M. MAHARG: Non pas. C'est tout le contraire qu'il a dit.

M. VIEN: J'en suis bien aise. Je l'avais mal compris. A la lumière des renseignements que j'ai devant moi, il m'était impossible de concevoir qu'il eut fait pareille déclaration.

M. ARMSTRONG (Lambton): Quel est le titre de la brochure où l'honorable député a pris les données qu'il a citées?

M. VIEN: C'est un mémoire adressé à la commission fédérale des chemins de fer par la chambre de commerce et la commission du port de Québec. Je regrette que l'honorable ministre, en possession de ces renseignements depuis assez longtemps déjà, ne les ait pas étudiés de plus près. Je le répète, il a demandé des avis, mais quand on lui en donne il n'en fait aucun cas.

Non seulement en agit-il ainsi, mais il suscite des concurrents dont les entreprises accroîtraient le déficit qu'ont subi jusqu'à présent les chemins de fer nationaux, et il entraîne le pays dans des dépenses à n'en plus finir. La députation aura intérêt à savoir que de 1912 à 1918, un milliard 90 millions de boisseaux de blé ont été expédiés de Fort-William par eau, dont 577 millions sont passés par des ports canadiens et 518 millions sont allés à Buffalo, puis de là à New-York, à Philadelphie et autres ports de mer américains. Les prix de transport sur les chemins de fer et sur les canaux des Etats-Unis sont ainsi disposés qu'ils le disputent aux chemins de fer du Canada, et que ceux-ci sont parfois obligés de subir une perte.

Au cours d'une enquête tenue au mois de février par la commission des chemins de fer, le gérant du trafic du Pacifique-Canadien a dit que ce dernier perdait de l'argent aux tarifs actuels dans ses voyages de la baie Georgienne à Montréal ou à Saint-Jean (N.-B.), mais qu'il n'y pouvait rien faire, que, s'il ne soutenait pas la concurrence, tout le blé s'en irait par les ports des Etats-Unis. J'ai mes doutes sur ce point, car il est difficile de croire qu'un chemin de fer aussi bien administré que celui du Pacifique-Canadien continuerait à transporter le grain de l'Ouest, s'il y perdait de l'argent. Pour ce qui est des chemins de fer de l'Etat, ils ont été construits dans cette vue; l'établissement du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique a eu tout particulièrement cet objet. Quand furent commencés ces chemins, les arguments les plus forts en faveur de leur construction, c'étaient qu'ils allaient abréger le transport de Winnipeg à la mer,

abaisser les pentes, et donner une capacité plus considérable aux trains circulant sur cette ligne. Une fois les chemins achevés, on aurait pu croire que le Gouvernement en profiterait; mais il n'en fit rien. Il n'accorde pas des tarifs correspondant à ceux que j'ai indiqués. De Winnipeg à Québec, le prix est actuellement de 36 cents par boisseau quand il pourrait n'être que de 17 cents; mais le prix pourrait être de 24 ou 25 cents et être encore de 7 ou 8 cents plus bas que celui d'un transport à New-York par les lacs ou par chemin de fer.

Ce n'est pas tout, lorsque la commission a siégé à Québec, nous avons directement posé aux gérants du trafic cette question: "Pourquoi ne donnez-vous pas à Québec le même tarif qu'à Montréal et à New-York." La ville de Québec était, je puis le dire, sur un pied tout différent. On nous répondit qu'il n'y avait pas de concurrence, qu'il n'y avait pas d'autre route, pas d'autre chemin de fer, pas d'autre moyen de transport pour Québec, tandis qu'à Montréal, disaient-ils, nous avons à faire la concurrence aux canaux des Etats-Unis; une fois le grain rendu à Québec, nulle concurrence n'existe. J'ai répliqué à cela qu'il y avait un concurrent, et que ce concurrent c'était le Transcontinental, mais c'est un concurrent qui ne songe pas à mettre à profit les avantages que lui assurent les conditions dans lesquelles il a été construit, les avantages que lui donne la nature. Lorsque nous leur avons posé cette autre question: "Pourquoi ne vous servez-vous pas du Transcontinental", et lorsque nous leur avons montré les chiffres, lorsque nous leur avons demandé pourquoi ils n'établissaient pas pour le Transcontinental des prix pouvant lui permettre de rivaliser avec New-York et d'autres ports américains, ils ont dit: "Nous ne pouvons faire cela; si le Transcontinental devait agir de la sorte, ce serait la ruine de tous les autres chemins de fer", voulant dire par là qu'en l'absence de tout autre concurrent, l'on peut faire payer à Québec des prix plus hauts; mais que là où la concurrence existe on ne peut tirer avantage de cette circonstance parce que, en le faisant, on risquerait de ruiner tous les autres chemins de fer. En 1903, en 1904, et pendant tout le temps que se construisait le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique, nous savions que la ligne serait, entre Winnipeg et Québec, de 250 milles plus courte que celle du Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Montréal. Nous savions que les rampes seraient plus faciles que le rivaliser avec la route des lacs et les au-