

M. CHARLTON : L'honorable ministre voudrait-il nous dire de combien il s'en faut que les recettes du chemin de fer de l'île du Prince-Édouard ne couvrent ses dépenses ?

Sir JOHN A. MACDONALD : J'avais ces détails ici l'autre jour. Je ne puis maintenant les donner de mémoire.

M. DAVIES (I.P.-E.) : Tout ce que je puis dire, c'est que son exploitation coûte beaucoup moins par mille que l'Intercolonial. Ce n'est peut-être pas lui donner un très bon certificat, mais je me rappelle avoir fait ce calcul l'an dernier et avoir démontré que ses frais d'exploitation étaient beaucoup moindres par mille que ceux de n'importe quel autre chemin de fer de l'État.

M. MITCHELL : S'il n'est pas exploité plus économiquement que le chemin de fer Intercolonial, il est peut-être exploité plus dans un but politique. Il va sans dire que l'on ne fait point de politique dans l'administration de l'Intercolonial.

M. CHARLTON : Y a-t-il quelque partie du réseau des chemins de fer de l'État dont les recettes couvrent les dépenses ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Non.

M. CHARLTON : Le gouvernement ne pourrait-il pas réussir à se débarrasser de ces chemins, et éviter par là ces pertes annuelles ?

Sir JOHN A. MACDONALD : Oui, si l'honorable député veut s'en porter l'acquéreur.

M. CHARLTON : Je crois que l'on pourrait trouver un acheteur,

M. MITCHELL : Mon honorable ami, le secrétaire d'État, a essayé de trouver un acheteur il y a quelques années ; mais il n'y a pas réussi, et s'il avait réussi, je ne crois pas que comme résultat le tarif eût été réduit.

M. BLAKE : Mon honorable ami, le député de Norfolk-nord (M. Charlton), doit se rappeler que la politique du gouvernement, d'après une déclaration faite par un membre très important du cabinet avant les dernières élections, loin d'être de se défaire de ces chemins de fer de l'État dans les provinces maritimes, était d'en augmenter le nombre en achetant ceux de corporations privées, afin qu'ils pussent être exploités d'une manière plus économique et plus avantageuse pour le service public, comme l'a dit sir Charles Tupper dans un télégramme que j'ai lu à la chambre. Il est vrai que ce projet n'a pas encore été exécuté, mais nous n'avons aucun doute que, quoique sir Charles ne soit plus ici, ses opinions dominent encore, et qu'à la veille des prochaines élections, ce télégramme reparaitra.

M. WELDON (Albert) : L'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) a fait allusion à un télégramme que m'avait envoyé sir Charles Tupper pendant la dernière campagne électorale. Je regrette de n'avoir pas eu l'occasion, à une phase moins avancée de la session, quoique je l'aie cherchée, guettée avec beaucoup de soin depuis plusieurs semaines, d'appeler l'attention de la chambre et du pays sur l'affaire à laquelle l'honorable député de Durham-ouest a fait allusion. Quoique ça puisse ne pas être le temps d'en parler aujourd'hui, je suis fortement tenté de le faire.

M. MITCHELL : Ne l'épargnez pas.

M. MITCHELL.

M. WELDON (Albert) : J'ai attendu pendant plusieurs semaines, après que les estimations relatives à l'Intercolonial eurent été déposées devant la chambre, espérant que j'aurais l'occasion, avant la fin de la session, de faire les remarques que je désire faire au sujet de cette affaire. La dernière fois que l'on s'est occupé des estimations relatives au chemin de fer Intercolonial, on les a passées en quelques minutes pendant que je me trouvais par hasard à la bibliothèque, et maintenant, j'aimerais beaucoup à avoir quinze ou vingt minutes pour exposer à la chambre ma manière de voir.

M. MITCHELL : Prenez une heure.

M. WELDON (Albert) : Pour en venir à la question, je regrette de n'avoir pas sous la main les faits et les chiffres que j'avais préparés pour m'en servir lorsque l'occasion s'en présenterait, mais des grandes lignes de mon projet me sont restées dans l'esprit, et je profiterai de cette occasion pour appeler l'attention du gouvernement et de la chambre, ainsi que du pays, par l'intermédiaire des *Débats*, sur l'importance du projet auquel l'honorable député de Durham-ouest vient de faire allusion.

Pendant la session de 1887, l'honorable député de Durham-ouest a lu à cette chambre un télégramme de sir Charles Tupper dans lequel il m'apprenait qu'il se proposait de soumettre à ses collègues un projet comportant la réunion de l'Intercolonial et ses embranchements. Je dois dire que pendant ma campagne électorale dans le comté d'Albert, j'ai préconisé ce projet de toutes mes forces. J'ai déclaré aux électeurs que si j'étais élu, je ferais tout en mon pouvoir pour amener la réalisation de ce projet, que je croyais être dans l'intérêt du comté d'Albert, du Nouveau-Brunswick, des provinces maritimes, et de tout le Canada.

Je vais exposer brièvement les raisons qui m'ont porté à parler de ce projet à mes commettants, et qui m'engagent à le recommander à ce parlement. Il y a dans ce pays environ 13,000 milles de chemins de fer, dont plus de 5,000 milles sont exploités par une grande corporation, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et près de 4,000 milles par une autre corporation appelée le Grand Tronc. Il y a dans cette partie des provinces maritimes 2,000 milles de chemin de fer dont l'Intercolonial est le grand débouché commun, et dont une partie appartient au gouvernement, qui l'exploite, l'autre partie étant possédée et exploitée par un grand nombre de petites compagnies, cette dernière partie se composant d'embranchements locaux de l'Intercolonial.

Le point que je désire soumettre à cette chambre et au pays—et je regrette de n'avoir pas sous la main les autorités et les faits précis pour rendre mon exposé plus complet—c'est que si l'Intercolonial se charge d'être le débouché commun des provinces maritimes, il doit remplir cette tâche d'une manière complète, comme le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand Tronc se sont chargés de cette tâche pour les provinces de l'ouest. Le fait le plus remarquable qui se soit présenté à n'importe quel membre du comité des chemins de fer au cours des quatre années pendant lesquelles j'ai fait partie de ce comité, c'est ce que dans les provinces de l'Ouest ces deux grandes compagnies de chemin de fer, en louant ces embranchements, en prenant sous leur contrôle ces embranchements qui étaient criblés de dettes et payaient