

d'opinion avec l'honorable député sur ce point. Je crois que le nombre de ces destitutions que le ministre se propose de faire, est suffisant dans les circonstances. Je ne partage pas non plus l'opinion du député de Guysborough (M. Fraser), qui a dit que, parce que le chemin était exploité à aussi bon marché que tout autre chemin, il ne devrait pas y avoir de destitutions. Je crois que j'ai eu raison de dire à la chambre que l'état des choses exige la diminution du nombre des trains, et comme conséquence du nombre des employés.

Je n'ai plus qu'une observation à faire : c'est de soumettre à l'attention du ministre une question que je me suis déjà efforcé de lui faire comprendre, et j'aimerais la soumettre avec instance, non seulement à lui, mais aux membres du gouvernement et aux membres de la chambre. Comme tout le monde le sait, un grand nombre d'employés de l'Intercolonial résident dans la ville de Moncton. Nul doute qu'il y aura là quelques destitutions ; j'espère qu'elles ne seront pas plus générales qu'il n'est absolument nécessaire ; mais en faisant ces destitutions, le point que je désire soumettre au ministre, est celui-ci : qu'il devrait avoir égard aux hommes qui sont établis en cet endroit, qui ont été employés sur le chemin de fer depuis des années, qui ont acheté des propriétés, car s'ils sont renvoyés, ce sera une grande perte pour eux et, de fait, ce sera la ruine pour un grand nombre. Sur ce nombre d'employés, ceux qui sont suffisamment capables et qui possèdent l'habileté nécessaire pour remplir leurs fonctions devraient, dans tous les cas, être continués dans leur emploi ; et les destitutions devraient être faites parmi les jeunes gens qui n'ont pas de famille à faire vivre, et parmi d'autres qui ne sentiraient pas la perte et qui n'éprouveraient pas d'embarras par le fait d'être destitués.

M. McDOUGALD (Pictou) : J'approuve complètement les observations faites par l'honorable député de Westmoreland (M. Wood), et par les autres députés des provinces maritimes, à l'appui de la proposition du ministre tendant à réduire le service des trains et à se dispenser des employés qui ne sont pas nécessaires pour l'exploitation du chemin de fer Intercolonial plutôt que d'augmenter les taux du fret sur le trafic qui se fait sur le chemin. Je ne me lève pas dans l'intention de critiquer les réductions qui sont proposées. Le changement est justifié par la diminution des recettes de l'Intercolonial, l'année dernière, bien qu'il y ait eu une augmentation de 200 milles ajoutés au parcours. J'ai écouté avec attention les arguments qui ont été présentés, ce soir, au sujet de l'Intercolonial, et les causes auxquelles sont dus les déficits sur la ligne.

Je suis arrivé à la conclusion que ces déficits sont dus en grande partie à la qualité supérieure du service qui se fait sur ce chemin de fer, à l'efficacité du matériel roulant, des fondations de la voie et à l'équipement de la ligne, ainsi qu'aux méthodes qui ont été employées pour tenir les comptes d'exploitation du chemin. De la discussion qui a eu lieu ce soir, est ressorti un fait très clair : c'est que les frais d'exploitation de l'Intercolonial ne sont en aucune manière extravagants, comparés aux frais d'exploitation des autres chemins de fer dans le Canada, ou dans d'autres parties de ce continent.

Les chiffres cités au sujet de l'exploitation du Grand Tronc de chemin de fer et du chemin de fer canadien du Pacifique, démontrent que le coût d'exploitation basé sur le parcours des trains est

moins élevé sur l'Intercolonial que sur l'une ou l'autre des deux grandes voies ferrées du Canada, et que les déficits résultent du manque de recettes provenant du service des trains. Ce service est supérieur à celui de tout autre ligne, tandis que la population est beaucoup plus dispersée que sur la ligne du Grand Tronc et certaines parties du chemin de fer canadien du Pacifique. Si, comme l'honorable ministre des chemins de fer le promet, l'efficacité du chemin n'est pas diminuée par les changements qu'il se propose de faire, je crois qu'il sera appuyé par le sentiment public du pays dans les efforts qu'il fait pour établir, autant que possible, l'équilibre entre les frais d'exploitation et les recettes du chemin de fer Intercolonial. Dans le cours de cette discussion, on a fait certaines critiques qui ne montrent guère sous un point de vue équitable les opérations de l'Intercolonial, comparées aux autres chemins de fer du Canada, parce que l'on n'a pas une base équitable de comparaison qu'on peut appliquer aux opérations de ces lignes, ainsi que je m'efforcerai de le démontrer avant de terminer.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a pris pour base de comparaison la dépense par mille de certains chemins de fer, oubliant complètement, ainsi que l'a démontré clairement le député de Westmoreland (M. Wood), que la dépense dépendra de l'efficacité du service et du nombre des trains employés sur la ligne, et que tout système basé sur la dépense par mille, n'est pas du tout une comparaison équitable. En ce qui concerne la déclaration que j'ai faite à l'effet qu'il n'y a pas de base équitable pour comparer les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, à ceux des autres chemins de fer du Canada, je désire attirer l'attention sur la manière dont les comptes de ce chemin de fer ont été tenus depuis le commencement, tant sous l'ancien que sous le présent gouvernement. Je regrette que nous n'ayons pas le rapport que l'on a demandé il y a quelque temps, faisant voir le montant dépensé en améliorations à même les recettes du chemin. Toutes les dépenses concernant le chemin de fer Intercolonial, qui sont payées à même les recettes, sont inscrites comme frais d'exploitation, et ces paiements comprennent un grand nombre d'item qui, sur d'autres chemins de fer dans le Canada et les Etats-Unis, sont imputés sur le compte du capital, ainsi qu'on le verra par les rapports des employés de ce chemin de fer et par d'autres documents que je serai en état de faire voir au comité.

Dès 1877, M. Brydges, qui était le gérant de ce chemin de fer à cette époque, a attiré l'attention sur la nature des dépenses sur l'Intercolonial. M. Brydges a été autrefois le gérant général du Grand Tronc, il connaissait la manière dont les comptes étaient tenus, de sorte qu'il pouvait établir une comparaison. Le mode de tenir les comptes sur l'Intercolonial n'a pas été changé depuis 1878 à venir jusqu'à ce jour, en ce qui concerne l'emploi du crédit sous le titre de dépenses imputables sur le revenu. Dans son rapport de 1877, M. Brydges dit :

J'ai déjà dit que tous les déboursés autrefois et ordinairement imputés sur le compte du capital sur les anciennes lignes, ont été, l'année dernière, imputés sur le compte des frais d'exploitation. Ces différents item comprennent le ballastage pour mettre l'ancienne ligne de niveau avec la nouvelle, le tout coûtant \$30,000 ; la démolition d'une vieille maçonnerie et sa reconstruction dans la Nouvelle-Ecosse, le remplacement de ponts usés, environ