

terminaux à Halifax. Il y a aussi une autre raison, c'est qu'aujourd'hui le chemin de fer de Windsor et Annapolis est en communication avec les comtés de l'ouest, ce qui nous donne une communication par voie ferrée, depuis l'extrême ouest de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Halifax. Relativement à ces facilités terminales à Halifax, et aux arrangements que l'on devrait faire, je dois dire, M. le président, que lorsque l'ancien ministre des chemins de fer s'adressa à moi, dans la chambre, j'exprimai l'opinion que, dans l'intérêt de ce chemin, le département devait s'assurer l'opinion du meilleur expert en cette matière. Je n'ai pas d'opinion personnelle à émettre sur cette question. Je constate que c'est une question qui doit être considérée au point de vue des intérêts du chemin de fer Intercolonial, et je crois que ce qui conviendrait à ce chemin, conviendrait aussi à Halifax. Je suis prudent dans l'expression de mon opinion, parce que je constate que l'ancien gouvernement a commis une grande erreur relativement au terminus de l'Intercolonial à Halifax. La gare actuelle fut construite par le gouvernement Mackenzie. Elle est tout à fait insuffisante pour le commerce de l'endroit; l'on a été très malheureux dans le choix de la localité, et elle me semble avoir été construite par des hommes qui pensaient que le trafic sur l'Intercolonial et le commerce à Halifax ne se développeraient jamais.

J'ai parlé, cette après-midi, du trafic de ce chemin de fer, mais je désire encore attirer l'attention sur le fait que ce chemin a développé un commerce interprovincial considérable, ainsi qu'on peut le voir en jetant un coup d'œil dans le rapport des chemins de fer.

Si les honorables députés veulent se donner la peine d'étudier le dernier rapport annuel du département des chemins de fer ils y trouveront qu'en 1879-80 le nombre de tonnes de fret par mille, transportées sur ce chemin, était de 677, et que, dix ans plus tard, 1889-90, ce chiffre avait plus que doublé, et depuis 1,409 tonnes ont été transportées. Il y a une augmentation semblable en ce qui concerne les voyageurs. En 1879-80 le nombre de voyageurs par mille était de 700, en 1889-90 il fut de 1,255, ce qui montre suffisamment que le chemin de fer Intercolonial a bien rempli sa mission en développant un commerce interprovincial, et en unissant plus étroitement les provinces dispersées du Canada.

Sur cette question de l'Intercolonial, je suis parfois surpris d'entendre les basses assertions que répètent souvent les honorables députés de la gauche. Je vois dans les *Débats* que, sur cette question, il y a quelques soirs, l'honorable député de Bothwell (M. Mills), déclara que les dépenses d'impression et d'annonce pour l'Intercolonial étaient 8 ou 10 fois aussi élevées que celle du Grand-Tronc.

M. MILLS (Bothwell) : Par mille.

M. KENNY : En proportion par mille; mais je ne sache pas que les *Débats* disent "par mille." C'était peut-être ce que voulait dire l'honorable député, mais ce n'est pas ce qu'il a dit. D'après les *Débats*, il a déclaré positivement que les dépenses étaient 8 ou 10 fois aussi grandes que celles de tout autre chemin de fer du Canada.

Maintenant, M. le président, si j'ai bien compris le ministre des chemins de fer cette après midi, l'honorable député de Bothwell (M. Mills) se trompait entièrement. Mais je n'entreprendrai pas de

M. KENNY.

juger l'honorable député sans doute, avant la fin du débat, il aura l'occasion de vérifier son assertion. A mon avis il est maintenant dans l'erreur.

A propos des dépenses faites sur l'intercolonial, on m'informe, et je crois, que dans les cours des dernières années le gouvernement a dépensé une somme considérable pour acheter des rails d'acier, et que cette somme a été mise au compte des frais d'exploitations, ce qui explique jusqu'à un certain point le déficit. Le ministre des chemins de fer pourra me reprendre si je me trompe dans les chiffres.

Dans le cours du débat l'on a parlé du déficit du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Il ne faut pas oublier que d'après l'arrangement entre l'Île du Prince-Edouard et le Canada, lors de son entrée dans la confédération, nous devons tenir ce chemin en exploitation, avec toute l'efficacité et l'économie possibles. Il ne faut pas oublier que le peuple de l'Île du Prince-Edouard a payé sa quote-part pour notre système de canaux et pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, travaux dont il ne peut retirer aucun bénéfice: le peuple de l'Île du Prince-Edouard a fait cette contribution volontiers, et certains députés ont mauvaise grâce de vouloir attaquer l'Île du Prince-Edouard pour quelque chose de défectueux qui peut exister sur le chemin de fer de cette province.

Je prendrai la liberté de faire une recommandation au ministre des chemins de fer, au sujet de l'administration de l'Intercolonial. Jusqu'à présent la direction de ce chemin s'est faite d'Ottawa, et un agent de fret ou de passagers, à des points éloignés comme Halifax et Saint-Jean, N.-B. près de mille milles de la capitale, ne pouvait conclure un arrangement sans communiquer d'abord à Moncton, et l'officier du département à ce dernier endroit devait alors écrire à Ottawa.

Les honorables députés, plusieurs d'entre eux étant des hommes d'affaires, reconnaîtront que dans ce siècle de concurrence à outrance, un mode semblable ne peut réussir; et je soumettrai respectueusement au ministre des chemins-de-fer l'administration pratique du chemin de fer de l'Intercolonial devrait être confié à des officiers compétents à Moncton, le point central du réseau de l'Intercolonial. A tout événement l'expérience mérite d'être tentée, car nous devons admettre que jusqu'à présent l'administration de ce chemin n'a pas été un succès. Au point de vue de l'économie, je ne crois pas que l'on gagne beaucoup par le renvoi de quelques ouvriers, à divers points de la ligne.

L'honorable ministre nous a communiqué son intention de réduire le personnel d'environ 200 hommes, en grande partie des ouvriers. Il serait, je crois, de l'intérêt du chemin de fer—et je sais que le ministre désire réussir dans l'administration de son département—le ministre, dis-je, devrait étudier personnellement cette partie de l'administration de ce chemin de fer qui traite des ouvriers. En faisant cela, il découvrirait, je crois, que ce département a besoin d'être remodelé. Un peu plus d'énergie et d'habileté dans ce département, aurait pour ce chemin des résultats avantageux; et il ne serait peut-être pas nécessaire de renvoyer un si grand nombre d'ouvriers qui travaillent laborieusement pour \$1.50 ou \$2 par jour. Je comprends les difficultés dans l'administration d'un chemin de fer dont le bureau principal est aussi éloigné, comme dans le cas du département des chemins de fer par rapport à l'Inter-