

l'argent nécessaire pour les conserver,— une somme de deux, trois, ou cinq milles dollars.

Ces travaux tombent en ruine entraînant par conséquent la perte de l'argent qu'ils ont déjà coûtés; le Gouvernement laisse ces travaux se détériorer et à la merci de la marée. Si le Gouvernement veut faire des économies dans cette région, assurément il ne devrait pas s'embarquer dans une nouvelle et coûteuse entreprise dans une autre partie du pays. Personnellement, je ne désire pas poser comme principe absolu que nous ne devrions pas entreprendre certains travaux publics ni construire de canaux. Les canaux ont eu leur utilité dans le passé. Je ne doute pas que dans les premiers temps de la confédération les canaux étaient absolument nécessaires pour les transports dans le pays et l'on peut prétendre qu'ils sont encore de quelque utilité. Mais ils ne sont pas d'une telle utilité pratique immédiate qu'on devrait, étant données nos conditions financières actuelles continuer de les exploiter. Je crois donc que le ministre ferait bien de réduire autant que possible le montant nécessaire pour ces entreprises.

M. VIEN: Si la constance était une des vertus du ministre des Chemins de fer, je lui dirais combien il a péché contre elle depuis qu'il a demandé des crédits pour les canaux et autres travaux publics. Mais on dit qu'un péché commis deux fois n'est plus un péché et je crains que le ministre ait péché si souvent qu'il ne cherche plus à être conséquent. Il y a quelques semaines il a fait à la Chambre un exposé terrifiant de la situation de nos chemins de fer et il a dit: "Je le regrette, mais je suis obligé de demander l'indulgence de la Chambre. J'ai un déficit de \$70,000,000 et j'espère que les honorables députés deux côtés de la Chambre, m'aideront à trouver quelque solution à la difficulté dans laquelle je me trouve." On lui a fait beaucoup de propositions, y compris celle de diminuer les dépenses et d'économiser, mais ce soir, l'honorable ministre a engagé le pays dans une autre entreprise qui entraînera dans un avenir rapproché une dépense de \$55,000,000. Quel en seront les avantages. Très petit en vérité, s'il y en a un. Il y a quelques personnes bien renseignées qui prétendent que les Américains y trouveront beaucoup plus d'avantages que les Canadiens, tandis que d'autres disent que les dépenses seront absolument hors de proportion avec les avantages qu'on en retirera. Mais, il y a plus, l'honorable ministre crée un nouveau concurrent pour ses chemins

de fer et il devra faire face à un déficit plus grand encore. On lui a fait observer plusieurs fois qu'on ne retire pas tous les avantages que l'on pourrait du Transcontinental pour le transport du grain. Quand on a proposé la construction de ce chemin de fer à la Chambre en 1903 on a prétendu que cette ligne permettrait d'expédier le blé de l'Ouest aux ports de l'Atlantique et réduirait de beaucoup le coût du transport de Winnipeg à l'océan au grand avantage des provinces de l'Ouest et des ports de l'Est. On a prétendu encore, à l'appui de la construction du Transcontinental, qu'il créerait une ligne plus courte entre Winnipeg et Québec et que la pente maximum très faible de quatre dixième pour cent permettront une capacité de traction de 1,780 tonnes, en comparaison de celle de 940 tonnes sur les autres lignes. Or, le Transcontinental est en exploitation, mais le ministre des Chemins de fer n'a pas cru devoir en profiter. A-t-il essayé de détourner le transport du blé de l'ouest vers nos ports de l'Atlantique? Pas du tout. Au contraire, il a fait de son mieux pour l'empêcher. On a démontré qu'actuellement le tarif de transport du blé de Winnipeg à New-York est de 32 cents le boisseau contre un tarif possible sur le Transcontinental de Winnipeg à Québec, en été et à Saint-Jean (N.-B.), en hiver, de 17 cents le boisseau. Je sais qu'on a porté le fait à l'attention du ministre mais sans succès. On a démontré, qu'avec une moyenne de rampes maximum inférieure à quatre dixième pour cent une locomotive pouvait traîner soixante wagons d'une capacité de 1,000 boisseaux chacun, ou 60,000 boisseaux, sur le chemin de fer Transcontinental. Les rapports du Gouvernement indiquent que le coût du transport d'un train de marchandises de 260 tonnes était en 1905, quand on a décidé cette politique, de \$1.21 par train milliaire; en 1913, l'année qui a précédé la guerre le coût était de \$1.60, et, en 1918, quand la guerre était finie, et que les salaires et le combustible avaient beaucoup augmenté, le coût était de \$2.49. De sorte qu'en treize ans, le coût par train milliaire avait augmenté de 100 p. 100 ou environ 8 p. 100 par an et le tonnage transporté par chaque train de marchandise avait augmenté de 75 p. 100. Les statistiques de 1920 ne sont pas encore publiées mais si l'augmentation des dépenses a été dans la même proportion, 8 p. 100 par an, ou 16 p. 100 pour les deux ans, cela porterait le coût total par train milliaire à \$2.90. Mais en 1920 on a dû accorder une augmentation considérable des salaires pour se