

des taux d'intérêts élevés, et en se chargeant de leurs obligations, ont pu acquitter leurs dettes, emprunter de l'argent et convertir leurs obligations portant un taux d'intérêt moins élevé, et de cette façon, rendre le service constant et efficace, et aider à l'établissement et au développement de diverses industries à un point que l'on n'aurait pu espérer sous le régime précédent. Je demande, non comme faveur, non par tactique électorale dans le but de plaire à la population du comté d'Albert, ni afin de corrompre les provinces maritimes, mais je demande, pour des raisons que le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique ont trouvés bonnes, que le chemin de fer Intercolonial comprenne son devoir et donne à nos populations un service constant et sûr, qu'il donne à ces hommes qui ouvrent des carrières et établissent et développent des industries dans les régions éloignées des facilités et des taux, sur les embranchements, qui correspondent à ceux qu'ont les mêmes classes de la population dans l'Ouest.

On dira peut-être que les recettes de ces embranchements couvrent à peine aujourd'hui leurs frais d'exploitation et que je demande au gouvernement de les acheter à des prix élevés. Je ne demande rien de pareil. Je ne demande pas l'adoption d'un projet qui obligerait le gouvernement à acheter ces chemins à un prix dépassant leur valeur. Le gouvernement est en mesure de déterminer la valeur commerciale de ces chemins; il peut s'assurer des recettes qu'ils sont capables de produire, de leurs frais d'exploitation, et voir s'il n'y a pas moyen d'en retirer un excédant de recettes; et tout ce que je demande, c'est que, dans le cas où les propriétaires de ces embranchements consentiraient à les vendre, le gouvernement les achète en payant la valeur commerciale, et les réunisse au réseau de l'Intercolonial.

Regardez la position des embranchements de l'Intercolonial et voyez quelle politique incomplète le gouvernement a suivie à ce sujet. Depuis la rivière Ristigouche, qui forme la frontière commune des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, jusqu'au terminus de l'Intercolonial, il y a seize ou dix-sept embranchements qui alimentent l'Intercolonial, mais sont possédés et exploités par des compagnies privées. Quelques-uns d'entre eux sont très courts et très peu importants, leurs recettes ne dépassant pas leurs frais d'exploitation; deux ou trois ne gagnent pas de quoi payer leurs frais d'exploitation, et deux ou trois autres donnent un profit raisonnable qui permet de payer des dividendes satisfaisants. On ne peut s'attendre à ce que ces voies ferrées, qui sont administrées par quinze ou seize bureaux de direction, soient exploitées d'après un mode aussi bon et qu'ils produisent des recettes aussi fortes que si elles étaient toutes régies par une seule et même direction. Le gouvernement a déjà, dans son administration de l'Intercolonial, fait un pas dans cette voie en achetant au chemin de fer du Grand Tronc l'embranchement de la Rivière du Loup, prolongeant par là l'Intercolonial jusqu'à Lévis, vis-à-vis de Québec, et il a en outre construit sous forme de prolongements ou d'embranchements, 700 milles de chemin de fer, de sorte que le réseau de l'Intercolonial se composera d'environ 1,400 milles de voie ferrée, lorsqu'il comprendra le chemin de fer de l'Île et celui du Cap Breton, et le gouvernement du Canada exploitera alors 1,400 milles de voie ferrée. Il est tout aussi juste pour le gouvernement d'acheter à un prix raisonnable les embranchements dont j'ai parlé, que

ça l'a été d'acquérir ces 700 milles. Je ne me plains pas de ce que le gouvernement possède un embranchement dans un comté et n'en possède pas dans un autre, mais je prétends que lorsqu'il peut, sans se faire voler, sans se faire joner par aucune compagnie, sans payer de prix élevés, acheter un chemin, il devrait l'acheter et l'exploiter, et ne former qu'une seule direction des quinze ou seize qui existent maintenant.

Les avantages de cet arrangement sont manifestes. Sur plusieurs de ces embranchements, le gouvernement aurait des locomotives légères auxquelles il substitue chaque année des locomotives plus lourdes, mais les locomotives légères pourraient servir sur ces embranchements. Il a des wagons qui ne conviennent pas parfaitement à la ligne principale, mais dont on se sert sur les embranchements. Il pourrait utiliser ces wagons et abaisser le tarif sur ces embranchements, et créer un trafic qu'il n'a pas aujourd'hui. S'il achetait ces embranchements et en abaissait le tarif, il pourrait se refaire par la quantité de pierre calcaire, de pierre de taille ou de plâtre qu'il transporterait sur la ligne principale jusqu'à la mer. Il perdrait peut-être quelque chose sur le tarif du fret local, mais il développerait graduellement le transport de ces lourds articles et se referait sur la partie rémunératrice de la ligne principale de l'Intercolonial.

J'expose brièvement ces faits sur lesquels nous nous basons pour demander au gouvernement de réunir ces embranchements au chemin de fer Intercolonial. Nous demandons que l'Intercolonial fasse ce que le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique ont fait pour les parties du pays qu'ils traversent. Si l'Intercolonial ne voit pas la possibilité de faire cela, nous demandons au gouvernement de faire place à une compagnie commerciale capable de rendre cette justice à des populations qui ne sont pas satisfaites du présent état de choses. Si le gouvernement s'occupait de ces embranchements et donnait moins d'attention au trafic d'entier parcours et au développement du transport de la farine venant de l'ouest, et du charbon venant de l'est, je crois qu'il pourrait faire disparaître très promptement les déficits.

Je n'ai jamais été plus sérieux que lorsque j'ai demandé cela. Dans le comté d'Albert, cette question est aujourd'hui d'une importance beaucoup plus grande que lors de mon élection. A cette époque, les deux chemins de ce comté étaient grevés d'obligations; mais maintenant, ils en sont dégrévés. Le gouvernement fédéral devra entreprendre cette tâche plus tard s'il ne le fait pas maintenant, et tout cabinet qui se chargera d'exploiter le chemin de fer Intercolonial, devra suivre l'exemple donné par les chemins de fer situés à l'ouest de la rivière Saint-Jean, qui ont été réunis, et nous demandons que l'on fasse la même chose pour les chemins de fer situés à l'est de la rivière Saint-Jean, savoir: que ces chemins—sauf peut-être celui de M. Gibson, de Fredericton à Miramichi—soient réunis de la même manière, que l'on substitue une direction unique à plusieurs, que plusieurs compagnies soient remplacées par une seule ou par un seul gouvernement et nous sommes convaincus que, comme résultat, les recettes nettes de tout ce réseau de voies ferrées seront plus satisfaisantes qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent.

M. BLAKE: Des propositions de ce genre ont jadis produit certains résultats. Cette question a