

# Débats des Communes.

DEUXIÈME SESSION—SEPTIÈME PARLEMENT.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 10 mai 1892.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures.

PRÈRE.

### PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 83) concernant la Compagnie du chemin de fer de transport de Chignecto, (limitée).—(M. Dickey.)

### SUBSIDES.

La chambre se réunit de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Plus grandes facilités à Halifax..... \$152,000

M. HAGGART: M. le Président, à la dernière réunion du comité, j'ai promis qu'à la prochaine fois que vous prendriez le fauteuil je ferais un rapport aussi succinct que possible des changements qu'il est proposé de faire dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, dans le but d'établir, autant que possible, l'équilibre entre les recettes et les dépenses de ce chemin. Vous savez tous que ce chemin de fer est partagé en deux subdivisions, une de 1,145 milles de longueur, dont 322 milles se trouvent dans la province de Québec, 368 dans le Nouveau-Brunswick, et 455 milles dans la Nouvelle-Ecosse, et un autre embranchement comprenant 211 milles dans l'Ile du Prince-Edouard. En 1889-90, le chemin de fer Intercolonial fut uni à ce que nous appelons le prolongement de l'est, et à cette portion du chemin de fer qui a été subséquemment complété dans le Cap-Breton. Cela a porté le nombre de milles de 971 milles qu'il était, avant 1889, à 1,145 milles. Le maximum des revenus du chemin a été réalisé en l'année où cet acte a été adopté, en 1889-90, lorsque la longueur totale du chemin était de 971 milles, le revenu de cette année-là ayant été de \$3,012,739.87. La même année, le chemin de fer qui unit Montréal à l'Intercolonial, le chemin de fer qui a été appelé la voie

courte *via* Mattawamkeag jusqu'à Saint-Jean—a été complété. Ce chemin a été construit dans le but de procurer de plus grandes facilités à la population des provinces maritimes pour se rendre dans les provinces de l'ouest, et de donner une ligne plus courte à nos ports de mer, ou de l'est, à partir de cette section du pays, qu'ils n'en avaient antérieurement. Lorsque ce chemin a été terminé, par suite de l'administration énergique du chemin de fer canadien du Pacifique, et du raccourcissement de la distance par cette voie, il n'y a aucun doute qu'une grande portion du trafic, a été détournée de notre ligne, qui était une ligne plus longue, vu qu'elle côtoyait les rives du fleuve Saint-Laurent, ayant été construite pour des fins militaires plutôt que pour des fins commerciales. Cette nouvelle voie a ainsi détourné une portion considérable du trafic, au profit du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Saint-Jean, et d'autres portions des provinces maritimes. La meilleure portion, peut-être, du trafic que nous avons a été détournée au profit du chemin de fer canadien du Pacifique, et cette compagnie a eu le soin d'éviter le transport d'articles qui ne payent pas, tels que le grain, le charbon, la pierre à bâtir et d'autres lourds articles, abandonnant cette charge, à perte, au chemin de fer Intercolonial. Toutefois, ces raisons n'expliquent pas parfaitement le déficit qui est survenu sur le chemin de fer Intercolonial depuis plusieurs années. Nous avons employé un grand nombre de trains, en sus des exigences du fret transporté dans ce pays. Nous avons transporté le fret local à un tarif moins élevé que celui auquel le fret est transporté sur tout autre chemin du Canada, et nous avons transporté le charbon, le grain, la farine, la pierre, etc., à des taux qui ne payent pas. Aussi, nos trains de passagers réguliers, que nous avons fait circuler, n'ont pas un trafic suffisant pour payer les dépenses, et pas autant de trafic de passagers qu'il s'en trouve sur d'autres chemins, au Canada.

Ensuite, une autre raison pour que le chemin de fer Intercolonial ne paie pas, c'est que la portion nord du chemin de fer traverse une portion de pays