

ne quittent la capitale. Nous voulons savoir si le ministre des chemins de fer a fait des arrangements afin de nous procurer une correspondance à Truro avec l'embranchement de Pictou. L'express de l'intercolonial arrive à Truro à midi, et l'express de Halifax part pour Pictou à dix heures du matin. En conséquence, nous sommes obligés d'attendre vingt-deux heures à Truro. Je désire savoir si l'honorable ministre est capable de faire de meilleurs arrangements que celui-là.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je crois qu'il y a un moyen de faire disparaître cet inconvénient.

M. WOOD (Westmoreland) : M. le président—

L'ORATEUR SUPPLÉANT : L'honorable député d'Albert (M. Weldon), a demandé et obtenu de la chambre la permission de faire une digression. Je crois que la discussion est allée assez loin de ce côté et qu'il est temps de revenir à la discussion de l'item même.

M. WOOD (Westmoreland) : Je suppose que nous sommes obligés de nous conformer à la décision du président.

Plusieurs VOIX : Parlez, parlez.

L'ORATEUR SUPPLÉANT : C'est apparemment le désir du comité que cette discussion ne soit pas encore interrompue.

M. WOOD (Westmoreland) : Je n'ai pas occupé longtemps l'attention de la chambre ; je me contenterai de faire une ou deux observations. Je ne parlerais pas du tout, si quelques-uns des honorables députés de l'autre côté de la chambre n'avaient dit des choses qui sont de nature à laisser la chambre sous une fausse impression. D'abord, qu'il me soit permis de dire que, selon moi, l'honorable député d'Albert (M. Weldon) a exposé la question à la chambre d'une manière juste et qu'on n'a rien trouvé à lui répondre. Il a énoncé un principe que tous les membres de cette chambre doivent reconnaître comme un principe de commerce fort juste, savoir : que les grands chemins de fer peuvent exploiter les embranchements à moins de frais et avec plus d'avantages pour la contrée qu'ils traversent, que ces embranchements ne seraient être exploités par des compagnies distinctes et une administration distincte de celle de la ligne principale. Voilà le principe énoncé par l'honorable député, et il a cité comme exemple les grandes compagnies de chemins de fer de l'Ouest, qui achètent les embranchements qui communiquent avec leur ligne principale. Il demande ensuite qu'on adopte ce mode pour le chemin de fer Intercolonial.

Personne, je le répète, n'a tenté de répondre à cet argument. Au contraire, les honorables députés de la gauche n'ont cherché qu'une chose : tâcher de faire croire à la chambre que le gouvernement et les députés des provinces maritimes n'ont souci du chemin de fer Intercolonial que comme d'un instrument d'élections. C'est une prétention à laquelle j'oppose la dénégation la plus formelle et je mets les honorables députés de la gauche au défi de prouver ce qu'ils disent. Je suis fâché que l'honorable député de Northumberland soit sorti de la chambre, car je crois que c'est lui qui a porté de telles accusations le plus clairement. Il a pourtant mauvaise grâce à se servir de ce langage ; car nous savons tous qu'un de ces embranchements a été construit dans son comté,

à sa demande, alors qu'il était dans l'opposition. Il ne devrait pas trouver mal aujourd'hui qu'on demande pour les autres comtés des provinces maritimes, la faveur qu'il a obtenue pour le sien. L'honorable chef du gouvernement, d'après ce qu'il a dit, ne semble pas certain que l'achat des embranchements aurait pour résultat l'amélioration de la situation financière de l'Intercolonial. Je crois que l'honorable député de Durham-ouest éprouve les mêmes doutes. Je ne saurais dire si leurs doutes sont bien fondés.

J'admets qu'un gouvernement ne peut pas administrer un chemin de fer aussi économiquement et sur les mêmes principes d'affaires qu'une compagnie particulière. Mais si, parce que le chemin de fer Intercolonial est administré par le gouvernement, il faut lui interdire d'acquiescer des embranchements et priver le peuple des bienfaits qui résultent de l'acquisition de ces embranchements, je dis que les habitants des provinces maritimes devront se demander s'il ne vaut pas mieux, dans ce cas, abandonner ce chemin à une compagnie particulière. Déjà le secrétaire d'Etat a répondu à la prétention de l'honorable député de Northumberland, qui soutient que l'acte de la Confédération oblige le gouvernement à toujours exploiter ce chemin lui-même. Il faut aussi tenir compte d'une autre chose. Tout le monde sait fort bien que quand nous avons construit le chemin de fer Intercolonial, on comprenait que cette entreprise ne pouvait pas donner de bénéfices et qu'on n'aurait jamais pu trouver une compagnie pour s'en charger. En effet, l'exploitation de cette route nous a coûté de grands sacrifices durant les premières années ; nous avons été obligés de payer des déficits d'un demi million, ou trois quarts de million par année. Aujourd'hui, les choses ont changé et nous avons raison de croire qu'une compagnie particulière pourrait retirer des bénéfices de l'exploitation de l'Intercolonial, surtout, si on adoptait le principe en faveur duquel se déclare l'honorable député d'Albert.

L'honorable député d'Albert parle aussi de la nécessité de maintenir l'Intercolonial comme route militaire. L'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) a aussi parlé de manière à créer une fausse impression dans l'esprit des membres de cette chambre. Il dit, comme l'honorable député de Northumberland, que ces embranchements, dans les provinces maritimes, sont des chemins de fer qui ne paient pas leurs dépenses. Il est vrai que plusieurs de ces embranchements n'ont pas donné de bénéfice jusqu'à ce jour, mais cela est dû à la mauvaise administration de ces routes. Malheureusement, un grand nombre de chemins de fer, dans les provinces maritimes, sont tombés aux mains de simples spéculateurs, qui ne se sont pas donné la peine de les faire administrer sur des principes d'affaires. Je ne prétends pas que ces chemins pouvaient donner des bénéfices dans les premiers temps de leur construction ; mais je crois qu'aujourd'hui, les choses ont changé. D'après ce que je connais du montant des frais d'exploitation et du trafic des chemins de fer du Nouveau-Brunswick, à part une ou deux exceptions de peu d'importance, je crois que la plupart de ces chemins, s'ils étaient bien administrés, non-seulement paieraient leurs dépenses, mais donneraient des bénéfices. Je suis donc d'avis que l'honorable député d'Albert a fait à la chambre une proposition qui mérite toute notre attention.