

nieurs auraient constaté que des obstacles naturels s'opposent à ce que les conditions stipulées soient remplies.

On nous a beaucoup parlé de nationalisation. Je n'ai pas l'intention d'aborder ce sujet, parce que nous nous trouvons avoir au Canada un chemin de fer d'Etat qu'il nous faut ou exploiter ou mettre de côté. Mais je vois que, depuis quelques années, le sentiment a paru de plus en plus s'affirmer en Europe en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Dans l'ouvrage de Clements Edwards, je vois que les gouvernements d'Europe ont réussi à exploiter des chemins de fer d'Etat à aussi bon marché que n'auraient pu le faire des compagnies. Dans tous les principaux pays—la Russie, la Norvège, la Suède, le Danemark, l'Allemagne, etc.—c'est l'Etat qui possède la plupart des chemins de fer.

On nous a soumis aussi force relevés comparatifs des dépenses qu'il faudrait encourir, soit pour le projet du gouvernement ou le projet du chef de l'opposition. Je ne veux pas entrer dans aucuns détails, mais l'honorable député de Bothwell nous a soumis des chiffres qui méritent d'être pris en considération. Il estime à \$60,470,000 le coût total du projet proposé par le chef de l'opposition. Cela comprend la construction de l'embranchement de Jacques-Cartier à Coteau, l'achat de la ligne de Coteau à Depot-Harbour, puis de l'embranchement de Scotia à Sudbury, et de Sudbury à Fort-William, ainsi que l'amélioration de la ligne ou la construction d'une nouvelle ligne de Fort-William à Winnipeg. Il y aura là une dépense totale de \$60,470,000, soit \$41,500 par mille pour une longueur de chemin de 1,457 milles, y compris les 51 milles de l'embranchement de Scotia à Depot-Harbour.

En appliquant cette moyenne au projet du gouvernement on en arrive aux chiffres suivants :

Moncton à Winnipeg, 1,875 milles à \$41,500 par mille.....	\$77,812,500
Intérêt pendant les travaux de construction.....	3,309,676
Apport pour le pont de Québec.....	2,000,000
Total.....	\$83,122,176

Soit une dépense de \$43,265 pur mille, non compris le pont de Québec.

Intérêt sur coût de construction de la section de l'Est, après dix paiements annuels de \$2,493,635.....	\$24,936,650
Intérêt simple sur paiements d'intérêts durant dix ans.....	3,366,405
Intérêt payé en plus de l'intérêt reçu du Grand-Tronc-Pacifique par suite des paiements d'intérêt semi-annuels faits par le gouvernement durant cinquante ans.....	935,150
Total de l'intérêt.....	\$29,238,205
Coût total de l'entreprise.....	\$112,360,381

Il s'agit de savoir lequel de ces deux projets est préférable—c'est-à-dire le monopole en regard de la concurrence, une voie entièrement de terre en regard d'un voie d'eau

et de terre, l'inconnu en regard du connu. Il s'agit aussi de savoir si nous voulons consommer la ruine de notre propre chemin de fer Intercolonial.

Je ne veux pas entrer pour le moment dans des détails d'autres clauses de ce bill, car nous aurons amplement occasion de discuter tout cela quand le bill paraîtra devant le comité. Mais il y a une chose dont je désirerais parler. Le très honorable premier ministre s'est exprimé comme suit, le 30 juillet dernier :

Il y a une autre disposition qui sera sans doute infiniment agréable à mon honorable ami de Corawall et Stormont, et c'est que la compagnie achètera au Canada tout ce dont elle aura besoin.

Cela m'aurait été, certes, infiniment agréable, mais au lieu d'une disposition de ce genre nous voyons que le gouvernement nous impose la clause 37 qui n'aura pas l'effet désiré. Ce n'est certainement pas là la clause que j'ai proposée, et qui a été repoussée, à peu d'exceptions près, par tous les partisans du gouvernement. La clause que j'ai proposée était quelque peu similaire, mais elle se terminait ainsi :

—eu égard entre autres à la qualité et au prix, et à moins que le conseil des ministres ne décide que ces achats devront se faire ailleurs.

D'après le bill que nous avons devant nous, c'est le Grand-Tronc-Pacifique qui seul a qualité pour juger s'il devra ou non acheter au Canada ce dont il a besoin. Mais, je le répète, je n'ai aucunement l'intention de discuter en ce moment cette clause du bill.

L'honorable député de Pontiac (M. Murray) s'est montré très enthousiaste au sujet de nos forces hydrauliques. Je sais parfaitement que le Canada possède de superbes forces hydrauliques, et je sais aussi que le jour n'est pas éloigné où l'énergie électrique sera développée au Canada à un bien plus haut point que nous ne la voyons aujourd'hui. Je crois que le nord d'Ontario et de Québec contient d'immenses ressources des forces hydrauliques, et qu'on s'en servira comme moyens de traction électrique en différentes parties du pays. Je ne veux pas entreprendre en ce moment la discussion de cette question, car je sais que ce sujet du développement de l'énergie électrique laisserait parfaitement indifférents bon nombre des membres de cette Chambre. Mais, M. l'Orateur, tout ce que nous savons, en quelque sorte, de ces régions du nord, c'est que les forces hydrauliques y abondent. Nous savons, par exemple, que la rivière Abbitibi, à une distance de 100 milles de son confluent avec l'Orignal, a une largeur de 400 pieds, et qu'il y a là des cascades et des rapides ayant chacun une force d'entre 15,000 à 150,000 chevaux-vapeur. Nous savons aussi qu'aux portes mêmes de la ville d'Ottawa il y a des rivières représentant des forces de centaines de milles de chevaux-vapeur. Si, maintenant, nous nous prenons à considérer que la science électri-