

transports. L'amélioration projetée des voies et l'aménagement d'un viaduc réduiront ce montant de 25 p. 100, soit \$1.23 par tonne. Si l'on tient compte du total des expéditions, les économies atteindraient ainsi \$1,840,000. Le plan 1A...

C'est-à-dire le programme qui prévoit l'aménagement d'une chaussée et non la construction d'un viaduc.

...dont la mise en œuvre coûterait 36 millions, exigerait un intérêt de \$1,080,000 au taux de 3 p. 100. On pourrait réaliser ainsi une économie de \$765,000, suffisante pour amortir le capital de 36 millions au cours d'une période de 30 ans. D'après le plan 2A, dont la mise en œuvre coûterait 44 millions, on pourrait épargner chaque année, sur le transport de 1,500,000 tonnes à raison de \$1.23 la tonne, un total de \$525,000, suffisant pour amortir le capital de 44 millions au cours d'une période de 42 ans.

Je relève plus loin :

Si nous préférons aménager une chaussée et améliorer les voies de Sydney à Truro, mais non de Truro à Moncton, nous devons verser 26 millions. A raison de 70c. par tonne, nous pourrions réaliser sur le transport de 1,500,000 tonnes une économie de \$270,000, suffisante pour amortir le capital de 26 millions au cours d'une période de 46 ans.

Dans le court sommaire ci-joint, j'ai voulu montrer quelles économies, au chapitre des tarifs-marchandises, il est possible de réaliser annuellement par le redressement des voies et le réaménagement des pentes du National-Canadien, ainsi que par la construction d'un pont ou d'une chaussée sur le détroit de Canso. Je voudrais aussi rappeler que les chiffres que j'ai utilisés dans cette déclaration sont ceux qu'ont fourni au comité spécial de la Chambre sur la restauration et le rétablissement, les spécialistes du National-Canadien, MM. Fairweather et McLachlen.

On notera que j'ai employé les chiffres maximums fournis par eux, chiffres selon lesquels le total des frais d'aménagement, de Sydney à Moncton, y compris la construction d'un viaduc sur le détroit de Canso, s'établissent à 44 millions. On trouvera à la page 403 du rapport du comité la citation suivante d'une déclaration de M. Fairweather :

"De sorte que, si l'on fait l'addition pour construire cette ligne,—et ce serait une ligne magnifique,—le total, si l'on tient compte de l'estimé de M. MacLachlen et du mien, se monterait à 35 millions, et il faudrait faire des travaux de plus de trois ans."

M. MacMillan ajoute :

J'ai discuté ces chiffres avec certains ingénieurs de marque et ils sont tous d'accord avec moi pour affirmer que les chiffres fournis par les spécialistes du National-Canadien sont exagérés et bien au delà de ce que seraient véritablement les frais de construction. Je suis d'avis que ces chiffres dépassent de dix à quinze millions de dollars les frais de construction véritables.

Néanmoins, pour que mon argumentation soit absolument convaincante, j'ai employé ici les chiffres plus élevés fournis par les spécialistes des chemins de fer Nationaux, que l'on trouve tous dans le rapport du comité du 24 mai 1943. En plus des conclusions auxquelles je

[M. McGarry.]

suis arrivé et que j'ai exposées dans ma déclaration, il faut tenir compte de la quantité de marchandises expédiées par chemin de fer de la péninsule de la Nouvelle-Ecosse vers le centre du pays, de tous les produits expédiés vers le Canada central, ainsi que du charbon des mines des comtés de Pictou et de Cumberland. Dans ma déclaration, je n'ai parlé que des marchandises à destination de l'extérieur et non de la grande quantité de marchandises en provenance du Canada tout entier et allant au Cap-Breton et, par le Cap-Breton, vers Terre-Neuve. Je n'ai pas davantage tenu compte des économies à effectuer au chapitre du trafic-voyageurs, ni des retards qu'on supprimerait ainsi. J'ignore complètement ces deux éléments, qui de l'avis d'autorités en matières ferroviaires représenteraient de deux à trois cent mille dollars par année. Si je n'en tiens pas compte, c'est que les nouvelles propositions entraîneront sans doute des dépenses imprévues, que cette source nous permettra de combler facilement. Je me suis efforcé de vous exposer les différents projets et le coût de chacun, et de démontrer dans chaque cas que ces entreprises seront rentables après une période raisonnable d'années.

Premièrement, un projet consistant à réaménager les pentes du chemin de fer entre Sydney et Truro, et à construire une chaussée à travers le détroit de Canso, au coût de 26 millions de dollars.

Deuxièmement, remise en état du chemin de fer entre Sydney et Moncton, et construction d'un pont à travers le détroit de Canso, au coût de 44 millions de dollars.

Troisièmement, remise en état du chemin de fer entre Sydney et Moncton, et construction d'une chaussée à travers le détroit de Canso, au coût de 36 millions de dollars.

Je traiterai brièvement de la nécessité du changement projeté. En premier lieu l'état des assises de la voie, des courbes et des pentes se passe de commentaires, si ce n'est que tous, surtout les visiteurs, trouvent ridicule de voir deux locomotives traîner de dix-huit à vingt wagons de marchandises. Cette voie ne permet pas aux voyageurs de dormir à cause du roulis et des courbes; ils ne peuvent davantage lire ni écrire, et s'ils veulent prendre un repas ils s'exposent à renverser leurs aliments sur leurs vêtements. De fait, il est dangereux de circuler dans le train sans se tenir. Le trajet de Sydney à Halifax, parcours de 289 milles, exige environ quatorze heures, ce qui représente une vitesse moyenne d'environ 21 milles à l'heure.

Le tableau suivant donne la marche horaire des trains et la distance en milles par heure.

	Milles	Marche horaire y compris les arrêts	Milles par heure
Train du matin n° 6	289	12 $\frac{1}{2}$ hres	23-12
Train du soir n° 8	289	13 $\frac{3}{4}$ hres	21-02
Train du soir n° 10	289	14 $\frac{3}{4}$ hres	19-59

M. MacMillan a ajouté :

Pour votre gouverne, j'aimerais que vous preniez note de ce que je disais à ce sujet M. Fairweather, économiste des questions ferroviaires, dans son témoignage devant le comité parlementaire :

Reste ensuite le problème de se rendre à Truro, car la ligne de Mulgrave à Truro, ou si vous voulez, à New-Glasgow, en est une des premiers temps de la construction ferroviaire;