

M. CLANCY : L'honorable premier ministre me paraît poser une nouvelle règle. J'ai remarqué que lorsqu'un député fait une citation, les sténographes suivent attentivement, mais pour plus de facilité, et pour éviter toute erreur, on leur passe l'original. Maintenant, l'honorable premier ne veut pas que l'original soit communiqué aux sténographes.

Sir WILFRID LAURIER : Le sténographe connaît son devoir, et je compte qu'il le fera.

M. CLANCY : Alors, l'honorable premier ministre aurait dû s'abstenir de lui en donner.

M. LEFURGEY : Avec la permission de la Chambre, je continue :

Sur cette somme, pas moins de £92,712—ou plus de la moitié—sont affectés au combustible ; pour l'usage des locomotives. Il faut encore attribuer £15,800 de cette somme, à l'excédent de circulation des locomotives, causé par l'augmentation du trafic, et le reliquat, £76,912, provient de la hausse dans les prix, à l'exception d'une faible somme occasionnée par la cherté de la main-d'œuvre. Je vous ai expliqué au mois d'octobre dernier, que les prix alors payés pour le combustible, étaient plus élevés que ceux de la période correspondante de 1902, mais que des contrats avaient été signés, à des prix beaucoup plus bas que ceux que nous avons payés de novembre 1902 à avril, 1903, et que pendant les premiers mois de 1904 nous retirerions des bénéfices considérables de cette réduction ; mais je crains que nos espérances, sur ce point, ne se réalisent pas—du moins pour les deux premiers mois—par suite de la température exceptionnellement rigoureuse de cette saison, qui nous a obligé à doubler et même tripler le nombre de locomotives sur les convois que nous avons pu faire circuler, sans compter que ces froids excessifs ont aussi considérablement augmenté la consommation du charbon. Je puis dire que la demande exceptionnelle et les prix sans précédents qui ont été le résultat de la grève dans les mines d'antracite, il y a deux ans, et qui ont fait hausser le prix du charbon bitumineux, ont aussi causé une surproduction de ce dernier et les propriétaires de mines de charbon bitumineux font déjà des démarches pour obtenir une diminution dans le coût de l'extraction du charbon. Il n'est pas possible de dire encore, si ce but a été atteint, mais quoi qu'il en soit, nous sommes certains d'obtenir des prix plus avantageux dans un avenir rapproché. (Applaudissements.) Les salaires des employés de différentes catégories, sous le titre de "transport" accusent une augmentation de £49,762, ou environ 11 pour 100, dont une partie est attribuable à une augmentation du taux des salaires, mais l'excédent provient surtout du surcroît de trafic qui a nécessité l'emploi d'un plus grand nombre de commis aux écritures et d'ouvriers préposés à l'expédition du trafic, dans les principales gares et dans les cours. Le résultat des opérations du chemin, pendant le dernier semestre est un profit net de £924,383, et les crédits mis au compte des profits nets ont porté cette somme à £1,013,254, soit une augmentation de £76,771, sur 1902.

M. FOWLER.

M. SCOTT : L'honorable député lit avec une rapidité qu'aucun sténographe ne peut suivre. J'en appelle au règlement.

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Je ne crois pas qu'il y ait lieu d'en appeler au règlement.

M. LEFURGEY : Je continue la citation :

(Applaudissements.) Les sommes portées au débit du revenu net ont été de £614,874, au lieu de £608,357, soit une augmentation de £6,517, laissant un excédent de revenu net, pour le Grand Tronc proprement dit, de £398,350, contre £328,126, soit une augmentation de £70,254. (Applaudissements.) Le chemin de fer de Détroit à Grand Haven et Milwaukee, a donné un excédent de £464, qui, ajouté à celui du Grand Tronc proprement dit, donne un total de £398,844 ; en ajoutant à cela la somme rapportée du semestre précédent, il reste pour payer les dividendes, une somme disponible de £404,386 à même laquelle nous recommandons de payer en entier les dividendes semestriels sur les actions garanties, les octrois de premier privilège, et celles de deuxième privilège, et un dividende annuel de 2 pour 100 sur les actions de troisième privilège, pour la première fois depuis l'existence de la compagnie. (Applaudissements.) Les dépenses réelles, imputables sur le capital, s'élevant à £494,200, ont été plus fortes que par le passé, mais en tenant compte de l'énorme accroissement du trafic, durant ces dernières années, et de la nécessité d'en opérer la manutention avec rapidité et économie, cette dépense était absolument nécessaire. L'item principal de £299,877 a été affecté à l'acquisition de 1,000 wagons à charbon, à double entonnoir, d'une capacité de 50 tonnes, 500 fourgons à marchandises, d'une capacité de 30 tonnes, et de 300 wagons à bestiaux. Par le passé, nous avons eu beaucoup de difficulté à nous procurer notre approvisionnement de charbon, par suite de l'insuffisance de notre matériel roulant, et nous avons dû payer des sommes considérables pour l'usage de wagons appartenant à d'autres compagnies dont les lignes sont situées dans le voisinage des mines d'où nous tirons notre approvisionnement. Nous espérons réaliser une économie considérable, grâce à cette addition nécessaire à notre matériel roulant. (Applaudissements.) Comme preuve de la conduite conservatrice que nous avons toujours suivi relativement aux dépenses imputables sur le capital, je puis dire que bien que de 1895, date de notre entrée en fonction, à 1903, les recettes du trafic des marchandises aient augmenté de 70 pour 100, les additions au matériel, imputables sur le capital, ne se sont élevées qu'à 20 pour 100. (Applaudissements.) Durant cette période, pas une seule locomotive, pas une voiture à voyageurs, n'a été mise au compte du capital. Le seul autre item important, imputable sur le capital, est de £144,164, pour doubler la voie.

Durant le dernier semestre, nous avons terminé la double voie entre Montréal et Toronto—de Whitby à Port-Hope—et nous avons maintenant une voie double, ininterrompue, entre Montréal et les Chutes Niagara, une distance de 400 milles. Cette double voie nous sera d'un grand secours dans l'exploitation du chemin et les dépenses faites seront amplement compensées par ces économies que nous pourrons réaliser.