

communication ininterrompue par voie ferrée avec les champs de blé de l'Ouest, lorsque le matériel actuel vous permet de sortir votre grain sans les difficultés et les pertes d'un encombrement? Voici la situation à laquelle nous avons à faire face. Notre production a fortement augmentée; notre exportation de l'an dernier était de 90,000,000 de boisseaux, dont la majeure partie a été jetée sur le marché de Liverpool en moins de trois mois, et il en est résulté une réduction de 3 à 6 cents le boisseau dans le prix du blé manitobain. De sorte que nous avons maintenant de nouvelles conditions; nous avons contourné l'encombrement, mais nous sommes en aussi mauvaise posture que jamais, car après avoir jeté notre immense production à la fois sur le marché, le prix en a été diminué, et la perte a été aussi forte que si l'encombrement des transports avaient persisté. Voilà la situation: nous perdons à cause de l'emmagasinage, si le grain n'est pas expédié; nous perdons à cause de l'encombrement, si le nombre des wagons est insuffisant, et nous perdons à cause de la diminution des prix du marché, si toutes les conditions sont favorables. Je répète qu'il n'y a qu'un remède à cela, et c'est la communication par rail ininterrompue, entre les champs de blé et les ports de l'Atlantique, de sorte que le grain puisse être expédié sur demande, et de sorte qu'il n'y ait pas d'encombrement, pas de frais pour l'emmagasinage d'hiver, et pas de réduction dans les prix du marché. Disons que nous aurions exporté 90,000,000 de boisseaux l'an dernier, et que cette consignation aurait avancé sans nuire aux prix du marché universel; je sais de source certaine que sur au moins 60,000,000 de boisseaux de notre récolte de l'an dernier, les cultivateurs—car tout leur revient—ont perdu de 4 à 6 cents par boisseau, parce qu'on a tout jeté ce blé sur le marché de Liverpool dans un délai très bref. C'est-à-dire que les cultivateurs de l'Ouest ont perdu, pendant ces temps précaires, \$3,000,000 en bel argent sonnante, à cause des conditions d'alors. C'est pour obvier à cette situation que l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique a été proposée au peuple du Canada telle qu'elle était alors, pour l'époque, et pour satisfaire à tous les besoins et à toutes les urgences expliqués dans le discours du très honorable premier ministre d'alors. Chaque mot et chaque ligne de ce discours ont été justifiés et même plus que justifiés par les événements postérieurs.

Nous avions une ligne entre les champs de blé et les ports de l'Atlantique, mais il était évident que ce réseau était construit de telle façon qu'il ne pouvait pas transporter la récolte avec profit à la fois pour le chemin de fer et pour le producteur. La distance était trop grande, les rampes trop fortes, les courbes trop courtes. Si l'on doit transporter la récolte de l'Ouest comme elle devrait l'être, par voie ferrée à cœur d'année, il faut qu'elle le soit par un autre chemin de fer construit sur la ligne la plus courte d'un point à un autre, avec les rampes les moins hautes et les courbes les plus allongées, de sorte qu'il y ait la moindre distance possible à parcourir et que le coût de ce parcours soit le plus léger possible. Il peut se faire qu'après tout ce qui a été exécuté, le but ne soit pas encore atteint, mais c'était le devoir du Gouvernement de l'époque ou de toute autre époque d'utiliser les ressources du Canada le mieux qu'il lui fût possible à quelque prix que ce soit pour atteindre ce but. Mon honorable ami qui vient de parler a dit—et son affirmation a été faite et répétée par d'autres députés—qu'on a soumis le projet à la Chambre avant qu'on ne se fut suffisamment renseigné sur le pays que le réseau devait traverser. Tout ce que je puis dire, c'est que le dernier rail a été placé entre Winnipeg et Québec, et il est notoire que la ligne entre ces deux centres est la plus courte qu'on pouvait obtenir. Il est notoire qu'il n'y a pas entre Winnipeg et Moncton une rampe supérieure au maximum décrété par la convention, sauf là où le Gouvernement actuel, dans le but de détruire la raison du réseau, a délibérément, et contrairement à la convention avec le Grand-Tronc, placé des rampes supérieures.

Je suis d'avis qu'on croit en général que l'ancien gouvernement a tenté de faire l'impossible quand il a entrepris de construire une ligne, des champs de blé aux ports de l'Atlantique, qui pouvait faire concurrence aux lignes qui vont aux ports des États-Unis, et qu'une semblable ligne serait impraticable pour le transport économique du grain. Permettez-moi de vous donner des chiffres sur ce point seulement. De Winnipeg à Saint-Jean, par voie du Transcontinental jusqu'à Chipman, allouant 75 milles de là à Saint-Jean, qui est la distance exacte par rail, le trajet est de 1,825 milles. C'est 80 milles de moins que par la voie du Pacifique-Canadien de Winnipeg à Saint-Jean, 60 milles de plus que la route du Pacifique-Canadien de Winnipeg à Boston par