

rapportés avec exactitude, qu'on me reprenne; mais les déclarations que j'ai faites sont conformes aux renseignements que j'ai obtenus. Il est de fait que le tarif du Transcontinental, depuis Armstrong jusqu'à Québec, est de six cents par boisseau; il est de fait que le tarif depuis Fort-William jusqu'à Midland, est de sept cents par boisseau, c'est-à-dire qu'en été le transport du grain de Fort-William à la mer coûte plus cher qu'il n'a coûté, durant tout l'hiver dernier, par voie du Transcontinental. Est-ce parce que ce chemin de fer manquait de matériel roulant? Est-ce parce qu'il n'y avait pas, sur la côte de l'Atlantique, d'installations terminales comme il aurait dû y en avoir? Est-ce parce qu'il était contraire à la politique de ce Gouvernement de se servir de ce chemin? Voilà les questions que j'avais à poser, et le pays a droit d'exiger une réponse.

M. le PRESIDENT: L'item est-il adopté?

L'hon. M. OLIVER: Si l'honorable ministre trouve que ces questions ne méritent pas de réponse, je devrai y ajouter d'autres remarques sans m'occuper de lui. Les faits étant tels que je les ai représentés, ce Gouvernement va être tenu responsable d'avoir pris à sa charge un grand chemin de fer national, d'en avoir achevé la construction, puis d'avoir délibérément négligé ou manqué de s'en servir pour les fins auxquelles il était destiné, et d'avoir, par là même, causé du tort à la partie Est et à la partie Ouest du Canada. Si je tiens à signaler ces faits à la Chambre et au pays, c'est pour faire voir plus clairement que l'administration des chemins de fer par le Gouvernement ne donne pas de bons résultats, et le Gouvernement actuel ayant si mal administré la partie du Transcontinental qui s'étend de Québec à Winnipeg, il faut en conclure que lui confier l'administration d'autres chemins de fer, ce serait mener le pays à la ruine. Il est tout simplement regrettable que les circonstances l'aient mis en possession d'un réseau comme celui-là quand, en tout autre temps, ce réseau aurait pu servir au bien du pays au lieu de demeurer inexploité. Les rapports établissent que plus de 150 millions de boisseaux de grain de la récolte de l'année dernière sont arrivés au littoral de l'Atlantique en passant par les Etats-Unis. Il appartenait au Canada d'effectuer le transport de cette immense quantité de céréales.

Le Transcontinental a été construit par l'Etat, pour transporter ce blé. La perte de ce trafic a diminué les revenus du pays

et les recettes du chemin. Il est utile de faire connaître toutes ces choses, car lorsqu'on nous dira que le Canada a trop de chemins de fer, nous saurons que le pays peut fournir du trafic à tous, mais que le Gouvernement, qui a la direction de ces voies ferrées, le refuse.

L'hon. M. COCHRANE: Quel grain ou autres marchandises avons-nous refusé de transporter sur le Transcontinental?

L'hon. M. OLIVER: Je m'expliquerai de manière à être compris de tous ceux qui se donneront la peine de m'écouter. Personne ne suppose que si je demandais au gérant du Transcontinental de transporter un chargement de blé, il me refuserait ce privilège; mais si l'administration de ce chemin ne se procure pas le matériel roulant et les facilités terminales nécessaires ou si elle n'expédie pas régulièrement les marchandises qui lui sont offertes, ceci équivaut à refuser du trafic, et c'est certainement ce qui a eu lieu.

M. CARVELL: Puisque mon honorable ami (M. Oliver) ne peut pas obtenir une réponse du ministre, je signalerai à ce dernier un autre incident qui se rapporte également au Transcontinental et au sujet duquel j'espère obtenir des renseignements. Je veux parler de certaines réparations faites au viaduc de la rivière au Saumon, dans le Nouveau-Brunswick. Ce viaduc a été terminé en 1909 ou 1910. C'est, je crois, le plus élevé et le plus long de tous les viaducs du Transcontinental et même du Canada, à l'est des montagnes Rocheuses. Il a environ trois quarts de mille de long et une hauteur d'environ deux cents pieds, au centre. Il y a cinquante ou soixante soubassements de piles sur lesquels repose la structure en acier, et je sais personnellement que cette partie du travail a été faite avec beaucoup de soins et d'attention. Je me rappelle qu'avant l'élection de 1911, nous avons discuté ici la nature et la qualité des matériaux qui devaient servir à la construction de ce viaduc. On nous expliqua alors que ces matériaux étaient d'abord apportés d'une distance de cent vingt-cinq milles, mais que, plus tard, on en avait trouvé à des endroits plus rapprochés et que les ingénieurs, après des épreuves faites à Ottawa, s'étaient déclarés satisfaits; on nous assura aussi que ces mêmes ingénieurs employaient toute leur science et leur talent à faire de ce viaduc une œuvre de premier ordre. Tout alla bien jusqu'en 1915, alors que l'on commença à percer des trous autour de ces soubassements de piles. Ces ouvrages n'ont que trois ou quatre