

tation, mais laissait un découvert de \$684,000. De sorte que, en comparant les résultats nets de l'exploitation de ces trois lignes, toute personne qui voudra jeter un coup d'œil sur les chiffres que j'ai soumis verra que cette ligne a été exploitée d'une façon très entravante, que l'argent a été gaspillé, et qu'on a gardé des centaines d'hommes dont on n'avait pas besoin.

Le ministre a dit qu'il fallait garder les hommes pour pelletter la neige. Si j'ai bien compris, le gouvernement a acheté, il y a quelques années, un ou deux chasse-neige très efficace qui ont coûté une forte somme. Je crois savoir que le chasse-neige est actuellement à une des stations et qu'on ne l'a pas utilisé. Je crois savoir que l'achat a été approuvé par l'ingénieur de service, mais que le chasse-neige n'a jamais fonctionné et est tout à fait inutile et que le ministre a été obligé d'engager des journaliers pour pelletter la neige. C'est une preuve de manque de connaissance ou de compétence ou de manque d'aptitude de la part de quelqu'un. Assurément la compagnie du Grand-Tronc et celle du chemin de fer canadien du Pacifique ont à débayer des sections pires que celles de l'Intercolonial, et tous les frais d'exploitation de la ligne du Pacifique sont compris dans l'état que la compagnie a présenté à ses directeurs. Cela prouve qu'il a dû y avoir une extravagance énorme dans l'administration de l'Intercolonial.

Je ne retiendrai pas davantage le comité. Je suis heureux de savoir que le ministre des chemins de fer a annoncé son intention de faire un voyage le long de la ligne en vue de réduire les dépenses. Il est malheureux qu'on n'ait pas fait ces réductions il y a des années. Il y a une chose à laquelle je trouve à redire, c'est que les ministres savaient, lorsqu'il a été question pour la première fois de la ligne courte possédée aujourd'hui par la compagnie du Pacifique, que le chemin de fer Intercolonial ne payait pas ses frais d'exploitation. Malgré cela, non seulement ils ont encouragé la construction d'une ligne ruineuse pour la leur, mais ils ont contribué au moyen des deniers publics à sa construction. Si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique jugeait nécessaire dans son propre intérêt de construire un chemin de fer comme celui là à travers l'Etat du Maine, il n'était pas prudent de faire quoique ce soit pour l'en empêcher, mais après avoir dépensé cinquante millions des deniers publics pour construire l'Intercolonial, contribuer pour une forte somme à la construction d'une ligne destinée à ruiner l'Intercolonial, c'était de la part du gouvernement une ligne de conduite que le pays ne devrait pas approuver.

L'expérience a démontré l'exactitude des déclarations faites alors par la gauche. Nous avons fait remarquer que cette ligne ferait une concurrence ruineuse à l'Intercolonial. Le gouvernement ne voulut pas l'admettre. Il exprima l'opinion qu'il y aurait assez de trafic pour les deux lignes. Sir Charles Tupper, qui était alors ici parlait avec enthousiasme du service que ces deux lignes seraient appelées à faire; il parlait des 640,000,000 de boisseaux de grains du Nord-Ouest que ces lignes auraient à transporter dans l'avenir et que toutes deux auraient peine à transporter. Les honorables députés de la droite étaient si enchantés des brillantes perspectives que faisaient miroiter à leurs yeux le ministre des chemins de fer d'alors qu'ils consentirent à contribuer à la construction de cette ligne qui devait faire concurrence à l'Intercolonial.

M. McMULLEN.

Mais les prédictions faites alors par la gauche ont été réalisées à la lettre. Nous déclarâmes que c'était la ruine financière de l'Intercolonial et aujourd'hui le ministre des chemins de fer avoue que nous perdons près de \$100,000 par mois sur cette ligne.

L'année dernière le déficit s'est élevée à \$680,000, et cette année, si les économies qu'il projette ne sont pas opérées, il croit que le pays perdra au moins un million de piastres en frais d'exploitation, outre l'intérêt sur \$50,000,000 engouffrés dans ce chemin, intérêt qui doit s'élever à au moins \$2,000,000, de sorte que le pays perd \$3,000,000 tous les ans avec le chemin de fer Intercolonial, qui ne lui donne rien en échange. Ce n'est là qu'une preuve de l'extravagance qui a caractérisé plusieurs des entreprises exécutées dans le pays et qui, dans plusieurs cas, ont été exploitées avec une perte énorme. Il est à espérer sérieusement que cet ère d'extravagance touche à sa fin. Le ministre des chemins de fer vient de nous annoncer pour la première fois qu'il va essayer d'inaugurer un régime d'économie, et j'espère qu'il poursuivra son œuvre jusqu'à ce que les recettes et les dépenses du chemin se balancent à peu près.

M. PERRY : C'est une excellente chose que de pratiquer l'économie, mais je crois que le ministre commence à économiser du mauvais côté. Il se trompe étrangement s'il croit qu'il est de bonne politique de supprimer les facilités de chemins de fer pour les habitants de l'Île du Prince-Edouard. L'honorable ministre ne doit pas perdre de vue que le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard a été payé par les habitants de l'Île du Prince-Edouard, et que la reste de la confédération n'a pas de réclamation à exercer à cet égard. Le chemin a été construit par la population de l'Île du Prince-Edouard et on en a fait cadeau au Canada, et si aujourd'hui le Canada n'est pas capable d'exploiter cette ligne à la satisfaction du peuple, c'est qu'il y a mauvaise administration quelque part. Je n'en suis pas surpris. Le ministère des chemins de fer est décapité depuis près de deux ans. Il n'a pas eu depuis lors de chef régulier. Aujourd'hui il y a à la tête de ce département un ministre qui fait joliment sentir son autorité en ce qui concerne l'Île. Il propose de supprimer le train local qui fait le service une fois par jour entre Summerside et Charlottetown et *vice-versa*, et qui est probablement le train le plus rémunérateur du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Par suite de la suppression de ce train il a fallu depuis une ou deux semaines organiser des trains spéciaux pour transporter le fret.

Qu'il me montre où que ce soit au Canada 1,250,000 acres de terres plus productives que les terres de l'Île du Prince-Edouard. Et que faisons-nous de nos produits? Nous ne les rejetons pas, nous les portons au marché. Je sais que la culture n'est pas très rémunératrice dans l'Île à cause de la mauvaise politique du gouvernement. L'honorable ministre propose de punir, autant qu'il est en son pouvoir de le faire, les habitants qui résident entre Charlottetown et Tignish et de faire peser sur eux tout le poids de sa vengeance. Mais on ne dérangera pas les gens de l'Est qui sont représentés par deux partisans du gouvernement; j'en suis heureux, ils le méritent. Est-ce parce que le comté de Prince et le comté de Queen sont représentés par des membres de la gauche qu'on les prive de leurs légitimes facilités de chemin de fer? Est-ce ainsi