

1,414 milles; la distance de Montréal à Liverpool, par le détroit de Belle-Isle est de 2,760 milles, et par le cap Race, de 3,007 milles. Sous le régime de la loi actuelle, dès que ces marchandises atteignent Montréal, on n'a plus rien à dire touchant les prix et les conditions du transport, de sorte que sur les deux tiers du parcours, le mouvement des marchandises s'effectue aux prix qu'il plaît aux compagnies maritimes de fixer. Si ce grain va de Winnipeg aux ports de la baie Georgienne, par la voie de Fort-William ou de Port-Arthur, et de là par voie ferrée jusqu'à Montréal, le transport intérieur est raccourci de quelque 200 milles, et la réglementation du transport d'entier parcours diminuée d'autant.

S'il est sage de réglementer le transport sur terre, pourquoi n'est-il pas également sage en principe et dans l'intérêt du peuple de réglementer le transport maritime? Si le public retire quelque avantage de la réglementation des prix quant au mouvement de ces denrées sur terre, soit un tiers de la distance, il est juste de présumer que l'avantage serait bien plus grand, s'il y avait réglementation des prix, sur tout le trajet, de Winnipeg à Liverpool.

A ce sujet, remarquons que le Gouvernement a dépensé environ 11 millions pour creuser le chenal du Saint-Laurent, plus d'un million relativement au port de Montréal; qu'il a prêté environ 11 millions à la commission du port de Montréal et qu'il dépense chaque année des sommes considérables pour l'éclairage et le balisage sur le Saint-Laurent, et qu'il fait toutes ces dépenses dans le but de réduire le prix du transport sur la route du Saint-Laurent, en éliminant les dangers de la navigation. Dans le dernier rapport annuel de la commission du port de Montréal, il est dit que le Saint-Laurent, de Montréal à l'océan, passe pour le chenal le mieux éclairé et le mieux balisé du monde.

On dit que le Gouvernement a déjà dépensé quelque \$750,000 en levées hydrographiques relativement au chenal de la baie Georgienne. Il est question de consacrer 100 millions ou plus à ce travail. Dans quel but? Diminuer le coût du transport de la récolte de l'Ouest aux ports de mer. On sollicite le Gouvernement de mettre la haute main sur les élévateurs à la tête du lac Supérieur, de diminuer les prix de transport par le canal de Welland, de hâter la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, tout cela, pourquoi? Abaisser le coût du transport aux ports de mer. A quoi bon, si toute réglementation des prix de transport cesse dès que les marchandises arrivent à ce point? Une ligne jusqu'à la baie d'Hudson s'impose et on la construira. Prenez Regina comme le centre d'où se fera l'expédition du grain et des bestiaux à un port d'exportation de la baie d'Hudson: il y aurait réglementation touchant les prix et les facilités de transport pour une distance de quelque 800 milles, et pas de réglementation pour un parcours de 3,000 milles jusqu'à Liverpool.

On a signé des contrats relativement à la construction d'élévateurs à Vancouver, et d'ici quelques années, une grande quantité de blé, de localités aussi loin à l'est que Regina, parviendra au consommateur anglais par la route de Vancouver à Salina Cruz, de là, par le chemin de fer de Tehuantepec (189 milles), à Puerto (Mexique), et de Puerto à Liverpool. Les distances par cette route sont les suivantes: Regina à Vancouver, 1,127 milles; Vancouver à Salina Cruz, 3,054 milles; Salina Cruz à Puerto (Mexique), 189 milles; Puerto (Mexique) à Liverpool, 4,800 milles. Nous avons donc un trajet par chemin de fer de 1,316 milles, dont 1,127 milles au Canada pour lesquels il y a réglementation des taux, et 189 au Mexique, et un parcours océanique de 7,854 milles. Il est probable qu'on ne saurait établir de réglementation efficace pour le tronçon de route mexicain; mais on pourrait soumettre à la réglementation d'un tribunal le tronçon entre Vancouver et Salina Cruz, probablement aussi la partie

du trajet entre Puerto (Mexique), et Liverpool, pour tout ce qui regarde le grain expédié des ports canadiens.

