

ce qui forme un total de \$5,333,315.42, que la compagnie prétend avoir été dépensé sur le chemin. Le gouvernement a donné une subvention de \$132,000, et, comme je l'ai déjà dit, on calcule qu'il faudra de \$700,000 à \$1,000,000 pour achever la ligne. Or, avant de discuter cet article, puis-je m'occuper de l'autre tronçon de la ligne, c'est-à-dire du chemin de fer Lotbinière et Mégantic. Cette ligne s'étend, comme je l'ai vu par le bill, de Lyster, comté de Mégantic, à Saint-Jeandes-Chaillons, comté de Lotbinière, sur une distance de trente milles. Cette ligne a été exploitée durant un certain nombre d'années, et l'on verra, d'après les chiffres des recettes que je vais citer, que ce chemin donne de bons revenus. Voici un état de ses recettes :

|                              | 1912.       |  |
|------------------------------|-------------|--|
| Recettes brutes.. . . .      | \$14,025 26 |  |
| Frais d'exploitation.. . . . | 8,047 55    |  |
| Recettes nettes.. . . .      | 5,577 71    |  |
|                              | 1913.       |  |
| Recettes brutes.. . . .      | \$34,870 07 |  |
| Frais d'exploitation.. . . . | 27,964 97   |  |
| Recettes nettes.. . . .      | 6,905 10    |  |
|                              | 1914.       |  |
| Recettes brutes.. . . .      | \$34,870 07 |  |
| Frais d'exploitation.. . . . | 27,964 97   |  |
| Recettes nettes.. . . .      | 1,265.58    |  |

L'honorable M. CLORAN: C'est-à-dire les recettes nettes par année.

L'honorable M. LOUGHEED: Oui, pour ces années en particulier. Le coût total de la ligne a été de \$349,208.85. Il est question que le gouvernement prenne possession de la ligne qui est composée des trois tronçons que j'ai mentionnés. Ils seront payés suivant la valeur que fixera la cour de l'échiquier, qui se basera sur l'article 2 du bill:

(2) La considération à payer pour chacun des chemins de fer et pour tout équipement, dépendances et propriétés qui peuvent être acquis comme susdit, sera leur valeur telle que déterminé par la cour de l'échiquier du Canada; ladite valeur devant être la valeur réelle des dits chemins de fer, moins les subventions et leur dépréciation, mais ne devant pas dépasser quatre millions trois cent quarante-quatre mille dollars, à part les dettes privilégiées, dont le gouvernement devra se charger, qui ne devront pas dépasser \$4,349,000, même si le coût du chemin devrait de beaucoup dépasser cette somme.

On remarquera donc que le gouvernement s'est protégé en adoptant cette base d'évaluation, de sorte que même le coût réel du chemin peut n'être pas payé aux propriétaires, en raison du maximum de la valeur fixée dans le bill. En tout cas, cette valeur ne dépassera pas les \$4,349,000, bien que le coût du chemin doive considérablement dépasser cette somme. Les honorables sénateurs de la province du Québec connaissent mieux que moi les avantages qu'offre ce chemin.

[L'honorable M. LOUGHEED.]

L'honorable M. CLORAN: Non.

L'honorable M. LOUGHEED: Il va sans dire que l'état du chemin, les conditions dans lesquelles il fut construit, les demandes et les besoins des gens du Québec, tout cela démontre qu'il est opportun qu'il soit fait quelque chose pour permettre au gouvernement de l'acquérir pour empêcher que la partie construite de ce chemin se détériore et que l'argent qui a été dépensé pour sa construction soit absolument perdu. Le gouvernement a l'intention de le relier au réseau du Transcontinental. Les parties du Québec que le chemin traverse sont, je crois, bien colonisées et possèdent des ressources qui font bien augurer de son avenir. Je sais parfaitement que le tronçon Québec et Saguenay de ce chemin a été souvent l'objet de critiques de la part du public. Ces critiques ont été faites avec exagération au détriment du Québec. Il suffit de dire que ce chemin a reçu de l'aide du dernier gouvernement. Une forte subvention fut octroyée aux promoteurs de l'entreprise quand ils commencèrent la construction de ce chemin, et je comprends que le gouvernement, en accordant cette subvention, n'a pas manqué à son devoir et a dû s'enquérir de la valeur de l'entreprise. Le projet de sa construction a été approuvé par le gouvernement fédéral, et il n'est pas irraisonnable de dire que, vu que le gouvernement a pris possession du réseau du Transcontinental et vu que cette partie du Québec demande de nouveaux moyens de transport, que des négociations soient entamées immédiatement pour l'acquisition de ce chemin. Pour ces raisons, je sou mets le bill à la Chambre avec une certaine confiance, espérant qu'il sera appuyé, et j'en demande la deuxième lecture.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami n'a pas répondu à la question posée au sujet des dettes privilégiées.

L'honorable M. LOUGHEED: Le Québec, Montmorency et Charlevoix a émis des obligations au montant de \$2,500,000. Le Québec et Saguenay a émis des obligations au montant de \$4,684,000, et l'on prétend que le produit de la vente des obligations a été appliqué à la construction du chemin. On remarquera qu'en restreignant la cour de l'échiquier à la base d'évaluation fixée dans la loi, le gouvernement a restreint cette évaluation à la moitié de l'émission des obligations, c'est-à-dire à \$2,500,000, et le maximum du coût du chemin devant varier beaucoup moins que la somme qui a été apparemment dépensée sur ce chemin.