ing C
rables
té des
tions
sieurs
seul
jourd'
modée
réseau
débou
ditions
sont
contra
Je co
Meigh
moins
Tarte.
Meigh