

voie, tous les sept ou huit ans. Finalement, la compagnie réussit à rendre sa ligne parfaite et à la mettre en état d'accorder des taux de transport moins élevés; n'empêche que c'est le peuple de ce pays qui a acquitté le coût de cette concession.

La population de l'Ouest a payé les améliorations faites à la tête des Grand-lacs jusqu'au littoral du Pacifique. Voilà ce que j'affirme, sans l'intention de nuire à aucune compagnie, soit à celle du Pacifique, soit à celle du Canadien-Nord, soit à celle du Grand-Tronc-Pacifique. Toutes ces compagnies ont réussi à obliger les habitants du Canada de se servir de leurs voies ferrées et d'acquitter les tarifs réclamés. Des experts en chemins de fer disent que 90 p. 100 de la diminution des taux de transport qui s'est opérée au cours des dix dernières années sont le résultat de l'exploitation du Canadien-Nord. Cette diminution représente, au cours de dix ans, pour les cultivateurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, une économie de \$17,000,000. C'est là, je le répète, le résultat de la concurrence. Quinze années durant, la population de ces provinces a payé des taux énormes pour le transport des marchandises, ce qui a permis au Pacifique-Canadien de devenir la voie ferrée géante qu'il est aujourd'hui. Il est riche à cause de l'argent que la population du Canada lui acquitte sous la forme de taux de transport exorbitants. Chaque fois qu'une compagnie a construit un chemin de fer, qu'il s'agisse de la voie principale ou des lignes secondaires, elle a dû compter sur le transport des voyageurs et sur celui des marchandises, car si cette ressource lui manquait, elle se trouverait dans l'impossibilité d'atteindre la fin pour laquelle elle a été instituée. Si l'on n'a pas amélioré les lignes secondaires construites, au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, au cours des premières années qui ont suivi la confédération, par de petits capitalistes qui ne pouvaient mettre ces voies ferrées dans un état convenable, c'est parce qu'on a fait servir l'excédent des recettes réalisé sur le transport des voyageurs et des marchandises à l'entretien de cette voie, aux travaux de remblai qu'il a fallu faire exécuter, chaque printemps, à seule fin de tenir la voie dans l'état voulu. Si nous avions construit une voie ferrée d'après les données que MM Gutelius et Staunton mentionnent dans leur rapport, ce chemin de fer se serait trouvé dans la posture où l'on voit, aujourd'hui, les voies ferrées des Provinces maritimes.

Si l'on a besoin de l'opinion d'une autre personne qui fait autorité en cette matière je puis citer celle de M. Gutelius lui-même. Prenons le Gutelius de l'Intercolonial. Il veut améliorer la ligne secondaire de Sydney de l'Intercolonial, et il demande qu'on lui permette de faire des études dans le but d'améliorer cette partie de la ligne. Qu'on me permette de citer un extrait de journal qui se rapporte à ce détail:

Le ministre des Chemins de fer, l'honorable Frank Cochrane, a autorisé des études de l'Intercolonial de Moncton à Halifax et Sydney, dans le but de faire disparaître les rampes difficiles qui existent maintenant, de remplacer les ponts légers par des ouvrages en acier plus lourds et de fixer le coût d'une tranchée, à Truro, si cet ouvrage est réalisable. Le pouvoir de faire faire ces études a été donné au gérant général Gutelius, par le ministre, le 2 février dernier.

Dans son mémoire au ministre sur ce sujet M. Gutelius dit qu'en réduisant les rampes à un maximum de 6.10, on doublerait le pouvoir de transport des trains et qu'en augmentant la force de résistance des ponts, on pourrait se servir de locomotives plus puissantes sur cette partie de la ligne. Aujourd'hui, le maximum est de 540 tonnes pour le transport des marchandises entre Sydney et la Pointe-Tupper. Si l'on exécute les travaux d'amélioration projetés, cette ligne pourra porter un train de 1,600 tonnes.

M. Gutelius dit: "Cela nous permettrait de faire le transport des marchandises de Sydney, à la moitié du coût présent de transport et réduirait de 25 pour 100 le coût total de l'exploitation."

Voilà ce que dit le Gutelius du chemin de fer Intercolonial. Il a besoin de deux millions de dollars pour améliorer la voie de l'Intercolonial entre Sydney et Truro, soit une distance d'environ 200 milles. Si je fais erreur à propos de la distance, mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) voudra bien me signaler mon erreur.

M. KYTE: Cette distance est de 280 milles.

M. TURGEON: A cette moyenne de un million par 100 milles, il lui faudrait environ \$18,000,000 pour mettre tout le Transcontinental dans le même état où se trouve la ligne secondaire de Sydney à Truro. Cela ne l'empêche pas, toutefois, de parler d'extravagance. Il dit que, depuis quelques années, on a dépensé inutilement de l'argent; mais les cultivateurs de l'Ouest ont besoin, aujourd'hui, d'un chemin de fer utile. La prospérité de nos cultivateurs dépend d'un abaissement des taux de transport. Un cultivateur est pauvre ou riche, suivant le tarif qu'il est obligé de payer pour rendre ses produits au marché. A