

pas la ligne de Portland comme lui étant plus avantageuse ?

M. FITZPATRICK. Je n'ai pas l'intention d'entamer une discussion sur la question des transports, car d'après ce que je puis voir par le débat, il y a dans cette Chambre des experts plus en état que moi de parler sur ce sujet. Mais laissez-moi citer un extrait de la "Queen's Quarterly Review" du mois d'avril, page 414 :

En construisant par la route du nord un chemin de fer moderne de première classe exempts de rampes ou autres empêchements à un transport économique, nous posséderons le moyen de transporter les produits de la moitié nord de la région des prairies jusqu'aux ports canadiens en toute saison de l'année à meilleur marché que par aucune autre route.

M. BARKER : Qui a dit cela ?

M. FITZPATRICK : Sir Sandford Fleming.

M. BENNETT : Nous admirons tous les grandes capacités de sir Sandford Fleming, mais on me permettra de citer, à l'encontre de ce qu'il dit, un seul fait de transport moderne. On ne niera pas que les chemins de fer au sud du lac Erié sont des chemins de fer aussi parfaits qu'il est possible d'en construire sans ménager l'argent. On les a construits en vue de pouvoir y faire un transport rapide et à bon marché. Cependant, les rapports de la Chambre de Commerce de Buffalo montrent que tous les ans on apporte du grain à Toledo par chemin de fer, et que là on le décharge sur des vaisseaux qui l'apportent à Buffalo, où il est placé dans les élévateurs et d'où il est ensuite repris par le chemin de fer et transporté à New-York. Je ne connais pas la distance exacte qu'il y a entre Toledo et Buffalo, mais je ne crois pas qu'elle excède 200 milles—elle n'excède probablement pas 150 milles. S'il y a tant d'avantage à transporter le grain par chemin de fer, comment se fait-il qu'on lui fasse subir deux transbordements pour franchir ces 150 ou 200 milles par eau ? L'année dernière on a reçu à Buffalo environ 5,000,000 de boisseaux de grain apportés de Toledo par eau. Il faut que les expéditeurs aient trouvé que le transport par les lacs et chemins de fer réunis coûtait moins cher.

M. McCARTHY : Quelle proportion de ce grain a bien pu être consommée dans l'Etat de New-York ?

M. BENNETT : Il est facile de répondre à cette question. Si le grain devait être consommé dans l'Etat de New-York, pourquoi ne l'y transporterait-on pas directement par chemin de fer depuis Toledo ? Mais il est clair que ce grain est destiné à l'exportation.

M. FITZPATRICK : Cela n'est pas une preuve. Je veux citer un autre fait pour le bénéfice de mon honorable ami (M. Bennett). Si le transport entièrement par eau

est si avantageux, comment se fait-il que l'an dernier on ait transporté, par chemin de fer depuis Buffalo jusqu'à New-York, 15,000,000 de boisseaux de grain canadien de Port-Arthur et de Fort-William. Je tiens ces chiffres de sir Thomas Saughnessy, lorsqu'il y avait la voie magnifique du Saint-Laurent pour transporter ce grain jusqu'à Montréal ?

M. BENNETT : Je vais répondre à cela immédiatement. Cela prouve que la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc s'était engagée à transporter, si elle le voulait, exclusivement par chemin de fer ce grain depuis Winnipeg jusqu'à Saint-Jean, un port canadien ; mais ce transport n'était pas rémunérateur.

M. FITZPATRICK : Mais l'itinéraire par Montréal est là à sa disposition.

M. BENNETT : Lorsque son grain est rendu à la tête du lac Supérieur, l'expéditeur a le choix des deux routes, le transport sur vaisseaux américains à Buffalo, ou sur vaisseaux canadiens à l'un des ports de la baie Georgienne. Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Tronc ne pouvait pas faire la concurrence entièrement par chemin de fer, et il est obligé, bien à regret, de faire transporter son grain sur vaisseaux américains à Buffalo.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que le ministre de la Justice entend par le tracé du nord dont parle sir Sandford Fleming ?

Une voie ferrée établie sur le tracé du nord serait la plus directe et la plus courte entre les deux océans.

M. FITZPATRICK : Je comprends que c'est la route du Transcanadien, qui devait suivre à travers le pays au nord de North-Bay le même tracé que le Grand-Tronc-Pacifique. Le sujet de la discussion était entre le transport entièrement par chemin de fer, et le transport par eau et par chemin de fer combinés.

M. R. L. BORDEN : Pas du tout. Mon honorable ami se trompe entièrement. Je vais lui lire le rapport de sir Sandford Fleming :

Une voie ferrée établie sur le tracé du nord—

Je comprends que cela veut dire au nord des lacs Abitibi et Winnipeg.

—serait la plus courte entre les deux océans, outre qu'elle serait la plus directe pour les produits de la partie septentrionale de la région des prairies jusqu'aux ports canadiens les plus proches.

Plus loin il dit :

En construisant dans le nord un chemin de fer moderne de première classe exempt de rampes ou autres empêchements à un transport économique, nous posséderons le moyen de transporter les produits de la partie septentrionale de la région des prairies jusqu'aux ports canadiens en toute saison de l'année à meilleur marché que par aucune autre route.