

tarifs peu élevés au consommateur et au producteur quand sa construction a coûté une telle somme d'argent qui doit rapporter un revenu raisonnable sous forme d'intérêt? Lorsque la commission des chemins de fer sommera la compagnie du Grand-Tronc de lui dire les raisons pour lesquelles elle ne peut réduire son tarif, celui-ci pourra lui répondre que la voie lui a coûté plus de \$100,000 le mille, et que, tous frais d'exploitation payés, il faut bien que le capital investi rapporte un intérêt raisonnable. On peut compter qu'il y aura vraisemblablement, au lieu d'une diminution des tarifs de transport, par suite de la construction du Transcontinental, une augmentation sensible de ces tarifs. Nos honorables adversaires disent que le gouvernement ne saurait construire un chemin de fer à aussi bon marché que le pourrait faire une compagnie privée; à cela je réponds en leur citant l'exemple de la province d'Ontario qui, dans ces dernières années, a mené à bien nombre d'entreprises publiques importantes. Hier, ici même, une nombreuse députation insistait auprès du Gouvernement sur la nécessité de construire des chemins de fer radiaux, et nous entendions l'honorable Adam Beck déclarer que le gouvernement ontarien avait dépensé \$20,000,000 pour venir en aide aux municipalités dans l'établissement de services hydro-électriques, et que, dans aucun cas, le coût réel de l'entreprise n'a dépassé le coût estimatif indiqué par l'ingénieur chargé de ces travaux. Le même argument peut s'appliquer au chemin de fer du Témiscaming au nord d'Ontario.

M. BELAND: Dans combien de cas l'exécution des entreprises a-t-elle excédé les prévisions de l'ingénieur en chef de la commission?

M. ARMSTRONG: Si mon honorable ami veut bien consulter le rapport de la commission d'enquête sur la construction du chemin de fer Transcontinental, il verra que ceux qui ont évalué le coût approximatif du Transcontinental n'avaient ni renseignements, ni plans ou devis sur lesquels ils pussent baser leurs chiffres; ils ne connaissaient point non plus la nature du pays que le chemin de fer devait traverser. Il s'ensuit que le coût de cette voie est de près de soixante pour cent plus élevé que les prévisions premières des ingénieurs. L'honorable député secoue la tête; eh bien! qu'il me permette de lui citer un ou deux exemples de ce qui est arrivé. Pour l'entreprise n° 1, les sommes payées aux entrepreneurs au 31 décembre 1911 excédaient de \$1,224,000 le devis estimatif. Pour l'entreprise

n° 2, les devis estimatifs de l'ingénieur étaient de \$376,000, et le montant brut de l'évaluation des travaux exécutés et payés, au 31 décembre 1911, atteignait \$587,000, soit près du double de l'état estimatif dressé par les ingénieurs. Dans un autre cas, les devis estimatifs de l'ingénieur étaient de \$933,000 et le montant payé aux entrepreneurs s'élevait à \$1,042,000. L'honorable député peut parcourir toute la liste, et il verra que les ingénieurs ont établi ces états estimatifs sans renseignements, plans ou devis, et semblent s'en être rapportés à peu près au hasard.

Si le Gouvernement n'était obligé de jeter gratuitement dix millions de dollars dans ce puisard, pour rencontrer le coût initial et les frais d'entretien, il aurait pu entreprendre d'autres travaux importants nécessaires au développement du Canada. Comme je viens de le dire, il y avait ici, hier, des délégués influents demandant l'aide du Gouvernement en forme de subventions pour la construction de voies radiales hydro-électrique en Ontario, afin de promouvoir le développement de cette province; mais le premier ministre a dû répondre à ces messieurs que le Gouvernement a à faire face à des dépenses si considérables occasionnées par le chemin de fer Transcontinental et d'autres travaux que, bien qu'il ne voulût point dire qu'il était impossible au Gouvernement d'aider à la construction de voies ferrées radiales, il ne voyait point actuellement où trouver l'argent nécessaire à cette fin.

Les honorables membres de l'opposition savent qu'il y a d'autres travaux très importants que l'on pourrait entreprendre, n'eût été cet argent gaspillé follement et d'une manière extravagante pour la construction du Transcontinental. Pour ma part, je serais heureux d'insister auprès du Gouvernement sur la nécessité d'établir de grandes artères télégraphiques et téléphoniques, mais je n'ai pas le cœur de le faire, parce que l'ancien Gouvernement a imposé au Gouvernement actuel ces immenses travaux publics entrepris bien avant que la nécessité s'en fit sentir en ce pays, et parce que nous devons tenir compte des demandes de nos provinces. L'honorable député d'Edmonton comprend bien la situation. Il fut l'un de ceux qui poussèrent le Gouvernement à construire le Transcontinental national, et il sait fort bien que, vu le coût énorme de cette ligne et l'argent gaspillé dans sa construction, il est impossible que les cultivateurs de l'Ouest obtiennent des tarifs de transport raisonnables. L'honorable député sait que,