

fer dans l'ouest, car le Nord-Ouest est le marché de leurs manufacturiers, et ces deux provinces ne manquent jamais de demander que notre trafic océanique passe à leurs portes.

Je veux dire quelques mots maintenant sur la question du transport du blé. L'honorable ministre de l'Intérieur a fait sur cette question un discours de quatre heures et demie, et qui couvre environ 60 colonnes des Débats.

Chaque page de ce discours est remplie de chiffres, de faits et d'arguments à l'appui du projet du gouvernement. La meilleure preuve que ces chiffres et arguments sont irréfutables c'est que les honorables députés de la gauche n'ont pas essayé de les réfuter, excepté sur deux ou trois points. Quelques honorables députés de la gauche ont essayé de ridiculiser la prétention de l'honorable ministre de l'Intérieur, que l'augmentation des moyens de transport développerait le commerce qui existe déjà d'animaux maigres entre les provinces de l'est et le Nord-Ouest, mais ceux qui sont un peu au courant des choses et des avantages que l'ouest offre pour l'engraissement des bestiaux savent que le ministre a dit juste.

Si l'on devait mesurer l'étendue du commerce dans deux ans ou dix ans d'ici sur le commerce d'aujourd'hui, je m'unirais aux députés de la gauche pour dire que le projet est ridicule. Mais on a importé l'année dernière dans l'ouest, 50,000 bêtes à cornes maigres, dont 25,000 d'Ontario et 25,000 du Texas, et cela m'encourage à croire que d'ici à quelques années, peut-être plus vite qu'on ne pense, ce commerce aura décuplé. Mais il ne le pourra pas si nous n'avons pas de plus grands moyens de transport. Nous avons exporté annuellement 50,000 têtes de bétail gras pendant les deux ou trois dernières années, et nous espérons bien en exporter 300,000 têtes par année dans l'avenir. Si le chemin de fer du Pacifique n'a pas pu transporter 42,000 bestiaux l'année dernière, n'avons-nous pas besoin d'un nouveau chemin pour suffire au trafic en perspective? Si le trafic d'aujourd'hui ne devait pas augmenter, je dirais: ne construisons pas d'autres chemins de fer, mais obligeons le chemin de fer du Pacifique, en retour des sacrifices énormes que le Canada a faits pour lui, à remplir ses obligations; obligeons-le à faire notre trafic d'une façon satisfaisante.

La seule assertion du discours du ministre de l'Intérieur que des députés de l'opposition ont essayé de nier, a été celle concernant les taux de transport du blé entre Kansas et Chicago. L'honorable député de Peel (M. Blain) a contesté cette assertion, et a dit que le ministre de l'Intérieur avait voulu tromper la Chambre en citant un arrangement exceptionnel. Le ministre a cité un rapport de la commission du commerce entre les Etats dans lequel il était dit que l'on a transporté du blé depuis la ville de

Kansas jusqu'à Chicago, pour cinq cents par boisseau. J'ai ici le rapport de 1901:

Certaines autres conditions particulières à la ville de Kansas ont empêché de maintenir le tarif du transport du grain qui avait été publié, et les témoignages démontrent clairement que ce tarif n'a pas été observé. Durant l'été dernier, le tarif du trafic général entre Kansas et Chicago a été de 12 cents par cent livres, mais on a pu faire transporter du blé à aussi bas prix que cinq cents.

Le rapport de 1902 dit:

Le tarif publié du mois de janvier 1901, entre Kansas et Chicago était de 19 cents pour le blé et 16 cents pour les autres variétés de grains que l'on a transportés ostensiblement à ce prix, mais réellement à un prix convenu sous seing privé entre l'expéditeur et le charroyeur. Les témoignages donnés devant la commission montrent que ce prix a varié beaucoup suivant la concurrence, et qu'il est descendu en 1901 à aussi bas que cinq cents par cent livres, la moyenne étant peut-être de sept cents ou dans les environs. Le 1er janvier 1902, on a fixé entre Kansas et Chicago un tarif proportionnel de 12 cents applicable à toutes les variétés de grains et leurs produits. Le 1er juillet 1902, ce tarif a été réduit à 7 cents sur le blé et sur la farine mais maintenu à 12 cents sur les autres céréales. Août 1902, 7 cents.

L'honorable ministre de l'Intérieur montrait par là l'effet que la concurrence avait sur les taux de transport du blé, et il citait un exemple des réductions accordées sur le transport de grandes quantités de blé entre Kansas et Chicago. L'honorable député de Peel (M. Blain) a prétendu que le Grand Tronc-Pacifique ne pourrait pas transporter de grain depuis Winnipeg jusqu'à Saint-Jean, parce que le transport du grain entre la ville de Kansas et Chicago avait coûté quelquefois 14 cents. Mais le ministre avait prouvé que le grain peut être transporté de Kansas à Chicago pour cinq cents, et que si nous avions un chemin de fer d'un type égal aux chemins de fer entre Chicago et Kansas, on pourrait transporter le grain de Winnipeg à Saint-Jean pour environ 11 cents; je laisse à la Chambre le soin de dire lequel avait le plus de bon sens, de l'honorable député de Peel, ou du ministre de l'Intérieur.

Mais j'appuierais encore le chemin du gouvernement quand même l'on démontrerait qu'il est dans l'impossibilité complète de transporter du grain. Jusqu'à l'année dernière la Compagnie du Pacifique n'avait jamais transporté un million de boisseaux de grain par son chemin jusqu'à la mer. Elle l'a essayé pour la première fois l'année dernière en quantités un peu considérables. Et cependant, le chemin de fer du Pacifique est une entreprise qui réussit bien, et même très bien; il paie de très beaux dividendes sur un capital considérablement majoré.

Mais si l'ouest se développe et vend son blé, il en résultera une quantité énorme d'affaires dans d'autres branches de commerce. Je ne crains pas de dire qu'avant

M. SCOTT.