

ce pays le sache; et, s'il n'y a pas de protection pour le peuple, s'il n'y a aucune garantie que l'argent qu'il a placé dans ces chemins assurera un service régulier de trains et un service efficace, avec un degré de vitesse convenable, il est temps que cette Chambre et le pays le sachent.

Mon attention a été appelée sur ce sujet lorsque je suis venu ici, et depuis j'ai constaté l'irrégularité des malles que nous recevons, et j'ai cru que je me devais à moi-même et que je devais au pays de faire examiner cette question convenablement, afin que nous puissions voir s'il y a des remèdes à l'avantage de ces municipalités dont les chemins de fer ont été absorbés par la législation du parlement fédéral.

On nous dira peut-être que l'appauvrissement du service est dû à la grande dépression commerciale qui existe dans ce pays; que c'est à cause de la stagnation des affaires que le trafic a diminué; qu'il n'y a plus de nécessité de faire circuler ces trains que nous avions autrefois. Toutes les années précédentes, excepté, je crois, la dernière, ces chemins ont pu nous donner le service de plusieurs convois, fournissant beaucoup d'ouvrage à accomplir. Si l'état et la situation du pays sont tels qu'ils ne permettent plus maintenant l'emploi de trains réguliers, qui marchent à un degré de vitesse raisonnable, c'est sans doute à nous de nous plaindre. Nous savons que l'on a dit des membres du gouvernement qui a conduit les affaires de ce pays il y a quelques années qu'ils ne valaient guère mieux que la mouche du coche; mais à l'époque où ces messieurs étaient au pouvoir, ils avaient à régler le mouvement des trains sur ce chemin, ils avaient de l'ouvrage à faire, et nous avions un service efficace sur le chemin. Que sont devenues les mouches maintenant? Où sont les mouches maintenant?

M. IVES: Elles sont dans l'opposition.

M. LANDERKIN: Oui, les mouches sont devenues si nombreuses qu'elles ont enrayé le char du commerce.

Maintenant, il y a une autre question que je veux mettre devant la Chambre pendant que j'ai la parole. A la dernière session j'ai appelé l'attention du directeur général des postes sur la nécessité de donner deux malles par jour à cette ligne importante du chemin de fer de Stratford à Warton, et l'honorable ministre a promis qu'il donnerait sa plus sérieuse considération à la chose. Il est résulté de cette étude que nous avons maintenant trois trains par semaine de moins, et une seule distribution par jour à midi, et une autre le jour suivant dans la matinée. A l'époque des mouches sur la roue, nous avions coutume d'avoir une malle tous les matins, mais maintenant, depuis que l'on a inauguré cette politique éclairée et libérale par laquelle toutes les industries du pays devaient être protégées, nous avons une distribution le matin, et le lendemain nous n'avons pas de malle avant midi. On a fait disparaître du chemin les trains vides.

Nous avons fait des représentations à la compagnie du chemin de fer, mais elle nous a répondu que l'état du commerce de ce pays ne la justifierait pas de conserver le nombre de trains qu'elle avait autrefois, et c'est pourquoi elles les a discontinués. Conséquemment, je présume qu'il était impossible pour le directeur général des postes, dans l'état défavorable du pays, quand il est devenu nécessaire pour la compagnie du chemin de fer le Grand Tronc de supprimer ses trains, il était impossible, dis-je, pour lui, de donner un meilleur service aux villes considérables, aux villes à l'accroissement rapide.

Plusieurs DÉPUTÉS: Ecoutez, écoutez.

