

qu'avec un chemin de fer du type qu'aura le Grand-Tronc-Pacifique, si 6 cents par boisseau est un taux raisonnable entre Winnipeg et Fort-William pour le Pacifique-Canadien construit comme il l'était à cette époque, la moitié de ce prix pour chaque distance de 419 milles entre Winnipeg et Saint-Jean serait un taux raisonnable. En d'autres mots, au lieu de 25 cents, 13 cents serait un taux également avantageux, comparé à celui que la compagnie du Pacifique-Canadien a exigé à cette époque et exige aujourd'hui.

Je ne dis pas que le Grand-Tronc-Pacifique devrait être forcé d'effectuer le transport à ce taux-là. C'est un taux théorique. Mais je trouve qu'il devrait être forcé par la commission des chemins de fer de transporter du grain de Winnipeg à Saint-Jean sur une ligne comme celle que nous leur avons promise et assurée tant que nous avons été capables, pour un tiers de moins que le taux que j'ai mentionné, c'est-à-dire d'après les calculs et les chiffres que je vous ai exposés à raison de 17 cents $\frac{1}{3}$ le minot au lieu de 17 cents et tiers par voie des lacs et du chemin de fer avec entreposage d'hiver comme à présent. Je crois avoir parfaitement démontré que si cette ligne est achevée comme nous voulions qu'elle fût, nous aurons, en tous cas, établi une voie rivale par où le transport du grain en hiver ne coûtera pas plus que le minimum de frais d'entrepôt en hiver et de transport par lacs et chemins de fer en été. Et en ayant l'avantage d'un entier parcours par chemin de fer à ce taux nous avons là même moyen de réglementer les prix actuels de transport par lacs et chemins de fer. J'ai parlé du taux minimum; mais le taux maximum par voie des lacs et du chemin de fer, sans entreposage, égale le taux que j'ai mentionné pour entier parcours par chemin de fer jusqu'à Saint-Jean.

M. J. D. REID: Ce taux de 6 cents établi par le Pacifique-Canadien est-il fixe ou si la commission des chemins de fer peut le modifier?

M. OLIVER: Elle pourrait le réduire. Elle pourrait certainement agir ainsi à l'égard du Grand-Tronc.

M. REID: Je parle du Pacifique-Canadien.

M. OLIVER: Je ne sais pas si elle le pourrait à l'égard du Pacifique-Canadien, parce qu'il est intervenu un accord.

M. REID: C'est la première fois que j'en entends parler.

M. OLIVER: Mais je suis certain que la commission des chemins de fer exerce son autorité sur les tarifs du Grand-Tronc. Si nous pouvons nous assurer ce taux-là à l'année, nous aurons fait disparaître et l'encombrement du trafic de grain en automne et la dépression du marché de Liverpool résultant de l'envoi de notre grain en trop peu de temps.

Je l'ai dit, cela seul ajouterait à la récolte du Nord-Ouest une valeur de \$2,500,000 à \$7,000,000 ou \$8,000,000 par année, valeur qui augmenterait en proportion de la récolte. Le Gouvernement actuel sait quels dommages l'encombrement du trafic de grain a déjà causés. C'est même pour cela qu'il veut construire des élévateurs régionaux à l'intérieur. Il en a déjà trois en voie de construction, qui vont coûter \$4,500,000. Nous prétendons, cependant, que s'il veut achever le Grand-Tronc-Pacifique comme nous avons voulu qu'il le fût, il n'a pas besoin de faire construire de ces élévateurs pour prévenir l'encombrement du trafic, et ses tristes résultats, ni la dépression du marché de Liverpool encore plus dommageable pour nous. C'est en faisant passer ce chemin de fer où il le fait passer, et en respectant les conditions qui devaient d'abord présider à sa construction, que le Gouvernement aura résolu le problème du transport de notre grain. Toute dérogation à ces conditions qui consisterait à allonger la ligne à en modifier les profils, à tenter de faire croire la compagnie incapable de trouver les fonds nécessaires au succès de l'entreprise, serait un coup porté à bien-être, au progrès et à la prospérité de la région des prairies de l'Ouest et du Canada tout entier, car pas un Canadien n'oublie que c'est sur la prochaine récolte du Nord-Ouest et sur les prix à en retirer que ce pays compte pour obtenir l'aide dont il peut avoir besoin dans les circonstances actuelles.

M. MORPHY: L'honorable député pense-t-il que si la construction de la ligne coûtait \$100,000,000 de moins, la compagnie pourrait réduire les prix de transport des marchandises?

M. OLIVER: Toutes choses égales d'ailleurs, oui, assurément, elle le pourrait.

M. MORPHY: Même si la construction coûtait \$40,000,000 de moins?

M. OLIVER: Ou même \$10,000,000 de moins, c'est admis. Mais si économique qu'en soit la construction, la ligne ne