

l'indemnité pour l'exploitation de la ligne avant que la région soit peuplée.

Nous ignorons comment la ligne devra être construite : sera-t-elle ce que les ministres la représentaient pendant la dernière session, lorsqu'ils nous disaient que les contrats de la section de la Colombie anglaise et de celles des prairies, spécifiaient la construction d'un chemin de colonisation très inférieur, ou bien ces sections ainsi que celle que construira la compagnie, devront-elles être des voies ferrées de première classe, comme on se figurait autrefois cette grande voie transcontinentale ?

Nous ne savons rien sur tous ces points, non plus que des dispositions prises pour l'équipement de la ligne. Nous ignorons les autres principaux points; nous ignorons si l'on se propose de souscrire une obligation formelle ou implicite, ou de faire connaître un programme qui fera loi concernant les autres lignes déjà construites ou à construire à travers le territoire du Nord-Ouest et leurs relations avec la ligne que l'on veut actuellement construire, le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Nous ignorons les dispositions que l'on prendra pour assurer l'accès de ce vaste territoire. Les lignes d'un faible parcours sont peu avantageuses à un pays et il importe peu comment elles sont construites si elles doivent créer un monopole et contribuer à en accroître les profits. C'est là un sujet qui demande réflexion. Nous savons, par expérience, quels pouvoirs immenses ont acquis des compagnies de chemins de fer dans la république voisine et les difficultés que l'on a rencontrées dans la colonisation de l'Ouest, par suite de l'existence dans certaines parties de ce pays de véritables monopoles.

Toutes les conditions du trafic des chemins de fer ont subi un changement remarquable depuis dix ans, depuis l'époque où fut conçu le projet qui nous occupe, et tout indique de nouveaux changements dans la même direction. Si grand que soit la diminution des prix de transport par chemin de fer, je crois que cet objet est loin d'être atteint. Les prix de transport, — non inclus les profits, — ne sont, en moyenne, qu'un tiers des prix de dix ans passés. La lisse d'acier, le wagon de grandes dimensions, la locomotive perfectionnée et, dans certains cas, les voies doubles, ont amené ce résultat. Mais un vaste champ est encore ouvert au génie de l'inventeur pour économiser le combustible, la force motrice et faire d'autres améliorations, en sorte que l'on peut espérer que les prix de transport par chemin de fer diminueront encore beaucoup.

Mais, malgré cela, M. l'Orateur, le transport à bon marché par chemin de fer ne peut s'obtenir dans toutes les circonstances. Il ne peut s'obtenir dans les circonstances qui donnent à des corporations particulières tout le profit de ces améliorations et multiplient le nombre de ces compagnies.

A l'appui de ces assertions, qu'on me permette de citer quelques faits qui ne rendront peut-être pas la chose plus claire pour la Chambre, mais ne sont pas tout-à-fait étrangers au sujet qui nous occupe.

Au mois de décembre, le prix de location d'un wagon de chemin de fer, faisant le trajet entre Montréal et Winnipeg est de \$293 et, entre Montréal et Saint-Paul, de \$120, ce qui représente 9½ centins par mille. En supposant que le chemin de fer du gouvernement fasse payer le plein prix moyen entre Montréal et Saint-Paul, sur chaque section de 67 milles vous aurez à payer \$6.37, ce qui laisse, pour le parcours de 190 milles entre Saint-Paul et Winnipeg, la somme de \$166.04, soit 41½ centins par mille, au lieu de 9½ centins. En sorte que, pour le reste du trajet, vous payez plus de cinq fois le prix exigé entre Montréal et Saint-Paul. D'après le tarif général, le prix exigé serait de \$37.05, soit un total de \$163.41, et une économie de \$129.59 sur \$293, ou presque la moitié du prix de transport sur tout le parcours entre Montréal et Winnipeg.

