

le 6 avril. Cet état comprend-il les sommes contenues dans sa réponse ?

M. HAGGART : Oui, si vous additionnez ces différentes sommes en y ajoutant les \$5,000, vous aurez le chiffre exact.

M. BORDEN : En examinant le rapport et en écoutant les explications du ministre, on dirait qu'à mesure qu'on a augmenté la longueur du chemin, les frais d'exploitation ont aussi augmenté ; qu'à mesure qu'on prolongeait le chemin, quantité de trafic qu'il transportait diminuait et que les frais d'exploitation augmentaient. Je vais indiquer à la chambre une section de ce chemin qui donne des profits. Je suis certain que les honorables députés apprendront la chose avec plaisir. C'est la section connue sous le nom de embranchement de Windsor, et c'est la seule partie de l'Intercolonial qui soit exploitée par une compagnie. Elle a environ 32 milles de longueur et c'est la Compagnie de chemin de fer Windsor et Annapolis qui l'exploite en vertu d'un bail de 21 ans qui touche à sa fin ; l'an dernier cet embranchement a donné un bénéfice de \$1,303.42, et cela, remarquez bien, après avoir fait la dépense de renouveler les rails sur un parcours de quatre milles. Dans le dernier rapport du ministre nous trouvons le passage suivant :

Le chemin et les travaux ont été bien entretenus, une somme considérable ayant été dépensée pour renouveler les rails sur un parcours de 4 milles (les nouveaux rails étant en acier, du poids de 56 livres, et les anciens, en fer du même poids) et remplacer sept arches d'un pont en bois sur la rivière Jordan, par sept arches d'acier. Le chemin est en très bon ordre.

Toutes ces dépenses, le renouvellement des rails et le nouveau pont en acier sont mises au compte des dépenses courantes et malgré cela, cet embranchement accuse un profit de \$1,300, et s'il n'avait pas fallu faire ces dépenses, le profit se serait certainement élevé à \$10,000. A ce propos, je dirai un mot d'un énoncé fait cet après-midi par le ministre des chemins de fer et donnant les recettes et le coût d'exploitation par mille de parcours de convois sur différents chemins de fer au Canada.

D'après ce tableau l'Intercolonial perd un peu plus de 13½ centins par mille de parcours de convois, pendant que la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis qui exploite l'embranchement de Windsor accuse un bénéfice d'environ 50 centins par mille de parcours de convoi. Je prétends que sur une grande partie de l'Intercolonial, surtout sur la section entre Halifax et Saint-Jean, et peut-être sur la section qui va à Pictou, et aussi le prolongement de l'Est, il devrait y avoir des bénéfices, tout aussi bien que sur l'embranchement de Windsor. Je n'ai pas ici la longueur exacte de cette partie de l'Intercolonial dont je viens de parler, mais cela comprend environ la moitié de la longueur totale de la ligne. La section entre Halifax et Saint-Jean, et Halifax et Pictou y compris, le prolongement de l'Est devraient payer autant que l'embranchement de Windsor dans l'ouest, qui rapporte \$1.41½ par mille de parcours des convois ; et comme le coût d'exploitation est de 93 centins, cela laisse un bénéfice net de 50 centins.

S'il en est ainsi, c'est une preuve suffisante pour démontrer au gouvernement qu'il y a quelque chose de radicalement vicieux dans l'administration de l'Intercolonial. Si dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse on peut exploiter une centaine de milles de chemins avec un bénéfice énorme (d'après ce tableau c'est une des lignes les plus payantes du pays), il

va sans dire que dans l'est de la Nouvelle-Ecosse et dans le Nouveau-Brunswick un chemin qui possède plus d'avantages pour se procurer un trafic rémunérateur, devrait donner des résultats également bons. Je suis convaincu que si l'Intercolonial, entre Halifax, Saint-Jean et Pictou, y compris le prolongement de l'Est, était administré comme le chemin de fer Windsor et Annapolis, il y aurait un excédent énorme. Je vais plus loin, et je dis que si ce chemin était exploité et administré de cette manière, les profits sur cette partie du chemin seraient suffisants pour compenser les pertes que doit nécessairement entraîner, je l'admets, l'exploitation de la ligne entre Moncton et la Pointe-Lévis, et les embranchements sur ce parcours.

M. HAZEN : De la manière dont les livres sont tenus il n'y a rien pour indiquer que la section du chemin entre Halifax et Saint-Jean ne donne pas actuellement des profits.

M. BORDEN : J'ai cherché à me rendre compte de cela, mais il n'y a rien dans les rapports qui puisse fournir des renseignements. L'an dernier les comptes du prolongement de l'Est ont été tenus séparément, et on y trouve un léger profit ; cette année, les comptes sont confondus avec les autres et je n'ai pu rien établir. Si le ministre le pouvait, il intéresserait beaucoup la chambre en donnant un tableau des recettes et dépenses des différentes sections du chemin. A ce propos je désire attirer l'attention sur un fait qui n'intéresse peut-être pas les honorables députés de toutes les parties du pays, mais qui est très important pour ceux qui habitent l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Il est reconnu que le trafic des marchandises sur les parties de la ligne qui traversent l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, donne des bénéfices, comme je l'ai dit ; ce chemin est exploité par une compagnie qui fait de l'argent, mais c'est la population qui paie les taux exigés. Ces expéditeurs ont à lutter à Halifax et à Saint-Jean, mais surtout à Halifax, contre les marchandises que l'Intercolonial apporte des districts de l'est de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, à des taux beaucoup plus bas ? les expéditeurs, non seulement paient des taux élevés—je ne dis pas qu'il se soit trop—mais ils paient des taux d'affaires sur leurs marchandises ; et non seulement cela, ils contribuent à combler le déficit provenant des taux trop bas en vigueur sur les autres parties de la ligne.

M. HAGGART : Quelle somme contribuent-ils de cette manière ?

M. BORDEN : Je ne puis pas dire ; je n'ai aucun moyen de m'en rendre compte.

M. HAGGART : \$1,306 par année.

M. BORDEN : Je ne vois pas comment l'honorable ministre arrive à ce chiffre.

M. HAGGART : En 1890-91, sur l'embranchement de Windsor, 32 milles, un tiers des recettes, \$30,238.13 ; entretien et dépenses, \$28,931.71, laissant au gouvernement un bénéfice de \$1,303.42.

M. BORDEN : L'honorable ministre n'a pas saisi mon argument. Je ne parle pas seulement de l'embranchement de Windsor, mais de tout le réseau dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse qui est exploité par des compagnies et avec d'énormes bénéfices ; je dis que la population de cette partie du pays paie des taux qui permettent aux compagnies de réaliser de forts bénéfices ; en même temps ces expéditeurs luttent sur les autres marchés contre des produits