

pris la route de ports américains, depuis quelques années, à cause de nos pauvres communications de chemins de fer. C'est pour obtenir ces communications que la ligne de Winnipeg aux Provinces maritimes a été construite. Elle a 215 milles de moins que toute autre. Cela veut dire rapidité de transport et meilleurs profits pour les cultivateurs. Cette voie ferrée jouit aussi de l'avantage de tarifs peu élevés des assurances. Elle avait été la meilleure, non seulement de l'Amérique, mais du monde entier, si elle avait été affectée aux fins pour lesquelles elle a été construite, c'est-à-dire de transporter les produits de l'Ouest par voie ferrée jusqu'à l'Est.

Un train de 60 à 75 wagons aurait pu faire le trajet de Winnipeg à Québec presque sans arrêt. Nous savons tous que les chemins de fer perdent du temps en hiver, et qu'ils sont aussi longtemps aux stations qu'en route. Si ces produits avaient été transportés de l'Ouest par les chemins de fer nationaux, il y aurait eu une économie considérable de charbon. Avant que le train du Pacifique-Canadien qui part de Winnipeg soit arrivé à Port-Arthur, celui du Transcontinental est arrivé à Armstrong, quand le grain transporté pour le train du Pacifique-Canadien est encore sur les lacs, de train du Transcontinental est arrivé à Québec, et le grain qu'il porte descend le Saint. Laurent avant que celui qui passe par les lacs soit rendu à Buffalo. Cela prouve que la ligne du Transcontinental est beaucoup plus rapide. On sait très bien que le grain aurait pu être transporté par le Transcontinental de Winnipeg à Québec pour six cents le boisseau sans perte pour le chemin de fer. Aujourd'hui, dans les conditions actuelles, il peut encore être transporté pour dix-huit centins le boisseau, ce qui est encore de 6 à 8 cents meilleur marché que le taux *via* les ports américains, mais le pays a perdu ce commerce ces quatre ou cinq dernières années. Chaque fois que de ce côté-ci nous mentionnons un déficit, les honorables députés de la droite nous reprochent la construction du Transcontinental. Il n'y a que quelques jours, j'entendais avec regret l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) que j'estime beaucoup, dire que le Transcontinental traversait un désert, que l'on nous avait promis d'amples renseignements, mais que nous n'en avons rien eu. J'aimerais savoir s'il a voyagé dans cette partie du pays, depuis Winnipeg jusqu'à Québec. Si oui, il a dû avoir tous les renseignements qu'il pouvait désirer par les milliers et les milliers de colons qui sont établis tout le long de la route, et

[M. Turgeon.]

qui y cultivent ou travaillent dans les usines de papier malgré les obstacles auxquels ils ont à faire face. Je crois que tout homme qui s'y entend en chemin de fer, malgré les préjugés qu'il aurait pu en avoir, n'aurait qu'à réfléchir un instant pour admettre que nous avons perdu considérablement en ne profitant pas des avantages de cette ligne dès le commencement. Le premier ministre prend plaisir à l'appeler le "malheureux" Transcontinental. J'en suis blessé, mais cela lui importe peu, je suppose, mais il y a de grandes compagnies surtout dans l'Est, qui sont fort mécontentes à ce sujet. Les cultivateurs de l'Ouest ont perdu de 5 à 8 centins le boisseau sur leur blé, à cause du programme du Gouvernement relativement à cette ligne. Mon honorable et bien cher ami de Brantford (M. Cockshutt), est entré depuis que j'ai commencé à parler, et je lui dois en justice de répéter ce que j'ai dit. Personne ne l'estime plus que je ne le fais moi-même. Mon honorable ami a fait allusion, il y a quelque temps, à la construction du Transcontinental, entre Québec et Winnipeg, et au cours de ses observations, au sujet de renseignements de la part du Gouvernement concernant les chemins de fer nationaux, il a dit que lorsque ce projet était à l'étude, le regretté leader du parti libéral, sir Wilfrid Laurier, avait promis d'amples renseignements, et avait déclaré que ce chemin de fer serait d'un grand avantage pour le pays. Je lui demanderai maintenant s'il a visité cette partie du pays, de Winnipeg à Québec depuis que le chemin de fer y est exploité? Je ne reçois aucune réponse, et j'en conclus que mon honorable ami n'en a rien fait.

M. COCKSHUTT: J'ai parcouru deux fois une grande partie de cette route.

M. TURGEON: Entre Cochrane et Winnipeg, je suppose, mais non pas entre Cochrane et Québec. Si l'honorable député voyageait de Winnipeg à Québec, je puis l'assurer qu'il y trouverait l'abondance de renseignements dont il a parlé, sous forme de milliers de colons qui ont érigé des scieries, et des pulperies et qui sont engagés dans d'autres industries, ce qui crée un commerce dont le profit est perdu pour les cultivateurs de l'Ouest à cause du manque de moyens de transport. J'ai parlé de la quantité de blé que l'on expédie aux Etats-Unis, et je crois que plus nous en vendrons dans ce pays, et le mieux ce sera pour nous. Nous avons essayé d'obtenir le marché des Etats-Unis, et ce n'est pas la faute de sir Wilfrid Lau-