

faire des trains de moindre longueur en prenant des wagons de plus grande dimension, le tout étant l'équivalent de 80 de nos wagons ordinaires.

Je puis vous assurer que, selon moi, l'état des choses actuel, autant qu'il s'agisse de la question des transports, n'est rien moins que rassurant. J'ai bien peur, je le répète, qu'avant longtemps une très grande partie des produits du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ne prenne la voie du sud.

S'il faut ajouter foi aux vues exprimées par l'auteur de ces lignes, qui a mûrement étudié la question, il y a lieu de croire que la plus grande partie, sinon la totalité des transports du grain de l'ouest se dirigeront vers la rive occidentale du lac Supérieur; et alors le prolongement de l'Intercolonial vers la rive orientale du même lac mettra ce réseau en mesure de concurrencer, sur un pied d'égalité, les autres voies ferrées, relativement aux transports des céréales de l'ouest, chose que le ministre des Douanes appelle de tous ses vœux. Le directeur général des Postes a cherché à ridiculiser la proposition que j'ai formulée au sujet de la construction d'élevateurs; et cependant, versé qu'il est dans la connaissance de nos affaires commerciales et dans les questions se rattachant à l'industrie des transports, il appuie sur l'urgence d'établir de grands élevateurs non seulement sur la rive occidentale du lac Supérieur, mais encore sur la rive orientale de ce lac.

Quand le directeur général des Postes déclare qu'il est absurde de la part de l'Etat de concurrencer les entreprises d'initiative privée, il oublie que le gouvernement actuel l'a déjà fait. Marchant sur les brisées de ses prédécesseurs, le gouvernement actuel a fait construire un élévateur à Halifax. On ne saurait affirmer, toutefois, que l'Etat soit entré, ici, en concurrence avec l'initiative privée, puisqu'il n'y a pas d'autres élevateurs à Halifax. Le gouvernement actuel, toutefois, non content de cela, a construit à grands frais, un élévateur et créé tout un outillage à Saint-Jean, où cet élévateur et ces installations de tête de ligne concurrencent directement l'élevateur et les installations de terminus de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. En outre, comme l'a déclaré le ministre des Chemins de fer du jour, ces installations de tête de ligne et cet élévateur créés par le gouvernement à Saint-Jean, étaient destinés, dans la pensée du cabinet, à accaparer une partie considérable des transports de céréales de l'ouest, et cela en concurrence même avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Par conséquent, lorsque nous déclarons que le gouvernement devrait doter la route du Saint-Laurent et nos ports maritimes de tous les élevateurs voulus, nous ne faisons que lui suggérer de continuer l'application du système déjà inauguré par le gouvernement conservateur par le passé et appliqué par le gouvernement actuel lui-même, depuis son avènement au pouvoir.

La proposition du gouvernement prête aussi à la critique en ce qu'elle ne nous assure aucun avantage, en retour des énormes dépenses qu'elle entraîne. Quant à la réglementation des prix de transport, tant dans l'ouest que dans l'est, cette mesure ne nous assure rien au delà de ce qui est décrété au sujet de cette réglementation par la loi générale applicable à tous les chemins de fer. A cet égard, le système proposé par le gouvernement ne soutient nullement la comparaison avec celui adopté, il y a quelques années, par le gouvernement du Manitoba qui, en retour de l'aide accordée aux compagnies de chemins de fer, fit insérer au traité intervenu avec ces compagnies certaines stipulations relatives au droit de réglementation qu'il devrait exercer sur les prix de transport. On nous dit qu'il sera établi des prix de transport fort peu élevés sur ce réseau, de Winnipeg à Québec, ou à Halifax et Saint-Jean; mais lorsque nous proposons de faire inscrire au traité certaines stipulations relatives au chiffre réel de ces taxes de transport, de façon à ce que le pays ait la garantie que les prix exigés pour le transport des produits de l'ouest sur ce réseau seront des prix légitimes, le gouvernement oppose à notre demande une fin de non-recevoir. Le système du gouvernement prête encore à la censure, en ce qu'il tend, au moyen d'une route transcontinentale directe, à développer simultanément le grand territoire septentrional d'Ontario et de Québec, au point de vue de la colonisation. Je le répète, les conditions qui se prêtent au développement du pays au moyen de la colonisation ne sont pas identiques à celles qui favorisent ce développement au moyen d'une ligne directe; et à mon avis, quand bien même une ligne courte directe, serait praticable dans le but indiqué, de Winnipeg à Québec et à Moncton, il est non seulement peu probable, mais il est réellement impossible que ce genre de route se prête au développement du pays au point de vue de la colonisation. En outre, par cette proposition, le gouvernement grève le pays jusqu'à concurrence de \$100,000,000 ou même de \$150,000,000 pour la construction de ce réseau, et cela sur des données absolument insatisfaisantes et insuffisantes, surtout lorsqu'il s'agit d'entreprendre des travaux de pareille importance.

Quant à la construction de ce chemin de fer de Winnipeg à Québec et à Moncton, comme route destinée au transport des céréales, on ne saurait l'envisager, pour le moment, que comme un simple essai; car on ne nous a pas donné de renseignements précis indiquant qu'en construisant ce chemin de fer dans ce but, il y ait lieu d'espérer que l'exploitation s'en puisse faire sur un pied rémunérateur. On ne saurait s'attendre à ce que l'exploitation d'un chemin de fer construit à si grands frais puisse s'effectuer à des prix qui permettent de soutenir la concurrence des transports effectués et par voie navigable et par rail.