

formations, l'administration de l'Intercolonial n'a pas prêté de locomotives à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je regrette de me trouver dans l'obligation d'opposer cette dénégation à l'assertion de l'honorable leader de la gauche; mais elle s'appuie sur les renseignements que j'ai obtenus.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : L'honorable monsieur peut avoir reçu cette information. Quant à mon assertion, j'ai dit que j'aurais lu d'abord l'exposé de ce fait dans les journaux, et que, subséquemment, un fonctionnaire haut-placé de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique m'a répondu—sur la question que je lui ai posée—que sa compagnie avait emprunté des locomotives du Grand Tronc et de l'Intercolonial. Quant à la question de savoir si ce renseignement est bien ou mal fondé, je l'ignore; mais l'honorable monsieur connaît comme moi l'autorité sur laquelle je me suis appuyé.

L'honorable M. CASGRAIN : Je suis sans doute obligé de faire connaître, moi-même, l'autorité sur laquelle je m'appuie. Je suis allé, ce matin, au département des chemins de fer et Canaux, et j'ai demandé au secrétaire, M. Jones, des renseignements sur ce sujet. Je vais expliquer pourquoi j'ai demandé ces renseignements. J'avais essayé, auparavant, moi-même, d'emprunter une locomotive de l'administration de l'Intercolonial, pour un chemin de fer dont je représentais les actionnaires, et cette locomotive me fut refusée—l'administration me répondant qu'elle avait de quoi occuper toutes ses locomotives. C'est pourquoi l'honorable leader de la gauche m'a surpris en déclarant que l'administration de l'Intercolonial avait prêté des locomotives à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et c'est ce qui m'a poussé vers le département ce matin. J'ai interrogé M. Jones, et ce dernier m'a répondu que, d'après son souvenir—et qu'il en était même certain—l'administration de l'Intercolonial n'avait jamais prêté de locomotives. Je lui ai dit que je me servais de son témoignage, cette après-midi, dans le Sénat. M. Jones est allé alors consulter M. Schrieber, et ce dernier a corroboré la déclaration de M. Jones en affirmant que l'administration de l'Intercolonial n'avait jamais prêté de locomotives à la Com-

pagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Quant aux résultats de l'exploitation de l'Intercolonial, si ce ne sont pas des résultats aussi satisfaisants que ceux désirés par nous, Canadiens, qui sommes les propriétaires de cette voie ferrée—plusieurs raisons, j'en suis sûr, expliquent le déficit considérable qu'accuse l'année dernière, l'exploitation de cette voie. D'abord, comme chacun le sait, l'Intercolonial traverse une contrée dont la population est éparse.

Après avoir quitté Montréal et Saint-Hyacinthe, nous avons le chemin de fer du Comté de Drummond qui traverse des campagnes peu habitées, ou dont la population est bien loin d'être dense. La construction d'un pont sur le Saint-Laurent près de Québec a été promise même par le chef de l'ex-gouvernement conservateur. Cette entreprise est maintenant en voie d'exécution grâce à l'assistance du gouvernement fédéral actuel; mais la privation de ce pont place, à cette saison-ci de l'année, l'Intercolonial dans une position très désavantageuse pour desservir le commerce entre Montréal et Québec, vu les incertitudes de la traverse du Saint-Laurent. L'Intercolonial, entre Québec et les provinces maritimes, touche à plusieurs stations importantes, telles que celles de la Rivière-du-Loup, Rimouski et Campbellford, et le long de cette section la population est très éparse. Il ne faut pas non plus perdre de vue que cette voie ferrée traverse, pendant l'hiver, l'une des régions où l'exploitation d'un chemin de fer est des plus difficiles. Lorsque l'Intercolonial fut construit, l'on n'avait pas pour principal objet de favoriser le commerce. Son principal but était de relier les provinces maritimes au Bas et Haut-Canada. Ceux dont l'âge dépasse le mien savent que tel fut le principal objet de l'Intercolonial. Puis il y a ce long parcours qui l'empêche de faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce dernier s'étend jusqu'à Saint-Jean, N.-B., et sa ligne est de deux ou trois cents milles plus courte que celle de l'Intercolonial. Le taux du fret et le prix du transport des passagers sont les mêmes, cependant, sur l'Intercolonial que sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Bien que l'Intercolonial rende de grands services aux habitants du Canada, et qu'il leur donne toutes les facilités