

capital les frais d'entretien et d'améliorations encourus pour l'Intercolonial. Quel que soit le mode adopté pour tenir cette comptabilité, un fait acquis, c'est que l'administration de l'Intercolonial s'est soldée par un déficit de plus de \$26,000,000 depuis que mes honorables amis sont en possession des rênes du pouvoir. Cependant, notre Gouvernement ne s'est pas contenté de détruire la réputation de cette voie ferrée au point de vue d'entreprise payante; et il a entrepris la construction de la section est du nouveau "Transcontinental national," chemin de fer dont une partie est construite parallèlement à l'Intercolonial. Le coût total de ce nouveau "Transcontinental", y compris le pont de Québec, sera d'environ \$200,000,000. Cependant, le Gouvernement nous annonce encore, à cette session-ci, que son intention est d'acquérir certaines voies ferrées additionnelles et en correspondance avec le chemin de fer intercolonial, bien que, depuis dix ans, le coût de l'exploitation de ce chemin et ce qui a été porté pour lui au compte du capital ont laissé un déficit à combler de \$26,000,000.

Je voudrais bien savoir de mon très honorable ami, s'il est libre de le faire connaître, les intentions du Gouvernement sur ce sujet, ou ce que l'on se propose de faire de l'Intercolonial? Immédiatement avant les dernières élections générales, il y eut force éloges donnés à l'administration du ministère des Chemins de fer actuel, et l'on nous a dit que l'exploitation de l'Intercolonial était enfin devenue un succès entre les mains de ce ministère; mais les élections étant à peine terminées, l'on apprit que des négociations avaient été entamées entre le Gouvernement et certains magnats de chemins de fer du Canada pour la vente de ce grand chemin de fer de l'Etat. Le Gouvernement, je n'en ai aucun doute, avait l'intention de vendre ce chemin de fer, ou de l'affermier à quelque compagnie; mais vu les protestations qui se sont fait entendre dans la presse des provinces maritimes, le Gouvernement a été obligé de renoncer à ce projet. Pourquoi donc le Gouvernement ne nous présente-t-il pas un projet sensé faisant exploiter l'Intercolonial par une commission indépendante? La chose a été suggérée à diverses reprises au cours des dernières sessions.

De grandes corporations de chemins de fer
Hon. M. LOUGHEED.

se sont efforcées d'acquérir cette voie ferrée. Il est bien connu que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était disposée à faire cette acquisition, et la compagnie du "Grand Tronc" était prête à faire la même chose. D'autres grandes corporations sont également prêtes à en faire autant et à payer un prix très raisonnable. Il n'y a aucun doute que le moyen de tirer le meilleur parti possible de ce chemin est d'en confier l'exploitation à une commission d'experts, et l'on pourrait ainsi procurer aux provinces maritimes un service plus satisfaisant que celui qu'elles reçoivent aujourd'hui. L'administration de ce chemin a été très récemment l'objet d'une enquête, et je signalerai quelques-uns des renseignements obtenus. Sur le bordereau de paie, nous avons trouvé 8,424 noms d'employés, et sur ce nombre, 1,500 avaient obtenu et conservé leur position à l'aide d'influences politiques, bien qu'ils fussent autant d'employés inutiles à l'administration. Or, à \$2 par jour, ces 1,500 employés inutiles entraînent par année une dépense de \$1,000,000. J'ajouterai que c'est l'influence du patronage qui domine avec tous ses abus sur l'Intercolonial. L'enquête du juge Cassels a révélé que, sous cette influence, les fournitures achetées pour ce chemin coûtent au pays de 15 à 25 pour cent de plus que le prix courant du marché. Ce n'est aucunement exagérer de prétendre que l'on pourrait économiser au moins \$500,000 par année si l'Intercolonial était administré par une commission. A cette économie, si nous ajoutons ce qui pourrait être encore épargné, en renvoyant tous les employés inutiles, nous pouvons affirmer qu'au moins un million et cinq cent mille piastres par année pourraient être épargnées, sans mentionner aucunement la recette additionnelle pouvant être obtenue si les taux de transport étaient portés au chiffre fixé sur les autres chemins de fer. Mais cette question de taux mise de côté, il est évident que l'exploitation de l'Intercolonial économiserait \$1,500,000 par année, si ce chemin était placé sous la gestion d'une commission et administré comme le sont tous les autres chemins de fer.

Un autre service public fait ressortir l'incurie avec laquelle le Gouvernement dépense les deniers publics. Je veux parler du chemin de fer transcontinental national.