

sement de la production et augmenterait, par conséquent, la clientèle des voies ferrées. Ils prient le président des Etats-Unis de se consulter avec les représentants des capitalistes et des ouvriers en vue de constater quels sont les meilleurs moyens de diminuer les tarifs, afin d'augmenter le transport de tous les produits disponibles aux Etats-Unis. Il y a quelques jours à peine, la législature du Nouveau-Brunswick, a adopté à l'unanimité un projet de résolution proposé par le premier ministre de la province, appuyé par M. Baxter, chef du parti conservateur à la législature, et par M. Fawcett, chef du parti agraire. Ce projet de résolution se plaignait des tarifs actuels et invitait le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires, par l'entremise de la commission des chemins de fer, afin de les faire diminuer et de permettre aux industries des Provinces maritimes d'expédier leurs produits dans l'ouest du Canada.

Il est un aspect de ce problème qui m'a toujours préoccupé et que j'ai discuté plus d'une fois dans ces murs.

Il me sera permis de signaler la différence entre la situation où se trouve actuellement l'Intercolonial et celle qu'il occupait avant que les chemins de fer nationaux canadiens eussent été réunis en un réseau et confiés à un conseil d'administration. Non seulement la presse a souvent déclaré, mais des membres de cette Chambre ont parfois dit—je l'entends répéter de temps à autre par quelques-uns de nos vieux compatriotes de la province de Québec—que l'Intercolonial a été un fardeau pour le reste du Canada.

Monsieur l'Orateur, souffrez que je dise que si ce n'eût été de l'Intercolonial, les Provinces maritimes n'auraient jamais fait partie de la Confédération et que, sans les avantages qu'elles procurent, particulièrement, l'avantage de leurs ports libres, l'Ontario serait demeuré la porte de derrière des Etats-Unis. La population des Provinces maritimes a donné l'élan au commerce national grâce à ses ports libres—ports que la main de la Providence a creusés là, comme je l'ai souvent dit en cette enceinte, non seulement pour le profit des Provinces maritimes, mais pour le bien et l'avantage constant de tout le Dominion. Et comment peut-on dire que l'Intercolonial a été un fardeau pour le reste du Canada? En premier lieu, il a été un obstacle aux tarifs élevés que la plupart des voies ferrées d'Ontario et de Québec auraient imposés; il a été en mesure de maintenir ces tarifs à un certain niveau. De plus, les provinces d'Ontario et de Québec ont bénéficié du commerce des Provinces maritimes,

[M. Turgeon.]

dont la plus grande partie, avant la Confédération, était acheminée vers les Etats-Unis par les voies navigables. Depuis cinquante ans, des trains ont été remplis de leurs produits tous les jours,—de leurs instruments aratoires, de leurs fourgons, de leurs camions, de leurs farines et ainsi de suite, le tout étant transporté à des prix beaucoup plus bas que ceux du transport dans d'autres parties du pays. Et qu'ont-elles eu à payer pour ce service? Combien a coûté la prospérité qui s'est engendrée de cette manière? A venir jusqu'à il y a deux ans, un déficit annuel de près de cent mille dollars résultant de l'exploitation.

Afin de démontrer que, en somme, l'Intercolonial n'a pas été un fardeau comme les gens sont portés à la croire, je tiens à citer la déclaration d'une personne aussi renseigné que le présent ministre des Finances (sir Henry Drayton), déclaration contenue dans le rapport Drayton-Acworth, de 1917, qui s'est imposé au respect et à l'attention de la population canadienne. Il m'a aussi inspiré le respect et il a attiré mon attention, bien qu'il renferme des choses que je n'admets point, surtout l'idée que la possession du Grand-Tronc par l'Etat serait avantageuse. Toutefois, je tiens à citer ce passage. Je regrette que le ministre des Finances ne soit pas à son siège.

M. McMASTER: Son exposé budgétaire l'inquiète.

M. TURGEON: J'imagine que son exposé budgétaire est, à l'heure qu'il est, une affaire de plus d'importance que les quelques propos du modeste représentant de Gloucester. Voici ce que le rapport Drayton-Acworth a à dire du total des déficits de l'Intercolonial durant les vingt-huit années qui ont précédé celle où ce rapport a été rédigé:

Quelque doute que l'on puisse avoir sur la question de savoir s'il convient de s'efforcer de faire porter intérêt au capital, on ne saurait guère contester que la voie ferrée devrait être administrée de manière à en tirer de quoi solder les frais d'exploitation, y compris une somme suffisante pour le paiement des impôts. Or, même si l'on écarte les premières années de l'entreprise pour ne tenir compte que de la période de 1889 à 1916, qui est celle où il s'est accompli le plus de progrès au Canada et où le trafic des chemins de fer Canadiens a accusé la plus forte augmentation, on constate que l'Intercolonial, bien que n'ayant pas eu d'impôts à acquitter, n'a pu solder ses frais d'exploitation. Les déficits que l'exploitation a accusés au cours de cette période atteignent le chiffre de \$11,188,886.50. D'autre part l'exploitation a accusé des excédents dont l'ensemble forme \$1,661,239.73. Toutefois, de 1912 à 1916, la somme de \$3,046,406.86 a été portée au débit du compte de l'exploitation et consacrée aux travaux de réfection, ce qui, suivant le mode de comptabilité qui