

port moyen en chemin de fer jusqu'aux ports d'exportation est de sept cents le minot. Dans les Territoires du Nord-Ouest les distances à parcourir pour se rendre aux gares sont beaucoup plus grandes, les frais de transport jusqu'au chemin de fer coûtent au moins deux fois plus cher, et le prix de transport en chemin de fer jusqu'aux ports océaniques s'élève de 18 à 20 cents par minot, contre sept cents à la République Argentine. Le transport par minot du blé pris sur les fermes de ce dernier pays et expédié à Liverpool coûte environ 16½ cents par minot, malgré qu'il soit bien plus éloigné de Liverpool que les Territoires du Nord-Ouest, pendant que le même prix de transport, entre les Territoires du Nord-Ouest et Liverpool, ne coûte pas moins de 29 à 30 cents le minot, j'ai emprunté ces chiffres à un article paru dans le "Journal of Political Science" de juin 1902 et je le signale à l'attention des honorables membres de cette Chambre; il contient des renseignements très intéressants. Dans le résumé de l'article qui établit une comparaison entre les tarifs de transport du blé exporté, soit des Etats-Unis, soit de la République Argentine, le tarif total de ce dernier pays, malgré une augmentation de quatre à cinq cents pour le transport sur l'océan, est beaucoup moins élevé que celui des Etats-Unis, et incomparablement plus bas que celui de notre pays.

M. BROCK : Jusqu'à quel point ce nouveau chemin de fer réduira-t-il le tarif de transport du blé entre les Territoires du Nord-Ouest et Liverpool ?

M. SCOTT : Je m'occuperai de cette question un peu plus loin.

M. BROCK : En faisant ces comparaisons il serait plus commode de les avoir côte à côte.

M. SCOTT : D'après mon opinion, la proposition soumise par l'honorable chef du gouvernement nous donne l'espoir d'arriver au plus bas tarif possible pour transporter du blé des Territoires du Nord-Ouest et je m'attendrai sur ce point un peu plus tard. Le cultivateur du Manitoba et du Nord-Ouest s'est trouvé pendant les deux dernières années dans la même position que celle qui est dépeinte par les chiffres que je viens de donner, non seulement il a payé les tarifs que je viens d'indiquer, et subi de ce chef une perte que j'ai estimée au commencement de la session, à \$500,000, perte qui pèse lourdement sur une population d'un demi-million, et doit être ajoutée au dommage que nous a causé l'insuffisance des moyens de transport dont nous souffrons actuellement.

Au début de la session j'ai fait un exposé des faits concernant le manque de voies de transport par chemin de fer au Manitoba et au Nord-Ouest, et—ceci soit dit en passant—l'opposition m'accusa tout de suite de battre le chemin pour laisser passer quelque immense projet de chemin de fer. Comme je

l'ai déclaré dans le temps, tel n'était pas mon but; cependant, je ne puis nier que les faits exposés constituaient un argument puissant en faveur de la proposition que de nouvelles communications par voie ferrée sont d'une nécessité absolue et immédiate. Pour parler à cœur ouvert, j'étais alors sous l'impression que l'accord était unanime sur le besoin urgent d'un nouveau chemin de fer transcontinental; et le but de mes efforts, en prenant la parole le 5 mai, était de prouver que, non seulement la construction de ces nouveaux chemins de fer dans le plus bref délai possible était indispensable, mais que cela ne suffisait même pas pour délivrer la population du Manitoba et du Nord-Ouest des difficultés dans lesquelles elle se débat actuellement. Il est évident qu'il n'y a aucune possibilité de construire cette année même un chemin de fer de Winnipeg à Québec, et, dans mon discours je demandais de venir à notre secours cette année, immédiatement. A cet effet j'indiquai deux moyens. Le premier était une poursuite par le gouvernement contre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour faire décider par les tribunaux si la dite compagnie, n'ayant pas rempli l'obligation de donner un service efficace, ce qui était facile à prouver par le témoignage même des fonctionnaires de la ligne, ne devait pas être privée de sa charte. Je demandai en outre la radiation des mots "dans un délai raisonnable" qui paraissaient dans l'Acte des grains du Manitoba, tel qu'il fut adopté par cette Chambre il y a deux ans, et qui accordait une protection excessive à la compagnie, si elle ne fournissait les wagons nécessaires pour transporter le blé, de manière à rendre la compagnie responsable des dommages en vertu de l'Acte général des chemins de fer à défaut de fournir des wagons en nombre suffisant pour satisfaire aux besoins du trafic dans un délai suffisant. J'ai eu la satisfaction de voir adopter la seconde partie de mes propositions et les mots cités ont été biffés de l'Acte des grains du Manitoba par un amendement adopté par la Chambre, il y a quelques jours. La discussion qui a eu lieu au mois de mai a eu aussi le bon effet d'augmenter considérablement l'activité des chemins de fer pour expédier les chargements. Quelques jours après que la discussion eut eu lieu, un de mes amis de Regina m'écrivit :

Votre tableau de la situation a produit de l'effet sur la compagnie qui, cette semaine, a amélioré son service et expédié les effets avec une diligence inconnue auparavant. Les envois de Winnipeg nous arrivent dans le mois qu'on les a expédiés.

Voilà qui est merveilleux, des effets qui parcourent 356 milles en un mois.

Le hangar à marchandises compte plusieurs employés de plus.

Mais, M. l'Orateur, s'il est facile de prouver que le chemin de fer Canadien du Pacifique peut à peine suffire, après un encom-

M. SCOTT.