

174, soit 135 c. par mille de parcours de convoi. J'ai aussi un tableau indiquant le nombre total de tonnes de charbon transportées et le nombre total de tonnes de fret transportées par voie océanique, *via* Halifax, ainsi que la quantité de grains reçue à Halifax pour l'exportation durant chacune des années suivantes :—De 1876 à 1881-82, il n'y a rien eu. En 1882, il y a eu 31,000 boisseaux ; en 1883, 73,000 boisseaux ; en 1884, 300,000 boisseaux ; en 1885, 389,000 ; en 1886, 575,000 ; en 1887, 69,000 ; en 1888, 129,000 ; en 1889, 502,000 ; en 1890-91, 218,000. Cette année, je crois que la quantité dépassera 1,000,000 de boisseaux ; de fait elle sera d'environ 1,300,000 boisseaux. Il y a encore la quantité de sucre brut et raffiné.

M. DAVIES (I.P.E.) : Si la quantité augmente beaucoup, cela vous tuera complètement.

M. HAGGART : Oui, plus grande est la quantité que nous transportons, plus nous perdons sur la plupart de ces articles. J'ai ici un état de la quantité de poisson frais et salé transporté, et des recettes ainsi que les frais d'exploitation pendant les huit mois clos le 29 février 1892. Nombre de milles exploités, 1,145 ; recettes, \$1,947,211,17 ; frais d'exploitation, \$2,613,265,50. La perte pour les huit mois jusqu'au 1er mars, a été de \$666,054,33. Depuis le 1er mars jusqu'à présent, je crois que la perte sera nulle.

M. GIBSON : Sur quelle sorte de fret la perte est-elle la plus forte ? Je crois que la perte est de 13-63 par tonne par mille.

M. HAGGART : La plus forte perte a eu lieu dans le transport du charbon, de la pierre et du blé.

M. KENNY : L'honorable ministre des chemins de fer nous avait dit, et, vient de nous le répéter, en réponse à une question de l'honorable député, qu'une des causes du déficit, que nous regrettons tous, naturellement, dans l'administration du chemin de fer Intercolonial, c'est que nous transportons sur cette ligne certains produits du pays à des taux exceptionnellement réduits, et il a cité les taux exigés pour le transport du charbon, de la farine et des grains. Nous savons que le charbon est transporté sur l'Intercolonial au taux de  $\frac{1}{4}$  d'un centin par tonne par mille. Si les honorables députés se donnent la peine de consulter le rapport du département des chemins de fer, ils verront qu'en 1889 et en 1890 nous avons transporté 294,879 tonnes de charbon. C'est là tout le charbon qui a été transporté à l'ouest de Chaudière sur l'Intercolonial, ces années-là. J'estime à environ \$589,758 la valeur de cet article.

M. DAVIES (I.P.E.) : L'honorable député inclue-t-il les deux années ?

M. KENNY : Oui, 1889 et 1890. Pendant ces deux années, le chemin de fer Intercolonial a transporté 2,129,169 barils de farine et 5,501,123 boisseaux de grains. Naturellement, tout ce trafic provenait de l'ouest de Chaudière. Le poids de cette farine était de 212,916 tonnes, et le poids des grains serait de 137,528 tonnes, soit un poids total de farine et de grains de 350,444 tonnes. S'il y a eu une perte dans le transport de ces articles à un taux exceptionnellement bas, c'est donc dû plutôt au transport de la farine et des grains qu'au transport du charbon, car nous avons transporté beaucoup plus de farine et de grains que de charbon. Puis, examinons la valeur des articles ainsi trans-

portés. Comme je l'ai déjà dit, le charbon représente environ \$589,758. La farine représenterait \$9,581,260. J'estime à \$2,750,561 la valeur des cinq millions de boisseaux de grains, ce qui forme une valeur totale de farine et de grains de \$12,331,821. Je désire maintenant démontrer au comité et à certains membres de la gauche qui se plaisent beaucoup à répéter, ici et ailleurs, que ce déficit considérable, dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, est supporté par le peuple canadien uniquement dans l'intérêt des provinces maritimes, qu'il n'en est pas ainsi. Il est évident que la quantité de farine et de grains transportée par le chemin de fer Intercolonial à des taux exceptionnellement réduits—aussi réduits, sinon plus, que le sont les taux de transport du charbon—dépasse énormément en valeur la quantité de charbon transportée à l'ouest de Chaudière. La valeur de ce charbon ne s'élève pas à \$600,000, tandis que celle de la farine et des grains dépasse \$12,000,000.

M. MULOCK : Où vont la farine et les grains ?

M. KENNY : Une grande partie en est sans doute exportée à l'étranger, et une forte partie est consommée dans les provinces maritimes. L'honorable député doit savoir que presque toute la farine consommée dans les provinces maritimes vient d'Ontario, et nous sommes heureux de savoir que nous pouvons l'acheter à meilleur marché dans Ontario que nous ne pouvons l'importer des États-Unis, et qu'elle est d'aussi bonne qualité. Nous devons désirer encourager autant que possible ce trafic interprovincial. Je ne trouve pas à redire aux taux auxquels les produits de l'ouest sont transportés. Je crois qu'il est de l'intérêt du Canada que nous gardions ce trafic pour nos chemins de fer et nos autres moyens de transport, parce que si nous ne faisons pas cela, ce trafic pourrait peut-être passer par les chemins de fer et les steamers américains à des taux aussi réduits.

M. MULOCK : Quel effet cela aurait-il sur le prix de la farine pour les consommateurs des provinces maritimes si les taux du fret de l'ouest à l'est et de l'est à l'ouest étaient légèrement augmentés ?

M. KENNY : Je crois que l'honorable député devait siéger dans cette chambre il y a quelques années, alors que cette question a été discutée et que l'on a démontré que ce taux de transport uniquement par voie ferrée pour la farine était un taux de concurrence, et que si la farine n'était pas transportée par le chemin de fer Intercolonial le Grand-Tronc ou le chemin de fer canadien du Pacifique, elle le serait par les chemins de fer américains jusqu'à Boston ou Portland, et de là par eau, à un taux d'entier parcours aussi réduit que celui exigé aujourd'hui sur le chemin de fer Intercolonial. Mais ma prétention est qu'il vaut mieux dans l'intérêt de la main-d'œuvre canadienne essayer de garder ce trafic dans notre pays. Je dirai de plus que si nous pouvions obtenir des renseignements précis par les rapports du chemin de fer Intercolonial sur la quantité et la valeur des articles manufacturés qui sont transportés de l'ouest de Chaudière aux provinces maritimes et *vice versa*, nous verrions que pour \$100 de produits ou d'exportations des provinces maritimes expédiés à l'ouest de Chaudière, nous recevons au moins pour \$1,000 d'articles des provinces de Québec et d'Ontario, ce qui démontrerait que l'Intercolonial est plus avantageux aux manufacturiers et aux meuniers d'Ontario et de Québec qu'aux habitants des provinces maritimes.