

pour d'autres. Il serait bon que le gouvernement demandât à ces personnes de résider dans le pays et de défricher et cultiver, chaque année, un certain nombre d'acres de terre, disons deux à cinq acres. Il serait bon, aussi, que le gouvernement nommât un inspecteur de *homesteads* pour chaque bureau des terres. On peut avoir facilement de bons hommes ; et si le gouvernement ne pouvait en avoir d'autres, il pourrait trouver quelques missionnaires qui travailleraient volontiers."

Cette lettre, je crois, est très-importante et, quant à ces tarifs ruineux, je pense que l'on devrait prendre les moyens d'empêcher que ceux qui vont au Nord-Ouest soient exploités par les employés de chemin de fer ; car j'ai peine à croire que les compagnies de chemin de fer cherchent elles-mêmes à commettre des exactions aussi odieuses que celles mentionnées dans cette lettre.

Sir RICHARD J. CARTWRIGHT. Vous auriez mieux fait d'envoyer cette lettre au Sénat ; elle peut encore lui être utile.

M. JONES. Elle a été publiée dans la presse et j'espère que le Sénat en prendra communication.

M. LANGEVIN. Je ne vois pas comment nous pouvons donner tous les renseignements que demande l'auteur de la motion. On pourrait donner un état indiquant le nombre de personnes qui ont voyagé sur les chemins de fer du Canada durant 1880 ; mais quant au nombre de celles qui auraient pu voyager, si tous les sièges avaient été occupés, l'honorable député doit comprendre qu'il n'est pas possible de donner ce renseignement.

Où, à quelles stations, mettrions-nous les voitures dans le but d'obtenir tous ces renseignements ? On demande aussi le nombre de tonnes de marchandises que l'on aurait pu transporter : où était le matériel roulant ? Bien que nous soyons prêts à donner tous les renseignements possibles, nous ne pouvons répondre facilement à ces questions ; car nous ne pouvons pas même dire où, à certaines époques, se trouvait le matériel roulant, ni combien de tonnes de marchandises on combien de voyageurs l'on aurait pu trouver à quel-que-endroit particulier. Si l'honorable député abandonne les deux parties difficiles de sa motion, nous essaierons de le satisfaire quant aux autres parties de cette motion.

M. BLAKE. Je ne pense pas qu'il soit aussi difficile que le dit l'honorable ministre, de s'occuper de toute la motion. J'ai vu des états qui me semblaient le complément de l'interprétation raisonnable que l'on doit donner à la motion. Je suppose que mon honorable ami a voulu dire ceci : prenez une compagnie quelconque de chemin de fer, qui a transporté quelques tonnes de marchandises et tant de milliers de voyageurs sur une distance d'un mille.

Maintenant, quel est, en moyenne, le nombre de passagers et la quantité de tonnes de marchandises qu'un wagon peut transporter ? Par exemple, vous voyez qu'en moyenne, en ce qui regarde un grand nombre de chemins de fer aux États-Unis, on ne transporte pas plus de trente voyageurs dans une voiture à voyageurs qui, si elle était remplie, en transporterait soixante ou soixante-quinze. En général, dans les wagons à marchandises de dix tonnes, ancien système, on ne transporte pas plus de six ou sept tonnes. Ainsi la compagnie peut dire quel est, en moyenne, dans chaque wagon à marchandises, la quantité de marchandises payant des droits, et quel est, en moyenne, le nombre de voyageurs dans chaque voiture dont on se sert. Il n'est pas question de tout le matériel roulant qu'une compagnie aurait pu avoir à une époque particulière, à quelque endroit particulier, mais il est question de la quantité de matériel roulant qu'elle emploie actuellement, d'année en année, pour faire une certaine somme d'affaires, comparée aux affaires qu'elle aurait pu faire si ce matériel avait été employé au complet.

