

les ports d'hiver des Etats-Unis, la question suivante se présente: est-ce qu'un chemin de fer de cette sorte, lorsqu'il sera construit, pourra faire une concurrence efficace et satisfaisante aux voies de transport par eau telles qu'elles existent présentement? Je sais que l'on considère comme admis qu'il ne le pourra pas. On croit qu'il est impossible qu'aucun chemin de fer fasse concurrence aux transports par eau; mais c'est une question qui demande à être examinée quelque peu. Je veux tout d'abord chasser de l'esprit des membres de cette Chambre qu'actuellement les transports par eau, ou par eau et chemin de fer, nous coûtent rien. Prenons Winnipeg comme point de départ. Je constate que le transport d'un boisseau de blé de Winnipeg à Fort-William coûte aujourd'hui 6 cents. C'est le prix ordinaire sur lequel est basé le transport du grain par chemin de fer dans les trois provinces. Nous payons donc 6 cents par boisseau de blé entre Winnipeg et Fort-William. Il faut payer ensuite trois quarts de cent par boisseau pour le nettoyer et le mettre dans les élévateurs pendant quinze jours. Il en coûte ensuite entre 2 à 6 cents pour le transporter par les lacs de Fort-William à Midland. Six cents, naturellement, est un prix anormal. C'est le prix le plus élevé, celui que l'on a payé en 1912, qui était une année de tarifs élevés; mais mettons que le prix variera entre 2 et 6 cents. Il peut avoir descendu plus bas que 2 cents à certaines époques, mais c'est arrivé très rarement, et on ne peut pas s'arrêter sérieusement à ce bas prix. A Midland il faut payer encore un demi-cent pour les frais de magasinage, et il y a ensuite le transport par chemin de fer de Midland à Montréal, qui varie entre 3 et 4 cents et demi, y compris les frais de magasinage à Montréal. Le transport d'un boisseau de blé de Winnipeg à Montréal coûte donc 12 cents et quart. C'est le taux minimum et le taux maximum est de 17 et trois quarts. L'entente récente concernant le transport du grain sur les Grands lacs aura l'effet d'augmenter plutôt que de diminuer les prix.

M. J. D. REID: Pourquoi?

M. OLIVER: A cause de la coalition entre les compagnies de navigation. Elles ont conclu cette entente afin de pouvoir augmenter les tarifs et si elles ne les augmentent pas elles auraient manqué leur but.

M. REID: Une autre compagnie est en voie de formation.

M. OLIVER: J'admets que les prix ayant été ainsi augmentés anormalement, une autre compagnie a chance alors de se former mais le but de cette coalition entre les compagnies de navigation sur les lacs, est d'augmenter les prix jusqu'au plus haut point possible et, conséquemment, nous devons nous attendre plutôt à une augmentation qu'à une diminution des prix de transport.

Le transport d'un boisseau de blé coûte donc de Winnipeg et Montréal entre 12c.  $\frac{1}{4}$  et 17c.  $\frac{1}{4}$ . Je parle de l'expédition par les ports d'hiver, et, par conséquent, il faut ajouter cinq mois de magasinage pour cette partie de la récolte qui n'est pas expédiée à l'automne; c'est-à-dire cette partie de la récolte que l'on pourrait transporter directement par chemin de fer jusqu'à Saint-Jean. Nous avons donc un taux minimum de 12c.  $\frac{1}{4}$  pour le transport et 5 cents de frais de magasinage, soit 17 cents  $\frac{1}{4}$  pour tout le blé qui n'est pas expédié aussitôt après la récolte. On peut appliquer au transport direct par voie ferrée jusqu'à Saint-Jean le prix ordinaire pour les 419 milles entre Winnipeg et Fort-William qui est de 6 cents par boisseau. On a fait des calculs très subtiles au sujet du prix que coûteront les transports par le Grand-Tronc-Pacifique, mais je prendrai ce taux de 6 cents pour 419 milles, qui est le taux type pour le transport du blé dans l'Ontario.

M. J. D. REID: A-t-on payé 6 cents l'automne dernier au Grand-Tronc-Pacifique, au Pacifique-Canadien, et au Nord-Canadien?

M. OLIVER: Oui, c'est le taux qui a été payé.

M. REID: Fixé par les trois compagnies?

M. OLIVER: Ce taux a été fixé en vertu d'une convention entre le Gouvernement et le Pacifique-Canadien en 1897, et il a été maintenu depuis.

M. REID: C'est un taux uniforme?

M. OLIVER: Oui, et c'est sur ce taux qu'est basé le prix du transport du blé dans l'Ontario. Le prix n'est pas toujours le même par mille, parce que lorsque la distance est grande le taux est moins élevé, mais c'est la base. La distance entre Winnipeg et Saint-Jean est quatre fois et un tiers aussi grande que la distance entre Winnipeg et Fort-William et, conséquemment, le prix le plus élevé du transport du grain sur cette distance ne devrait pas être plus que quatre fois et un tiers le tarif en vigueur entre Winnipeg et Fort-William, c'est-à-dire 26 cents par boisseau.