

Recettes brutes perçues par la compagnie de la mise en service de 8.5 convois par jour.	\$76,500
Frais d'exploitation.	25,500
Frais quotidiens d'intérêt, d'après le rapport du commissaire.	14,800
Total des frais quotidiens.	\$40,300
Recettes nettes quotidiennes.	\$36,200

En réduisant ce calcul de moitié, on tient compte de tous les faits militant contre ce projet, et il reste encore à la compagnie assez d'argent pour payer les frais d'exploitation du réseau, l'intérêt dû à l'Etat, et elle aura en outre une balance quotidienne de \$18,000 pour les autres frais et dépenses. Il s'agit ici du volume du trafic du réseau à une date prochaine d'après l'estimation des experts; mais si l'on tient compte du trafic qui, dans l'avenir, doit s'acheminer de l'ouest vers l'est et de l'est vers l'ouest, au fur et à mesure du développement de ces provinces, et à mesure que le nord de la province d'Ontario se colonisera et se couvrira de maisons d'habitation, il n'est nullement exagéré d'affirmer que, dans dix ans d'ici, le trafic de ce réseau se doublera et bien loin d'être un fardeau pour le pays, en dépit des déclarations pessimistes des ministériels, ce réseau sera rémunérateur pour la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique du Canada. J'ai jugé utile de m'imposer la tâche de faire ce calcul avec un expert en pareille matière, et j'ai pris pour base les chiffres donnés par la commission, afin de prouver aux capitalistes de la Grande-Bretagne que lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demande de l'argent, le peuple canadien ne les met pas en situation de ne pas toucher l'intérêt sur leurs capitaux.

Examinons un autre aspect de la question. Je regrette l'absence du premier ministre. J'en suis convaincu, le premier ministre et la ville d'Halifax, le ministre de la Marine et la ville de Saint-Jean, le ministre des Postes et la ville de Québec sont induits en erreur au sujet des avantages dont bénéficiera le Grand-Tronc-Pacifique aux ports maritimes. Oui, on les induit en erreur, en leur donnant à entendre qu'Halifax, Saint-Jean et Québec, dans les conditions actuelles bénéficieront des avantages que ces villes croient devoir retirer de cette grande entreprise. Il est possible qu'elles n'en bénéficient pas. Comme le ministre des Postes (M. Pelletier) s'intéresse à la question, je vais lui dire sur quoi je m'appuie. Quand il aura étudié la question, j'en suis convaincu, il usera de son influence pour veiller à ce qu'on re-

[M. Graham.]

médie immédiatement au tort infligé aux villes de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean, à titre de ports maritimes. Comment pouvait-on espérer qu'avec ce chemin de fer, Halifax et Saint-Jean, et ajoutons Québec, pourraient concurrencer les ports américains? Ce n'est pas en construisant un chemin de fer de valeur ordinaire qu'on pourrait obtenir ce résultat. Pour atteindre les ports américains, il faut un chemin de fer qui puisse transporter de plus lourdes charges qu'on en remorque à Saint-Jean et à Halifax. L'objectif visé en construisant un chemin d'un type si élevé, c'était de permettre au Transcontinental national de surmonter l'écart dans le parcours. J'ai discuté la question avec feu M. Hays; je l'ai discutée avec M. Chamberlin et mainte fois ils m'ont assuré que l'objectif qu'ils visaient en s'efforçant de donner à nos ports canadiens tous les perfectionnements voulus, c'était de mettre leurs réseaux en mesure de transporter de plus lourdes charges que tous les autres réseaux. J'ai déjà débattu la question des rampes. Je tiens à faire observer au premier ministre, au ministre de la Marine et au ministre des Postes, représentant ces ports maritimes que, pour me servir d'un euphémisme, ils ont tort d'acquiescer à ces modifications apportées aux rampes. Hier soir, j'ai cité au sujet des rampes une des plus hautes autorités du continent américain en pareille matière, or, cet ingénieur de grande expérience affirme que, lorsqu'il s'agit d'un nouveau réseau dans notre pays, on ne saurait compter sur les rampes de vélocité pour le transport de charges que peut remorquer un convoi portant une charge calculée pour une ligne horizontale. Voilà ce qu'il affirme catégoriquement. En pareille circonstance, si les capitalistes de la Grande-Bretagne sont convaincus de la chose—et cet ingénieur est un homme d'influence—they diront sans hésiter: Encore une preuve qu'il ne faut pas accorder à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de l'argent pour le parfait outillage et l'exploitation du réseau; parce que, d'après une haute autorité, c'est un réseau d'ordre inférieur, et nullement le réseau dont on affirmait pouvoir faire l'exploitation d'une manière si économique. C'est ce que M. Chamberlin a parfaitement mis en lumière dans une lettre adressée au major Leonard, que je vais citer de nouveau. Il avait à la pensée précisément l'affirmation que j'ai formulée: que la seule conviction du succès de ces ports maritimes c'est d'é-