

taine dans le but de répandre l'alarme dans le pays et de faire croire au coût excessif de cette entreprise? Il s'en gardera bien. Et cependant, qui est-ce qui profitera de l'approfondissement du canal Welland? Si l'on fait exécuter cette entreprise pour la gloire, nous nous plaçons à espérer que ce sera aussi, du moins dans une certaine mesure, pour le plus grand bien du Canada; mais elle favorisera les chemins de fer et les producteurs des Etats-Unis au même degré que ceux du Canada. Puisque les membres du cabinet se font un mérite de consacrer \$50,000,000 à l'approfondissement d'un canal, puisqu'ils se font gloire d'une dépense dont la moitié au moins profitera à la nation avec laquelle ils déclaraient ne vouloir avoir de relations de commerce d'aucune sorte, les gens ne sauraient trouver mauvais que l'on consacre \$50,000,000 ou même \$100,000,000 à la construction d'une ligne de chemin de fer entièrement située en territoire canadien et qui favorisera le développement du trafic de nos ports de l'Atlantique autant qu'elle facilitera le transport des produits de l'Ouest. En l'absence d'un tel chemin de fer, l'exploitation du sol des prairies et l'épanouissement du trafic dans nos ports du littoral de l'Atlantique seraient choses impossibles.

J'ai dit que l'augmentation de la production, dans l'Ouest, dépend des conditions dans lesquelles elle s'obtient: de la nature du sol, du climat, du coût de la terre et de ce que la vie coûte au cultivateur; mais elle dépend aussi de ce qu'il en coûte pour faire rendre les produits aux débouchés. A propos de l'écoulement des récoltes, je rappellerai qu'avant et même depuis le lancement du projet du Grand-Tronc-Pacifique, la population de l'Ouest était presque chaque année témoin de ce que l'on est convenu d'appeler la paralysie du transport. Après la moisson, notre grain était expédié à la tête des lacs et les gens en écroulaient autant que les navires en pouvaient transporter sur les lacs dans le cours de l'été; le reste, les cultivateurs ou les marchands étaient obligés de le garder, ou on le laissait dans les élévateurs de tête de ligne jusqu'au printemps suivant. Dans ces conditions, chaque cultivateur était tenu de s'efforcer d'expédier son grain avant la venue de l'hiver. Quand il y réussissait, il gagnait l'intérêt de l'argent qu'il pouvait devoir et n'avait pas à payer de frais d'emmagasinage jusqu'au printemps sui-

[M. Oliver.]

vant. L'emmagasinage de chaque boisseau de grain dans les élévateurs coûtant un sou par mois, il se trouvait que le producteur perdait au moins cinq cents sur chaque boisseau de grain qu'il n'avait pu expédier. En outre, l'empressement que chacun mettait à écouler son grain dans le but d'économiser 5 cents par boisseau amenait l'encombrement des voies de transport, encombrement qui ne faisait qu'ajouter au chiffre des pertes, car l'acheteur étant incapable, vu l'insuffisance du nombre des wagons disponibles, de faire transporter le grain jusqu'aux lacs, était obligé de faire la part des risques et offrait un prix moins élevé. Ainsi, le cultivateur qui n'avait pu expédier son grain à l'automne était tenu de subir une perte d'au moins 5 cents par boisseau du chef de l'emmagasinage, et s'il se trouvait obligé de vendre son grain, il lui fallait peut-être encore perdre encore 5 cents par boisseau par suite de l'encombrement des voies de transport vers l'époque de la clôture de la navigation.

Supposons une récolte de 100,000,000 de boisseaux dont 50,000,000 s'expédieraient à l'automne même; sur chacun des 50,000,000 de boisseaux qui resteraient, le producteur perdrait 5 cents et peut-être même 10 cents, suivant la gravité de l'encombrement des transport. La perte serait donc d'au moins \$2,500,000 et pourrait se chiffrer à \$5,000,000, comme cela s'est certainement vu en 1911. Le seul moyen que l'on ait de remédier à cet état de choses, c'est de faire en sorte que le transport entre les champs de blé et les ports de mer puisse se faire par chemin de fer du commencement à la fin de l'année. Mais, dira-t-on, la récolte de cette année a été la plus abondante, et il n'y a pas eu d'encombrement: les chemins de fer ont réussi à transporter tout le grain jusqu'aux ports des lacs et, à vrai dire, on avait écoulé les trois quarts de tout le grain marchand dès avant la clôture de la navigation. Certes, s'il devait en être ainsi chaque année, il n'y aurait plus lieu de se plaindre de l'encombrement des voies de transport.

Les conditions ont été exceptionnelles l'an dernier; la récolte a été prête de bonne heure, et a donné une paille légère, facilement battue, les conditions climatiques étaient favorables, et les chemins de fer étaient mieux outillés qu'ils ne l'avaient jamais été. Mais, dira-t-on, une autre année sera tout aussi bonne; pourquoi prétendez-vous qu'il faille une