

Mâchoire-de-l'Original ; elle peut se défaire de ce bout de voie ferrée et, avec une partie du prix de vente, construire un nouveau chaînon d'un point situé à l'ouest de Fort-William jusqu'à sa ligne du Sault Sainte-Marie.

Le représentant de Lanark-sud nous a laissé entendre ce que nous aurions à payer. Le député de Bothwell estimait que le prix d'achat serait de \$25,000,000, mais le représentant de Lanark-sud nous a appris que le chemin coûtait plus de \$60,000 par mille. Le leader de l'opposition ne nous a pas conseillé de nous emparer de la voie ferrée pour moins que les frais de premier établissement et, à raison de \$60,000 par mille, j'ai calculé que cette emplette nous reviendrait à \$38,040,000, et je crains que ce chiffre ne soit encore trop bas. Je crains qu'il n'y ait une arrière-pensée dans le projet dont le Canadien du Pacifique est l'instigateur. J'ai déjà commenté la clause relative au monopole des tarifs. La compagnie est assez clairvoyante pour comprendre que d'ici à deux ou trois ans la clause interdisant à l'Etat de réglementer les tarifs tant que les recettes ne représenteront pas dix pour cent des capitaux placés dans l'entreprise ne sera plus d'aucune utilité. Dès qu'il y aura de la concurrence, la compagnie ne pourra plus profiter de cette clause, et elle a probablement suggéré au leader de l'opposition de demander à l'Etat de faire l'acquisition de la partie improductive de sa voie ferrée ; elle proposera en même temps de vendre moyennant quelques millions de dollars le privilège d'être soustrait à la réglementation des tarifs avant que la concurrence enlève toute valeur à ce privilège.

Mais, M. l'Orateur, la grande objection qui se présente, c'est que le projet soumis par l'honorable chef de l'opposition n'offre aucun avantage, en ce qui concerne le chemin de fer Canada-Atlantique, car il pratique cette saignée sur le trésor public sans offrir le moindre débouché nouveau, sans ajouter virtuellement un seul mille à nos réseaux de voies ferrées.

L'honorable député de Bothwell dit que ce projet du chef de l'opposition comporte une dépense de \$60,500,000 ; mais, à mon avis, on pourrait plutôt porter le coût de l'entreprise à \$160,000,000. Je crois que l'honorable député n'est pas juste dans ses calculs à ce sujet. Les membres de la gauche se plaisent à nous mettre sous les yeux le chiffre de \$13,000,000 qui, d'après l'honorable ministre des Finances, selon moi, une autorité dans la matière, représente le coût de la section est de Winnipeg à Moncton pour une période de cinquante ans. Naturellement, à l'expiration de ce délai il nous faudra racheter les obligations. Mais l'honorable député de Bothwell nous a soumis ses calculs ; le chiffre des obligations est de \$60,500,000, cependant il ne nous a pas dit un seul mot de l'intérêt. Le plan de l'honorable chef de l'opposition ne comporterait-il pas d'intérêt sur les obligations ?

M. SCOTT.

L'estimation de l'honorable député, \$60,500,000, au taux de 3 pour 100 représente un intérêt de \$1,850,000 par année, soit, en cinquante ans, \$90,750,000 comparativement à \$13,000,000 total de l'intérêt à payer d'après le plan du gouvernement.

M. SPROULE : N'y aura-t-il pas de recettes à toucher dans l'intervalle ?

M. SCOTT : A tout événement nous savons exactement, d'après l'estimation du ministre des Finances, ce qu'aura coûté au pays, dans l'espace de cinquante ans, le plan soumis par le gouvernement ; c'est une affaire de \$13,000,000. Si vous adoptez le contre-projet ce n'est pas une compagnie qui paiera l'intérêt pendant quarante-trois ans, mais le pays, et je suis convaincu que dans cinquante ans le pays aura payé \$200,000,000 au lieu de \$90,000,000 selon les calculs de l'honorable député de Bothwell.

L'honorable député de Grey-est demande si l'exploitation du chemin ne donnera pas quelques bénéfices ; ce n'est pas ce qui est arrivé dans le cas de l'Intercolonial. Si nous exploitons une simple voie ferrée entre deux points du pays, sans aucun embranchement, nous verrons se répéter l'expérience faite dans le cas de l'Intercolonial. Ce dernier chemin de fer a coûté au pays \$72,000,000, imputés sur le capital, mais ce n'est pas tout. Nous avons eu à payer chaque année les intérêts, et, une ou deux années seulement, les recettes ont pu faire face aux frais d'exploitation. Aujourd'hui, l'intérêt annuel, sur le coût de l'Intercolonial est de \$2,500,000, et il est soldé à même le trésor public. L'Intercolonial représente actuellement \$72,000,000 de la dette nationale et à moins que le Grand Tronc-Pacifique n'en fasse une entreprise plus avantageuse ce chiffre sera bientôt doublé.

M. SPROULE : Si l'honorable député a raison lorsqu'il dit qu'un chemin de fer ne saurait donner de bénéfices s'il manque de lignes succursales, comment la section de Moncton à Winnipeg sera-t-elle lucrative puisqu'elle n'aura pas d'embranchements ?

M. SCOTT : L'honorable député (M. Sproule) pourra voir dans le bill soumis à cette Chambre et maintenant devant le Sénat qu'il y est question de centres d'alimentation, de Régina, de Calgary, et autres points de l'ouest ; et l'on peut aussi compter Port-Arthur, Toronto et Montréal.

M. SPROULE : Les voies de communication de Port-Arthur enlèveront plutôt qu'elle ne donneront du trafic à ce chemin.

M. SCOTT : J'aborde maintenant la question des tarifs et du parcours. J'ai suivi avec intérêt la démonstration que nous a faite l'honorable député d'Halton (M. Henderson) au sujet du transport du bétail par la ligne projetée d'après le plan du chef de l'opposition. Il nous demande si le bétail ne serait pas transporté aussi sûrement sur