

ceux d'autres lignes canadiennes, on voit que ces frais sont beaucoup plus considérables par mille sur l'Intercolonial que sur le Grand Tronc ou le chemin de fer canadien du Pacifique.

Le ministre des chemins hoche la tête. Il faut assurément ajouter une certaine foi aux rapports sur les chemins de fer soumis aux directeurs, tels que les rapports du Grand Tronc et du canadien du Pacifique, et en comparant ces rapports avec les rapports officiels sur les dépenses de l'Intercolonial, nous sommes justifiables d'en venir à la conclusion que j'ai exprimée. Si le ministre veut examiner ces rapports, il verra que l'état que j'ai préparé est exact.

M. HAGGART : Je les ai tous et je les lirai plus tard.

Le comité lève sa séance et l'Orateur revient s'asseoir dans le fauteuil.

SANCTION ROYALE À DES BILLS.

Un message est reçu du député-gouverneur, désirant la présence immédiate de la chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur s'y rend avec la chambre ; — et de retour,

M. l'ORATEUR fait rapport qu'il a plu à Son Honneur le député-gouverneur de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants :

Acte à l'effet de constituer en corporation W. C. Edwards et Compagnie.

Acte modifiant l'Acte du Pilotage."

Acte modifiant l'Acte concernant le département de la Commission Géologique."

Acte concernant la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara.

Acte à l'effet de rétablir et modifier l'Acte constitutif de la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool."

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Acte concernant l'aide par les sauveteurs des Etats-Unis dans les eaux canadiennes.

Acte autorisant la cession à la corporation de la cité de Toronto de certains terrains de l'artillerie en cette cité.

Acte concernant la Compagnie Canadienne d'Inspection et d'Assurance des Chaudières à Vapeur.

Acte concernant la Compagnie d'Acieries et de Forges de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Compagnie des imprimeurs du Globe.

Acte concernant le Bureau de Commerce de Montréal.

Acte constituant en corporation l'Union des Femmes Missionnaires Anabaptistes des provinces maritimes.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du lac Nipissingue à la baie de James.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean au Maine et la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle.

Acte concernant les navires de pêche des Etats-Unis.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur."

La chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité).

M. McMULLEN : Quand le message du député gouverneur nous est arrivé, j'en étais à attirer l'attention du comité sur le chiffre très élevé des

frais d'exploitation de l'Intercolonial. Il est clair que l'extravagance marque depuis des années l'exploitation de cette ligne. En prenant le seul chiffre des frais de service et de réparation des wagons sur le Grand Tronc, avec un trafic près de trois fois égal à celui de l'Intercolonial, on voit qu'il n'est que de \$425 par mille ; on voit aussi que ces frais sur le chemin de fer canadien du Pacifique ne sont que de \$102.60 par mille, tandis qu'ils sont de \$460 par mille sur l'Intercolonial. Cela prouve clairement, je crois, qu'il doit y avoir extravagance dans l'exploitation du chemin de fer du gouvernement. Cela prouve qu'on a employé plus d'hommes qu'il n'en fallait dans les usines, sans quoi la situation très absurde qui se dégage de cet état n'existerait pas.

Les frais d'exploitation de la ligne par mille indiquent de leur côté qu'on a employé un beaucoup plus grand nombre de gens qu'il n'en fallait. Quand on prend l'énorme trafic qui se fait sur le Grand-Tronc et qu'on le compare au volume restreint du trafic sur l'Intercolonial, on voit que celui-ci coûte \$1,038 par mille en frais d'exploitation. Qu'on compare ce chiffre avec celui du chemin de fer canadien du Pacifique qui n'est que de \$652, on voit que les frais d'exploitation de l'Intercolonial, c'est-à-dire ce que coûtent les manœuvres, les cantonniers, les chefs de gare, les préposés aux bagages et le reste, sont de bien près de \$400 par mille plus élevés ; et on voit qu'il s'en faut de très peu que la dépense sur l'Intercolonial égale le chiffre de la dépense sur le Grand-Tronc.

Comparons encore les frais d'entretien. On voit qu'il en coûte à la compagnie du Grand-Tronc \$802 par mille en frais d'entretien. Comparons ce chiffre avec celui de l'Intercolonial, où il y a des ponts de fer, un chemin de première classe, des paraneiges en fer dont l'érection a été imputée sur le compte du capital. Sir Charles Tupper, il y a quelques années, alors qu'il était ministre des chemins de fer, a dit que le coût des paraneiges en fer érigés par le gouvernement pour remplacer les anciens paraneiges en bois était imputé sur le compte du capital. On sait que la compagnie du Grand-Tronc n'en agit pas ainsi, non plus que celle du chemin de fer canadien du Pacifique. Elles imputent ces dépenses sur les frais d'exploitation. Tout cela considéré, on voit que les frais d'entretien du chemin de fer du gouvernement ont été de \$972 par mille, ceux du chemin de fer canadien du Pacifique \$394.50 et ceux du Grand-Tronc \$802. Ainsi, le chemin de fer Intercolonial coûte en frais d'entretien \$170 par mille de plus que tout autre chemin de fer canadien, ce qui prouve clairement qu'il y a eu, du commencement à la fin, du relâchement et de l'extravagance dans l'administration et l'exploitation de la ligne.

Prenons maintenant les résultats. Le Grand-Tronc a rapporté à ses propriétaires, pendant le semestre expiré le 30 juin 1891, \$1,730,445, soit dans la proportion de \$3,460,890 par année, laissant pour le semestre, comme balance de recettes nettes, \$131,468, soit \$262,936 pour l'année. Prenons maintenant le chemin de fer canadien du Pacifique. La compagnie qui possède ce chemin a payé chaque fois, le 17 août 1890 et le 17 février 1891, un dividende de 1 pour 100, formant \$1,300,000, elle a payé tous les frais d'exploitation et elle a reporté un excédant de recette au chiffre de \$2,656,432. Dans la même période, le chemin de fer Intercolonial, non seulement ne payait pas ses frais d'explo-