

tres chemins de fer. Or, le gouvernement canadien ne veut pas mettre à profit cette circonstance, il ne veut pas se servir du Transcontinental de la meilleure manière possible, par la raison qu'en agissant ainsi, il ruinerait certains autres chemins de fer. Le gouvernement canadien a un devoir à remplir, et c'est d'assurer que les affaires du pays sont administrées d'une manière pratique.

Supposons maintenant le contraire, supposons que le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc soient aujourd'hui dans la position où se trouvent les chemins de fer nationaux, supposons que l'un ou l'autre ait une ligne dont la situation soit la même que celle du Transcontinental hésiteraient-ils un instant à faire la concurrence aux lignes de l'Etat? On peut être sur du contraire. Eux-mêmes nous disent qu'ils sont obligés de subir à Montréal la concurrence avec les chemins et les canaux des Etats-Unis.

Si le Pacifique possédait le Transcontinental et pouvait assurer des tarifs plus avantageux, il n'hésiterait pas à en assurer et à profiter de la situation plus favorable où il se trouverait. Le Gouvernement a tort de ne pas profiter de la sienne. En dirigeant le trafic de l'Ouest vers les ports canadiens par le Transcontinental, il procurerait au pays deux grands avantages: il réduirait le coût du transport du blé de l'Ouest au profit du cultivateur de l'Ouest et augmenterait le trafic du réseau national.

Une autre objection qu'on nous a présentée à la commission des chemins de fer, c'est que le grain s'en allait à New-York parce qu'on pouvait trouver là de nombreux navires indépendants. Or, nous possédons maintenant une marine commerciale et nous ne saurions mieux l'utiliser qu'en l'appliquant à tirer le réseau national de l'impasse où il se trouve. Manquerions-nous de navires indépendants quand on en voit maintenant une vingtaine à l'ancre dans le port d'Halifax et que d'autres parcourent les mers en quête de cargaisons? Nous avons donc des navires indépendants en ayant ceux de notre marine marchande commerciale et nous avons du blé pour les charger; nous avons un chemin de fer pour transporter ce blé au port de mer, et ce chemin, c'est le Transcontinental. Par conséquent, nous devrions être en état d'aider au cultivateur de l'Ouest à payer moins cher pour le transport de ses produits, aider au réseau national à augmenter son trafic et à réduire ainsi les déficits annuels qui pèsent d'un poids si lourd sur les épaules du contribuable. Que le ministre

[M. Vien.]

des Chemins de fer soit logique, qu'il tâche de se rendre aux avis qu'il nous a priés de lui donner, dès le début de la session, mais qu'il hésite tant à suivre quand ils lui sont exprimés.

M. REID (Mackenzie): J'ai prêté une oreille attentive aux arguments énoncés en faveur de la construction du canal de la Trent. Le député de Peterborough-Est (M. Sexsmith) a prétendu qu'elle était nécessaire pour des fins de conservation. S'il en est ainsi, ce projet est du domaine provincial, puisque les ressources naturelles de l'Ontario appartiennent à cette province. C'est donc au gouvernement provincial de construire ce canal.

On a prétendu aussi qu'il fallait construire le canal de la Trent pour réduire les frais de transport du grain de l'Ouest. En vérité nos amis de l'Est font preuve d'une grande bonté à l'égard du cultivateur de l'Ouest. Mais je me demande quel système de canaux nous allons avoir. Le ministre des Chemins de fer parle d'approfondir le canal Welland et de le rendre jusqu'à Montréal, puis on destine ce canal de la Trent à faire partie du canal de la baie Georgienne.

L'hon. M. REID: Il ne faut pas confondre le canal de la Trent avec le canal projeté de la baie Georgienne.

M. REID (Mackenzie): J'accepte la rectification du ministre, mais le député de Peterborough-Ouest (M. Gordon) n'a-t-il pas dit que ce canal devrait être continué jusqu'à la baie Georgienne?

L'hon. M. REID: Le canal de la Trent s'étend du lac Ontario jusqu'aux ports de la baie Georgienne, il a déjà coûté environ \$20,000,000 et il faut encore \$1,250,000 ou \$1,500,000 pour achever la construction de la partie ouest; ce sera alors une voie navigable depuis les ports de la baie Georgienne jusqu'à Montréal.

M. REID (Mackenzie): Un troisième canal.

L'hon. M. REID: Non. Il n'y en aura que deux: le canal de la Trent et le canal Welland. Celui de la baie Georgienne par l'Ottawa n'est pas encore commencé.

M. REID (Mackenzie): La construction en est projetée.

L'hon. M. REID: Il y a trente ans qu'elle l'est.

M. REID (Mackenzie): On a allégué aussi que la Quaker Oats Company ne voulait pas reconstruire ses usines détruites par le feu, à moins de recevoir du Gouver-