

Sir HECTOR LANGEVIN : L'année dernière, cette partie de la ligne a été mise entre les mains des entrepreneurs du chemin de fer, car elle n'était pas en ordre et nous n'avions pas le personnel nécessaire pour la surveiller. Nous devons maintenant la reprendre et nous avons l'intention de la mettre en bon état au moyen de cet argent. Pendant les deux prochaines années, cette ligne ne rapportera certainement pas assez pour payer les dépenses auxquelles elle donnera lieu, mais dans trois ou quatre ans, les revenus qu'elle rapportera seront plus que suffisants pour en payer les frais d'exploitation.

M. BLAKE : Il me semble que la Chambre devrait demander au gouvernement d'étudier, le plus tôt possible, s'il n'y aurait pas moyen d'adopter une politique générale relativement au système télégraphique du Nord-Ouest. A moins que nous ne soyons disposés d'adopter un système d'exploitation permanente des lignes télégraphiques, je ne vois pas pourquoi nous n'abandonnerions pas au chemin de fer Canadien du Pacifique les intérêts que nous possédons dans la ligne qui unit Winnipeg à la Baie du Tonnerre, vu que ce chemin de fer doit avoir des communications télégraphiques entre chacune de ses stations, surtout, si nous pouvions faire quelque convention convenable en vertu de laquelle les intérêts du public seraient sauvegardés. Mais si le gouvernement adopte la politique de maintenir un système télégraphique qui fasse partie du service civil, naturellement il ne faut plus en parler.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'honorable monsieur a raison. Le gouvernement a examiné s'il était opportun de vendre cette partie de la ligne qui fait communiquer Winnipeg à la Baie du Tonnerre, mais l'offre que l'on a faite était tellement ridicule, que nous n'avons pas jugé à propos de la vendre. En conséquence, nous avons cru qu'il était préférable de réparer la ligne, et dans quelques années, lorsqu'elle aura acquis quelque valeur, nous pourrions voir s'il est opportun de la vendre. Il m'est aujourd'hui impossible de dire quelle ligne de conduite le gouvernement adoptera. La question sera étudiée pendant les vacances.

M. TROW : Cette partie de l'ancienne ligne télégraphique, entre Humboldt et Selkirk, est-elle encore en opération ?

Sir HECTOR LANGEVIN : On l'a abandonné. Je crois que la ligne traversait un pays marécageux, et il était très difficile de la tenir en bon ordre. On a enlevé une partie des fils pour les employer sur la ligne allant de Humboldt à la station de Qu'Appelle.

M. TROW : Ne pourriez-vous pas employer le matériel de l'ancienne ligne pour cet embranchement, aller directement de Qu'Appelle aux Buttes de Tondre, et de là directement à Prince-Albert ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Peut-être. La distance peut être abrégée et on a dernièrement attiré mon attention sur cette question ; mais on avait d'abord l'intention de faire comme je l'ai dit, et naturellement il nous faudra choisir la route la plus courte.

215. Lignes télégraphiques—Colombie britannique...\$37,000.00

Sir HECTOR LANGEVIN : Il y a une augmentation de \$2,000 pour le personnel, et de \$5,000 pour les réparations. Il nous fallait augmenter les salaires des employés, ou les opérateurs nous auraient abandonnés. Il est très difficile de garder des opérateurs dans cette province, à moins qu'on augmente leurs salaires, vu les gages élevés que reçoivent les ouvriers.

Le crédit demandé pour les réparations est destiné à l'achat de nouveaux poteaux et au renouvellement d'une partie des fils. Cette ligne rapportera de beaux bénéfices au gouvernement, car le revenu en augmente considérablement. Il y a encore un déficit, mais il diminue tous les ans.

217. Agent et dépenses contingentes, Colombie britannique..... \$4,000.00

M. BLAKE : L'honorable ministre pourrait-il dire quel est, en totalité, le traitement de M. Trutch ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Il reçoit \$600 pour l'agence de son département, et si je me le rappelle bien, il a en tout \$3,000. Puis le comptable, \$1,200 ; allocation à l'ingénieur employé au département du chemin de fer, \$300 ; gages du messager, \$400 ; papeterie, \$200 ; combustible, \$200 ; annonces pour soumissions, \$200 ; frais de voyages et dépenses contingentes, \$840.

210. Perception des droits de glissoires et d'estacades. \$21,210.00

M. COSTIGAN : Ce crédit est expliqué en détails à la page 92. On se propose d'augmenter de \$650 les salaires des six commis employés dans ce département. L'allocation accordée au gardien des glissoires est augmentée de \$15. Quelques items sont réduits, d'autres sont augmentés.

218. Pour payer les dépenses relatives au département des Postes..... \$2,238,310.50

M. CARLING : L'augmentation pour le service des postes est de \$134,500 ; salaires, \$57,510 ; divers, \$27,400. Les augmentations sont pour le service supplémentaire des postes dans la province d'Ontario, \$45,000 ; Québec, \$27,000 ; Nouveau-Brunswick, \$13,000 ; Nouvelle-Ecosse, \$9,500 ; île du Prince-Edouard, \$1,000 ; Colombie britannique, \$5,000 ; Manitoba, \$34,000.

L'augmentation des salaires se répartit comme suit : Ontario, \$27,570 ; Québec, \$2,823 ; Nouveau-Brunswick, \$840 ; Nouvelle-Ecosse, \$2,570 ; île du Prince-Edouard, \$200 ; Colombie britannique, \$3,887 ; Manitoba et Nord-Ouest, \$19,620.

L'augmentation que l'on constate sous le titre "divers" se répartit comme suit : Ontario, \$16,000 ; Québec, \$3,000 ; Nouveau-Brunswick, \$800 ; Nouvelle-Ecosse, \$1,000 ; île du Prince-Edouard, \$200 ; Colombie britannique, \$500 ; Manitoba et Nord-Ouest, \$4,900. Ce sont là les augmentations faites dans les différentes provinces ; elles s'élèvent, réunies, à \$219,000.

M. BLAKE : L'augmentation de \$15,000 pour le service des postes dans Ontario, semble une augmentation considérable des paiements faits aux compagnies de chemin de fer, vu qu'il y a une augmentation de \$10,000 pour le transport ordinaire par terre.

M. CARLING : On a cru nécessaire d'augmenter les facilités entre Montréal et Toronto, et on a conclu avec le Grand Tronc, des arrangements en vertu desquels, au lieu d'avoir une partie d'un seul wagon pour le transport des malles, nous avons deux wagons sur le chemin entre Montréal et Toronto, pour lesquels nous payons \$5,000 de plus par année. Il y a \$9,000 pour le service des malles sur les chemins de fer Canada Atlantique et Credit-Valley.

M. VAIL : Sous le titre "Service des malles à la Nouvelle-Ecosse," je remarque qu'il y a \$4,000 pour bateaux à vapeur et bateaux à voile. Sur quelles routes ces bateaux sont-ils employés ?

M. CARLING : Il n'y a pas de changement ; c'est la même chose que l'année dernière. On a ouvert de nouveaux bureaux de poste et on a augmenté les facilités. Les contrats ont été conclus à des prix plus élevés qu'auparavant.

M. PLATT : Je désire dire un mot à l'honorable ministre au sujet d'une question qui concerne spécialement la majorité du peuple que j'ai l'honneur de représenter. Les honorables députés auxquels est familière la situation géographique du comté de Prince-Edouard savent que, pendant plusieurs années, nous avons été isolés du reste du monde, en ce qui concernait les facilités du chemin de fer, et