

que l'Intercolonial y apporte à bas prix ; les gens de l'ouest, en payant des taux élevés aux compagnies contribuent à combler le déficit de \$600,000 ou \$800,000 qu'accuse tous les ans l'exploitation de l'Intercolonial.

J'espère maintenant que l'honorable ministre qui s'est montré mieux disposé que quelques-uns de ses prédécesseurs, étudiera attentivement toute la question que je viens de discuter. Tout en ne prétendant pas que cette ligne devrait être administrée de manière à ce qu'il y ait un équilibre immédiat entre les recettes et les dépenses, je dis que je n'ai aucun doute, qu'en très peu de temps, si le chemin était administré économiquement et en dehors de toute influence politique, dans le seul but d'en retirer le meilleur parti possible, non seulement les recettes égaleraient les dépenses, mais il y aurait un excédant dans la bonne direction. Si l'honorable ministre s'imagine atteindre ce résultat en congédiant une couple de cents employés, il s'apercevra qu'il se trompe considérablement. Je ne suis pas un expert en ces matières, mais je suis convaincu qu'il pourrait ajouter un zéro et en congédier 2,000 au lieu de 200 ; il arrivera plus près du but s'il les remplace par des hommes plus capables. Je crois que si ce chemin était exploité par le chemin de fer canadien du Pacifique au lieu d'avoir environ 4,000 employés, on n'en garderait pas plus de la moitié.

M. SPROULE : Comme député d'Ontario, je puis dire que depuis quelque temps beaucoup de gens semblent être d'opinion que l'Intercolonial devrait être administré de manière à intervenir à ses besoins. Je crois pas qu'on ait en l'intention, lorsqu'on a construit ce chemin, comme une des conditions de la confédération, de l'exploiter à perte, comme la chose a toujours eu lieu depuis qu'il est construit. Si on avait su alors qu'il entraînerait pendant si longtemps un déficit comme ceux que nous avons toujours eu depuis qu'il est en opération, le gouvernement d'alors n'en aurait jamais entrepris la construction. J'ignore les causes de ces déficits. Cela est peut-être dû au fait qu'il ne règne pas dans l'administration cette stricte économie que pratiquent toujours les compagnies privées qui exploitent un chemin de fer ; cela est peut-être dû aussi au fait que les taux sont moins élevés que sur les autres lignes ; dans certaines branches de l'administration, on manque peut-être d'administrateurs habiles. D'après les chiffres que le ministre nous a donnés cet après-midi, les frais d'exploitation ne me paraissent pas plus élevés que sur les autres lignes, et je ne crois pas que ce soit de ce côté qu'il faille chercher les causes du déficit. Mais d'un autre côté, je crois que les marchandises sont transportées à des taux moins élevés qu'elles ne devraient l'être. Une discussion a eu lieu ici il y a quelques années, et on a fait une comparaison entre les prix du transport de marchandises sur l'Intercolonial et les autres lignes, mille livres par mille. Et si la mémoire ne me fait pas défaut, les taux étaient beaucoup plus bas sur l'Intercolonial que sur les autres chemins. Dans ce cas c'est de là que provient le déficit. Quelques députés, entre autres l'honorable député d'Halifax (M. Kenny), ont prétendu que parce que nous avons construit des canaux dont nous ne retirons aucun bénéfice, qui sont une cause de déficits tous les ans ; mais qui servent à développer le commerce du pays, nous sommes également tenus

M. BORDEN.

d'exploiter des chemins de fer, en vertu du même principe. Je ne crois pas. On prétend que parce que les canaux sont principalement dans les provinces supérieures, les gens d'Ontario ne devraient pas murmurer parce que les chemins de fer des provinces maritimes ne donnent pas de bénéfices, puisque la population de ces provinces en retire de grands avantages.

M. KENNY : Je suis convaincu que l'honorable député n'a pas l'intention de défigurer le sens de mes paroles, mais il n'a certainement pas saisi mon argument. J'ai dit que la population des provinces maritimes ne s'est jamais plainte de la manière dont les canaux étaient exploités.

M. SPROULE : Je n'ai certainement pas l'intention de défigurer le sens des paroles de l'honorable député. La conclusion que j'ai tirée de ses remarques c'est que la population des provinces maritimes ne s'est jamais plainte de ce que les canaux étaient exploités à perte et que, par conséquent, la population d'Ontario ne devrait pas se plaindre des déficits de l'intérieur. Mais l'honorable député a eu l'obligeance de nous dire que si le chemin est exploité à perte et que si le pays est obligé de combler le déficit ce ne sont pas les provinces maritimes seules qui en profitent, mais que les autres provinces en profitent aussi. Les provinces supérieures profitent de ce chemin dans la proportion du fret qui est transporté de l'ouest à l'est. Il a expliqué que l'ensemble du fret transporté des provinces maritimes et qui consiste surtout en charbon, est très petit comparé au fret qui vient des provinces de l'ouest. Si cela est vrai, j'espère que l'honorable député et ses amis ne se plaindront pas si on adopte quelque moyen, comme par exemple, l'augmentation des taux du fret, pour équilibrer les recettes et les dépenses, car si son argument est bon, et il me paraît l'être, c'est la population des autres provinces qui aura à en souffrir, puisque le déficit est en proportion du fret qui vient de ces autres provinces.

L'honorable député de King (M. Borden) a dit que les pertes de ce chemin augmentaient à mesure que la longueur du chemin augmentait ; en d'autres termes, le déficit est en proportion de la longueur du chemin. La dernière année du régime Mackenzie, 1877-78, le déficit a été entre \$600,000 et \$700,000, à peu près le même qu'aujourd'hui ; on dira peut-être qu'il est un peu plus élevé aujourd'hui, mais je ne crois pas que l'augmentation dans le déficit ait été en proportion de l'augmentation dans la longueur du chemin. Il faut donc que sous certains rapports, le chemin soit mieux administré aujourd'hui, ou qu'il y ait plus de trafic sur la ligne qu'à cette époque. Je ne cite pas ce fait pour prouver que s'il y a eu une mauvaise administration, elle n'a existé que sous le régime Mackenzie. Je crois qu'alors, comme aujourd'hui, on a fait des efforts sincères pour administrer ce chemin de manière à en faire une ligne payante pour le pays. J'ai toujours été d'opinion qu'un gouvernement ne peut pas administrer un chemin de fer aussi économiquement qu'une compagnie privée, ni adopter un tarif profitable, comme une compagnie ; mais parce que le chemin a été exploité à perte pendant tant d'années, l'impression s'est répandue dans le pays qu'il serait peut-être plus avantageux de le céder à quelque compagnie qui l'exploiterait, puisque le gouvernement ne peut pas le faire sans pertes. Il arriverait ce qui arrive toujours quand une compagnie prend