

L'honorable M. LOUGHEED: L'honorable ministre ne tient pas compte de l'esprit d'entreprise des habitants de cette cité.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: Leur esprit d'entreprise est grand, et leur habileté à profiter de leur position pour soutirer de l'argent du trésor fédéral est non moins grande.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je me rappelle du temps où la population de Calgary n'avait d'autre abri que des tentes.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: Je m'en souviens moi aussi.

L'honorable M. FERGUSON: Ceux qui ont travaillé à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique n'ont-ils pas été les principaux facteurs de l'augmentation de Calgary?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: La population de Calgary n'a commencé à se développer sensiblement qu'à partir de 1896. Depuis cette dernière année, la population de Calgary s'est rapidement développée; mais à moins que ma mémoire ne soit tout à fait en défaut, le nombre total d'établissements inscrits comme homesteads dans le Nord-Ouest, durant l'année qui précéda immédiatement l'arrivée au pouvoir des gouvernements actuels, n'atteignit pas tout à fait 1,200, tandis que le nombre total d'inscriptions faites depuis 1896, après que les gouvernements actuels se fussent convenablement orientés, a atteint 30,000 par année. Toutefois, ce n'est là qu'un détail.

Mon honorable ami a été assez bon de faire allusion au chemin de fer intercolonial. Cette voie ferrée est un des points faibles de notre cuirasse. L'ancien gouvernement et la présente administration se sont tous deux essayés dans l'exploitation de ce chemin, et ne peuvent se flatter d'avoir obtenu un succès complet. Je suis, moi-même, fortement d'avis que l'Intercolonial—sous quelque gouvernement que ce soit—sera toujours exploité beaucoup moins économiquement que s'il était administré par des propriétaires privés. Je suis également d'avis que les taux de transport fixés par un gouvernement sont toujours beaucoup moins élevés que ceux fixés par une

compagnie, comme le démontrent les faits, et je serais heureux si l'honorable leader de la gauche ou ses amis me suggéraient un moyen de mettre l'Intercolonial sur un meilleur pied. C'est une question qui préoccupe des plus le gouvernement, et j'espère qu'une solution satisfaisante sera trouvée; mais après 35 années d'expérience, l'on admettra que c'est une tâche extrêmement difficile. Cette entreprise de l'Intercolonial fut mal conçue, mal dirigée dès le début; mais les difficultés que rencontrent l'exploitation de ce chemin—quoique très difficilement—peuvent être, toutefois, surmontées.

Mon honorable ami a cru tirer un très puissant argument de la question des dépenses qu'entraîne la construction du chemin de fer transcontinental national. Il a déclaré avec vérité—et je ne suis pas disposé à le contredire sur ce point—que ce chemin coûtera au pays beaucoup plus que le montrait de la première estimation.

Quant au coût de ce chemin, il y a quelque chose qui en explique l'élévation. En premier lieu, ce chemin est construit d'après un type extrêmement dispendieux et d'une excellence plus qu'ordinaire pour une voie ferrée de cette grande étendue et traversant une région comme celle qu'elle traverse. En second lieu—et ceci s'applique à l'allusion que j'ai faite auparavant—depuis que ce chemin est entrepris, on a trouvé que la main-d'œuvre et les matériaux coûtaient beaucoup plus cher qu'on ne l'avait d'abord estimé. Mais indépendamment de tout cela, comme probablement plusieurs honorables membres de cette Chambre le savent déjà, les ingénieurs de chemins de fer se divisent en deux écoles opposées en matière de construction de chemins de fer. L'une de ces écoles—et il y a beaucoup à dire à l'appui de ses prétentions—prétend que la meilleure manière de construire un chemin de fer est de le construire d'abord comme une espèce d'ébauche—c'est-à-dire, sans s'occuper des rampes, ou des courbes, ou de tout autre détail, dont on renvoie à plus tard l'achèvement. C'est, dit-on, la manière la plus économique de procéder. L'autre école est d'avis que, dans certaines conditions, lorsqu'il est probable que le chemin développera immédiatement un trafic considérable, la meilleure manière de construire ce chemin est d'en faire immé-