

conformer à l'échelle des salaires des Etats-Unis, de sorte que si on ajoute encore 40 p. 100 par train milliaire pour couvrir cette augmentation, le coût serait de \$3.30.

Or, en supposant qu'un quart des wagons retourneraient chargés à Winnipeg, il faudrait ajouter les frais de ramener vides les autres trois quarts, de sorte que les chiffres seraient comme il suit: 60 wagons à \$3.30 par train milliaire, \$4,455; coût du transport des trois quarts de ces wagons vides—et un wagon vide pèse le tiers du poids d'un wagon chargé, disons 40 p. 100—il faudrait donc consacrer 40 p. 100 du coût du transport des wagons chargés à Québec pour ramener les trois quarts des wagons vides à Winnipeg, soit 30 p. 100 de \$4,455, ou \$1,336. Cela porte donc à \$5,791 le total des frais de transport de 60,000 boisseaux de blé à Québec et le retour des trois quarts des wagons vides, soit 9 cents 65, ou en chiffres ronds 10 cents par boisseau. Il faut ensuite ajouter 30 p. 100 ou 3 cents par boisseau représentant le profit du chemin de fer, ce qui porte à 13 cents le prix total. Il faut aussi allouer quelque chose du fait qu'un train composé de 50 wagons chargés de blé pèse beaucoup plus que la moyenne des trains sur lesquels sont basés les chiffres que mentionne le rapport du département. Or, si nous ajoutons de ce dernier chef 30 p. 100 ou 4 cents par boisseau, nous arrivons à un total de 17 cents par boisseau; c'est le prix raisonnable qu'une compagnie de chemin de fer pourrait exiger, semble-t-il, pour le transport du blé de Winnipeg à Québec. A l'heure qu'il est, le transport d'un boisseau de blé par voie ferrée et par eau de Winnipeg à New-York coûte 32 cents, tandis qu'il se monte à 36 cents entre Winnipeg et Québec. Les chemins de fer de l'Etat seraient donc en mesure de transporter le blé de l'Ouest, de Winnipeg à Québec, à raison de 17 cents par boisseau et de faire concurrence aux autres routes par eau et par voie ferrée de Winnipeg à Montréal et à New-York. Ces chiffres sont absolument exacts. Ils sont basés sur des renseignements fournis par les fonctionnaires du Transcontinental et ils concordent avec les chiffres fournis par la commission du commerce entre Etats relativement aux frais de transport par train-milliaire sur les grands réseaux de chemin de fer américains exploités directement par l'Etat. Il est notoire que l'administration du gouvernement des Etats-Unis a été un régime fort coûteux. Le tarif de transport de grain des ports de la baie Georgienne, de Midland à Hali-

fax, pour ne citer qu'un exemple, soit une distance de 1,215 milles, est de 21 cents 17 par cent livres ou 12 cents 7 par boisseau. On trouvera ce renseignement dans le tarif du Grand-Tronc, item 467. Ce tarif s'applique à une partie du réseau où se rencontrent une variété infinie de rampes et des courbes brusques, où les voies sont encombrées, les installations de tête de ligne coûteuses, sans compter que deux réseaux sont en concurrence à l'heure actuelle. En s'inspirant de ces données, par rapport au trafic de Winnipeg à Québec, distance de 1,350 milles, on arriverait à un tarif de 14 cents par boisseau pour le transport sur une ligne non encombrée, droite, à pente douce et qui est maintenant inoccupée, ce qui épargnerait aux expéditeurs les frais supplémentaires d'élevateur, de manutention, les pertes de grain accidentelles aux ports situés sur les lacs, ainsi qu'un supplément de frais pour le transport par chemin de fer de Winnipeg à Port-Arthur, et la plus grande partie des frais payés pour le transport à travers les lacs. Le Transcontinental deviendrait ainsi la planche de salut du pays, et il tirerait notre réseau national d'embaras au lieu de lui être comme aujourd'hui un fardeau. La route du Saint-Laurent serait beaucoup plus recherchée et le grain canadien serait expédié jusqu'au littoral à beaucoup moins de frais que par les autres routes, ce qui importe souverainement dans les circonstances actuelles.

M. MAHARG: Quand a-t-on publié ces renseignements?

M. VIEN: Le 3 février 1921. Nous avons à présent dans le Transcontinental et nos autres chemins de fer nationaux un excellent réseau. Mais l'honorable ministre va-t-il prêter l'oreille à une proposition de cette nature? Pas du tout. Il a invité tout le monde à lui donner des avis, mais quand on lui en fournit, il se garde de les écouter. Il demande à la Chambre de voter de nouvelles sommes pour des travaux publics qui vont coûter \$50,000,000, peut-être \$55,000,000 et susciter au réseau national une concurrence redoutable qui va tourner à l'avantage non pas du Canada, mais des ports de mer américains.

Il plaira peut-être au comité d'entendre parler de la quantité de blé transporté par voie des ports américains depuis six ans. Si je ne me trompe, l'honorable député de Marquette (M. Crerar) a dit qu'on avait expédié bien peu de blé de l'Ouest aux ports américains.