

rendre aux ports canadiens. Mon honorable ami a dit, il y a un instant, qu'il n'y a aucune stipulation obligeant les expéditeurs à faire passer le grain par cette voie ferrée. Cela est vrai mais on ne pouvait imposer cette obligation. Comment agir pour arriver à ce but ? Après tout, il faut bien se persuader que ce sont les cultivateurs du Nord-Ouest qui paient chaque sou qu'on ajoute au coût de transport de leurs produits. Nous voulons créer des avantages qui permettront aux ports canadiens de soutenir, dans les mêmes conditions, la concurrence contre les ports américains; dans ce but nous avons établi des conditions géographiques qui favoriseront nos ports. Nous avons donc inséré au contrat une clause obligeant les compagnies de transport à rendre le grain aux ports canadiens, l'expéditeur n'a pas lui-même choisi sa route de transport. Que pouvons-nous faire de plus ? Si l'expéditeur ne se préoccupe par de ce détail, alors la compagnie de transport est obligée d'acheminer directement ce grain vers un port canadien.

M. BENNETT : En sera-t-il toujours ainsi ?

M. FITZPATRICK : C'est là l'obligation de la compagnie, et le gouvernement, qu'il soit entre les mains des libéraux ou des conservateurs, devra voir à ce qu'elle soit remplie.

M. COCHRANE : Quelqu'un peut-il expédier du grain sans désigner le point sur lequel ce grain doit être acheminé ?

M. FITZPATRICK : Qu'on me permette de donner cette forme à ma réponse : nous nous occupons des cultivateurs du Nord-Ouest; nous devons donc d'abord développer cette région et améliorer les moyens de transport du grain, et nous voulons que ces cultivateurs puissent expédier leurs produits aux ports canadiens au prix qu'ils ont à payer pour les diriger sur les ports américains. Lorsque nous aurons accompli cette réforme, tout ce qui nous restera à faire, sera de laisser le choix de l'itinéraire au patriotisme de nos cultivateurs canadiens.

M. COCHRANE : L'honorable ministre a éludé la question. J'ai pour les cultivateurs du Nord-Ouest autant de sympathie qu'il peut en avoir. Ses amis et lui-même témoignent beaucoup d'intérêt envers les classes agricoles, quand il s'agit d'obtenir leurs suffrages, mais les élections passées, ils dépensent de cœur léger l'argent qu'ils ont soutiré du peuple. J'ai demandé s'il arrivait qu'on expédiât du grain, sans indiquer la route que ce produit devait prendre. Ce ne sont pas les cultivateurs qui doivent choisir les routes de transport. Je suis cultivateur moi-même et je vends mon grain au négociant qui l'expédie par la route qui lui convient le mieux. Aussi, lorsque l'honorable ministre affirme que le cultivateur expédie du grain, il parle pour ne rien dire.

Une VOIX : Vous vous trompez.

M. FITZPATRICK.

M. COCHRANE : Il y a des gens qui croient que seuls ils ont raison.

M. COWAN : C'est votre cas.

M. COCHRANE : Ils sont si fiers qu'ils ne peuvent exercer leur jugement. Je crois que l'honorable député (M. Cowan) n'a jamais de sa vie recolté un boisseau de grain. Si on ne lui prêtait pas quelques notions de droit, il serait bien affamé quelquefois. Il est absurde de dire que les cultivateurs expédient du grain; ils vendent ce dernier aux négociants et ceux-ci l'expédient par la voie qui leur convient. Le ministre de la Justice basait son argument sur la théorie que si l'expéditeur ne désignait pas la route que devait prendre le grain, la compagnie serait forcée de rendre ce dernier à un port canadien. Je demande au ministre si ce fait se produit, si l'on met du grain à bord d'un train sans avoir désigné son point de destination.

M. FITZPATRICK : Je n'ai pas demandé à l'honorable député (M. Cochrane) de s'en rapporter au renseignement qui m'a été fourni. Je ne prétends pas avoir le monopole de toutes les connaissances. Je laisse cela à d'autres. Je ne puis que rappeler la réponse de M. Hays du Grand Tronc, qui dit que 75 pour cent du grain sont expédiés à une destination déterminée, et que les 25 pour cent qui restent n'ont point de destination désignée.

M. COCHRANE : Si l'honorable ministre veut me le permettre, je lui poserai une autre question. Si je ne me trompe, il a déclaré avoir un rapport officiel de l'assemblée des actionnaires du Grand Tronc. Dans ce cas, ne peut-il pas déposer sur le bureau de la Chambre ce document ou nous dire ce que ce dernier comprend ?

M. FITZPATRICK : J'abuserais inutilement du temps de la Chambre si je suivais l'exemple de tant d'autres membres de cette Chambre, c'est-à-dire, si je lisais des documents à seule fin de les consigner aux "Débats."

M. BENNETT. Hier soir, le premier ministre a fait un appel chaleureux en faveur du Grand-Tronc-Pacifique, en disant que chaque cité, ville et village d'Ontario retirerait des avantages de cette entreprise, qu'une quantité considérable du trafic du Manitoba et des territoires passerait par cette province. Mais comment ce trafic sera-t-il transporté ? S'il se rend à Moncton, Halifax ou Saint-Jean, alors les trains de wagons vides devront se rendre à un endroit situé à environ 200 milles au nord de North-Bay et reviendront de ce point jusqu'à Toronto, pour être distribués dans les différentes parties du vieil Ontario. Mais si le Grand Tronc transporte ce trafic jusqu'à Portland, alors les wagons vides seront ramenés à Montréal d'où on les distribuera dans Ontario. Peut-on supposer un seul instant que le Grand-Tronc-Pacifique ne préférera