

les plus satisfaisants et où, au lieu d'un déficit, nous eûmes un joli solde au crédit du compte. Je constate que dans l'intervalle entre ces années la distance par mille s'est accrue de 254 milles. Je ne veux pas fatiguer la chambre avec des chiffres, je vais donner seulement les proportions. Le parcours des locomotives par mille a augmenté de 38 pour 100, celui des convois de voyageurs 25 pour 100 et celui des trains de fret 38 pour 100. Le nombre des voyageurs a augmenté de 47½ pour 100, et la quantité du fret 34 pour 100. Mais, si nous venons aux recettes, je constate qu'elles n'ont augmenté qu'un peu plus de 25 pour 100.

On dira peut-être que c'est un résultat peu satisfaisant ; il n'est pas satisfaisant dans un sens, mais je crois que, si l'on veut tenir compte des causes, il n'est pas aussi peu satisfaisant qu'il paraît l'être au premier abord. La cause de la disproportion relative entre les recettes et les dépenses est, sans nul doute, l'établissement de la ligne directe du chemin de fer canadien du Pacifique.

L'honorable député de King (M. Borden), a parlé des recettes provenant des voyageurs sur le chemin de fer Intercolonial. L'année dernière la moyenne des recettes a été de 74 centins par voyageur, et en 1883, elle avait été de près de 83 centins. Les recettes provenant du fret sont à peu près dans la même proportion : \$1.42 l'année dernière, et \$1.50 en 1883. Ces chiffres démontrent, comme l'honorable monsieur l'a fait observer avec beaucoup de raison, que, si le nombre des voyageurs et le volume du fret ont augmenté, la distance moyenne parcourue par eux est moindre qu'il y a dix ans. Ceci prouve tout simplement que l'établissement de la ligne directe a enlevé au chemin de fer Intercolonial une très grande partie du trafic de plein parcours qu'il avait autrefois.

Maintenant, M. le Président, un des préopinants—je ne me rappelle plus lequel, a reproché au gouvernement actuel d'avoir subventionné la ligne directe (*Short Line Railway*) et créé ainsi une concurrence au chemin de fer Intercolonial. Le fait que l'établissement de cette ligne a diminué les recettes de l'Intercolonial ne justifie pas, je crois, ces reproches. Parce que nous avons déjà l'Intercolonial, ce n'était pas une raison pour que la population des provinces maritimes n'eût point les communications commerciales les plus avantageuses avec nos amis de l'ouest. Le fait même que cette ligne directe peut rivaliser avec succès avec l'International et lui enlever du fret, quoique ce dernier transporte le fret au simple prix de ses frais d'exploitation, prouve que le chemin de fer de la ligne directe a été construit d'après les principes du commerce, et je suis d'avis qu'il justifie le gouvernement de l'avoir subventionné pour assurer sa construction.

Plusieurs de mes honorables collègues qui ont pris la parole avant moi ont critiqué la politique que le gouvernement se propose de suivre à l'égard de l'administration de l'Intercolonial ; je dirai un mot seulement sur ce sujet.

Nous avons à l'heure qu'il est, un déficit considérable. Bien que ceux d'entre nous qui représentent ici les provinces maritimes soient d'avis que ce déficit ne devrait pas exister, qu'il n'a jamais été prévu, que l'Intercolonial devrait être une source de revenu ou de profit pour le pays, nous désirons tous, quel que soit le parti auquel nous appartenons, que la situation financière de cette voie ferrée soit équilibrée. Il ne paraît exister que deux modes pour en arriver à ce résultat ; l'un M. Wood (Westmoreland).

serait celui suggéré incidemment par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), de hausser le tarif local ; l'autre, celui que le ministre des chemins de fer préconise, de diminuer le service des trains et de réduire dans une certaine mesure le nombre des employés. Je ne vois aucun autre moyen d'obtenir le résultat que les deux partis de la chambre désirent.

S'il faut choisir entre ces deux méthodes, je n'hésite pas à dire—et je crois que le peuple des provinces maritimes approuvera ce que je dis—que, pour ma part, j'approuve la politique tracée par le ministre des chemins de fer. Si, aujourd'hui, il y a plus de trains qu'il n'en faut pour le trafic du chemin, il est beaucoup mieux que le nombre de trains soit réduit et que quelques employés soient congédiés, plutôt que d'augmenter les taux dans les provinces maritimes. On admettra que les taux d'entier parcours ne peuvent pas être augmentés, et permettez-moi de faire une observation au sujet de l'énoncé fait par le ministre des chemins de fer, que le taux du fret sur le charbon, la pierre, et je crois qu'il a dit le blé et la farine, n'était pas suffisant pour payer les frais actuels d'exploitation. Je suis porté à différer d'opinion avec le ministre sur ce point. Je n'ai pas ici les données pour prouver que son énoncé est absolument inexact sous ce rapport, mais je crois que si nous examinons la question au point de vue suivant, que nous avons construit le chemin de fer, qu'une certaine partie du coût d'exploitation est ce qu'on appelle les prix fixes, que le coût supplémentaire du transport du trafic, que le ministre a signalé, est le coût réel du transport de ce trafic particulier, et les accidents du chemin qui résultent en conséquence, il n'est pas évident pour moi qu'on peut dire que ce trafic est une perte réelle pour le chemin.

L'histoire des autres chemins qui sont exploités par des compagnies, justifie, je crois, cet énoncé, car, si je me le rappelle bien, les chiffres présentés à la chambre, dans le cours de la dernière session, par l'honorable député de Cumberland, démontrent que d'autres chemins de fer dans les mêmes circonstances transporteraient le fret à des prix aussi bas que ceux qui existent sur le chemin de fer Intercolonial, plutôt que de ne pas en transporter du tout. Je crois que le peuple des provinces maritimes approuvera les offres du ministre des chemins de fer, plutôt que la proposition faite par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), d'augmenter les taux du fret sur le chemin.

Je crois que ceux qui appuient le gouvernement de ce côté-ci de la chambre, approuveront l'action du ministre concernant le renvoi des employés. Dans tous les cas, j'ai fait observer au ministre et je crois que les autres députés des provinces maritimes ont agi de la même manière, que les changements faits à l'égard des employés ne devraient pas être trop généraux, trop soudains ni trop étendus. Je crois qu'il est plus sage de faire ces destitutions graduellement. Si de nouveaux hommes ne sont pas employés, le nombre des employés diminuera naturellement par des causes naturelles, par les décès, par le renvoi de ceux qui ont enfreint le règlement et de ceux qui vont de côté et d'autre pour changer d'emploi ou améliorer leur position.

Le député de King (M. Borden) a dit qu'il croyait que le nombre devrait être augmenté, qu'il aurait approuvé le ministre si, au lieu de congédier 200 employés, il en avait renvoyé 2,000. Je diffère