

dire où ils en sont rendus à présent, et s'ils doivent être livrés cette saison.

Sir CHARLES TUPPER: Les travaux sur l'embranchement Saint-Charles seront poussés vigoureusement durant la prochaine saison, et j'espère que les communications seront ouvertes non-seulement par la basse vallée, mais aussi par la gare du Grand-Tronc à la Pointe-Lévis, le 1er juillet. Je ne crois pas que l'ouvrage soit entièrement complété à cette époque, mais il sera suffisamment avancé pour permettre aux trains de circuler. Le contrat n'a pas encore été donné pour les bateaux-passeurs. Comme je l'ai déclaré à l'honorable monsieur, le gouvernement s'est engagé à supporter une partie des dépenses pour l'établissement de ce service de bateaux-passeurs et nous sommes prêts à remplir les conditions de cet arrangement. Les affaires ont progressé quelque peu, les estimations ont été préparées, de même que les plans complets des machines. Il a été donné beaucoup de soin et d'attention au dessin des grues destinées au chargement des wagons sur les bateaux et à leur déchargement. Une somme assez considérable d'ouvrage a été faite à ce sujet; le gouvernement fédéral s'étant engagé à coopérer avec le gouvernement de Québec à cette entreprise, il sera prêt à fournir les communications les plus rapides qu'il soit possible entre le chemin de fer Intercolonial à la Pointe-Lévis et le chemin de fer de Québec sur la rive nord. Nous ne négligerons aucun effort pour mener ce projet à bonne fin.

Advenant 6 heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

M. McCALLUM: Je faisais partie du comité chargé de s'enquérir du trafic interprovincial et de rechercher les moyens d'augmenter ce trafic. L'une des recommandations de ce comité au gouvernement, a été de subventionner une ligne de vapeurs pour faire le service entre les lacs de l'ouest et Québec.

Il y a, pour ainsi dire, une rage de chemins de fer en ce pays; tout le monde est en faveur des voies ferrées, mais nous ne devons pas oublier nos communications par eau. Je sais que notre trafic interprovincial s'est accru de \$1,200,000 qu'il était en 1866 à \$220,000,000 qu'il représente actuellement. Il n'y a pas de doute que cette augmentation est due en grande partie à la construction des chemins de fer Grand-Tronc et Intercolonial; mais les témoignages donnés devant le comité démontrent qu'il peut être augmenté encore.

Comme membre de ce comité, je recommanderais au gouvernement de donner à la question toute la considération possible. Non-seulement le comité a recommandé de subventionner une ligne de vapeurs, mais il a recommandé aussi d'élargir et d'approfondir les canaux du Saint-Laurent tout autant que le canal Welland. Cela permettrait aux navires des ports d'en haut de se rendre dans les ports des provinces maritimes et d'y prendre des chargements.

On dira, je sais, qu'une ligne de vapeurs pas du tout subventionnée existe déjà entre Chicago, les ports de l'Ouest et Montréal; les navires de cette ligne ne vont pas plus loin. Ce que voudrait le comité c'est que les navires pussent aller jusqu'à Québec, afin de pouvoir se raccorder avec le chemin de fer Intercolonial, augmenter le trafic de ce chemin et donner une autre route à part celle que nous avons déjà par le chemin de fer du Grand-Tronc. Ces navires seraient en état de relier le chemin de fer Intercolonial avec le Canada Southern et le Credit-Valley à Niagara et Toronto.

Ce que nous pourrions demander relativement aux lignes actuelles de vapeurs entre l'Ouest et Montréal et entre le Nord et Québec c'est ceci: Ne sont-elles pas sous le même contrôle que le chemin de fer? Je considère que ce serait de l'argent bien placé par le gouvernement, s'il accordait une

petite subvention à une ligne de vapeurs devant faire le service de Québec à Niagara, aller et retour. Je considère que l'Intercolonial ferait plus d'argent que ce qui serait payé en aide aux vapeurs, et que le peuple en retirerait de grands avantages sous forme de taux de fret à bon marché et d'augmentation du trafic interprovincial. Assurément il y a une autre question, l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent. Celle-là ne peut pas nécessairement être réglée dans une journée; mais celle de secours immédiat devrait s'imposer de suite à l'attention du gouvernement; aussi, j'espère que l'honorable ministre des Chemins de fer verra à ce que ces améliorations soient faites le plus tôt possible.

M. McMULLEN: J'ai posé une question à l'honorable ministre des Chemins de fer il y a quelques jours; je crois qu'il ne l'a pas comprise. Je lui ai demandé s'il pouvait donner à la Chambre un état des recettes brutes, par tonne et par mille, sur le chemin de fer Intercolonial; la réponse qu'il m'a donnée me laisse supposer que dans sa pensée j'ai voulu savoir le coût du transport de chaque tonne par mille. Ce n'est pas ce que j'ai demandé. Nous pouvons facilement obtenir un état des recettes brutes par tonne et par mille pour la route entière, en comparant le nombre total de tonnes de fret transportées au nombre de milles parcourus par ce fret. Voici la raison de ma demande: Je sais que le Grand-Tronc publie un état de ce genre; je l'ai vu dans le rapport annuel du président, et j'aimerais savoir à combien s'élèvent les recettes de l'Intercolonial, par tonne et par mille, comparées celles des autres lignes.

M. McCRAVEY: Je désire corroborer les remarques de l'honorable député de Monck. La question qu'il a soulevée, celle des bas prix du fret, est digne de la plus sérieuse attention. Je suis que les chemins de fer ont fait beaucoup pour diminuer les taux de fret dans le transport des produits vers l'est; mais en hiver ils font comme ils l'entendent.

L'honorable ministre a dit que notre industrie maritime était dans une condition prospère; je dois différer avec lui sur cette question. Bien que je ne sois pas engagé beaucoup dans les affaires de transport par eau, je vois par suite d'observations personnelles et par le témoignage de personnes engagées dans cette branche d'affaires et qui me sont connues, que les taxes de frégate et de tonnage prélevés à Montréal constituent un fardeau très lourd pour les propriétaires des navires sur les lacs.

Si ces taxes étaient supprimées et que les canaux du Saint-Laurent fussent approfondis, les propriétaires de navires seraient capables de faire de la concurrence aux chemins de fer et permettraient au peuple de la partie occidentale du pays d'obtenir des bas prix pour le fret, du moins pendant la saison de navigation. J'ai ici un tableau indiquant le revenu perçu sur nos canaux durant les dix dernières années; mais je crois qu'il serait déplacé d'en parler maintenant.

J'ai considéré cette question depuis quelque temps et je désirerais beaucoup la discuter à fond. Vu la date avancée de la session, je serais peiné de prendre le temps de la Chambre plus qu'il ne convient. J'espère que le gouvernement considérera favorablement les intérêts des propriétaires de navires en cette affaire, et même de ceux qui ont à expédier de grandes quantités de fret, et se mettra bien dans l'esprit que s'il paralyse en ce pays le service des bateaux, les chemins de fer auront le monopole de tout le trafic.

M. VAIL: Quel est l'arrangement actuel avec la compagnie des wagons Pullman, dont les prix sont entièrement disproportionnés avec les prix réguliers de passage entre Montréal et Halifax, et y a-t-il moyen d'obtenir quelque modification à ce sujet?

Sir CHARLES TUPPER: Il n'est pas en notre pouvoir d'obtenir des modifications. L'arrangement qui existe entre