

M. CAMPBELL: Avant que le crédit soit voté, je désire dire un mot ou deux sur cette question. Je suis convaincu que la chambre ne regrettera pas le temps qu'on a employé, aujourd'hui, à discuter ce sujet qui est d'une si grande importance pour le peuple du Canada. Le fait qu'un chemin de fer, qui a coûté au peuple canadien près de \$50,000,000, est exploité avec un déficit, qui s'est élevé, l'année dernière, à \$640,000, et qui s'élèvera, cette année, à \$1,000,000, exige la sérieuse attention de la chambre.

On a dit que ce chemin n'avait jamais été projeté comme une entreprise commerciale, mais qu'il a été plutôt construit aux fins de remplir les conditions de la confédération, et comme une route militaire, et non avec l'idée qu'il paierait ses frais d'exploitation. Or, quelles que soient les vues qu'ont pu avoir ceux qui ont entrepris la construction de ce chemin, je dirai que, si en l'exploitant sur des principes de commerce, on peut réussir à lui faire payer ses frais d'exploitation, et si, au lieu d'avoir des déficits chaque année, on peut lui faire rapporter des dividendes au gouvernement, il est certainement dans l'intérêt du peuple de l'exploiter de cette manière. Mais je me suis beaucoup amusé, en entendant les raisons que quelques députés ont données pour expliquer pourquoi il existe un déficit. L'honorable député de Halifax (M. Kenny) l'a entièrement attribué au fait que la farine, le blé et le charbon sont transportés à des taux trop bas, et la déduction naturelle serait que si nous voulons que le chemin donne des bénéfices, nous devons hausser le taux du fret sur ces articles. Toutefois, cette manière de voir ne convient pas à l'honorable député de Westmoreland (M. Wood), ni à l'honorable député de Pictou (M. McDougald), ni à l'honorable député de Saint-Jean (M. Hazen). Ils ne veulent pas qu'une semblable chose arrive. Non ; ce serait honteux pour le gouvernement de vouloir hausser le taux du fret sur ces articles, sachant, comme il le sait, que l'effet serait d'en faire augmenter le prix dans les provinces maritimes. Conséquemment, ils imaginent différentes causes pour expliquer ce déficit.

L'honorable député de Pictou l'attribue au fait que le chemin est dans un état supérieur d'efficacité, et, aussi, au fait que, à raison de la méthode particulière de tenir les comptes sur ce chemin, des sommes considérables qui devraient être imputées sur le compte du capital, le sont sur le compte des frais d'exploitation. Si je l'ai bien compris, il fait observer que, durant les dix dernières années, près de \$2,000,000 ont été ainsi imputées sur le compte des frais d'exploitation, plutôt que sur le compte du capital. S'il en est ainsi, le chemin n'a pas du tout été exploité avec un déficit annuel comme résultat.

L'honorable député de Saint-Jean a développé ce point assez complètement. Néanmoins, avant de terminer, il a dû admettre qu'il y avait eu un déficit sur le chemin de fer Intercolonial, et le fait pouvait difficilement être nié. D'après les rapports qui sont déposés sur le bureau, il serait vraiment insensé d'essayer à prouver qu'il n'y a pas un déficit. Mais il trouve à redire aux moyens qui ont été indiqués par l'honorable ministre des chemins de fer aux fins de triompher de ce déficit. Il n'aime pas le projet de destituer ces 210 employés du chemin de fer. Il croit que l'on devrait attendre que des vacances fussent créées par la mort, ou d'autres causes. Il ne favorise pas beaucoup l'idée de se dispenser de certains trains, craignant que le ser-

vice public en souffre ; et il se plaint aussi, hautement, que les appointements des employés ne sont pas assez élevés. Il a mentionné quelques hommes de sa propre ville, des gens très patriotes, je suppose, et, nul doute, des hommes très compétents et bons travailleurs, qui ont été depuis quelque temps employés à \$50 par mois, faisant de l'ouvrage pour lequel il a prétendu qu'ils seraient payés sur d'autres chemins de fer deux ou trois fois autant. Or, il me semble que ces hommes sont très insensés de rester là. Je m'étonne qu'ils ne quittent pas le service de l'Intercolonial pour aller gagner plus d'argent ailleurs. Il prétend que les salaires payés sur le chemin de fer sont une honte pour le gouvernement du Canada. Ces paroles sont passablement sévères pour venir de la part d'un député qui a appuyé le gouvernement dans toutes les circonstances imaginables. Néanmoins, je crois que ses conclusions ne sont pas acceptables, parce que s'il y a un seul homme travaillant sur l'Intercolonial, ou sur d'autres chemins de fer, pour \$50 par mois, qui pourrait gagner ailleurs \$75 ou \$100, c'est le plus grand insensé que je connaisse s'il ne part pas. Le fait qu'il reste là à \$50 par mois, est une preuve concluante pour moi qu'il ne peut pas gagner davantage.

Maintenant, je ne suis pas prêt à admettre que le déficit sur le chemin de fer Intercolonial est dû au prix minime du transport de la farine, du blé ou du charbon. Je dis que le taux imposé par l'Intercolonial sur la farine est un taux payant, qui devrait rapporter au chemin de fer un bon bénéfice. Je connais quelque chose au sujet du taux sur la farine exigé par l'Intercolonial, et je puis dire que la proportion que l'on paie, disons, de la Pointe-Lévis à Chatham, distance d'à peu près 450 milles, je suppose, est de plus d'un demi-centin par tonne par mille, ce qui équivaut à .53 de centin par tonne, par mille. Puis, si vous continuez à Moncton, 510 milles, le taux est de .47 de centin par tonne, par mille, puis à Truro, 610 milles, .39 de centin par mille. Si vous prenez le plus long parcours sur l'Intercolonial, de Lévis à Halifax, vous verrez que le taux sur la farine est d'un tiers de centin par tonne par mille, en moyenne. Or, je dis que ce taux est aussi élevé que celui que retirent presque tous les autres chemins de fer du pays. Le taux imposé par le Grand-Tronc, la proportion qu'il obtient sur la farine venant de l'Ouest à Halifax, ne sera pas en général plus élevé que celui que l'Intercolonial retire. L'Intercolonial transporte une grande quantité de farine tout le long de la ligne, de Campbellton, Dalhousie, Chatham, Moncton et Amherst. Il a la même proportion de taux qu'il obtient sur la farine qui va à Halifax, et c'est ainsi qu'il fait un profit considérable provenant du taux sur la farine. Je crois que la proportion actuelle que l'Intercolonial reçoit, est de 37 pour 100 du taux d'entier parcours, ce qui lui laisse un très bon bénéfice en sus des frais de traction.

Maintenant, quant à ce qui concerne la farine et le grain, je peux dire qu'il n'y a pas une seule livre de fret transportée sur l'Intercolonial qui ne donne pas au gouvernement un profit raisonnable, mais ce dont je me plains, c'est qu'une grande proportion de la farine consommée dans les provinces maritimes n'est pas du tout transportée sur l'Intercolonial, principalement la farine consommée dans l'Île du Prince-Edouard, dont à peine la moindre partie passe sur l'Intercolonial. Je crois que si le chemin de fer était convenablement administré, à des endroits