

problème, pendant les deux heures que j'ai eues à ma disposition. Tout de même, je constate qu'il a ignoré un élément très important, lorsqu'il s'agit de déterminer le coût d'exploitation du Transcontinental. Il ne faut pas perdre de vue que le loyer annuel de la section comprise entre Winnipeg et Québec est d'environ \$4,200,000. En supposant que les convois du Grand-Tronc-Pacifique transportent 25,000,000 de minots de blé, chaque année, la compagnie serait obligée d'exiger 16 cents par minot, rien que pour payer son loyer. Si l'on porte ce chiffre à 50,000,000 de minots de blé, ce qui est à peu près le maximum de trafic que l'on puisse raisonnablement espérer, la compagnie devra encore exiger 8 cents par minot, rien que pour acquitter son loyer; puis il lui restera encore à défrayer le coût de l'exploitation.

M. GRAHAM: Mon honorable ami ne croit-il pas que les convois du Grand-Tronc-Pacifique transporteront d'autres produits, à part le blé?

M. MEIGHEN: Sans doute; mais je n'admettrai jamais que 50,000,000 de minots de blé passeront par cette voie.

M. GRAHAM: Evidemment, et cela n'est pas nécessaire non plus.

M. MEIGHEN: Si les importations totales du Royaume-Uni sont de 260,000,000 de minots de blé, comment voulez-vous arriver à faire transporter 50,000,000 de minots par le Transcontinental, 50,000,000 de minots par le Nord-Canadien et de 75,000,000 à 100,000,000 de minots par le Pacifique-Canadien? Pour arriver à un pareil résultat il faudrait que le Canada fût maître de la situation sur les marchés européens. J'ai donc raison d'affirmer, en prenant toutes choses en considération, qu'il faudrait un trafic égal au transport de 50,000,000 de minots de blé, à raison de 8 cents par minot, rien que pour payer le loyer annuel de la section du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Québec.

M. GRAHAM: Mais c'est en supposant que vous n'auriez pas d'autre trafic que celui-là.

M. MEIGHEN: L'honorable membre a lui-même oublié de mentionner le trafic des voyageurs. Il est impossible de tout prévoir. L'honorable député croit-il réellement que le trafic tout entier sur le Transcontinental sera plus considérable que celui que représenterait le transport de 50,000,000 de minots de blé?

M. GRAHAM: Il surpassera certainement celui que représenterait le transport de 25,000,000 de minots de blé. Ce qui induit mon honorable ami à erreur, c'est qu'il ne se rend pas compte que, si le prix est faible pour le transport du grain, les prix pour le transport des produits ouvrés au retour, ainsi que des marchandises venant des vieux pays, sont très élevés; vous devez donc calculer que le reste du trafic sera aussi rémunérateur que le transport du blé.

M. MEIGHEN: Je doute fort qu'il en soit ainsi. L'honorable député n'est certainement pas prêt à affirmer que ce soit là les résultats qu'obtiennent les autres compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire, qu'elles ont autant de trafic au retour des convois qu'à l'aller.

M. GRAHAM: Je ne parle pas du tonnage, mais des profits.

M. MEIGHEN: Même des profits. Certaines allégations qu'a faites l'honorable député sur une question au sujet de laquelle il n'était pas susceptible de se tromper me reviennent à la mémoire. Il s'est vigoureusement opposé au témoignage rendu par M. Tompkins ainsi qu'aux conclusions qui découlaient de la preuve, à savoir que l'on avait gaspillé de fortes sommes dans la construction des remises à locomotives. On voudra bien se rappeler que M. Thomas Tompkins est le témoin qui a établi, à la satisfaction de tous les hommes d'expérience, que les heureux entrepreneurs de ces remises ont pu, grâce aux méthodes mises en vigueur par la commission du Transcontinental, réaliser un profit de \$115,209.19 sur une entreprise de \$203,911.78.

Ils ont trouvé le tour de mettre dans leurs poches un profit net de 50 pour 100. C'est la conclusion à laquelle en est arrivé M. Tompkins. Mon honorable ami a prétendu que M. Tompkins n'est pas une autorité en la matière. M. Tompkins, a-t-il dit, est un de ses anciens amis de Brockville; il l'a très bien connu, il y a une vingtaine d'années; il était capable en ce temps-là de se livrer à la construction des remises, mais il a oublié son métier depuis, tout comme mon honorable ami a oublié ses connaissances typographiques. Il est évident que mon honorable ami n'a pas suivi de près la carrière. J'ai pris des renseignements au sujet de M. Tompkins, et j'ai acquis la certitude de M. Tompkins, en ces dernières années, que c'est lui qui a construit les remises