

de leur imposer, s'ils se servent de son chemin, et s'ils ne veulent pas être privés de tout moyen de transport. D'un autre côté, qu'est-ce que fait le gouvernement actuel à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ou du nouveau transcontinental ? Il conserve le contrôle absolu sur le tarif du transport. Si les contribuables sont appelés à déboursier quelques fonds pour cette entreprise, ils auront, du moins, l'avantage de pouvoir contrôler les taux du transport. J'ai fait allusion, il y a un instant, au fait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était revenue devant le parlement après avoir reçu tous les avantages que j'ai énumérés, et nous nous rappelons tous cette fameuse crise qui amena ici M. William Van Horne, maintenant sir William Van Horne. Ce dernier vint à Ottawa demander au gouvernement un emprunt de trente millions de piastres. Sir John A. Macdonald, se rappelant tout ce qu'il avait fait pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, hésita et répondit: "J'ai été si loin dans la voie des concessions faites à cette compagnie que je n'ose réellement pas faire un pas de plus". Le ministre des Chemins de fer, l'honorable Henry Pope, refusa toute aide. Sir Charles Tupper en fit autant. Sir Charles Tupper était d'avis que la compagnie avait été suffisamment aidée; que le gouvernement ne pouvait lui donner rien de plus, qu'il avait fait pour elle tout ce qu'il lui était possible de faire. Mais sir Francis Smith insista pour qu'une nouvelle aide fut accordée à la compagnie, vu que, suivant lui, le gouvernement ne pouvait laisser tomber l'entreprise dont il était question. Lorsque sir Francis Smith reçut son titre de chevalier, une lettre portant la signature de M. Van Horne et publiée dans un journal de Montréal, déclara alors au public que sir Francis Smith avait sauvé de la banqueroute dans cette crise le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le prêt fait alors à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été remboursé depuis jusqu'au dernier dollar; mais cette vaste entreprise fut ainsi sauvée. Ce n'est pas la première fois favorisée que le Grand-Tronc-Pacifique, est revenue devant le parlement. Prenez, par exemple, l' "Algoma Central". On a fait beaucoup de fracas au sujet d'un prêt de

\$2,000,000 qui lui a été fait par le gouvernement d'Ontario, bien que je sois convaincu que les garanties offertes par cette compagnie sont bonnes et que ce prêt sera remboursé entièrement à échéance. L'honorable leader de la gauche nous a parlé de transport. Il nous a dit, entre autres choses, que le nouveau "Transcontinental" ne transporterait pas de grain surtout pendant la saison de l'été. Cette question de transport est d'une si grande importance que les membres de cette Chambre qui s'intéressent particulièrement aux questions d'intérêt public, voudront bien m'accorder quelques instants pour la discuter. Ce n'est pas un sujet compliqué comme plusieurs se l'imaginent. Il n'exige qu'un peu de réflexion, d'attention et d'études pour nous mettre en état de l'expliquer. Je ne prétends pas qu'une communication par voie ferrée ininterrompue avec l'ouest puisse faire concurrence avec succès à la route par eau. Chacun sait que le transport par eau est plus économique que par chemin de fer. Ce fait est devenu un axiôme. Le coût du transport de long parcours par eau, disons à travers l'Atlantique, est d'un dixième moindre que le coût d'un transport sur un parcours de même longueur par voie ferrée. Si le transport se fait sur nos eaux intérieures, son coût est d'un sixième moindre que par chemin de fer. Ce calcul est fait à partir du moment où une cargaison est emmagasinée dans la coque d'un navire; mais il y a d'autres considérations. Il ne s'agit pas présentement d'une question de route ininterrompue par eau. Loin de là. Prenons Brandon comme point de départ. Nous avons, dans ce cas, une traction par locomotives de 550 milles, environ jusqu'à Port-Arthur. Il faut ensuite décharger le blé des wagons et l'emmagasiner dans un élévateur. Vous êtes obligés de payer pour l'emmagasinage. Il vous faut attendre jusqu'à l'arrivée du vaisseau. Ce vaisseau doit être ensuite chargé. Il est ensuite expédié à travers le lac jusqu'à Depot-Harbour, ou Port-Colborne. Il y a là un nouveau transbordement. Vous êtes forcés de vous servir des canaux qui n'admettent que des vaisseaux tirant 14 pieds d'eau, ou il vous faut aller à Depot-Harbour et expédier de là votre grain par le chemin de fer "Canada Atlantique" qui le transporte jusqu'au Côteau. Puis le