

Un mot de la question des frais d'établissement. Même si nous avons pour nous la moindre distance, même si nous disposons d'une excellente voie ferrée, nous n'en serons pas plus avancés, si les frais d'établissement de cette entreprise sont exorbitants. Nos adversaires ont assumé l'agréable tâche de déclarer hautement et sans désespérer, et de s'efforcer de prouver que les frais d'établissement du Transcontinental sont tels que ce chemin de fer ne saurait tenir tête à la concurrence en ce qui regarde le transport du blé. La vérité, c'est que le Transcontinental, de Winnipeg à Saint-Jean doit coûter, tout compte fait, et une fois soldé le service des intérêts, un peu plus de \$100,000 par mille, sur lesquels l'intérêt est payable au taux de 3 p. 100. C'est l'unique item imputable sur le capital de l'entreprise qu'il y ait lieu de faire entre en ligne de compte dans l'établissement des tarifs par la commission des chemins de fer; \$3,000 par mille. La compagnie Union-Pacifique a, pour sa part, une dépense imputable sur le capital de \$150,000 par mille, sur laquelle l'intérêt est payable au taux de 4 p. 100. En d'autres termes, tandis que le Transcontinental, de Winnipeg à Saint-Jean, est grevé d'une dépense d'intérêt sur le capital de \$3,000 par mille, la compagnie Union-Pacifique est grevée d'une dépense de \$6,000 par mille. Le Southern-Pacific, dont les frais d'établissement ont été de \$140,000 par mille à 4 p. 100, est grevé d'une dépense de \$5,600 par mille. Le Pacifique-Canadien est grevé d'une dépense imputable sur le capital de \$46,000 par mille; les actions du Pacifique-Canadien sont cotées à plus de 200; en d'autres termes, le Pacifique-Canadien paie des dividendes sur plus de \$100,000 à un taux d'au moins 4 p. 100.

On dira peut-être que ce que font d'autres chemins de fer, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, exploitant le Transcontinental dans des conditions moins favorables, ne saurait le faire, et que notre pays ne progressera pas suffisamment pour fournir le trafic productif d'une telle somme d'intérêt. Je regrette que nos amis n'aient pas meilleure confiance dans le pays non plus que dans le succès de leur programme ou de leur administration. Quant à moi, ma confiance dans l'avenir du Dominion est assez forte pour me persuader que, s'il est sagement administré, et grâce au parachèvement et à l'exploitation de ce chemin de fer dans de bonnes conditions, la difficulté ne consistera pas tant à trouver assez de trafic pour ali-

menter le chemin de fer, mais plutôt d'assurer l'écoulement de ce trafic avec la célérité requise. L'attitude de nos adversaires est plutôt de nature à nous faire croire que dans leur pensée le pays n'est pas destiné à se développer davantage. J'ai bonne souvenance qu'une fois le Pacifique-Canadien parachévé, on déclarait à qui voulait l'entendre que nous n'avions plus aucun besoin d'autres voies ferrées au Canada, que le développement du pays était à son terme. Et même, l'autre soir, l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) ne déclarait-il pas que c'était folie et vanité de la part du gouvernement libéral d'avoir entrepris l'établissement d'une ligne transcontinentale? Or, je m'aperçois que les opérations des compagnies de chemins de fer au Canada sont quel que peu en progrès. En 1903, les chemins de fer transportèrent 47,000,000 de tonnes de marchandises, et en 1913, c'est 106,000,000 de tonnes qu'ils transportèrent. En 1903, le nombre de voyageurs sur les voies ferrées fut de 22 millions tandis que, en 1913, il fut de 46 millions. J'ai pleine confiance que nous n'avons pas encore atteint le point culminant de ce progrès, non plus que le chiffre maximum des opérations de nos chemins de fer. Il y a toute raison de croire que le Grand-Tronc-Pacifique trouvera suffisamment pour le tenir occupé et sera en mesure de poursuivre son exploitation dans des conditions avantageuses pour lui-même ainsi que pour le pays.

Comme je compulsais les Livres bleus aujourd'hui, il m'est tombé sous les yeux des chiffres comparatifs de la dépense que je vais me permettre d'introduire dans ce débat pour l'information de la Chambre. Je vois que 18,000,000 d'acres de terres furent attribués comme partie de l'aide au premier grand chemin de fer transcontinental du Dominion, et que, sur cette quantité, 11 000,000 ont été vendus, au prix de 75 millions de dollars. Il reste à la compagnie 7,300,000 acres à vendre, et au prix où la terre s'est vendue depuis trois ans, soit à peu près 13 dollars de l'acre, ces 7,000,000 d'acres de choix devraient lui rapporter 91 millions de dollars. Ainsi, donc, en matière de subventions aux chemins de fer, nos adversaires me paraissent bien s'être montrés encore plus prodigues qu'ils ne prétendent que nous l'avons été dans nos rapports avec le Grand-Tronc-Pacifique.

Je ne m'arrêterai que brièvement à relever certaines allusions faites par nos adver-