

de fer. Les tribunaux offrent moins de recours contre un chemin de fer de l'Etat que contre un chemin de fer appartenant à une compagnie et, pour cette raison, les fonctionnaires devraient être plus conciliants.

A l'autre extrémité de la ligne, à Sydney, à Sydney-Nord et à Sydney Mines, on se plaint beaucoup de l'irrégularité des trains. Cela dure depuis neuf mois ou un an. Des trains qui doivent arriver à neuf heures du matin n'arrivent souvent qu'à quatre heures du soir, bien qu'ils ne viennent que d'Halifax, une distance de 250 milles. Les uns attribuent ces irrégularités à la mauvaise qualité du charbon, d'autres à des locomotives défectueuses, pendant que quelques-uns mettent le blâme sur le mauvais état de la voie. Quelle que soit la cause de ces retards, il est facile au ministre de s'en assurer, si l'on tient un registre des heures de départ à Halifax et des heures d'arrivée à Sydney. J'ai reçu nombre de lettres, et des hommes d'affaires et des voyageurs m'ont demandé d'attirer l'attention du ministre sur ces irrégularités et de lui demander d'y mettre fin.

Je ferai aussi observer que l'an dernier, à Sydney, nous avons eu un très mauvais service. C'est un service local lorsque les glaces encombrent le port. En été, nous n'avons pas de service local et nous n'en avons pas besoin. Nous n'avons qu'un seul train local par jour entre Florence, Sydney-Mines, Sydney-Nord et Sydney. L'an dernier, le premier train de Sydney-Nord à Sydney partait à deux heures du soir. Pour les affaires ou pour les séances de la cour à Sydney, il faut y être à dix heures du matin. Le ministre me répondra que nous pourrions nous rendre à Sydney par le train express du matin et revenir par le rapide, durant la nuit. Mais ce train est souvent en retard et personne ne peut dire quand il passera. Si vous avez une affaire importante à Sydney, vous devez prendre le train express la veille pour être sûr de n'être pas en retard. Les années précédentes, un train local partait à neuf heures du matin et conduisait les voyageurs de Florence, de Sydney-Mines et de Sydney-Nord à Sydney. Cette année, nous devons nous fier au train express qui retarde neuf fois sur dix et sur lequel les hommes d'affaires ne peuvent compter. J'espère que le ministre verra à ce que ses fonctionnaires nous donnent un bon service local l'hiver prochain, car nous ne pouvons pas nous contenter d'un service aussi mauvais que celui de l'an dernier.

L'hon. M. COCHRANE: Au sujet de la plainte de mon honorable ami concernant les passages, nous nous sommes toujours efforcés de suivre les mêmes règles que les compagnies de chemin de fer, mais vu que c'est notre intention de mettre les chemins de fer de l'Etat sous la juridiction de la commission de chemin de fer, c'est cette dernière qui réglera ces questions, puisque l'honorable député croit que le ministre ne les règle pas de manière satisfaisante. J'ai pris note des plaintes de mon honorable ami au sujet d'un train local. J'étudierai la question avec les fonctionnaires du chemin avant l'hiver et nous verrons ce qu'il est possible de faire.

M. LOGGIE: Il me fait plaisir d'apprendre que les chemins de fer de l'Etat doivent être mis sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Se propose-t-on aussi de mettre sous la juridiction de cette commission les lignes construites en vertu d'une charte provinciale? La commission des chemins de fer établira-t-elle un tarif d'entier parcours, pour les marchandises mises à bord d'un wagon sur un embranchement construit en vertu d'une charte provinciale et se raccordant à la voie principale?

Je désire aussi signaler à l'attention du ministre l'état du chemin de fer de Caraquet. Cette voie souffre beaucoup du manque de matériel roulant et du mauvais état de la plate-forme du chemin. On se propose, dans certains cas, d'augmenter le tarif de 50 pour 100 pour combler le déficit. Le défaut de matériel et surtout d'outillage pour lutter contre les tempêtes de neige, en hiver, sont les deux grandes difficultés que cette voie a à surmonter.

Maintenant que le réseau principal des voies ferrées de l'Etat doit être sous la dépendance de la commission des chemins de fer, elle aura, je l'espère, une certaine autorité sur les embranchements qui l'alimentent. Cela est d'une grande importance pour les populations que desservent ces embranchements dont des chartes provinciales ont autorisé l'établissement, je prie le ministre d'en prendre note et de voir au plus tôt ce qui peut se faire. Pour le bien public, je lui conseillerais de tenter un accommodement avec les détenteurs des obligations du chemin de fer de Caraquet et d'assumer l'administration de ce tronçon de voie ferrée. Il est de bon rapport, mais ses rails sont légers, le terrassement est en mauvais état et pendant la saison orageuse, le chemin peut à peine lutter contre le mau-