

L'hon. M. ROEBUCK: Ce sont des terres exploitables?

M. CRESSWELL: Je ne voudrais pas dire qu'elles sont toutes de première qualité; le meilleur choix en a déjà été fait. Toutefois, il reste un bon pourcentage de terres bien convenables à la colonisation. De plus, nous avons la propriété des minéraux sur une superficie encore beaucoup plus grande que cela. Dans nos marchés de vente des terres, nous conservons la propriété des minéraux.

L'hon. M. MOLLOY: Quelle est le prix moyen des terres dont vous êtes encore propriétaire?

M. CRESSWELL: Je ne crois pas qu'il dépasse \$5.00 l'acre.

L'hon. M. HORNER: En ce qui concerne l'exploitation de nos ressources naturelles en vue d'en vendre les produits, le facteur des salaires, heures de travail, etc., dans les pays où nous espérons exporter ces produits, entre en ligne de compte.

M. HUTT: Oui, monsieur, on doit considérer tous ces points lorsqu'il s'agit de concurrence. C'est très juste.

Le PRÉSIDENT: Nous entendrons maintenant M. Collins, gérant industriel du Pacifique-Canadien.

M. FRANK W. COLLINS (gérant industriel du chemin de fer Pacifique-Canadien): Monsieur le président et honorables sénateurs, c'est pour moi un grand honneur de me joindre à mes collègues, M. Cresswell et M. Hutt, dans la présentation de ces mémoires.

Dans une large mesure, la transformation industrielle du Canada concorde avec la construction et l'heureuse exploitation du chemin de fer Pacifique-Canadien et le programme d'immigration adopté par le gouvernement canadien avant la première Grande Guerre.

Nous avons célébré hier le 79^e anniversaire de la Confédération. Le premier Gouvernement du Canada a d'abord été appelé à remédier à l'absence des moyens de transport et au manque de population. On se souviendra qu'afin d'unifier le Canada, il fallait construire un chemin de fer transcontinental reliant l'est à l'ouest. Ce besoin a donné naissance au Pacifique-Canadien qui, le premier, a exploité un réseau transcontinental au Canada. Sa construction en 1885 et l'inauguration de son service continu en 1886 ont rendu possible la réalisation des projets conçus par les auteurs de la Confédération. Ce chemin de fer a permis aux nombreux immigrants venus d'Europe de s'établir au Canada.

Anjourd'hui, nous sommes habitués à un confort et à un service sans égal dans les autres pays du monde, sauf les Etats-Unis. Nos normes sont à peu près les mêmes que celles de notre voisin du Sud. Voyons un peu quel état de choses régnait en 1886, lorsque le Pacifique-Canadien a tracé la voie qui a fait du Canada ce qu'il est aujourd'hui. A ce moment-là, la majorité des habitants du Canada étaient établis dans la vallée du Saint-Laurent et sur les rives septentrionales des lacs Erié et Ontario. Il n'existait alors aucune grande métropole, comme Winnipeg et Vancouver. Montréal et Toronto n'étaient que de petites agglomérations. North-Bay, Sudbury, Port-Arthur, Fort-William, Brandon, Regina, Saskatoon, Calgary et Edmonton n'étaient pas ce qu'elles sont aujourd'hui. Le progrès industriel et le commerce avec l'étranger, qui jouent un si grand rôle de nos jours, étaient à peu près inconnus. C'est dire que le réseau transcontinental du Pacifique-Canadien desservait une région vierge et inexploitée. Il est vrai que cette terre offrait un avenir prometteur, mais cela ne suffit pas à faire les frais de l'exploitation d'un chemin de fer transcontinental. Qu'ont fait les directeurs du Pacifique-Canadien pour améliorer l'état de choses et justifier l'existence de ce réseau? Se sont-ils croisés les bras pour attendre la suite des événements? Non. Les directeurs se sont mis résolument à l'œuvre en vue de mettre en valeur cette magnifique entreprise qu'on leur avait confiée et de la faire servir aux intérêts du grand pays qu'elle desservait. Inutile de raconter en détail les succès remportés par les administrations subséquentes, car on