Après le parachèvement du canal de Panama, le transport du grain canadien des ports de la Colombie-Anglaise se fera entièrement par eau jusqu'à Liverpool, soit une distance de 8,800 milles de Vancouver, par la voie du canal de Panama, et il serait possible de réglementer les taux sur la route entière, excepté le péage à l'entrée du canal, s'il en est à payer.

Tout ce qu'on a dit du transport du grain s'applique à tout mouvement de marchandises entre le Canada et la Grande-Bretagne, et à plus forte raison à toutes les importations de la Grande-Bretagne au Canada, parce que si elles viennent de l'intérieur du pays, le trajet en chemin de fer est bien plus court qu'au Canada.

On demande continuellement à la commission des chemins de fer de réduire les prix de transport des produits exportés, tels que le fromage, le beurre, le lard salé, les bestiaux, le grain, etc., et toute réduction des tarifs de transport sur terre donne aux compagnies maritimes l'occasion d'ajouter cela à leurs prix. Dans l'espace de quelques années, le Canada exportera en Grande-Bretagne de 600 à 800 millions de boisseaux de blé seul, et étant donné le transport dans l'autre sens qu'un pareil commerce d'exportation entraîne, ce sera fâcheux pour la population de la Grande-Bretagne et du Canada si on laisse les compagnies maritimes déterminer le coût du transport sur leur tronçon de la route, l'océan. Le temps d'obtenir la réglementation des tarifs touchant ce transport, c'est lorsqu'il est encore relativement dans son enfance, et non pas lorsqu'il se sera énormément développé et que des coalitions maritimes de tout genre auront surgi. Si les Etats-Unis avaient créé une commission des chemins de fer trente ans plus tôt, ils n'auraient jamais souffert des abus auxquels ils s'efforcent de remédier, depuis son établissement.

Le service des messageries s'accroît beaucoup. Dans toutes les parties du Canada, on demande la diminution du tarif des messageries. Prenez ce cas: on envoie un colis d'Angleterre à Winnipeg, par l'intermédiaire de la Dominion Express Company, propriété du Pacifique-Canadien. Ce colis traverse l'Atlantique dans un vapeur du Pacifique-Canadien, on le débarque à Montréal et de là, on l'expédie par la voie ferrée du Pacifique-Canadien jusqu'à Winnipeg. A quoi sert-il de diminuer les prix de Montréal à Winnipeg, quand pour recouvrer la différence, la compagnie de messageries n'a qu'à augmenter les prix du transport océanique? On peut dire la même chose dans la pratique de tous les échanges entre les deux pays, à l'heure actuelle. Si les législateurs voulaient se concerter, il serait très facile d'accorder des pouvoirs de réglementation touchant toutes ces matières, à un tribunal international composé de la commission anglaise des transports par chemins de fer et canaux et de la commission des chemins de fer du Canada, ou de certains membres désignés, de ces commissions. Il y aurait plusieurs détails à ajuster, mais il n'y a pas de doute qu'on ne puisse établir des lois appliquant à la compagnie maritime les principes généraux de la loi relative à la réglementation des tarifs de chemins de fer. Ces compagnies font le transport ordinaire. La plupart se sont formées en corporations en Grande-Bretagne. On dépense annuellement de très fortes sommes à leur bénéfice pour l'amélioration des ports, les phares, le balisage, etc. Il leur est très facile de constituer des monopoles; on les a accusées de l'avoir fait souvent. La Grande-Bretagne dépend pour sa subsistance de ses approvisionnements à l'étranger. Ce ravitaillement au Canada augmentera tous les ans. Nos importations de Grande-Bretagne augmenteront chaque année; c'est donc sûrement dans les intérêts de la population des deux pays que quelque tribunal puisse réglementer le prix du transport de tous ces échanges. Et ce ne devrait pas être non plus au