

des centaines de millions de dollars pour ce nouveau chemin de fer le Transcontinental. Nous avons établi un type de voie ferrée inconnu jusqu'ici, dans le pays, pour la circulation de trains considérables transportant les marchandises à un tarif moins élevé qu'autrefois. Il importe au ministre et à nous tous d'examiner s'il n'est pas possible, même avec une perte légère, vu que nous possédons nous-mêmes ces chemins de fer, de transporter directement les marchandises par rail d'un point d'expédition au port maritime de Montréal, par exemple?

L'hon. M. REID: C'est un fait établi que le transport du grain ou de toute marchandise se fait toujours à meilleur marché par eau que par voie ferrée. Le chemin de fer Pacifique-Canadien, qui fait concurrence au chemin de fer de l'Etat, transporte son grain, de Port-Arthur à Midland ou Port-McNicoll, par la baie Georgienne, et c'est là une preuve de l'économie plus grande du transport par batellerie. Cette compagnie utilise la batellerie le plus possible. Si je me souviens bien, en temps normal, le tarif minimum par la voie ferrée du Pacifique-Canadien, de Port-Arthur à Montréal, c'était 12 cents $\frac{1}{2}$ par boisseau—et la compagnie prétendait n'en tirer aucun bénéfice. C'était le tarif bas; en hiver, il s'accroît à 22 cents ou 22 cents $\frac{1}{2}$. Mais par batellerie, de Port-Arthur à Montréal, au même moment, le prix de fret est réduit à 5 ou 6 cents le boisseau, c'est-à-dire de moitié. Durant la saison de la navigation, aucun grain, en pratique, ne quitte Port-Arthur ou Fort-William par voie ferrée. Le Pacifique-Canadien fait son transport de la façon la plus économique. S'il utilise la batellerie pour le transport de ses marchandises de toute sorte, à partance ou à destination de l'Ouest, de Port-Arthur et Fort-William, à la baie Georgienne, sauf à les transporter par voie ferrée de la baie Georgienne à Montréal, c'est pour la raison évidente qu'il ne peut subir aussi bien la concurrence ou opérer son transport aussi économiquement par voie ferrée que par batellerie. Autrement, il n'encourrait pas la dépense du déchargement dans l'élevateur de Port-Arthur et du transbordement à Port-McNicoll. J'ai conféré de la chose avec les autorités des chemins de fer qui sont certaines de pouvoir prouver bientôt qu'il ne peut pas y avoir de concurrence possible dans la circonstance. Lorsque l'honorable député de Temiskaming (M. Cochrane) était ministre des Chemins de fer, il a fait établir un taux de 6 cents par boisseau d'Armstrong, je pense, ou de la station en face de Fort-

[M. McKenzie.]

William, jusqu'à Québec. Un vapeur pouvait prendre la marchandise à Port-Arthur ou à Fort-William et la transporter jusqu'à Québec à raison de six cents par boisseau et faire un profit, tandis que sur chaque boisseau de grain que nous transportions d'Armstrong à Québec par chemin de fer, à la même époque, nous perdions de l'argent.

La concurrence était impossible; nous nous en sommes rendu compte par le fonctionnement des différents services. Je ne sache pas que je puisse fournir une meilleure preuve de ce que j'avance, mais il serait facile de convaincre le leader de l'opposition avec les témoignages du Pacifique-Canadien, du Nord-Canadien et du Grand-Tronc qui en ont fait l'expérience aussi bien sur eau que sur terre. Toutes ces compagnies ont leur propre service de navigation.

Canaux (crédits imputables sur le capital).—Canal de la Trent.—Creusement et améliorations, \$1,000,000.

Pour la construction d'un pont élevé sur la rivière Otonaba, rue Hunter, Peterboro (Ont.), \$50,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que cela a rapport au canal?

L'hon. M. REID: C'est pour l'exécution des travaux commencés. Plusieurs entreprises sont en marche.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel a été l'an dernier, le chiffre des recettes provenant du canal de la Trent?

L'hon. M. REID: Les seuls crédits relatifs aux travaux à l'entreprise sont pour la division Severn du canal de la Trent. Le canal a été creusé de Trenton à Orillia. Deux cent mille dollars sont requis pour les travaux qui étaient en cours d'exécution lorsque la guerre éclata, et nous les reprenons pour procurer du travail aux habitants de la région. Le reste doit servir à des travaux qui se font le long du canal, y compris le pont à la voie de garage de Gilmour, quatre ouvrages dans les quatre divisions, devant coûter respectivement \$11,000, \$7,000, \$16,000 et \$2,000; le pont élevé du Grand-Tronc, \$5,278; des travaux au lac Rice, \$14,000, etc.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre peut-il me donner une idée du mouvement des navires dans le canal de la Trent l'an dernier, des salaires payés aux employés et du chiffre des recettes?

L'hon. M. REID: Le canal de la Trent est franc. Il n'a été ouvert que l'an dernier et ne sert que pour les petites embarcations.