

M. HAGGART : C'est une erreur.

M. HAZEN : C'est ce que j'ai constaté. Je vois que \$204,000, pour réparations relatives aux canaux, sont portées au compte du capital. Si des dépenses analogues de l'Intercolonial étaient portées au compte du capital, tout comme l'ont été les dépenses faites sur les canaux, dans les provinces de l'ouest, le montant du déficit serait bien moindre qu'il ne semble l'être. Cependant, il reste acquis que nous avons un déficit sur le chemin de fer Intercolonial. Il est vrai que, lorsque le chemin a été construit, l'on n'a jamais espéré qu'il paierait les dépenses d'administration avant plusieurs années et ceux qui préconisaient la confédération des provinces s'attendaient à ce qu'il serait un moyen de communication entre les différentes provinces et à ce qu'il serait, au point de vue militaire, d'un grand avantage pour l'empire. Cependant, nous avons constaté, à cette session, que, pendant l'année courante, le déficit sera probablement plus élevé que durant toute autre année de l'histoire du chemin de fer Intercolonial. C'est une question sérieuse à régler, et il n'est que juste que nous examinions les moyens à prendre, sans nuire au service du chemin de fer Intercolonial et sans faire tort aux intérêts du peuple, pour équilibrer plus approximativement les recettes et les dépenses qu'elles ne le sont aujourd'hui. Le ministre des chemins de fer, je suis heureux de le savoir, a porté une grande attention à cette question. Après que l'honorable ministre aura parcouru le chemin de fer Intercolonial, comme il promet de le faire, après la session, comme il est homme pratique, il constatera, je crois, qu'il y a beaucoup de choses à changer dans l'intérêt, non seulement de l'économie, mais aussi dans l'intérêt de l'efficacité du chemin.

Le ministre des chemins de fer a étudié la question et il a déclaré qu'il a l'intention, d'abord, de se dispenser des services de 210 employés sur le chemin de fer Intercolonial, sur un nombre total de 4,181 ; et, par cette réduction, il espère effectuer une économie de \$95,000 par année. En second lieu, il nous dit qu'il est arrivé à la conclusion qu'il y a, sur l'Intercolonial, un certain nombre de trains dont l'on peut se dispenser, sans nuire à l'efficacité du service et il a l'intention de supprimer ces trains. Le ministre a dit à la chambre, je crois, qu'en agissant ainsi, il effectuera une économie de \$418,000 par année et, en ajoutant à ce montant l'économie qu'il espère effectuer par la réduction du personnel, il s'attend à faire une économie de \$513,000 par année, ce qui comblera une très grande partie du déficit que nous avons aujourd'hui sur le chemin de fer Intercolonial. Or, je ne crois pas qu'il y ait dans cette chambre un seul député qui dise que le ministre n'est pas justifiable de se dispenser des services de 210 employés, ou plus, si le service n'en souffre pas et que le chemin puisse être exploité tout aussi bien sans eux. En second lieu, je ne crois pas qu'il y ait un membre de la chambre qui conteste que, s'il y a, sur l'Intercolonial, des trains dont la circulation entraîne des pertes et qui ne sont pas nécessaires au service public, ils doivent être supprimés. C'est l'opinion de tous les membres de la chambre, je crois, qu'ils viennent des provinces maritimes ou des provinces de l'ouest, que le chemin devrait être administré prudemment et économiquement, pourvu qu'il soit administré d'une manière qui ne nuise pas à son efficacité et ne diminue pas son utilité. C'est le plan que recommande l'honorable député pour réduire une partie

M. HAZEN.

de ces dépenses. Il est parfaitement évident, d'après les témoignages rendus il y a quelques jours, devant le comité des comptes publics qu'il y a sur l'Intercolonial certains trains dont l'on peut très bien se dispenser. On se rappellera que des témoignages ont été rendus devant ce comité relativement à un train qui quitte la ville de Halifax dans l'après-midi, vingt minutes, je crois, avant le train du chemin de fer canadien du Pacifique qui va jusqu'à Moncton. Cet arrangement, il me semble, ne saurait être attribué à autre chose qu'à la mauvaise administration. Il arrive que le train du chemin de fer Intercolonial qui part vingt minutes avant le train du chemin de fer canadien du Pacifique à destination de Saint-Jean, n'a aucun voyageur à prendre pour Moncton ; les voyageurs attendent vingt minutes et prennent le train du chemin de fer canadien du Pacifique. Il appert que ce train coûte au pays environ \$275 par jour. En supprimant ce train, le ministre fera une économie d'environ \$80,000 par année.

En ce qui concerne le déficit sur le chemin, il appert des déclarations du ministre que l'administration du chemin de fer Intercolonial n'a pas été extravagante.

D'après mes observations et mon expérience personnelles, je puis dire que les salaires payés à la plupart des employés sur ce chemin sont trop peu élevés, beaucoup moins élevés que le seraient les salaires des hommes occupant ces positions et qui feraient preuve de la même intelligence et donneraient la même attention.

Le ministre nous a dit que le coût réel par mille de parcours d'un convoi sur l'Intercolonial, est de 72 centins. En examinant les chiffres qu'il a cités, à propos des dépenses faites sur l'Intercolonial, j'arrive à la conclusion qu'ils soutiennent avantageusement la comparaison avec les chiffres des dépenses faites sur le chemin de fer canadien du Pacifique et sur le Grand Tronc et sur plusieurs autres chemins de ce pays. C'est une preuve évidente, je crois, que l'administration du chemin de fer Intercolonial n'a pas été extravagante. Mais l'inconvénient semble se trouver de l'autre côté de la feuille. Nous constatons que les recettes par mille de parcours d'un convoi sur l'Intercolonial ne sont que de 59 centins ; les recettes sur le chemin de fer canadien du Pacifique par mille de parcours d'un convoi sont de \$1.07 et sur le Grand Tronc, d'environ \$1.30. Je parle maintenant de mémoire. Ainsi, il me semble que l'inconvénient n'est pas causé par les dépenses qu'entraîne l'exploitation du chemin ; l'inconvénient me semble exister à propos des recettes provenant du transport des voyageurs et des marchandises. L'honorable député de King (M. Borden) a déclaré qu'il a fait des calculs relativement à la moyenne du montant payé par chaque voyageur transporté par l'Intercolonial et il a constaté qu'elle était seulement de 75 centins ; puis, il est arrivé à la conclusion qu'il pourrait se faire très peu d'autre trafic entre Halifax et la Pointe Lévis, autrement, la moyenne du montant payée par chaque voyageur serait beaucoup plus élevée. Il me semble que l'ennui qu'il a fait éprouver l'Intercolonial durant les deux dernières années, provient en grande partie, de ce que l'administration du chemin de fer ne s'est pas occupée du fait qu'elle devait soutenir la concurrence du chemin de fer de la ligne courte. Nous savons que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est très active. Nous savons