

colonial. Je crois, cependant, que l'Intercolonial a atteint le but que nous avons en vue en le construisant, c'est-à-dire qu'il a développé notre commerce interprovincial en reliant les diverses provinces du Canada.

M. BORDEN : J'approuve quelques-unes des observations de l'honorable député mais je suis forcé d'en condamner d'autres. Il a dit, que le chemin de fer Intercolonial avait été construit dans le but de relier les diverses provinces du Canada, et non pour des fins de commerce, et il a rappelé à nos amis de ce côté-ci de la chambre, et je crois qu'il aurait pu en faire autant pour ses amis de la droite qui viennent d'Ontario, que bien que le chemin de fer Intercolonial ait coûté entre 40 et 50 millions de piastres, le système de canaux de ce pays a coûté encore davantage. Je n'admets pas que l'on établisse ainsi une comparaison entre ces deux choses, et que l'on justifie à cause de cela une administration extravagante et imprévoyante du chemin de fer Intercolonial. Je ne crois pas que la population des provinces maritimes soit reconnaissante à mon honorable ami qui offre un argument de ce genre à la chambre. Le système des canaux est une question à part qui est critiquée sur son propre mérite ; et il doit en être de même de la question du chemin de fer Intercolonial. Je n'admets pas que l'on établisse une semblable comparaison, à moins que nos amis d'Ontario ne soient disposés à admettre le fait que l'on n'espérait pas faire de ce chemin une entreprise profitable, que ce chemin a, jusqu'à un certain point, été construit à la demande de la mère-patrie et pour remplir l'engagement fait entre les provinces lors de la confédération.

Maintenant, bien que je ne pense pas qu'il soit possible à présent d'administrer le chemin de manière à en retirer des bénéfices, je crois, après avoir étudié soigneusement la question, que le déficit annuel dans les opérations de ce chemin peut être considérablement réduit pour disparaître complètement peut-être dans quelques années.

L'honorable député de Halifax (M. Kenny), a parlé de certaines difficultés qui nuisent au succès de l'Intercolonial comme entreprise commerciale. Il a dit que nous avions d'un côté l'Atlantique comme rival, avec la navigation sur le Saint-Laurent, et de l'autre un grand rival dans le chemin de fer canadien du Pacifique ; et il s'est servi d'un exemple plus ou moins heureux en disant que l'Intercolonial était entre le diable et la mer profonde. L'Atlantique était la mer profonde, et l'on ne saurait douter qu'il voulait désigner par le diable.

Je dois rappeler à l'honorable député qu'il est un de ceux qui ont participé à l'évocation de ce mauvais esprit qui nuit au succès de notre chemin. Je dois lui rappeler que le gouvernement qu'il appui si loyalement est celui qui insista pour subventionner de plusieurs millions de l'argent du pays, un chemin de fer à travers un pays étranger et qui devait nuire au succès de notre chemin Intercolonial.

L'honorable député a fait observer qu'une grande quantité de fret qui devrait passer par notre chemin de fer pour se rendre à Halifax, va maintenant à Portland, ce qui, dit-il, fait un grand tort à Halifax. Je dois dire à mon honorable ami, que la partie de la ligne courte entre Montréal et Halifax et qui eût été de quelque avantage pour cette dernière ville, est justement la partie de chemin qui n'a pas été construite, c'est-à-dire à travers le

Nouveau-Brunswick jusqu'à un point de l'Intercolonial, à ou près Moncton, section de chemin qui eût amené à l'Intercolonial, à Moncton ou Salisbury, une forte quantité de trafic profitable.

J'ai cru un instant que mon honorable ami allait aborder cette grande et intéressante question d'un port d'hiver et d'une ligne rapide, question qui a été si souvent discutée à Halifax. Je ne veux parler de la chose que pour rappeler à l'honorable député que pour faire d'Halifax ce que l'on promettait avant la construction de la ligne courte, il nous faudrait une ligne la plus directe possible entre Montréal et Halifax, et de cette ville, une ligne de steamers entre la Nouvelle-Ecosse et la Grande-Bretagne.

Maintenant, l'honorable député a fait allusion au fait que l'on a accusé l'administration de l'Intercolonial d'avoir perdu beaucoup d'argent en transportant le charbon à prix réduit, de la Nouvelle-Ecosse à Montréal ; et il dit d'un autre côté,—et je partage son avis sur ce point—que ce chemin a transporté une quantité considérable de fret venant des vieilles provinces, la farine et le grain, par exemple, et que si le charbon a été transporté à des prix réduits, il en a été de même de la farine et du grain, de sorte que si les provinces maritimes ont tiré quelque avantage du transport à bon marché du charbon, la province d'Ontario et l'Ouest ont également bénéficié du transport à bon marché de la farine et du grain. Je ne crois pas, cependant que ce mode de transport à prix réduits soit avantageux aux provinces maritimes, ou à Ontario. Je puis vous dire, M. le Président, et l'honorable député de Halifax sait aussi bien que moi qu'une grande proportion de la farine transportée aujourd'hui dans les provinces maritimes passe par Boston, et je ne puis voir quel avantage le pays retire du transport de la farine par le chemin de fer, si le peuple est obligé de payer ce transport qui pourrait être fait à aussi bon marché, sinon à meilleur marché par d'autres chemins de fer.

L'honorable député trouve que c'est là un grand avantage pour le Canada. Je ferai observer à l'honorable député que quand notre farine passe par Boston, nos goélettes se rendent à cette ville pour transporter cette farine dans les différents points des provinces maritimes ; et je lui ferai remarquer de plus que cela donne de l'emploi profitable à un grand nombre d'hommes employés dans cette industrie.

Je ne vois, ce me semble, aucune bonne raison pour que le peuple canadien paie des taxes pour permettre au gouvernement de transporter la farine à bon marché sur le chemin de fer Intercolonial.

J'ai espéré en vain que le ministre des chemins de fer allait nous définir la politique future du gouvernement sur ce point. Tout ce qu'il nous a dit de cette politique, c'est qu'il avait l'intention de destituer environ 200 employés. Je ne sais pas quelle va être sa politique au sujet des taux de fret, s'il se propose de les élever ou de les diminuer. Je ne lui ai pas entendu dire quelle économie il espérait pratiquer par le renvoi des ces 200 employés. Il me semble que la chambre devrait être instruite des intentions du gouvernement et de sa politique relativement à l'administration de ce chemin de fer à l'avenir.

L'honorable député de Halifax a aussi parlé des dépenses projetées pour l'augmentation des facilités à Halifax ; et à ce propos il a parlé des difficultés