

porter plus loin qu'il ne sera nécessaire. De Québec à Saint-Jean, il y a 489 milles, et de Québec à Portland, 316 milles seulement. Le ministre prétend-il que le Grand Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique également ne rendront pas les marchandises à Portland plutôt qu'à Saint-Jean ? A mes yeux, c'est une absurdité de croire le contraire ; cela n'arrive et n'arrivera jamais. Le ministre le sait, si le Grand Tronc n'avait pas d'installations terminales à Portland, il pourrait dire : Nous n'avons que faire d'imposer des obligations au Grand Tronc. Mais le Grand-Tronc a sa tête de ligne dans la cité de Portland. A Québec, il est prêt à recevoir les marchandises. Il a l'avantage d'avoir une ligne plus courte et, s'il réussit à s'emparer du trafic, il le dirigera vers Portland. Il ne transportera pas une seule livre de marchandises à Saint-Jean, s'il lui en coûte moins pour les rendre à Portland.

Un député me fait observer que le Grand-Tronc-Pacifique est sous la dépendance du Grand Tronc. Cela est évident. Il va sans dire que le Grand Tronc administrera le Grand-Tronc-Pacifique à son avantage plutôt que dans l'intérêt du pays. L'intérêt de la compagnie et celui du pays viendront fréquemment en conflits. Le ministre sait que cela est d'occurrence journalière. Et il semble dire que, dans le présent cas, les intéressés dérogeront à l'usage établi. N'est-ce pas là une singulière prétention ? S'il pouvait établir que, grâce à la construction de ce chemin et à la formation de cette société, on aurait de plus grands avantages qu'aujourd'hui à transporter les produits canadiens aux ports du Canada, je tomberais d'accord avec lui. Le ministre prétend-il nous dire qu'il a obvié à l'inconvénient du transport des denrées à Portland, parce que la cité de Québec est à dix-huit ou dix-neuf milles plus loin de Portland que la cité de Montréal ? Prétend-il que cela compte pour quelque chose au point de vue du transport ? Espère-t-il engager le Grand Tronc à diriger les marchandises sur Saint-Jean plus qu'il ne le faisait autrefois ?

M. FIELDING : Je crois que le contrat renferme les stipulations nécessaires à cette fin.

M. CLANCY : Mais, abstraction faite du contrat, existe-t-il quelque avantage ? Lorsque les marchandises seront rendues à Québec ou à Montréal, y aura-t-il un avantage réel à les transporter à Portland ou à Saint-Jean ?

M. FIELDING : Je crains de ne pas comprendre mon honorable ami.

M. CLANCY : Si le ministre ne me comprend pas, cela peut dépendre de moi. Je demandé si nous avons de meilleures garanties que les marchandises rendues à Québec par le Grand-Tronc-Pacifique ou à Montréal—advenant la construction d'une ligne de North-Bay à Montréal—grâce aux avantages offerts

M. CLANCY.

à l'expéditeur, seront plutôt transportées de Montréal à Portland que de Québec à Portland ? Autrement dit, y a-t-il quelque raison de ne pas les rendre à Portland aussi bien qu'à Montréal.

M. FIELDING : Supposons qu'un expéditeur s'enquière des tarifs de transport entre Winnipeg, point de concentration, et Liverpool ; peu lui importe, au seul point de vue des affaires, que ses marchandises soient transportées par un chemin de fer canadien plutôt que par une voie ferrée américaine. Cependant, ainsi que je l'ai fait observer au leader de l'opposition à la dernière session au cours du débat sur cette question, nous croyons que, ayant stipulé que le transport entre Winnipeg et Liverpool, par exemple—choisis comme points extrêmes—ne coûtera pas plus cher par les ports du Canada que par ceux des Etats-Unis, un sentiment de patriotisme portera l'expéditeur canadien à choisir de préférence la route canadienne, puisque cela ne lui coûtera pas plus cher. Nous avons plus de confiance que nos bons amis de la gauche semblent en avoir dans les bonnes dispositions de l'exportateur de l'Ouest, à l'égard des ports canadiens de préférence aux ports des Etats-Unis.

M. CLANCY : Le ministre semble faire plus de fond que nous sur la bêtise humaine. Règle générale, les gens agissent sensément. Le ministre a mis la population dans l'impossibilité de réaliser ses désirs. Il sait que le Grand Tronc aura soin de favoriser le Grand-Tronc-Pacifique qui, de son côté, le favorisera. S'il en est ainsi quelle route suivront les marchandises ? La route qui offrira des avantages réciproques à ces deux compagnies. Le Grand-Tronc-Pacifique est financièrement intéressé au sort du Grand Tronc, indépendamment de la question des tarifs de transport et, nonobstant le gouvernement ou les lois que nous pourrions adopter, il fera en sorte de diriger les marchandises vers les voies qui conviendront le mieux aux deux compagnies. Comment obvier à cette inconvénient ? Il aurait fallu ne pas conclure ce contrat. Il ne sert de rien de dire : Nous avons adopté des lois sévères ; nous avons imposé des obligations au Grand Tronc, nous en avons aussi imposé au Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre sait qu'il est impossible de lier ces compagnies. A quoi bon conclure un marché avec celui que vous ne pouvez pas lier ? Malheureusement, le ministre a formé une société avec une puissante corporation et il vient maintenant confesser à la Chambre qu'il lui est entièrement impossible de lier les mains à son associé.

M. HEYD : La compagnie ne sera-t-elle pas liée par son intérêt personnel ?

M. BENNETT : Cet intérêt personnel l'a engagée l'an dernier à transporter 8,000,000 de boisseaux de grain à Buffalo.

M. CLANCY : J'apposerai à l'honorable député les propres paroles du ministre des