

comme Pictou et la Pointe-du-Chêne, les taux devraient être plus bas qu'à d'autres endroits, afin de nous mettre en état de faire la concurrence aux steamers de Boston et New-York. Je ne crois pas que ce soit un grand avantage qu'il y ait eu tous les samedis durant la dernière saison deux lignes de steamers voyageant de Boston à Halifax et à Charlottetown, chaque steamer chargé de farine canadienne qui aurait dû être transportée sur des chemins de fer canadiens. En conséquence, si nous prenons en considération le taux obtenu sur la farine, je crois que c'est un taux profitable, bien au-dessus du coût ordinaire sur les chemins de fer, lequel est de $\frac{1}{10}$ de centin par tonne, par mille, comme le taux le plus bas possible qui paiera les frais d'exploitation.

Nous voyons qu'il n'y a pas de farine transportée sur l'Intercolonial, même le plus long transport ne lui rapporte pas $\frac{1}{4}$ de centin par tonne par mille. Conséquemment, je crois que l'Intercolonial a été négligent. Les gérants n'ont pas été vigilants comme ils auraient dû l'être, quand ils ont permis qu'une grande partie d'un trafic avantageux fût détournée de leur ligne pour aller aux steamers *via* Boston.

L'honorable député de Saint-Jean a établi une comparaison entre l'Intercolonial et nos canaux. Il a cru que les mêmes arguments pouvaient s'appliquer aux canaux, savoir : que le coût de leur entretien excède de beaucoup les recettes. Je ne pense pas que ce soit une comparaison juste. Les chemins de fer et les canaux ont chacun leur mode d'administration. Le fait que nos canaux ne donnent pas de bénéfices, n'est pas une raison pour que notre chemin de fer Intercolonial n'en rapporte pas. Toute la question est que si on peut retirer des bénéfices de l'Intercolonial, il est de notre devoir de constater par quels moyens, et d'obtenir ce résultat désirable. Pour ma part, j'ai toujours cru que l'Intercolonial devrait payer ses frais d'exploitation, et que, s'il était convenablement administré, il n'y a pas de raison qui l'empêcherait de donner un dividende au pays. Prenez l'Intercolonial depuis Saint-Jean à Halifax, et je ne crois pas qu'il y ait un chemin de fer dans le pays qui devrait donner plus de bénéfices. Examinez les grandes villes et les villages qu'il traverse. Il parcourt une riche région et il n'a pas de concurrent. Je ne crois pas que le chemin, depuis la Baie des Chaleurs jusqu'à Lévis, pourrait payer très bien, mais, dans tous les cas, il pourrait payer les frais d'exploitation, attendu qu'il s'y fait un trafic considérable et qu'il y a un trafic local important le long de la ligne. Comparez le chemin de fer Intercolonial au Grand Tronc de chemin de fer, ou au chemin de fer canadien du Pacifique ; prenez le chemin de fer du Pacifique depuis Québec à Winnipeg, et voyez les milliers de milles qu'il parcourt sans avoir une livre de fret ou un seul voyageur, et puis, prenez le même chemin de fer allant à l'ouest et vous verrez de longues distances où il n'y a pas un seul voyageur ou une livre de fret ; et cependant, vous voyez que le chemin de fer canadien du Pacifique paie de bons dividendes, les actions sont à la hausse, le chemin est bien administré.

Pourquoi le chemin de fer Intercolonial ne paierait-il pas ? Je ne vois rien qui l'en empêche. Je crois que la quantité de fret qui doit nécessairement aller aux provinces maritimes, paierait plus que ses frais d'exploitation, si ce chemin était bien administré, et les intérêts du pays seraient aussi bien

servis qu'ils le sont. Quant à ce qui concerne le charbon et le fer, je ne suis pas en état de dire quelle est la quantité du fret, mais je crois que, bien que le charbon à l'ouest puisse être transporté à perte, le fret transporté d'un point local à un autre est tellement plus considérable que, prenant tout le transport du charbon, vous verrez que les recettes couvriront les dépenses. De sorte que je ne crois pas qu'il y ait un déficit dans le transport du charbon, et j'ai fait voir que le transport du blé et de la farine peut donner un bon revenu. Il s'agit donc de savoir d'où vient le déficit, si on ne le trouve pas dans le transport du fret. Je ne peux pas m'empêcher de croire que le déficit provienne du nombre de trains inutiles qui circulent. Ce point a été soulevé l'année dernière, et on a dit, alors, qu'un train spécial voyageait entre Saint-Jean et Halifax, lequel coûtait au pays, à cette époque, près de \$60,000 ou \$70,000 par année. Ce train a été continué pendant toute l'année, bien que, comme l'a fait observer, ce soir, l'honorable député de Saint-Jean (M. Hazen), ce train quittât Halifax vingt minutes avant le train du chemin de fer canadien du Pacifique, et que, conséquemment, aucun voyageur ne le prenait. Les honorables députés de Halifax et de Saint-Jean ont laissé subsister cet état de choses, sans élever la voix pour tâcher d'y mettre fin.

L'abolition de ces trains inutiles économisera une somme considérable d'argent, et je crois que le gouvernement, et particulièrement les députés des provinces maritimes devraient être censurés par la chambre pour avoir laissé subsister si longtemps un pareil état de choses. L'honorable député de Saint-Jean (M. Hazen) a trouvé à redire à l'administration du chemin de fer Intercolonial, parce qu'il n'y avait pas d'agents à Saint-Jean et à Halifax pour voir à ce que les hommes d'affaires fissent transporter leur fret sur ce chemin, et il a signalé le fait que le chemin de fer canadien du Pacifique avait des agents qui, à l'arrivée des steamers, faisaient des instances pour obtenir leur fret. Si cela est vrai, si nous n'avons pas d'agents activement occupés à prendre les intérêts du pays, quand nous les payons comme chefs de gare, chefs du mouvement et solliciteurs de fret, si ces hommes ne veulent pas s'occuper du trafic, il est temps que le ministre des chemins de fer les remplace par des hommes qui prendront les intérêts du chemin et du pays. Le ministre des chemins de fer avait de bonnes raisons pour l'engager à dire qu'il y avait sur ce chemin un grand nombre d'hommes qui étaient incapables et incompetents à remplir leurs devoirs.

J'ai regretté d'entendre dire par le député de Guysborough (M. Fraser), qu'il y ait 30 agents de l'Intercolonial qui agissaient aussi comme agents du chemin de fer canadien du Pacifique. Si tel est le cas, je crois que le gouvernement devrait empêcher un agent ou un chef de gare sur le chemin de fer Intercolonial, de solliciter du fret pour le chemin de fer canadien du Pacifique. Ils ont assez à faire en s'occupant des intérêts de leur propre chemin sans prendre les intérêts du chemin de fer canadien du Pacifique. Je ne m'étonne pas qu'il y ait si peu de fret et si peu de voyageurs sur l'Intercolonial, quand nous voyons les agents à l'emploi du gouvernement libres d'augmenter leurs appointements en agissant comme agents du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.