

Grand-Tronc-Pacifique, de ceux du Grand-Tronc, comme aussi du Gouvernement, provenait en grande partie de ce qu'ils comptaient sur l'Orient, d'où ils espéraient attirer le commerce vers le Canada, par voie de Prince-Rupert. Mais tant que nous n'aurons pas cette ligne de paquebots qui aurait mis l'Orient en communication avec le Grand-Tronc-Pacifique, ce dernier ne sera jamais qu'une simple ligne locale. A l'heure actuelle, il va de Winnipeg à Prince-Rupert, sans raccordements qui lui soient propres, ni à l'un ni à l'autre bout. A partir de Winnipeg en allant vers l'Est, la ligne appartient toute au Transcontinental.

De Winnipeg à l'Est, la voie appartient au Transcontinental, et le Grand-Tronc-Pacifique n'a aucun moyen d'arriver jusqu'aux lacs, par ses propres raccordements. La ville de Winnipeg lui est absolument fermée. J'ai pleine confiance, toutefois, en l'avenir de cette ligne de chemin de fer. Le Gouvernement a transmis au Sénat un projet d'acquisition du Nord-Canadien, et il sera peut-être en mesure d'aborder la discussion sur les embranchements avec plus de faveur qu'il ne l'a fait jusqu'ici. Pour que cette entreprise réussisse, il faut deux ou trois choses. Je crois nécessaire, d'abord, ce raccordement avec l'Orient par une ligne de paquebots; sans cette ligne, en effet, un des objets les plus importants de l'entreprise ne pourrait être atteint. Ensuite, je suis porté à croire qu'il faudrait assurer la construction d'un grand nombre d'embranchements, surtout dans la région des prairies, et peut-être dans certaines des vallées de la région des montagnes. Pour ce qui est d'une ligne à mener jusqu'à Vancouver, il en est une, déjà partiellement construite, qui a donné lieu à de nombreuses difficultés, sur lesquelles je n'oserais pas engager la discussion. Mais avec le Nord-Canadien, dans la situation où il va maintenant se trouver aux mains du Gouvernement, peut-être serait-il possible d'obvier à une bonne part de cette difficulté.

Le grand objet du Grand-Tronc-Pacifique était d'ouvrir une ligne directe vers l'Orient par voie de Prince-Rupert. Le premier ministre, l'autre soir, a soulevé la question d'une administration coopérative des chemins de fer. S'il entend par là que toutes les lignes doivent appartenir au même propriétaire, ce serait une grosse question à discuter. A mon avis, il y a mille et une choses à considérer, outre les tarifs, et, sans concurrence, les expéditeurs perdraient bien des avantages, ou plutôt ne bénéficieraient pas des avantages que leur assure la concurrence.

Voici, par exemple, la distribution des wagons. Encore qu'il existe une loi qui règle la question et un grand nombre de règlements s'y rattachant, il n'en reste pas moins vrai que les lois et les règlements ne fonctionnent pas avec autant d'avantages que la concurrence. Un expéditeur entre ici et Toronto m'a informé que maintenant qu'il y a trois lignes de chemins de fer qui desservent sa ville, il n'a aucune difficulté à se procurer un wagon à un moment quelconque. Il bénéficie bien plus de la concurrence, dans l'expédition de ses marchandises, que s'il n'existait qu'une seule ligne. La commission des chemins de fer dirait: Vous devez avoir un wagon à un certain moment et le tarif doit être fixé à un certain chiffre, mais les petits détails qui résultent de la concurrence ne s'appliquent pas à ceux qui se servent d'une ligne qui n'a pas de concurrents. Il sera possible de trouver un moyen plus avantageux que le mode actuel, pour faire utiliser ces lignes par d'autres que les propriétaires de ces chemins. Dans certaines parties de l'Ouest, le réseau du Pacifique-Canadien souffre d'engorgement et la compagnie se propose de doubler sa voie sur un long parcours. La compagnie a déjà dépensé plusieurs millions de dollars dans ce but. Rien n'empêche de remédier à cet encombrement sur une certaine ligne, en acheminant une partie de son trafic-marchandises vers une autre ligne parallèle où le mouvement n'est pas aussi considérable, afin de ne pas retarder les opérations commerciales du public, car c'est lui qui, en grande mesure, a construit ces chemins. Le premier ministre a parlé d'administration coopérative. Je pense qu'il n'y aurait pas besoin d'une administration coopérative dans le sens propre, mais on pourrait établir certaines conditions dans lesquelles un chemin pourrait se servir des rails d'un autre chemin, et un wagon pourrait passer d'une compagnie à l'autre à des conditions définies que doit déterminer le commissaire. De cette façon, deux chemins parallèles peuvent servir comme réseau à double voie au grand avantage du public. Quant à l'avenir, j'ai confiance que le nombre des milles de chemins de fer du Canada n'est pas trop considérable. Il peut être trop considérable pour la production actuelle du Canada, mais non pour la productivité du pays, et le peuple et le Parlement ont le devoir de veiller à ce qu'il y ait, à la paix, assez de population pour développer toute notre région de l'Ouest.