

Pour ce qui regarde la quantité, je suis également sûr que si nous avions un état exact de la quantité de fret transportée des provinces maritimes à l'ouest de Chaudière, et de la quantité venant de la partie du pays situé à l'ouest de Chaudière et transportée dans les provinces maritimes, on verrait que cette quantité de fret transportée de l'ouest à l'est dépasse considérablement sous le rapport du volume, comme sous le rapport de la valeur, celle transportée dans la direction opposée.

Je ne trouve pas à redire à cet état de choses, non plus, je crois, les autres représentants des provinces maritimes, mais je dis ces choses pour réfuter les assertions hardies de ceux qui prétendent que les dépenses faites pour le chemin de fer Intercolonial le sont uniquement au bénéfice des provinces maritimes.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), a rappelé que nous avons dépensé environ \$53,000,000 pour ce chemin de fer Intercolonial. Il aurait également pu dire que nous avons dépensé \$55,000,000 pour la construction de canaux, dont pas un mille ne se trouve situé dans les provinces maritimes. Je suis fier de pouvoir dire ici, comme membre de cette chambre et comme canadien, que je n'ai jamais entendu dans cette enceinte ni dans les provinces maritimes un représentant ni un homme public critiquer ces dépenses. Tout dernièrement nous avons consacré un soir entier à l'étude des crédits affectés aux canaux, et nous avons voté, sans plaintes de la part des représentants des provinces maritimes, des sommes considérables, parce que nous reconnaissons que dans le développement de notre jeune pays, il est opportun, sage et nécessaire d'améliorer nos canaux. Je dis que les représentants des provinces d'Ontario et de Québec doivent considérer les dépenses faites pour le chemin de fer Intercolonial comme les habitants des provinces maritimes considèrent les dépenses faites pour les canaux.

Je partage l'opinion générale, que nous devons faire tout ce qui est raisonnable pour réduire ces déficits. L'honorable ministre des chemins de fer nous a donné, au cours de ses remarques, certaines raisons qui expliquent, selon lui ce déficit. Il est, naturellement, guidé entièrement par ses officiers, car depuis qu'il a pris la direction du département des chemins de fer il n'a pas eu l'occasion de visiter le chemin de fer Intercolonial, et, par conséquent, il ne parle pas avec une connaissance personnelle des faits; mais il a donné certaines raisons de ce déficit. Je me permettrai de lui faire observer qu'il peut y avoir une autre raison qu'il n'a pas mentionnée, si je l'ai bien compris: c'est la position du chemin de fer Intercolonial entre l'Atlantique d'un côté, et le chemin de fer du Grand Tronc ainsi que le chemin de fer canadien du Pacifique de l'autre côté. Une très faible partie du fret d'entier parcours que transportent le chemin de fer Intercolonial provient des provinces maritimes. La plus grande partie du fret d'entier parcours suit la direction de l'ouest à l'est et est transportée en premier lieu par le chemin de fer canadien du Pacifique ou par le chemin de fer du Grand-Tronc, et l'Intercolonial est ensuite obligé d'accepter les taux que ces chemins de fer croient à propos d'exiger, dans leur sagesse, taux qui sont souvent très bas, taux de concurrence. Le chemin de fer Intercolonial reçoit un taux de tant par mille, mais s'il considérait de son intérêt de faire un contrat pour le transport de certains articles à taux réduits de l'est à l'ouest, on

M. KENNY.

me dit que ces voies ferrées, le chemin de fer canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, refuseraient de recevoir ce fret à un taux de tant par mille. Par conséquent, le chemin de fer Intercolonial, avec l'Atlantique d'un côté et ces chemins de fer de l'autre côté, est littéralement placé entre deux diables et la mer.

Je crois qu'une autre cause du déficit dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, c'est qu'avant la construction de ce chemin, avant même la construction de la ligne courte, si réduite qu'elle soit, avant l'établissement de communications par chemins de fer entre la province d'Ontario ou de Québec et les provinces maritimes—je veux dire avant la confédération—les anciennes provinces du Canada avaient fait une convention pour le transport des malles pendant l'hiver par la voie du port étranger de Portland, et que cette convention subsiste encore. Les compagnies de navigation transatlantique, qui sont subventionnées par le gouvernement canadien pendant l'hiver, amènent leurs cargaisons au port étranger de Portland, à l'immense avantage de ce port, cela va s'en dire, mais au détriment du chemin de fer Intercolonial, qui aurait le transport de ce fret européen, si notre port d'hiver était utilisé.

Notre parlement paraît réellement s'imaginer que le Canada n'a pas d'autre débouché vers la mer que le fleuve Saint-Laurent, et le plus tôt nous comprendrons que nous avons dans les provinces maritimes des ports qui sont libres durant toute l'année, et qui communiquent par voies ferrées avec le reste du Canada, le mieux ce sera pour le pays, pour le développement de notre esprit national et pour le chemin de fer Intercolonial.

L'honorable ministre, en nous soumettant les changements qu'il se propose d'effectuer, nous a dit que le déficit de l'an dernier s'élevait à environ \$680,000.

On me dit—je n'ai pas eu le temps d'étudier la question moi-même—que le déficit créé par nos canaux l'année dernière s'élève à \$300,000 environ. Je ne prétends pas critiquer les dépenses faites sur nos canaux. Je présume que l'administration de ce département a été faite avec économie et que le pays en a retiré de grands bénéfices. Nous savons que nos marchandises ont été transportées sur nos canaux à de bas prix; mais nous devons nous rappeler que nous avons un déficit sur nos canaux de même que sur notre chemin de fer Intercolonial.

L'honorable député veut faire une réduction de cinq pour cent sur le nombre des employés sur ce chemin. Je ne suis pas intéressé dans les chemins de fer et je n'ai aucune connaissance dans cette matière, mais comme l'Intercolonial est la grande voie ferrée qui sert de lien entre les provinces, je lui ai porté toujours, beaucoup d'intérêt. Il me siérait mal, peut-être, comme je ne suis pas un expert en matière de chemin de fer d'émettre une opinion positive; mais j'ai toujours cru que la direction du département des ouvriers de l'Intercolonial n'était pas assez bien faite. Quant au chemin lui-même, il n'y en a pas de meilleur sur tout le continent américain, et je dois dire que je ne vois aucune extravagance dans les appointements que l'on paie aux employés. Je ne crois pas qu'il y ait en Amérique, un chemin de fer qui paie d'aussi petits salaires à ses employés, et qui ait des employés plus loyaux.

Autant que je sache, le département du trafic de ce chemin est administré d'une manière économique.