

voies ferrées; le nier serait insensé. Il est un fait bon à noter ici, fait constaté en Allemagne, et sur le reste du continent européen où il existe de grands canaux: c'est que les canaux qui relient deux villes ne rémunèrent le capital engagé que lorsqu'il existe des chemins de fer parallèles à ces canaux. Canaux et chemins de fer se prêtent un mutuel appui et concourent au bien commun. Qu'on consulte à cet égard le rapport publié par le Sénat où l'on trouvera les témoignages des personnes qui font autorité sur l'industrie des transports. On douterait peut-être ici de ce que j'avance, si mon affirmation ne reposait sur le témoignage d'experts qui ont déclaré en séance du comité du Sénat que les choses se passent ainsi en Allemagne. Si on veut avoir le mot de l'énigme, le voici: c'est que le transport des marchandises encombrantes, qui est peu lucratif, se fait par la voie des canaux, tandis que le transport des marchandises de poids léger, dont le transport ne rémunère pas les canaux, se fait par rail. Canaux et chemins de fer ont ainsi donné de bons rendements. Etablissons un deuxième réseau de chemin de fer, à dix milles de distance, du premier, et les deux réseaux s'exploiteront avec profit. Toutes les objections soulevées en séance du comité des chemins de fer, n'ont aucune valeur. Jetons encore un coup d'œil sur la statistique des états de l'Ohio et de l'Illinois, car elle comporte un enseignement fort utile et jettent une vive lumière sur cette question. L'Ohio et l'Illinois sont les états les plus riches de l'union américaine, sauf celui de New-York. Si, dans ces grands états, l'industrie et l'agriculture ont atteint un haut degré de développement, c'est que ces contrées sont sillonnées de voies ferrées accessibles aux cultivateurs et aux industriels. Là, le cultivateur n'est pas obligé de transporter son grain à trente ou quarante milles, pour atteindre le chemin de fer, comme cela se fait au Canada. En pareilles circonstances, comment notre agriculture peut-elle prospérer?

Cette année, nous avons reçu toute une colonie d'immigrants anglais, qu'on a expédiés dans une contrée éloignée de 300 à 400 milles de toute voie ferrée. Ils n'auront donc pas de chemins de fer pour le transport de leur première récolte vers les marchés de l'extérieur. Or, n'est-ce pas là une honte pour le Canada, et pouvons-nous espérer relever la réputation de notre pays aux yeux du monde, en suivant une pareille ligne de conduite?

Quant au port d'Halifax, d'aucuns ont prétendu, en séance du comité des chemins de fer, qu'il est trop éloigné. Eh bien! j'affirme que le port d'Halifax l'emporte sur Portland au point de vue de la distance et qu'il accaparera le trafic, si le peuple canadien comprend bien la situation et ses avantages. Ce qu'il nous faut, ce sont des chemins de fer à rails pesants, à wagons spacieux et des routes à pente douce. Alors

M. GOURLEY.

notre situation sera l'égale de celle des Etats-Unis. Là, grâce au tarif différentiel des chemins de fer, on bénéficie de la taxe qui décroît à mesure que le parcours augmente. Grâce à cette taxe à base décroissante avec la distance, et grâce aussi à ces rails pesants et à ces lourds wagons, le transport du grain à 2,500 milles de distance se fait au même taux que le remorquage à 2,000 miles de distance et même à un prix inférieur. Cette tarification, proportionnelle à la distance parcourue peut s'appliquer avec autant d'avantage ici, et peu importe alors que la distance à parcourir soit de 200 ou 300 milles du plus. Les chemins de fer transporteront les marchandises à Québec ou à Halifax au même prix. Voilà le problème qu'on a résolu aux Etats-Unis, et sans cela, les états de l'ouest, comme le Nébraska, n'auraient jamais été en mesure de concurrencer les états de l'est. Ici, on parle de la nationalisation de nos ports maritimes et on s'écrie que Portland est de 100 milles moins éloigné que le port d'Halifax. Voilà une affirmation qui ne fait guère honneur à l'intelligence de son auteur. J'applaudis encore une fois aux observations faites par le député d'Annapolis à cet égard. Sans vouloir jeter la pierre à une province quelconque, disons qu'Ontario a bénéficié de l'établissement de l'Intercolonial dans une bien plus large mesure que les provinces maritimes.

M. McCARTHY: Je soulève une question de règlement. Je ne voudrais pas, cela soit dit en toute déférence, opposer de digne aux flots de l'éloquence de mon honorable collègue; seulement je ferai observer qu'il a donné avis d'une motion qu'il veut proposer, et qui tend à modifier l'article en discussion. Si je ne me trompe, la harangue qu'il est en train de débiter comporte censure de l'article dans sa teneur actuelle. Rayer tout l'article serait contraire au règlement. Il n'a pas été présenté de motion tendant à la radiation de cet article, et le débat roule sur la question de savoir si l'article sera adopté ou repoussé. Comme on l'a fait observer, Moncton a été désigné comme terminus par suite d'une entente intervenue en séance du comité, et personne n'a songé à mettre cette convention de côté. M'est avis que l'honorable député devrait se borner à discuter l'article en question.

L'ORATEUR-SUPPLÉANT: L'honorable député (M. Gourley) a franchi les bornes de l'article. Il ne discute pas l'avis de motion, puisqu'il s'est contenté de le lire et de le transmettre au greffier. J'invite les honorables députés à se borner à la discussion de l'article.

M. BORDEN (Halifax): L'honorable député (M. Gourley) est parfaitement dans l'ordre. Le député d'Alberta (M. Oliver) s'est permis quelques observations sur l'économie de cet article et celles de l'honorable député (M. Gourley) viennent à l'appui