En appliquant, sur tout le parcours, le tarif du monopole, vous arrivez à \$721, pour le prix de transport, au lieu de

\$293, et voici le résultat de cette augmentation de prix sur tout le parcours de 390 milles : pour toutes les fins de communication entraînant des frais, Winnipeg se trouve pratiquement relégué à quelle distance ? Non plus à sept cent treize ou sept cent quatorze milles de Montréal, mais jusqu'aux Montagnes Rocheuses, au-delà même de ces montagnes, sur les côtes du Pacifique, sans avoir l'avantage du commerce avec les ports situés sur ces côtes. En d'autres termes, avec pareils prix de transport, vous ajoutez 1,360 milles à la distance entre Winnipeg et Montréal.

Examinons maintenant le tarif d'été. Le prix de transport de Collingwood à Duluth était de \$70 par char l'été dernier, mais de Collingwood à Winnipeg, \$243, soit \$173 de Duluth à Winnipeg. Cela prouve que bien que le transport par eau soit moins coûteux, il est impossible de réaliser une économie considérable pendant l'été, parce qu'il faut nécessairement passer sur un chemin de fer contrôlé par deux compagnies.

On me dit que le transport du blé par chemin de fer, entre Emerson et Chicago, est de 45 centins par minot, et je crois que, par charge complète de wagons, on peut l'expédier de Saint-Paul à Toronto, moyennant 8 centins par minot, différence qui ne représente pas une compensation suffisante pour le transport, mais un intérêt proportionnel dans les revenus de chaque terre du Nord-Ouest.

Or, M. l'Orateur, pareil état de chose existe dans plusieurs localités de l'Ouest, et nous nous trouvons dans le même cas faute de dispositions — liberté de concurrence ou autre règlement — qui empêcheraient les compagnies de chemins de fer de convertir ces voies de transport en un système par lequel la compagnie de chemin de fer impose, en réalité, une taxe aux cultivateurs du Nord-Ouest, au lieu de se contenter d'une compensation raisonnable pour le service qu'elle fait.

Quelque mesure qu'ait prise l'administration, je ne doute pas qu'elle n'établisse la concurrence la plus vive entre la nouvelle compagnie et celle du chemin de fer de Saint-Paul et Manitoba, en sorte que du moment où l'entrée du Nord-Ouest sera sous le contrôle d'une corporation particulière, nous aurons le bénéfice d'une concurrence et d'une rivalité de bon aloi qui mettront fin à ces extortions, à cette taxe sur les propriétés du Nord-Ouest, et réduiront les profits à un chiffre raisonnable.

M. l'Orateur, il y a plusieurs solutions possibles du problème qui nous est soumis : concurrence libre, règlements administratifs, arbitrage, réserve d'intérêts dans la région traversée par la ligne, concession du droit d'exploitation à d'autres compagnies afin de maintenir les prix de transport à des chiffres raisonnables ; il y a peut-être encore d'autres moyens. Nous ignorons comment ce grand problème a été résolu ; mais c'est un grand et difficile problème que l'on nous soumet pour la première fois en nous mettant, pratiquement, en face d'une proposition d'après laquelle une compagnie particulière aura la propriété et l'exploitation de la ligne ; c'est ce que chacun admettra, je suppose.

Nous ignorons comment on règlera les différends qui pourront s'élever entre le gouvernement et la compagnie au sujet du contrat. Nous ignorons quelles facilités seront offertes au commerce pour le raccordement avec les autres lignes ; il y aura une seule grande corporation qui aura le contrôle sur tout le parcours jusqu'aux ports de l'océan. Il est également juste et convenable que le parcours total s'opère avec toutes les facilités possibles ; il est également juste et raisonnable que toute facilité soit donnée au commerce qui se dirigera vers le Nord-Ouest par d'autres voies, afin qu'il puisse avoir, à des conditions justes et uniformes, l'usage de la grande voie ferrée à la construction de laquelle toutes les provinces vont être obligées de contribuer. Nous ignorons quelle garantie sera donnée de l'exécution du contrat dans le cas où garantie serait nécessaire. Il n'y aura besoin de garantie que si l'entreprise échoue ; mais quelle sera la nature et l'étendue de cette garantie qu'on nous a conseillé d'exiger,