

lui-même, c'est-à-dire à partir de Moncton jusqu'à Winnipeg, mais sans comprendre le pont sur le fleuve Saint-Laurent à Québec, a été comme suit:

|                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| Jusqu'au 30 novembre 1911...       | \$107,903,184 |
| Montant approximatif des intérêts. | 5,933,000     |

|            |               |
|------------|---------------|
| Total..... | \$113,839,184 |
|------------|---------------|

L'estimation faite par l'ingénieur en chef, datée du 30 septembre 1912, du coût du chemin achevé, à l'exclusion de l'intérêt, est de. \$162,786,800

La dernière cheville pour relier la voie principale a été plantée le 17 novembre dernier, et toute la voie est maintenant ouverte à partir de Moncton jusqu'à Winnipeg, à l'exception du pont de Québec, qui est une entreprise distincte. D'après mes renseignements, il ne reste que quelques gares et autres bâtisses sur les sections, dont il faut achever la construction. Il reste aussi à construire quelques ponts en acier. Le bateau pour le transport des convois sur la traverse du fleuve à Québec, est aussi en voie de construction à Birkenhead, et il doit être livré au Gouvernement au mois de mai prochain pour commencer ses opérations avant l'automne. On espère que toute la section du Gouvernement—de Moncton à Winnipeg—sera achevée vers le commencement de 1915

La construction des usines à Québec requerra un délai un peu plus long. D'après le discours que M. A. W. Smithers, président de la compagnie du "Grand Trunk Pacific", a prononcé à Londres, le 23 octobre dernier, la partie de la ligne à l'ouest de Winnipeg est maintenant achevée sur un parcours de 1,204 milles, et 305 milles de cette même partie sont également terminés à l'est de Prince-Rupert. Il reste par conséquent, 230 milles à terminer—ce qui sera accompli vers le mois de juin de la présente année.

Quant à la section construite aux frais du Gouvernement—savoir, celle de Moncton à Winnipeg—le pays sera heureux d'apprendre qu'elle est sur le point d'être achevée. C'est l'ex-gouvernement qui contracta l'obligation de la construire. C'est une lourde charge sur le pays; mais il était nécessaire que tout le nouveau chemin "Transcontinental National" fût construit, une fois commencé. La manière économique dont les travaux sur la section du Gouvernement sont conduits par la présente administration est digne de tout éloge, et elle présente un contraste frappant avec ce qui a été fait avant que M. Borden soit arrivé au pouvoir.

Le Gouvernement a raison d'être fier des moyens de transport actuels de l'Ouest, et les compagnies de chemins de fer doivent être félicitées de la manière dont elles ont transporté la récolte de 1913. Nous nous rappelons tous le déplorable état de choses relatif au transport de la récolte de 1911 et les difficultés qui se firent sentir l'année suivante à propos de cette récolte. La presse de l'Ouest a sévèrement critiqué le Gouvernement, bien que les difficultés fussent attribuées à des causes que le Gouvernement ne pouvait pas prévenir. Or les compagnies, agissant apparemment de concert avec la commission des chemins de fer, sous la direction du Gouvernement, a créé un état de choses qui ne donne guère prise à une plainte, bien que la récolte soit plus considérable que jamais.

On ne peut pas trop insister auprès du Gouvernement et des cultivateurs au sujet des entrepôts relatifs au transport. En remplissant la promesse que M. Borden avait fait avant les élections relativement au grand élévateur terminal à la tête des lacs, qui est maintenant achevé, et relativement aux élévateurs de l'intérieur qui sont en construction dans les provinces de l'Ouest, le Gouvernement a rendu un grand service au public. L'élévateur du Gouvernement à Port-Arthur a une capacité de 3,250,000 boisseaux. Il a coûté \$1,227,755; et il a été ouvert le 13 octobre dernier. Aux dernières nouvelles, il contenait 1,925,940 boisseaux. J'ai reçu, ce matin, une lettre tendant à me dire qu'environ 6,500,000 boisseaux de grain ont été transportés jusqu'à présent. Un certain nombre de wagons étaient envoyés à ces deux ports. Ils portaient l'inscription "refusés". Ils avaient été refusés par d'autres élévateurs terminaux; mais je suis heureux de dire que l'élévateur du Gouvernement a reçu tout le grain qui lui a été offert et a disposé de plus qu'une juste portion du grain qui exigeait un traitement spécial au point de vue du nettoyage et de la séparation.

Cette lettre a été envoyée par le secrétaire du bureau de direction de la commission des grains du Canada à Fort-William.

Comme tout le grain reçu à Port-Arthur et à Fort-William, en septembre, octobre et novembre 1912, a été de 66,736,587 boisseaux, et qu'il a augmenté, durant les mêmes trois mois de 1913, de 115,570,500 boisseaux, l'énorme importance des facilités additionnelles est évidente. Deux élévateurs de l'intérieur, un à Moosejaw et un à Saskatchewan, sont