

navires américains pour s'approvisionner de charbon. Si quelqu'un le nie, je pourrai lui dire qu'il se trompe, car qu'il aille dans la ville de Midland où l'administration du réseau, aux termes d'un marché, entassera 250,000 tonnes de charbon cette année, charbon qu'apportent des navires américains, tandis que ceux de l'Etat sont immobilisés. Quelle est la leçon de tout cela? C'est que le gouvernement, sachant qu'il possédait ces navires qui se trouvaient à l'ancre, un certain nombre du moins, a passé un marché avec des favoris pour le transport de ce charbon, et ce, sans aucune concurrence.

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce le fait de l'administration des chemins de fer?

L'honorable M. BENNETT: Je parle de vos chemins de fer nationaux.

L'honorable M. DANDURAND: De nos chemins de fer nationaux?

L'honorable M. BENNETT: Eh bien, je suis d'avis que, nous de la gauche, pouvons les dire nôtres à plus juste titre, car nous serons peut-être en état d'effrayer l'administration au point de la faire agir, tandis que la droite ne se soucie pas, en apparence, de ce que font les chemins de fer nationaux. Or, ces navires pourraient faire le transport du grain, empêcher la hausse des tarifs, donner une chance au matelot canadien et offrir à l'équipage l'occasion d'obtenir de l'avancement. Ils pourraient aussi transporter ce charbon, et le pays en retirerait des bénéfices. Si les compagnies qui exploitent ces navires aux termes de marchés à l'amiable encaissent des gains, pourquoi l'Etat n'en pourrait-il pas faire autant? Donnez une chance à ces navires; laissez-les transporter ces 250,000 tonnes de charbon.

J'apprendrai autre chose encore au pays. L'Etat possède aujourd'hui à Midland deux grands élévateurs qui n'ont pas reçu assez de grain canadien pour en occuper un seul pendant une quinzaine. Je n'en fais pas un reproche au gouvernement; je blâme les armateurs, au pays qui ne se soucient pas de transporter du grain sur les Grands lacs, parce qu'ils préfèrent aller acheter en Angleterre de petits bateaux pour l'amener depuis Buffalo ou Port-Colborne jusqu'à Montréal. Le gouvernement ne saurait les en empêcher, mais ce qu'il peut faire, ayant cette flotte de navires, trois voies ferrées partant de la baie Georgienne et une demi-douzaine d'élévateurs, c'est d'employer ces navires au transport du grain à des prix raisonnables, pour le plus grand bien des cultivateurs du Nord-Ouest, et d'empêcher ainsi le relèvement des tarifs. Dans ce cas, il n'aurait

pas à invoquer les prescriptions de la présente loi ni à annuler les privilèges de cabotage. Vous avez par tout le pays des milliers de wagons inutilisés et vous auriez pu les rendre en différents lieux de la baie Georgienne pour transporter des milliers de boisseaux de grain. Vos élévateurs sont vides; vos wagons, inemployés; vos navires amarrés au quai; néanmoins, le gouvernement reste impassible et dit: "Je veux bien faire quelque chose, mais sir Henry Thornton ne me le permet pas." Si telle est l'attitude du gouvernement, il vaut mieux le savoir une fois pour toutes, et le public dira: "Qu'on mette fin au marché conclu avec sir Henry Thornton"—qui consiste, si je comprends bien, à lui payer d'avance le traitement d'une année ou deux—"et tâchons de gérer nous-mêmes les affaires des chemins de fer sans conseil d'administration."

Je voterai pour le bill s'il est mis aux voix; mais je demanderai d'abord que le gouvernement donne à ses chemins de fer, à ses wagons et à ses bateaux une chance de transporter du grain. Cela aurait pour conséquence de mettre le cultivateur du Nord-Ouest à l'abri des persécutions dont il a souffert de la part de ces armateurs canadiens, avides et rapaces, qui se sont coalisés afin de saigner à blanc, comme une pieuvre gigantesque, le premier venu, et qui sont prêts à l'automne, comme le *Globe*, de Toronto, et d'autres journaux le déclarent, à adorer le veau d'or en mettant en danger des vies humaines, sans s'occuper de ceux qui se noieront.

L'honorable M. DANDURAND: Avant la prorogation, j'aurai l'occasion de communiquer au Sénat la liste des vapeurs qui appartiennent au peuple canadien et d'indiquer les lieux où ils se trouvent. Nous avons si souvent entendu parler de ces vapeurs et nous nous sommes demandés tant de fois, individuellement et collectivement, ce qu'ils faisaient que j'ai réussi à apprendre de l'administration des chemins de fer nationaux où ils stationnent. Je ne crois pas qu'ils soient aux mêmes endroits d'une semaine à l'autre; cependant, avant samedi, je communiquerai au Sénat une liste complète des vapeurs et des endroits où ils se trouvent actuellement.

Je suis d'avis que la présente discussion ne s'est pas confinée au bill que nous étudions, mais je veux simplement le rappeler au Sénat. Je n'ai entendu nulle part dire quelle ligne de conduite le gouvernement devrait suivre dans l'administration du réseau de l'Etat, si ce n'est que la nationalisation est nécessaire, que nous devons en faire un essai loyal et que nous nous sommes engagés à mettre tout en œuvre pour la tenir en dehors du domaine de la poli-