

tre intérimaire des Chemins de fer a déclaré, de son côté, que ce chemin de fer sera un fardeau sur les épaules du peuple. J'ai pourtant fait remarquer, hier soir, que le chef de la commission qui surveille la construction de ce présumé fardeau, le major Leonard n'est pas de cet avis.

Il est d'opinion que ce chemin de fer, loin d'être un fardeau sur les épaules du peuple, est un actif pour le pays. Si la Chambre veut bien me le permettre, je lui soumettrai quelques chiffres tendant à établir qu'en se basant sur les prévisions quant au trafic, que M. Tye lui-même a soumises à la commission, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique peut non seulement payer ses frais, mais encore faire quelques profits, en faisant circuler ses convois entre Winnipeg et Moncton.

Mais on suppose toujours pour cela que l'on construira une voie de première classe, comme on l'a fait à venir jusqu'en 1911. Au cours de son témoignage devant la commission, M. Tye a fait une estimation du volume de trafic auquel on peut s'attendre, entre Winnipeg et Québec. Cette estimation est plutôt faible, mais elle n'en répond pas moins aux fins de la cause. Vu que M. Tye n'a pas fourni de chiffres à l'est de Québec, nous pouvons supposer que l'on mettra en circulation le même nombre de convois entre Québec et Moncton qu'entre Cochrane et Québec, soit cinq par jour. Cela nous donne donc une moyenne de 8.5 convois par jour, dans les deux directions, sur tout le réseau, qui s'étend entre Winnipeg et Moncton. Il y a une couple de jours, on m'a remis une estimation, en prenant comme base la circulation de huit convois tous les jours, mais ce n'est qu'une répétition des chiffres que donnent M. Tye par rapport au trafic.

M. AMES: Huit convois dans chaque direction?

M. GRAHAM: J'ai déclaré que je basais mes chiffres sur un service de 8.5 convois par jour; mais je tiens à faire remarquer tout de suite que la circulation des convois locaux dérangerait peut-être mes calculs, dans une direction ou dans l'autre.

Il y aura des convois locaux qui partiront de Cochrane-est et peut-être aussi de Cochrane-ouest. Sur le Temiscaming and Northern-Ontario, il y aura sûrement des convois de marchandises qui se dirigeront vers l'ouest, tandis que d'autres se dirigeront vers l'est. Ce ne sont pas des convois directs, mais on suppose qu'ils les valent, s'il faut en croire les calculs des hommes

de chemin de fer pratiques, et même, si on se base sur les chiffres de M. Tye lui-même.

Les statistiques des chemins de fer américains et canadiens établissent qu'il n'en coûtera pas plus que \$1.65 par mille pour faire circuler un convoi sur cette voie ferrée, ce qui porterait à \$3,000 par jour le coût de la circulation d'un convoi entre Winnipeg et Moncton et à \$25,000, le coût de la circulation de huit convois quotidiens, entre les deux endroits que l'on vient de mentionner. Sur une voie ferrée aussi moderne, chaque convoi peut facilement transporter en moyenne 1,000 tonnes de marchandises, et si l'on rétablit le type élevé qu'avait d'abord le Transcontinental, chaque convoi pourrait tout aussi bien transporter 2,000 tonnes que 1,000. Les locomotives les plus puissantes peuvent facilement remarquer, chacune, plus de 2,000 tonnes, et c'est encore là une estimation très modérée, puisque M. Leonard estime à 1,600 tonnes la charge d'un convoi. Pour les fins du calcul que je fais en ce moment, j'admettrai que la moyenne des chargements transportés par ces convois serait de 1,000 tonnes, ce qui porterait à 8,500 tonnes par jour la totalité des transports.

D'après les derniers relevés du Pacifique-Canadien, le revenu brut moyen par tonne et par mille est d'environ trois quarts d'un cent par tonne. Comme une forte partie du tonnage du Transcontinental sera du blé, il faudrait prendre une moyenne moins élevée, disons, un demi-cent par tonne, soit \$9 par tonne, de Winnipeg à Moncton. Je tiens à observer que c'est là la moyenne. Une forte partie du trafic paiera une moyenne bien plus élevée que celle-là, et une forte partie paiera une moyenne moins élevée. Le grain, naturellement, paiera un prix bien inférieur à celui-là, tandis que les articles fabriqués à destination de l'Ouest paieront un prix bien plus élevé. Le Pacifique-Canadien reçoit environ trois quarts d'un cent par tonne par mille, et la moyenne ici est d'un demi-cent par tonne par mille. Ce prix, appliqué aux 8,500 tonnes transportées quotidiennement, donne à la compagnie un revenu brut quotidien de \$76,500. De ce calcul, j'ai éliminé tous les trains de voyageurs. Mais en pareille matière il convient de parer à tout danger d'erreur et d'affirmer que le tonnage n'atteindra peut-être pas ces proportions; mais le trafic-voyageurs comblera peut-être l'écart dans ce calcul et le surcroît de transports qui s'achemineront vers ce réseau aideront à combler le déficit. Cette conclusion me semble légitime. Voici donc la situation: