

Il en résulte que les remblais ne sont pas fixes, mais diminuent constamment dans des proportions très considérables et il faudrait leur ajouter du ballast continuellement durant un grand nombre d'années.

Voilà la déposition de M. McLachlan à ce sujet, et je crois que cela corrobore les opinions des particuliers qui ont l'expérience de cette voie et que j'ai consultés personnellement.

M. McLachlan, dans un autre rapport, que j'ai à la main, a comparé les frais d'expédition du grain, de l'ouest central à l'Europe, par voie de Port-Nelson et par d'autres routes. A la page 42 de ce rapport, document n° 234 A, il compare le prix de construction d'élévateurs à Port-Nelson et à Montréal ou Fort-William. Il dit:

Les élévateurs construits à Port-Nelson coûteront 50 p. 100 plus cher que ceux de Montréal et des ports sur les lacs.

Les frais annuels des élévateurs de Port-Nelson, en main-d'œuvre, matériaux et réparations se chiffreront à 90 p. 100 de ceux de Montréal ou des ports sur les lacs.

On peut fixer les frais d'exploitation du chemin de fer de la Baie d'Hudson au nord du Pas, par tonne-mille, à 80 p. 100 de plus que les taux en vigueur dans les autres parties du Canada.

Les taux généraux devraient être suffisants pour couvrir les frais d'intérêt sur le matériel et les dépenses courantes de l'exploitation, ils sont d'environ 80c. par tonne-mille, sauf sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Pour les fins de notre calcul, on peut supposer qu'il sera nécessaire de construire 2 élévateurs d'une capacité de 3,500,000 boisseaux chacun à Port-Nelson et aux autres ports et d'y aménager des quais en eau profonde sur une longueur de 4,000 pieds.

On peut établir le séjour de chaque navire à cinq jours dans les ports océaniques et à quatre jours dans les ports des lacs.

On peut calculer qu'à Port-Nelson les quais et le dragage coûteront deux fois plus cher qu'à Montréal et quatre fois plus qu'à la tête et à la décharge des lacs, où l'on peut se servir du mode de construction sur pilotis.

Puis, il donne un tableau se rapportant exclusivement au prix des élévateurs et de leur exploitation et indiquant que les frais de transbordement serait de 8c. 9 par boisseau à Port-Nelson, de 1c. 27 par boisseau à Montréal et de 1c. 13 à la tête et à la décharge des Grands lacs; une différence très favorable aux élévateurs projetés à Port-Nelson.

Puis à la page 43, il donne un tableau indiquant les prix de transport de Humboldt, —qu'il prend pour exemple,—à Liverpool par voie de diverses routes. Je ne ferai pas lecture de tout l'état; je vais simplement en citer les conclusions. Il trouve que, par voie du chemin de fer de la baie d'Hudson et de Port-Nelson, le prix minimum par grosse tonne de grain sera de \$12.63. Il trouve que le prix actuel par voie des lacs et du chemin de fer jusqu'à Montréal est de \$12.17 et, il trouve qu'une fois le canal Welland terminé,

[M. Cahan.]

le prix par voie du Saint-Laurent ne sera que de \$10.96. En face de ce rapport, je demanderai aux honorables députés de croire au moins que les hommes d'affaires pratiques de Montréal ne sont pas jaloux et ne s'opposent pas à ce que l'on ouvre ce prétendu port rival puisque le prix du transport d'un point comme Humboldt, dans l'Ouest central, à Liverpool sera plus élevé d'au moins \$1.67 par grosse tonne par la route de Port-Nelson que par la route de Montréal.

Je ne veux pas employer davantage le temps de la Chambre, mais voici la situation, à mon sens. J'ai consacré beaucoup de temps à la lecture des rapports officiels inclus dans les comptes rendus de la Chambre; ces rapports dont certains sont imprimés et d'autres ne le sont pas, sont à la disposition des honorables députés à la chambre 108, où ils seront reçus avec courtoisie, s'ils désirent les consulter. Je comprends difficilement comment un homme d'affaires pratique et expérimenté peut supposer que, même si la voie est parachèvee, même si la tête de ligne est construite conformément aux suggestions du ministre des Chemins de fer, bien qu'il n'ait pris aucun engagement à ce sujet, je crois, vous puissiez transporter du grain de l'Ouest central via...

(M. Speakman, représentant de Red Deer, fait son entrée dans la Chambre après une absence de plusieurs semaines pour cause de maladie).

M. CAHAN: Si on me permet, je désire au nom des honorables députés de la gauche, et, j'en suis sûr, au nom aussi des honorables députés de tous les groupes de cette Chambre, exprimer le profond plaisir que nous ressentons de voir l'honorable député reprendre son siège et s'associer de nouveau à nous dans cette Chambre.

Quelques MEMBRES: Très bien, très bien.

M. CAHAN: Mais pour reprendre...

M. MILLAR: Puis-je poser une question à l'honorable député en ce moment?

M. CAHAN: Je ne suis pas assez au courant du sujet pour répondre aux questions mieux que je ne le fais en ce moment.

M. MILLAR: L'honorable député peut-il me citer, d'après le rapport de M. McLachlan ou d'après toute autre source de renseignements, une bonne raison pour laquelle la manutention du grain sur cette voie ferrée et aux élévateurs coûterait deux fois, trois fois et même, dans certains cas, quatre fois autant que sur d'autres routes?

M. CAHAN: Tout ce que je puis dire, c'est que je demande à l'honorable député d'étudier