

Mon but, en prenant la parole, est de tâcher de dissiper les idées fausses qui paraissent exister dans l'esprit de quelques honorables membres de cette chambre au sujet du chemin de fer Intercolonial. L'honorable député de Grey est nous a dit, il y a quelques instants, que l'Intercolonial n'aurait jamais été construit si on avait su que plus tard il serait exploité à perte. L'honorable député qui a pris la parole après lui, l'a rectifié sur ce point, et de mon côté j'appuie sur le fait qu'il était bien compris que l'Intercolonial n'était pas simplement construit comme entreprise commerciale. Cette voie ferrée constituait un des liens qui devait unir les provinces ensemble ; elle a été aussi construite en partie pour des raisons militaires, et si l'on veut bien consulter les débats qui eurent lieu après la confédération et les déclarations formulées avant la confédération par ceux qui favorisaient l'union des provinces, on y verra énoncée l'opinion que l'Intercolonial ne pourrait jamais payer ; cette opinion a été exprimée, non seulement par des hommes publics d'ici, mais encore par des hommes publics d'Angleterre.

On sait que pendant les premières années qui ont suivi sa construction, l'Intercolonial a été bien loin de faire ses frais ; de fait les résultats d'aujourd'hui dépassent de beaucoup ce qu'on en attendait à cette époque. Dans les années 1881, 1882, 1883 et 1884, sous l'habile gestion du haut commissaire actuel, le chemin de fer a soldé ses frais et a même rapporté un léger profit. Il est à regretter que cette condition des affaires n'existe plus aujourd'hui, mais si l'on compare la situation présente avec celle d'alors, on en découvrira facilement la cause.

Je vais dire quelques mots des chiffres présentés à la chambre par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), dont la ligne de raisonnement a été suivie, j'ai regretté de le constater, par l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). Cet honorable monsieur s'est appliqué à démontrer—et c'est à peu près la teneur de son discours—que la gestion de l'Intercolonial a été très extravagante, comparée à celle des deux autres grands réseaux de voies ferrées, le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer Grand Tronc ; il a appuyé sa démonstration sur la comparaison des frais d'exploitation par mille.

Je crois que n'importe quel honorable membre de cette chambre, qu'il soit ou non expert en matières de chemins de fer, verra, après un moment de réflexion, qu'une pareille comparaison ne vaut absolument rien. Les frais d'exploitation d'une voie ferrée, basés sur le parcours par mille, dépendent du nombre des convois qui circulent, du nombre des voyageurs et de la quantité de fret transporté. S'il y a cinquante convois, les frais d'exploitation par mille seront près de cinquante fois aussi élevés que s'il n'y en avait qu'un seul, et les recettes seront dans la même proportion.

L'honorable monsieur a semblé répondre à son propre argument par les chiffres qu'il a produits. D'après mes données, les frais d'exploitation du Grand Tronc se sont élevés à \$4,100 par mille, tandis que ceux du chemin de fer canadien du Pacifique sont d'environ \$1,853. Personne n'en conclura qu'il y a une plus grande extravagance dans l'administration du Grand Tronc que dans celle du Pacifique. Cela fait voir seulement que le chemin de fer canadien du Pacifique a une ligne plus longue et un plus petit nombre de convois circulant sur la plus grande partie de sa ligne, tandis que le Grand

Tronc, qui traverse une partie du pays très habitée, a un plus grand nombre de convois en proportion de son parcours par mille ; c'est ainsi que les frais d'exploitation par mille sur le Grand Tronc sont plus que le double du Pacifique. Ces chiffres doivent nous convaincre que cette base de comparaison est très injuste. La base que le ministre nous a donnée est celle du parcours des trains par mille, et il a dit que c'est la meilleure qui puisse permettre de comparer les frais d'exploitation des différentes lignes de chemins de fer. En cela je partage pleinement son avis, qui est aussi celui des experts en général. Je ne suis pas prêt à dire que c'est un critérium très sûr ou absolument sûr ; cela dépend beaucoup de la manière dont les comptes sont tenus, et à ce propos je regrette vivement que l'on ne nous ait pas donné, avant le commencement de ce débat, le relevé qui a été demandé il y a quelques jours.

Je suis informé que dans ces dernières années une bonne partie de la dépense du chemin de fer Intercolonial a été portée au compte des frais d'exploitation, tandis qu'elle aurait pu être portée avec raison à celui du capital. Je parle de certains item, comme, par exemple, la substitution de rails de 67 livres à ceux de 56 qui formaient autrefois la voie, les améliorations qui ont été faites aux gares, la substitution de ponts en fer aux ponts en bois et l'amélioration des wagons. Ceux qui sont au fait des matières de chemins de fer savent qu'aux Etats-Unis, à tout événement, un très grand nombre de compagnies portent au compte du capital ces item qui sont désignés sous le titre "Améliorations." Ils ne sont jamais portés au compte des frais d'exploitation. La différence entre les frais d'exploitation et les recettes est divisée parmi les actionnaires, et ceux-ci ne permettent pas que ces item soient portés au compte des frais d'exploitation, car ils diminueraient alors les dividendes auxquels ils croient avoir justement droit. Je ne sache pas que ce mode soit mis en pratique sur le Grand Tronc et le Pacifique ; mais il démontre que, quelle que soit la base de comparaison que vous adoptiez, elle peut n'être pas absolument exacte. Toutefois, les experts s'accordent tous à dire que, pour les besoins de la comparaison, le parcours des trains par mille constitue la base la plus équitable qui puisse être adoptée.

Comme je ne veux pas ennuyer la chambre, je parlerai seulement, pour la comparaison que je fais des deux chemins de fer que l'honorable député de Wellington-nord a mentionnés, et je vais m'appuyer sur la base du parcours des convois par mille.

Les frais d'exportation du Grand Tronc, sur cette base, sont de 756 centins par mille et ceux du chemin de fer canadien du Pacifique 84 centins par mille, tandis que les frais d'exploitation de l'Intercolonial l'année dernière—bien que les item que j'ai mentionnés aient été portés au compte des frais d'exploitation—ont été de moins de 73 centins par mille. Ces chiffres démontrent que le déficit de l'Intercolonial n'est pas dû à de l'extravagance dans la gestion ; du moins une grande partie ne provient pas de cette cause. Les frais d'exploitation de ce chemin, en prenant cette base, soutiennent avantageusement la comparaison avec ceux des deux autres grandes voies ferrées qui, chacun l'admettra, sont bien administrées.

J'ai pris la peine, aujourd'hui, de comparer, sur la même base, les opérations du chemin de fer Intercolonial pendant l'année dernière avec ses opérations de 1883, année qui donna les résultats