

contribuée par mes propres commettants de la campagne? Non. Alors pourquoi donc? C'est parce que, comme je l'ai souvent déclaré à mes commettants, et comme ils le reconnaissent, il importe que le port de Montréal soit agrandi de manière à recevoir plus de navires; car s'il reçoit plus de navires, la concurrence sera plus vive entre armateurs, et plus la concurrence sera vive, moins le taux du fret sera élevé, et toute réduction dans les frais de transports maritimes profite au producteur. Qui est en état de dire exactement la somme des avantages assurés à notre classe rurale comme résultat des dépenses faites en vue de l'amélioration du port de Montréal et du chenal Saint-Laurent. Ce chenal a été rendu tellement sûr que les paquebots peuvent le remonter la nuit aussi bien que le jour. Economie de temps, sécurité plus grande, abaissement du tarif des transports, tels sont les avantages qu'en ont retirés nos producteurs et exportateurs. C'est là un placement de bons rapports pour le peuple canadien. On pourrait dire la même chose de l'amélioration des ports sur les lacs: Fort-William, Port-Arthur, Midland, Victoria-Harbour, Goderich et autres. Ces travaux ne sont pas exécutés dans le seul intérêt de ceux qui sont établis dans le voisinage; ils ont pour objet de réduire les frais de transport, et je n'hésite pas à le dire, si l'abaissement du tarif assure au cultivateur quelque avantage juste et légitime, tant mieux. Mais, je prétends qu'on est mieux à même de favoriser le cultivateur canadien en lui facilitant le transport de ses produits vers les marchés qu'en lui accordant un simple abaissement des droits. Tout abaissement possible des droits produit certains bons effets, mais le cultivateur a un intérêt beaucoup plus grand encore à ce que les deniers publics contribués par d'autres aussi bien que par lui-même, soient appliqués avec discernement au perfectionnement des moyens et à la réduction des frais de transport. Si, grâce au perfectionnement du système de transport, nous réussissions à réduire de deux ou trois cents du boisseau les frais de livraison des denrées au consommateur étranger, jugez quel avantage en retirera le producteur de l'Ouest. Non seulement sur la récolte d'une année, mais sur plusieurs récoltes successives. Voyez, par exemple, la contribution de \$3,360,000, que nous avons versée pour le compte du peuple canadien à la compagnie du Pacifique-Canadien, en vue de la construction d'une voie ferrée de 330 milles reliant Lethbridge à Nelson. Nos adversaires en parlaient comme de "l'affaire" ou du "vol" du Nid-de-Corbeau; ils affectèrent d'y voir un scandale, scandale dont ils ne paraissent guère être préoccupés cette année, à ce que je vois.

Du moins, n'en parlent-ils plus. Il a été dépensé de ce chef quelques millions

dont l'honorable député de Toronto-nord dans le temps s'est montré inquiet. Qu'est-ce que cela nous avait donné? Eh bien, monsieur l'Orateur, nous avons déterminé la construction de ce chemin de fer; nous avons ouvert à la colonisation une longueur de 330 milles de pays inexploité, où ont surgi depuis des villages, des villes, des centres miniers, des agglomérations de producteurs et de contribuables versant au Trésor leur part de l'impôt. Mais ce n'est pas tout ce que nous a valu cette initiative. Lors du versement de cette contribution de \$3,300,000 nous avons stipulé, entre autres choses, que la compagnie du Canadien du Pacifique nous cèderait 50,000 acres de terrains houillers qu'elle tenait du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Ces terrains font aujourd'hui partie de l'actif du pays, et la simple fixation par nous d'un prix maximum de \$2 pour le charbon vendu sur place a été d'un très grand avantage pour les acheteurs de charbon dans le Nord-Ouest. Cette seule circonstance suffirait à légitimer cette opération. Mais ce n'est pas tout. On n'a pas oublié qu'aux termes des conventions conclues avec nos prédécesseurs, la compagnie du Canadien du Pacifique n'était pas tenue d'abaisser son tarif tant que ses recettes n'égaleraient pas 10 p. 100 d'intérêt net sur le capital engagé. Or, monsieur l'Orateur, on ne pouvait guère compter que ce résultat se produirait jamais, aussi le ministère actuel, au moment de s'engager à verser \$3,300,000, en vue de l'établissement de cette nouvelle voie ferrée, posa comme condition la réduction du tarif-marchandises sur le réseau tout entier. De cette manière nous nous sommes assuré une réduction que nous n'aurions pu obtenir autrement. Entre autres réductions sur le transport des marchandises il s'en est trouvé une de 3 cents par 100 livres sur les grains expédiés de cette région. Quelle somme cela représente-t-il? Faites le calcul et vous constaterez que les cultivateurs, dans une période de quatre ans, se sont indemnisés de toute cette mise de fonds de \$3,300,000 et ils continuent de profiter de cette réduction, ils vont en profiter en permanence. Et pourtant on nous demande en quoi nous avons travaillé à assurer la prospérité du pays.

M. CAMPBELL: Me permettra-t-on de poser une question? Combien est-il expédié de boisseaux de blé par le chemin de fer du pas du Nid-du-Corbeau auquel le ministre vient de faire allusion?

L'hon. M. PATERSON: La réduction dont j'ai parlé est en vigueur sur le réseau tout entier.

M. CAMPBELL: A-t-il jamais été expédié du blé par cette voie ferrée?