

chemin ne transportera pas beaucoup de trafic durant les mois d'hiver. Le premier ministre et d'autres membres de la droite ont été forcés d'admettre qu'au printemps, le grain non expédié au cours de l'hiver prendra notre route fluviale et, à l'automne, la plus grande quantité de blé suivra la même route. Comment mon honorable ami le ministre de la Justice peut-il espérer que son chemin de fer de Winnipeg à Québec et à Saint-Jean ou Halifax, pourra soutenir la concurrence dans le transport du grain, s'il se rappelle que, au cours de la dernière saison de navigation, le transport du grain de la tête des grands lacs à Québec ne coûtait que 3 cents le boisseau. L'admirateur le plus enthousiaste du Grand-Tronc-Pacifique dans ses moments d'exaltation et de fièvre, ne dira jamais qu'on peut transporter le grain de Winnipeg à Halifax au coût de 3 cents le boisseau.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il est vrai qu'on a, pendant la dernière saison, transporté du grain de Duluth à Québec au coût de 3½ cents le boisseau, mais comme résultat, on a vu la compagnie qui avait fait ce transport devenir insolvable; l'automne dernier; elle a dû cesser cette industrie; je veux parler de la Compagnie de transport des grands lacs et du Saint-Laurent. Elle a maintenant son bureau à Montréal, et la raison pour laquelle elle a transporté le grain à aussi bon marché, c'est qu'elle voulait compléter ainsi les cargaisons qu'elle prenait tout le long de la route. Les vaisseaux de cette compagnie étaient destinés au transport du bois de pulpe de Québec aux moulins de Niagara. Je ne prétends pas être un expert en fait de trafic ou de transport, mais il y a des conditions géographiques dont il faut tenir compte. Quand on compare une route entièrement fluviale à une route mixte, il surgit des questions que seuls les experts en matière de trafic peuvent décider. Je ne puis me poser comme une autorité en face de mon honorable ami qui déclare avec emphase qu'on ne peut transporter aussi facilement le grain par une voie de fer exclusivement que par une route mixte. Mais je puis citer comme autorité sir Sandford Fleming qui soutient le contraire.

M. BENNETT : Mon honorable ami veut-il dire qu'on peut transporter le grain d'Halifax à Winnipeg à un coût moins élevé que celui que j'ai mentionné ?

L'honorable M. FITZPATRICK : L'honorable député ne doit pas essayer d'embrouiller la question. Il s'agit de savoir si une voie de fer peut concurrencer une route mixte ou à une route fluviale; sir Sandford Fleming dit que ces deux dernières ne présentent pas les avantages d'un chemin de fer. Que mon honorable ami me permette de lui citer un exemple. Supposant que l'on construise cette voie ferrée de Winnipeg à Québec, mon honorable ami prétend que le grain sera transporté à

North-Bay et de là à Portland. A mon avis, les conditions géographiques s'opposeront à cela. De North-Bay à Québec, par la ligne actuelle du Grand Tronc, on compte une distance de 657 milles. De North-Bay jusqu'à ce point plus au nord où le raccordement devra se faire avec le chemin projeté du Grand-Tronc-Pacifique, la distance est de 150 milles qu'il faut ajouter à ces 657 milles. Mais de ce point de raccordement jusqu'à Québec, on compte 500 milles par la voie projetée; nous avons donc 300 milles de moins que nous aurions à parcourir par la ligne du Grand Tronc de North-Bay à Québec. Ces renseignements me sont fournis par des personnes au courant de l'exploitation du Grand Tronc, et si mon honorable ami veut vérifier ces chiffres, il n'a qu'à jeter les yeux sur l'itinéraire du Grand Tronc. Si ces calculs sont exacts, l'avantage reste au chemin de fer projeté, car c'est la ligne la plus courte. Quant au transport par eau, il se peut que mon honorable ami ait raison quand il dit que la ligne de Winnipeg à Port-Arthur et de cet endroit à Midland le transportera en grand quantité. Si j'avais à exprimer mon opinion intime, je dirais que la ligne Winnipeg-Port-Arthur-Midland-Montréal sera la route préférée pendant la saison de navigation. Mais nous nous trouvons toujours en face de l'autre proposition du dilemme: Que ferons-nous des articles qu'il faudra transporter au cours de l'hiver? Si nous avons une ligne courte de Winnipeg à Québec, pourquoi ne pas l'utiliser? Si un train de marchandises passe par North-Bay, pourquoi ne pas accorder à la ligne de Québec à Portland l'occasion de faire une concurrence loyale à la route de Portland? Voilà tout ce que nous demandons. Nous ne désirons aucunement diminuer l'importance des ports d'Ontario.

M. FOWLER : Y a-t-il quelque différence dans la distance entre Québec et Halifax ou Saint-Jean et Québec et Portland ?

L'honorable M. FITZPATRICK : Une différence très légère. Je parle sans données exactes, et je puis me tromper. Mais je crois que la ligne de Québec à Portland a une longueur de 311 milles.

M. R. L. BORDEN : De 317½ milles.

L'honorable M. FITZPATRICK : On peut passer par deux lignes, et je crois que mon honorable ami compte la longueur de la ligne de Richmond.

M. R. L. BORDEN : Oui.

M. FITZPATRICK : Mais il y a une autre route, celle de la vallée de la Chaudière et du chemin de fer Central du Maine; cette ligne diminuerait de six milles cette distance. Si je ne me trompe, la distance à saint-Jean est un peu plus grande. Le contrat stipule que, lorsque aucune route n'est spécialement désignée par l'expéditeur, le grain devra se