M. LANGEVIN. Je comprends cela, mais je ne vois pas l'objet des parties de la motion auxquelles je me suis opposé. Par exemple, voici une voiture à voyageurs qui au lieu de transporter soixante voyageurs, n'en a transporté que vingt. Eh ! bien, vous ne pouvez pas prendre le matériel

roulant d'une compagnie entière et toujours remplir les wagons du nombre exact de voyageurs ou de quantité de marchandises qu'ils peuvent transporter. En conséquence, je ne vois pas l'objet de cette motion, bien que je comprenne que l'on puisse demander la quantité du matériel roulant que possède une compagnie et la quantité de marchandises transportées avec ce matériel.

M. MILLS. J'ai vu le ministre des chemins de fer, lorsque j'ai donné avis de motion, et il m'a dit qu'il ferait son possible pour faciliter le travail des chemins de fer. Non-seulement il ne s'est pas opposé à cette motion, mais il a fait voir au contraire qu'il était tout à fait disposé à m'aider à obtenir ces renseignements qui, à mon point de vue, sont très-précieux. Les rapports de nos chemins de fer sont peut-être plus insuffisants que tous les rapports que j'ai vu jusqu'aujourd'hui. Si l'honorable député de la droite consultait les rapports des chemins de fer de l'Ohio et du Massachusetts, il verrait que l'on donne souvent, sinon tous les ans, une grande partie de ces renseignements, et que les difficultés mentionnées par l'honorable ministre n'existent pas ; car si vous avez un train de cinq voitures à voyageurs et qu'il y ait cinquante voyageurs dans le train, la compagnie ne peut avoir de difficulté à s'assurer du nombre qu'elle pourrait transporter en sus. Il en est ainsi au sujet des marchandises.

Je crois que ces renseignements seront utiles. J'ai parlé de la chose, l'autre jour, au sujet de certains chemins de fer d'Ecosse. Il y avait deux chemins de fer entre Greenock et Edimbourg ; il se sont fait concurrence un au et demi, et bien que les tarifs eussent été réduits à un huitième de ce qu'ils étaient auparavant, la diminution des dividendes ou des sommes reçues par les compagnies était à peine appréciable.

Maintenant, tant que nous n'aurons pas les renseignements que je demande par cette motion, il nous sera impossible de commencer à examiner la question de la réduction des tarifs.

Je ne dis pas que nous devons diminuer les tarifs. Je ne discute pas maintenant cette question, mais je dis que la Chambre aurait tous les renseignements nécessaires à ce sujet, si un honorable député les produisait.

Nous ne pourrions pas discuter cette question en nous basant sur les données incomplètes que nos compagnies de chemin de fer nous fournissent. Je crois que le système suivi par les compagnies de chemin de fer pour préparer leurs rapports, doit être examiné attentivement par l'honorable ministre des chemins de fer ; je crois, aussi, que nous devrions avoir des renseignements plus complets que ceux que nous avons aujourd'hui, au sujet du commerce intérieur du pays.

M. WHITE (Cardwell). Je pense que l'honorable monsieur s'apercevra que s'il obtient les renseignements dont il a besoin, ces renseignements induiront le public en erreur et, en conséquence, ne serviront pas les fins qu'il se propose.

Il y a certaines saisons de l'année—le trafic de nos chemins de fer a cette particularité—il y a, dis-je, certaines saisons de l'année, par exemple quand il s'agit de transporter la récolte, où le matériel roulant des compagnies de chemin de fer ne suffit pas aux besoins, et cela, probablement pendant trois ou quatre mois de l'année ; il y a des saisons où tous les trains sont entièrement remplis, surtout ceux qui vont à l'est et conduisent aux ports océaniques.

Il y a, aussi, d'autres périodes de l'année, et peut-être de longues périodes, où le trafic n'est pas aussi considérable. Les statistiques que mon honorable ami voudrait avoir auront l'effet de faire croire que, pendant toute l'année, le matériel roulant des compagnies n'est pas complètement employé et que leurs wagons ne sont pas complètement remplis ; et puis, on sera sous l'impression, dans le pays, que si les tarifs étaient seulement réduits, le trafic serait plus considérable et les compagnies réaliseraient beaucoup plus de bénéfices, quand, en réalité, l'état de choses actuel est dû