

Combien y a-t-il ensuite entre Moncton et Halifax par l'Intercolonial? 186 milles. De sorte que vous avez un parcours de 586 milles entre Québec et Halifax, et de 311 milles seulement entre Québec et Portland, d'après les chiffres que nous a donnés l'honorable ministre de la Justice ce soir. De sorte que mon honorable ami ne saurait expliquer comment il a pu dire que la distance était virtuellement le double, parce que ce sont là les chiffres exacts d'après son collègue.

Présentement, par l'Intercolonial, le parcours est plus que le double. L'honorable ministre dit que la question est de savoir si le trafic ira à Portland ou à Halifax. Ne sait-il pas que le ministre des Finances a admis l'année dernière que le Grand Tronc pouvait faire plus d'argent en transportant son trafic à Portland qu'à Halifax? Doute-t-il que son collègue ait admis cela l'année dernière? Voyons ce que l'honorable ministre des Finances a dit :

M. FIELDING : Il n'y a aucun doute qu'il y aurait plus de profit à acheminer les transports vers Portland, mais nous ne le permettrons pas.

M. BORDEN : Quel est l'article qui l'interdit?

LE MINISTRE DES FINANCES : C'est le fait que le tarif canadien n'est pas plus élevé que le tarif américain, et nous espérons que dans ces circonstances l'expéditeur canadien sera assez patriote pour choisir la route canadienne.

Voilà la protection que nous allons avoir. Nous nous endettons de \$150,000,000 pour faire de nos ports des ports nationaux et ensuite nous nous reposons sur le patriotisme des expéditeurs pour accomplir ce que le gouvernement prétend accomplir par son chemin de fer. Peut-on sortir de là, je le demande au ministre de l'Intérieur? Rien dans le contrat n'empêche le Grand Tronc de dévier sur Portland le trafic qu'il recevra à Québec.

M. FITZPATRICK : Je ne le vois pas.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre devrait le savoir. Il devrait savoir que la Compagnie du Grand Tronc n'est pas partie à ce marché et conséquemment que le contrat ne la lie pas. Ce point a été discuté très longuement à la session dernière. Comment se peut-il que la Compagnie du Grand Tronc soit liée par les conditions d'un contrat auquel elle n'est pas partie? Je demande cela au ministre de la Justice. Il ne peut sûrement pas prétendre que l'on peut recourir contre la Compagnie du Grand Tronc en vertu d'un contrat auquel elle n'est pas partie. Ce ne sera pas la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui transportera le trafic à Portland, mais la Compagnie du Grand Tronc et cette compagnie n'est pas liée par aucune des conditions du contrat, bien que nous ayons, l'année dernière, proposé plusieurs résolutions demandant d'imposer par le contrat au Grand Tronc toutes les obligations imposées au Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre de la Justice, qui dirigeait la Chambre lorsque nous avons discuté ce point particulier du contrat, n'a pas voulu accepter une seule

de nos propositions. Bien que la discussion ait été très longue, aucun membre de la droite n'a pris sur ce point l'attitude que mon honorable ami semble vouloir prendre ce soir. Il est impossible que le Grand Tronc soit lié par un contrat auquel il n'est pas partie. Si l'honorable ministre de la Justice veut accorder aux ports des provinces maritimes la faible protection que leur accorderaient les stipulations du contrat, il aurait dû les imposer non pas seulement à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi à celle du Grand Tronc. Le passage que j'ai cité il y a quelques instants se trouve à la page 9273 des Débats de l'année dernière.

M. KEMP : Le ministre de la Justice prétend-il sérieusement que l'on pourra transporter le grain à Québec par ce chemin de fer, en été, à aussi bon marché qu'on pourrait le transporter à un port de mer entièrement par eau, ou par la voie mixte?

M. FITZPATRICK : Ce n'est pas à moi que l'honorable député doit s'adresser pour avoir un avis d'expert sur les questions de transport. Comme je l'ai dit, il y a dans cette Chambre tant de députés qui sont experts-amateurs sur cette question, que je ne crois pas nécessaire d'en augmenter le nombre. Je citerai cependant quelques faits. Présentement, le Pacifique-Canadien transporte du grain de Winnipeg à Port-Arthur. La ligne du Pacifique se continue depuis Port-Arthur jusqu'à Montréal, mais le président de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique m'a déclaré l'année dernière que nonobstant le fait qu'il existe une communication directe par eau entre Port-Arthur et Montréal, la compagnie a expédié, l'année dernière, 15,000,000 de boisseaux de grains de Port-Arthur à Buffalo, et par chemin de fer depuis Buffalo jusqu'à New-York. Voilà des faits. Si le transport par eau est si peu coûteux, je voudrais savoir pourquoi on ne l'utilise pas jusqu'à Montréal. Telle est la première question que je pose. La deuxième est l'opinion d'un expert comme sir Sandford Fleming, qui dit :

La voie de fer peut soutenir la concurrence avec avantage contre la voie mixte.

Je n'oserais pas opposer mon opinion à celle d'un expert comme l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp), mais je lui oppose l'opinion d'un expert comme sir Sandford Fleming, et je laisse au pays à décider.

M. KEMP : Je ne prétends pas être un expert, car je ne le suis pas ; je n'expédie pas de grain ; je forme seulement mon opinion d'après les faits, comme le ministre de la Justice peut former la sienne. Au sujet des expéditions de grain de la Compagnie du Pacifique via Fort-William et Port-Arthur, la Chambre sait que cette question a été longuement discutée l'année dernière. La compagnie a expédié 15,000,000 de boisseaux de grain de ces points, l'année dernière, mais je crois que si le ministre de la Justice exa-