

23 avril 1874

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 23 avril 1874

La séance est ouverte à trois heures de l'après-midi.

* * *

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT AU NOUVEAU-BRUNSWICK ET EN NOUVELLE-ÉCOSSE

L'hon. M. ALEXANDER propose : Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général lui demandant de bien vouloir déposer au Sénat une réponse indiquant les dépenses totales brutes et recettes des chemins de fer de l'État en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick pour les années se terminant respectivement le 30 juin 1872 et le 20 juin 1873. En présentant cette demande de renseignements, il n'a pas l'intention de porter un jugement contre le gouvernement antérieur ou le gouvernement actuel quant à la direction de ces chemins de fer. Étant donné que le ministre des Finances a déclaré qu'il était nécessaire de percevoir trois millions de piastres supplémentaires en recettes, les membres des deux Chambres sont évidemment impatients de savoir comment il serait possible de percevoir une telle somme auprès de la population sans augmenter le fardeau que celle-ci devra ainsi supporter. Il existe seulement deux façons d'atteindre ce but : réduire les dépenses publiques ou adopter les mesures que le ministre des Finances est prêt à adopter, c'est-à-dire imposer un fardeau supplémentaire à la population. En jetant un coup d'œil aux différents postes de dépenses publiques, son attention a été tout spécialement attirée par l'administration des chemins de fer de l'État dans les provinces maritimes. Il doit confesser qu'il a été surpris de ce qu'il a remarqué en examinant les chiffres; il s'est rendu compte qu'il existe un excédent très important de dépenses par rapport aux recettes. Au cours de la dernière année se terminant le 30 juin 1873, les déboursés pour la construction atteignaient \$192,055 en immobilisation et \$182,210 en salaires, ce qui représente une somme totale de \$374,266. Les frais d'exploitation ordinaires s'élèvent à \$1,011,842, le poste des magasins à \$221,918 — ce qui représente des dépenses totales de \$1,608,076 pour les chemins de fer. Or, les recettes pour cette année ne représentent que \$703,458, laissant donc un déficit énorme de \$904,618. Les ministres diront certainement qu'il n'est pas nécessaire de demander que soient présentés les chiffres puisqu'ils figurent dans les comptes publics, mais il espère quand même qu'on lui donnera certaines explications. En effet, si de telles dépenses s'avéraient nécessaires au cours de l'année passée, elles ont dû être exceptionnelles. Il ne faudrait pas s'attendre à un déficit aussi important chaque année. En se reportant au budget des dépenses pour l'année actuelle, il remarque des chiffres qui confirment presque complètement ses craintes, à savoir que des dépenses presque aussi importantes pourraient être nécessaires,

en tout cas au cours de la prochaine année; en effet, le ministre des Finances a demandé une augmentation par rapport à l'année précédente pour les réparations et les travaux nécessaires au chemin de fer Intercolonial et aux autres voies, et ceci pour une somme s'élevant à \$496,000. Ces chiffres prouvent bien que, quelles que soient les circonstances qui ont conduit le gouvernement de la Puissance à assumer l'exploitation et la direction des chemins de fer, il s'agit là d'une décision tout à fait mauvaise et insatisfaisante. Ils connaissent tous l'histoire et savent comment les provinces maritimes sont entrées dans la Puissance, comment les chemins de fer ont été construits par les gouvernements locaux pour permettre le développement de ces jeunes provinces; et il est certain que les possibilités et avantages commerciaux ainsi réalisés ont été à l'avantage de ces provinces. Ils savent en outre que la Puissance a accepté de gérer ces chemins de fer au moment de la Confédération. Cependant, s'il a décidé d'entreprendre ce genre d'initiative, il ne s'ensuit pas nécessairement que le gouvernement d'un nouveau pays comme celui-ci doit continuer à exploiter ces chemins de fer. Il attire spécialement l'attention du Sénat sur cette question qui sera d'une telle importance à l'avenir sur la politique en matière du chemin de fer de la Puissance. Étant donné l'expérience que l'on a, à l'heure actuelle, où un gouvernement d'un jeune pays comme le nôtre décide de prendre en main l'exploitation des chemins de fer, il ne serait ni logique ni sage, si la construction du chemin de fer Intercolonial était terminée dans deux ans ou celle du chemin de fer du Pacifique par la suite, que notre gouvernement décide de s'occuper lui-même de l'un ou l'autre de ces chemins de fer. Il incombe certainement au Sénat d'essayer de promouvoir les intérêts et de développer les ressources des provinces maritimes et de toute autre région de la Puissance, mais il lui incombe tout autant de le faire d'une façon qui permette d'épuiser le moins possible les ressources de notre pays, ou de paralyser son progrès et son développement. Le gouvernement des États-Unis n'est propriétaire d'aucune ligne de chemin de fer de toute l'Union, et il n'en gère aucune. Il en va de même des différents États pour autant qu'il sache. La politique de ce pays a été de fournir des fonds et des terres pour permettre d'élargir le réseau. Il est beaucoup plus sage d'aider de façon généreuse à la construction de ces lignes et d'octroyer des chartes aux compagnies, qui se chargeront alors de gérer les chemins de fer en question. Il a vécu dans des pays étrangers et il sait que les gouvernements de pays despotiques comme la Russie et l'Autriche, où la main-d'œuvre est bon marché, peuvent construire des chemins de fer et gérer ceux-ci à l'avantage des citoyens; cependant, dans des pays comme les États-Unis, il est impossible de trouver la même situation, et le gouvernement a étudié les différentes façons possibles d'œuvrer pour le plus grand bien des citoyens. Il espère que le