

revenu brut du transport des passagers a été de \$2,432.75, et celui du fret de \$9,199.19, faisant un revenu brut réuni de \$11,631.91, pendant que les dépenses, je crois, ont été de \$11,311, soit un joli profit net de \$320 sur les opérations de toute l'année.

J'admets toutefois un développement extraordinaire et très considérable dans une branche, celle des accidents de chemin de fer. Les pertes par suite de collision ou de déraillement des chars ont été telles, qu'elles ont égalé celles de chemins bien autrement importants. Sous ce rapport, si ce n'est sous d'autres rapports, l'honorable député de Gloucester a été à la hauteur de la situation, parce qu'il a rapporté un nombre d'accidents tel, qu'il aurait pu satisfaire pleinement l'ambition d'un plus grand chemin et même d'un gérant plus important que lui.

Durant cette année 1888, cette statistique de chemin de fer montre qu'un passager a été tué, et que sept employés ont été tués, en tout, huit pertes de vie, et il y a eu, de plus, cinq blessés, faisant, en tout, treize accidents. Je crois que quelqu'un de ces grands ponts se soit écroulés ou que quelqu'autre terrible accident soit survenu pour causer tant de pertes de vies humaines, durant cette année-là, et pour produire peut-être, de funestes résultats, en ce qui concerne les dépenses de chemin de fer durant l'année suivante.

Je crois aussi que ce chemin est souvent fermé, de fait, pendant plusieurs mois, chaque année; en sorte que, en dépit de l'industrie active du district, et la demande pressante des habitants pour avoir un chemin de fer, il leur faut subir l'ennui d'avoir un chemin fermé pendant plusieurs mois de l'année.

Cette année, le gouvernement n'a pas déposé la statistique des chemins de fer, sur le bureau de la chambre, mais le ministre des chemins de fer nous a donné, l'autre jour, les rapports généraux des recettes et des dépenses. Il nous a donné \$18,000 pour les recettes, et \$27,000 pour les dépenses; et c'est l'année où il y a besoin d'argent pour payer l'intérêt sur les bons, car, jusqu'à cette année, je suppose que l'intérêt était payé, à même le montant réalisé sur les bons, et placé en banque, et les calculs exposés dans le prospectus se rapportent en conséquence, à la période actuelle. A l'heure qu'il est, le fonds mis en réserve pour payer l'intérêt, est épuisé, et les calculs du prospectus établissent que, à même les revenus, il y aura de quoi payer largement l'intérêt pour le reste du temps. Comment ces calculs se sont-ils vérifiés? Cette année, les recettes brutes sont de \$18,000 et les dépenses de \$27,000, faisant un déficit de \$9,000. Je ne puis expliquer cela, à moins qu'il ne soit absolument impossible de garder le chemin ouvert, pour un chiffre nominal de trafic, sans encourir de dépenses plus grandes que les profits, en faisant payer des taux raisonnables, sur ce faible chiffre de trafic. Ou, prenant l'autre alternative, que quelque accident sérieux ait eu lieu, imposant une charge additionnelle sur les revenus de l'année. Car l'honorable député n'a plus de compte capital auquel il puisse recourir, comme peut le faire le très honorable premier ministre qui, lorsqu'un accident a lieu sur son chemin, ou qu'il veut acheter quelques wagons neufs, ou construire un pont n'a qu'à s'adresser à nous et charger le montant au compte capital. Mais l'honorable député n'ayant pas de capital, excepté le capital non versé, qui fructifie dans les poches de chacun des actionnaires, je dis que l'honorable député, du moment qu'il ne peut

M. BLAKE.

payer aucune réclamation en dehors des dépenses courantes, doit les porter quelque part, et faire une balance de dettes. Cette année, le chemin de fer aurait dû donner des recettes brutes, au montant de \$204,000 pour réaliser un revenu net de \$68,000; mais au lieu de cela, il montre un revenu brut de \$18,000 et un déficit de \$9,000 sur les opérations de l'année.

Il est parfaitement clair que les capitalistes anglais qui ont été induits à souscrire des bons, ont été dupés. Il est parfaitement clair que ce prospectus est menteur, et un des résultats immédiats de cela a été qu'une demande a été adressée au gouvernement, durant cette session, pour qu'il prit possession du chemin. Comme le premier ministre nous l'a dit, et comme l'indique la lettre que l'honorable député d'York-nord (M. Mulock) a lue, des négociations sont entamées pour que le gouvernement s'empare de cette propriété. Toutes ces questions doivent être sérieusement étudiées. Elles ont une portée directe sur et doivent affecter notre appréciation des résultats généraux de la politique du gouvernement subventionnant les chemins de fer. Elles affectent la question du devoir qui incombe au gouvernement de se procurer les informations qu'il devrait se procurer et communiquer à la chambre, sur lesquelles il puisse baser son jugement, en première instance, et ensuite nous consulter pour savoir s'il y a lieu ou non d'accorder des subsides. Elles affectent la question de la grande politique de l'acquisition par le gouvernement, de ces lignes de chemins de fer, que l'honorable député d'Albert (M. Weldon) et l'honorable député de Westmoreland (M. Wood) ont soulevée, l'honorable député de Gloucester (M. Burns) lui-même n'y paraissant pas indifférent, cette question que le premier ministre a déclaré mériter éminemment une considération sérieuse et qui recevrait cette considération. Elles affectent, ici, comme en Angleterre, notre position morale et financière, comme peuple, comme gouvernement et comme parlement. Elles affectent l'honneur et l'indépendance de ce parlement même. Et nous sommes tenus de les considérer, si nous voulons conserver, pour nous, l'estime et la considération du peuple.

M. BURNS: Je n'ai aucun reproche à faire à l'honorable député qui a soulevé cette question, pour les paroles qu'il a prononcées. Je dois, naturellement, lui attribuer le désir d'influencer la chambre, dans le cas où le gouvernement viendrait avec une proposition concernant l'acquisition des embranchements qui se relie au chemin de fer Intercolonial. Je ne saurais lui reprocher d'essayer de produire de l'hostilité contre le gouvernement au sujet de sa politique des chemins de fer. Quelque soit son but, il a réussi à fournir à l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) une occasion de lancer une tirade contre le gouvernement, contre le chemin de fer de Caraquette, et incidemment, contre votre humble serviteur. Avec mes moyens limités, je ne saurais espérer lutter avec l'honorable député dans la discussion de cette question, soit par le langage, soit par le style. Tout ce que je me propose de faire, c'est d'attirer l'attention de la chambre sur un exposé sincère des faits, qui, je l'espère, aura l'effet de détruire toute idée fausse qui pourrait avoir été créée par de faux rapports concernant ce chemin de fer.

Un bon nombre d'assertions lues par l'honorable préopinant (M. Blake) ne sont pas fondées en fait.