

L'hon. M. PATERSON: Non, mais il a été expédié du blé sur d'autres tronçons du réseau du Pacifique-Canadien.

M. CAMPBELL: Je pensais que le ministre parlait du chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau et de la dépense qu'il avait occasionné.

L'hon. M. PATERSON: Il n'a pas été expédié de blé par ce tronçon.

M. CAMPBELL: Alors, je ne vois pas quelle est la portée de l'observation du ministre?

L'hon. M. PATERSON: C'est parce que vous ne vous êtes pas bien rendu compte des conditions du marché.

En vertu de cet arrangement, tout le grain provenant du territoire du Nord-Ouest qui est expédié par le réseau du chemin de fer Pacifique-Canadien est transporté à prix réduit. Si 40,000,000 de boisseaux sont transportés sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, ils sont transportés moyennant la réduction de 3 sous par 100 livres. Songez donc! ceux qui en bénéficient directement sont ceux qui font croître le grain. On pourrait dire qu'en toute justice une partie de cet argent aurait du aller dans le trésor public, mais ce sont les cultivateurs qui le reçoivent directement. Lorsqu'ils viennent vendre leur blé, l'acheteur connaît le prix le plus récent que rapporte le blé sur le marché. Il lui faut calculer les frais de transport et d'assurance et toutes les autres dépenses afin de savoir quelle marge lui restera et quel prix il peut payer. Et lorsqu'il sait qu'il obtient une réduction de 3 sous par 100 livres sur le prix du transport, il peut donner immédiatement au cultivateur tout le bénéfice de cette réduction. Cela tombe immédiatement dans le gousset du cultivateur qui le reçoit comme prix supplémentaire que l'acheteur peut lui payer. Qu'est-ce que cela représente pour le peuple du Nord-Ouest? Je ne veux pas déprécier la valeur de leur demande d'un tarif moins élevé, mais qu'est-ce que cela en comparaison de l'avantage qu'ils peuvent retirer d'une sage dépense d'argent à même le trésor public auquel contribuent tous les habitants du pays? Cela représente des millions. Chaque fois que vous pouvez réduire l'assurance ou les frais de transport, en approfondissant le Saint-Laurent, en l'éclairant, en agrandissant ses ports, chaque fois que vous pouvez diminuer d'un sou le coût du transport des produits du pays, ce sont les producteurs qui en bénéficient. Je veux bien donner tout le mérite possible à mon honorable collègue le ministre de l'Agriculture pour les mesures qu'il a prises et qu'il prend encore dans l'intérêt des producteurs du pays, mais cela est d'importance mineure comparé à une sage dépense des fonds pour améliorer et rendre moins coûteuses les lignes de transport et donner

M. CAMPBELL.

ainsi aux cultivateurs beaucoup plus d'argent qu'ils n'en recevraient si ces facilités supplémentaires de communication n'eussent pas été établies à même le revenu public. La classe importante des producteurs de ce pays est la classe agricole et toute réduction du prix de transport est une réduction dont elle bénéficie. Plus de la moitié du total des exportations du pays se compose des produits de la ferme, de sorte que l'homme qui crée ces produits est celui qui a le bénéfice des taux réduits qui lui sont procurés par la dépense des deniers publics.

M. CAMPBELL: Puis-je poser une autre question? Dois-je comprendre que par suite de cette législation relative au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, le prix du transport des produits du Nord-Ouest a été réduit de 3 sous pour les cultivateurs?

L'hon. M. PATERSON: Trois sous par cent livres, oui.

M. CAMPBELL: C'est la première fois que j'entends dire cela, parce qu'il n'en est pas ainsi.

L'hon. M. PATERSON: Alors, mon honorable ami me doit des remerciements de l'avoir renseigné.

M. CAMPBELL: Pour le renseignement tel qu'il est, mais pas pour le fait.

L'hon. M. PATERSON: Je crois que mon honorable ami constatera que cela est exact. C'est là une des conditions du marché conclu avec le chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous lui avons donné \$11,000 par mille pour construire 330 milles de voie ferrée. C'était plus que la subvention accordée à toute autre compagnie, la subvention étant généralement de \$3,200 par mille et dans certains cas de \$6,400, à travers une région très difficile. Cette subvention a été accordée, non seulement pour la construction du chemin, mais aussi pour procurer au peuple de l'Ouest le grand avantage d'avoir une réduction à perpétuité de trois sous par cent livres sur le prix du transport. En sus de cela on devait réduire les prix de transport sur les marchandises importées dans le pays; le pétrole, les instruments aratoires, etc., de sorte que, si l'on prend ces choses en considération et si l'on se rappelle que l'argent a été remboursé—et sur cet item, ces gens ont éprouvé un immense soulagement depuis quatre ans. Je cite cela comme un exemple de toutes les autres dépenses. Au moyen de dépenses judicieuses de cette nature vous faites bénéficier le pays, vous augmentez votre revenu, vous avez l'une des plus grandes ressources de la prospérité du pays. J'ai parlé longuement. Je ne m'en excuse pas. Je ne dirai pas que j'ai parlé plus longtemps que je n'en avais l'intention. Lorsque je me suis levé, j'étais convaincu, quelle qu'ait pu être l'impres-