

qui a donné satisfaction pendant plus de cent ans? J'approuve également l'honorable sénateur lorsqu'il dit que des traités de cette nature devraient être négociés par la voie diplomatique, c'est-à-dire par l'ambassadeur britannique. Mais dira-t-on, que faites-vous de l'ambassadeur canadien? Je vous répondrai qu'il n'est pas à Washington et qu'il ne devrait pas y être non plus. Toutefois, si le Canada doit négocier directement un traité avec une puissance étrangère, je crois qu'il est logique que ce soit par l'intermédiaire de son ambassadeur. Rien ne presse cependant et il n'y a aucun danger à laisser intact un traité qui a donné pleine et entière satisfaction pendant plus d'un siècle. Attendons quelques années encore.

Passons maintenant à un sujet familier, les Chemins de fer nationaux. Je regrette que l'honorable représentant de Grenville (l'honorable M. Reid) ne soit pas présent, car, en sa qualité d'ancien ministre des Chemins de fer, ce que j'ai à dire l'intéresserait et il pourrait au besoin, rectifier mes erreurs. En 1920, lorsque l'Etat avait en service, 14,000 milles de chemin de fer, notre déficit s'élevait à \$70,000,000, c'est-à-dire \$5,000 par mille d'une extrémité à l'autre du Canada. Cette moyenne implique l'idée que certains milles accusaient un déficit plus élevé. Nous nous souvenons tous de l'époque durant laquelle les recettes brutes du Canadien Pacifique s'élevaient à \$4,000 par mille ce qui n'empêchait pas cette compagnie de payer un dividende de 10 pour 100 sur ses actions. Je n'ai jamais compris comment les Chemins de fer nationaux pouvaient arriver à un déficit de \$5,000 par mille en moyenne. Je désirerais savoir—et le peuple canadien le désire comme moi, j'en suis convaincu—quelle est la cause de ce déficit qui ressemble à une impossibilité.

Je crois, honorables messieurs, que le seul moyen d'expliquer la chose, est de faire une comparaison. Prenons par exemple le chemin de fer de Matane, qui, entre parenthèse appartient à un honorable membre de cette Chambre, le représentant de Renfrew (l'honorable M. O'Brien). Ce chemin de fer s'étend de Mont-Joli à Matane, une distance de 40 milles. Les recettes brutes sont de \$3,000 par mille, soit \$120,000 au total. J'ai voyagé sur cette ligne et l'on avait, par courtoisie, mis un train spécial à ma disposition. Le coût de l'entretien de ce chemin de fer était de \$2,000 par mille annuellement, ce qui donnait un profit net de \$1,000 par mille. Remarquez que dans la même localité, l'Intercolonial prétendait avoir un déficit de \$5,000 par mille. Si nous résumons les opérations du chemin de fer de Matane, nous avons les résultats suivants: Recettes, \$120,000; frais d'entretien et autres dépen-

ses contingentes, \$80,000. Profit net pour l'honorable sénateur de Renfrew, \$40,000, soit un peu plus de 4 pour 100 sur son placement. Voici une comparaison entre une entreprise privée et celle de l'Etat dans la même localité.

Si le chemin de fer de Matane bénéficiait du \$5,000 par mille qui sert à combler le déficit de l'Intercolonial, ses 40 milles de chemin de fer lui rapporteraient \$200,000 et déduction faite des frais de service, soit \$80,000, il réaliserait un surplus de \$120,000. Notre collègue, (l'honorable M. O'Brien) obtiendrait alors un dividende de 12 pour cent. Voilà les faits.

Descendant «l'Intercolonial jusqu'à Matapédia, l'on rencontre le "Quebec Oriental", chemin de fer qui suit la rive nord de la baie des Chaleurs. Il mesure 100 milles de long et commence à environ un mille et demi au-delà de New-Carlisle. Ce chemin fut ouvert en 1900. Cette année-là, les recettes furent de \$33,000 pour les 100 milles et les dépenses \$34,000 ou pour être exact, \$34,020. Il y eût un déficit de \$1,020, mais non pas \$5,000. C'était en 1900. Aujourd'hui, sous l'initiative privée, les recettes s'élèvent à \$300,000. Elles se sont multipliées 10 fois en vingt ans. Ce chemin de fer a donné un bon service et n'a pas coûté un sou aux contribuables du pays. Les recettes brutes sont aujourd'hui de \$3,000 par mille annuellement. Le coût d'exploitation est de \$2,500, laissant un profit de \$500 par mille, soit \$50,000 pour tout le réseau. Cette somme couvre les frais de ballast, traverses, etc., ainsi que les améliorations de la voie.

De New-Carlisle à Gaspé, 102 autres milles, vous rencontrez un chemin de fer dans les mêmes conditions ou à peu près. Les recettes brutes sont de \$300,000, soit \$3,000 par mille. Il est bien entretenu et donne un bon service.

En appliquant le déficit des chemins de fer nationaux à ces 200 milles de lignes privées, vous aurez \$1,000,000. Les recettes totales de ces deux réseaux sont de \$600,000. Par conséquent, si vous êtes disposés à dépenser ce montant que vous employez à combler des déficits, pourquoi n'en pas faire profiter cette province aussi bien que les autres? Supposez que vous placiez \$1,000,000 là où les frais d'exploitation ne sont que de \$600,000, les propriétaires de ces entreprises mettraient \$400,000 dans leurs poches tout en étant capables de transporter gratuitement tous leurs passagers et tout le fret. Voilà le résultat de l'entreprise privée. Maintenant il paraît que le gouvernement entreprend la nationalisation des chemins de fer et l'on nous demande de lui donner le temps de faire ses preuves. S'il y a un pays au monde où cette nouvelle tentative est inutile, c'est bien le nôtre. Nous

L'hon. M. CASGRAIN.