M. LANDERKIN: Oui, les villes augmentent, mais le service diminue.

Maintenant, M. l'Orateur, l'attention du gouvernement ayant été attirée sur cette question, j'espère qu'il déposera les documents demandés, afin que nous puissions nous former une idée du montant que le peuple a donné, des

sommes qu'il a placées dans le chemin,—afin que nous puissions voir si la Chambre peut trouver quelque remède pour protéger les droits acquis et les intérêts du peuple:

M. RYKERT: Je ne pense pas que cette Chambre soit obligée de passer des résolutions pour la commodité personnelle de ses membres. Sans doute, il est très intéressant d'entendre l'honorable député se plaindre des inconvénients auxquels il a été soumis en venant à Ottawa; cela est très intéressant pour lui et peut être pour d'autre au dehors. Mais je prétends que dans toute proposition soumise à cette Chambre, l'honorable député qui l'expose est tenu de montrer qu'il y a quelque raison solide de l'adopter. L'honorable député sait bien que les états se rapportant à ces propositions, quand ils sont faits à la satisfaction des honorables députés, entraînent la dépense de sommes considérables; et si cette motion était adoptée telle qu'elle est maintenant, elle entraînerait une dépense considérable d'argent. Ce dont je me plains, c'est que l'honorable député vient demander à cette Chambre des renseignements qu'elle ne peut avoir. Si l'honorable député tenait autant à se renseigner sur cette question que sur d'autres, il verrait en examinant les documents parlementaires, qu'aucune somme d'argent n'a jamais été donnée à cette compagnie de chemin de fer entre les endroits ci-dessus mentionnés. Il découvrirait aussi que c'est à ses amis de la législature d'Ontario qu'il devrait s'adresser pour les réparations et les renseignements qu'il désire si vivement.

M. LANDERKIN: Si l'honorable député veut me permettre une explication, je lui dirai que l'on voit par les statistiques des chemins de fer du Canada qu'un octroi de \$1,444,000 a été fait au Canada Central.

M. BOWELL: C'est le prolongement du Canada Central jusqu'au Pacifique canadien.

M. RYKERT: Si l'honorable député veut seulement étudier l'histoire des chemins de fer du Canada, il verra qu'il y a une grande différence entre le chemin de fer dont il parle et le chemin de fer de Brockville et Ottawa. Je dis que l'honorable député, s'il désire avoir les renseignements dont il parle, devrait s'adresser à ses amis de la législature d'Ontario, qui peuvent les lui donner. S'ils ne peuvent les lui donner, je puis lui donner, moi, les informations dont il a besoin.

Si nous sommes pour accepter la résolution, telle que proposée par l'honorable député, nous devons admettre que le gouvernement du Canada a subventionné la compagnie du chemin de fer de Brockville et Ottawa. L'honorable député se rappellera que, il y a quelques années, une somme d'argent fut accordée par la législature locale, pour une partie du chemin de fer Canada Central, de Carleton-Place à Sand-Point—une somme de \$119,000; mais l'honorable député ne trouvera pas que le gouvernement du Canada ait jamais voté une somme d'argent à la compagnie de Brockville et Ottawa. Il verra que, il y a un certain nombre d'années, on demanda une charte et on passa une loi dans le vieux parlement du Canada pour autoriser la construction d'un chemin de fer depuis la cité de Québec jusqu'au lac Huron, passant par la cité d'Ottawa et suivant la rivière Ottawa jusqu'au lac Huron. C'était en 1856. Il verra donc que, en autant qu'il s'agit de ce chemin de fer on ne peut parler d'entreprise locale. A cette époque le parlement du Canada, dans sa sagesse, vota 4,000,000 d'arpents de terre pour aider à la construction de ce chemin de fer. La charte expira, mais en 1861 on passa dans la législature une loi appelée l'Acte du chemin de fer du Canada-Central, au moyen de laquelle on ressuscita une partie de cette ligne originairement proposée par le bill de 1856, et la concession de terres, grâce à quelque intrigue extraordinaire, fut continuée et reconnue jusqu'à un certain point pour la construction de ce chemin de fer. Cette charte expira aussi, mais plus tard elle fut remise en vigueur, en partie. Rien ne fut fait concernant ce chemin de fer jusqu'à ce que, quelques années