

neut. à ce prix-là, rapporter profit que si elle est courte, directe et à rampes douces. C'est ce dont on pourra se rendre compte en comparant le Grand-Tronc et le Nord-Canadien. Celui-ci, on l'avouera, a été construit à bon marché, en utilisant les rampes d'impulsion et en ne craignant point d'allonger le parcours et les courbes. Mais je suis encore à me demander si c'est le Nord-Canadien qui va résoudre le problème du transport de notre grain et si l'exploitation de cette ligne va profiter au pays sans en même temps lui coûter très cher.

M. MORPHY: Il paraît qu'elle a transporté 40,000,000 de boisseaux de grain, l'année dernière, au taux courant. Vous ne le niez pas?

M. OLIVER: Non.

M. MORPHY: On n'a pas fait d'objection aux taux?

M. OLIVER: Non.

M. MORPHY: Alors? elle nous est utile.

M. OLIVER: Certainement, et nous ne nous en p'aignons pas plus que de ce qu'elle a fait, comme ligne de l'Ouest, pour amener le grain à la tête des lacs. Mais il y a une heure et demie que je cherche à démontrer que ce n'est pas là quand même résoudre le problème du transport de notre grain sur le marché; qu'il faut modifier les conditions de transport entre la tête des lacs et l'océan, si nous voulons retirer de nos produits assez de profit pour pouvoir augmenter notre production et assurer ainsi la prospérité du Canada; que les conditions de cette partie du Nord-Canadien qui est parallèle au Grand-Tronc sont, au dire de la droite, celles qui devraient régner par rapport au Grand-Tronc; mais que le résultat des opérations du Grand-Tronc leur semble laisser à désirer et qu'ils ne reconnaissent plus, au point de vue financier, l'avantage qu'ils paraissaient d'abord attribuer à un chemin de fer de qualité inférieure par rapport à une ligne de qualité supérieure.

Il n'y a pas que la question du transport du grain en hiver qui contribue à nous assurer un débouché à l'année, il y a aussi celle du transport en été.

Par le Transcontinental, il n'y a entre Winnipeg et Québec, port maritime, qu'une distance de 1,344 milles. En prenant la même base que pour les taux de Winnipeg à Saint-Jean, je trouve que le transport de Winnipeg à Québec, tout par chemin de fer, reviendrait à 20 cents le boisseau.

[M. Oliver.]

Mais déduction faite d'un tiers, comme ce serait possible, ce prix serait de 13 cents $\frac{1}{2}$ à l'année, tandis que le transport par lacs et chemin de fer entre Fort-William et Montréal, en été, nous coûte aujourd'hui au moins 12 cents $\frac{1}{2}$ et 17 cents au maximum. Québec ne recevra jamais de grain des prairies en automne, ce grain se rendra à la tête du lac Supérieur. Mais il y aura un chemin de fer qui pourra amener le grain tout droit à Québec, et cela maintiendra dans de justes limites les prix exigés pour la traversée des lacs. L'expérience des trois ou quatre dernières années a prouvé que nous avons besoin d'un moyen comme celui-là pour empêcher la hausse des prix de transport par lacs et chemin de fer, sans quoi ils pourraient s'élever jusqu'à 17 cents, comme je l'ai dit.

M. J. D. REID: Ce ne serait qu'en automne.

M. OLIVER: Certainement. Mais pourquoi cet obstacle, si nous pouvons l'éviter? Longeant le canal Erié et l'Hudson, le New-York-Central non seulement transporte le grain, mais maintient le tarif à un chiffre raisonnable. Ainsi le Transcontinental entre Winnipeg et Québec aura le salutaire effet de maintenir dans de justes limites les tarifs d'exportation du grain en été, comme d'assurer en hiver, entre Winnipeg et Saint-Jean, un débouché avantageux. De cette façon, nous bénéficierons de la ligne l'hiver et l'été, et nous aurons résolu l'important problème qui s'impose à la méditation des producteurs de l'Ouest et qu'il faut résoudre si l'on ne veut paralyser le développement de ce pays. Nombreux sont nos concurrents sur le marché aux céréales. Nous avons surtout à redouter la république Argentine et l'Australie, deux grands pays qui possèdent de vastes étendues de terre encore inoccupées mais qui peuvent être consacrées à la culture du blé.

A moins de pouvoir livrer notre blé à un prix suffisamment bas, nous serons évincés par nos concurrents sur les marchés universels. Ne perdons pas de vue que nous ne sommes pas les seuls à produire du blé pour l'exportation; nous ne sommes pas les seuls pourvus de terres en abondance et à bon marché. C'est une concurrence impitoyable que se font l'Argentine, l'Australie et le Canada, et si le Canada ne prend les mesures propres à réduire ses frais en mettant à profit son moindre éloignement du marché, d'autres s'empareront de ce marché et nous devons en faire notre deuil.