

ainsi éloignées du service public parce que le parlement a décidé d'abolir ces charges—je n'en recherche pas la raison,—c'est que l'argent qui leur a été enlevé pour leur donner droit aux avantages de l'acte concernant la mise à la retraite leur soit remboursé. Conséquemment, il ne devrait pas y avoir d'hésitation à ce sujet.

Sir HECTOR LANGEVIN: Mon honorable ami, en répondant à l'honorable député de Québec-Est, a déclaré, je crois, que l'affaire avait été prise en considération par le gouvernement, et l'honorable monsieur verra, quand les crédits supplémentaires seront déposés, que le gouvernement n'a pas perdu de vue ces cas.

M. LAURIER: Je ne sais pas si cette déclaration a été faite, je suis content de l'entendre, si elle a été faite, je ne l'ai pas saisie.

Résolution 81,

Chemin de fer Intercolonial.—Embranchement Saint-Charles et service de bateaux-passeurs entre Lévis et Québec. 130,000.00

M. RICHEY: Tout en exprimant un désir de voir toutes les facilités possibles assurées aux raccordements avec l'Intercolonial, et en approuvant de tout cœur cet item comme menant à cette fin, j'aimerais demander au gouvernement s'il a considéré le rapport qui a été déposé récemment sur le bureau de la Chambre au sujet de la question déferée à un comité spécial—celle du trafic interprovincial. Je puis déclarer que la preuve faite devant le comité a révélé une merveilleuse augmentation dans le commerce entre ces provinces durant la période qui s'est écoulée depuis la Confédération.

En même temps, cependant, elle mit en évidence le fait qu'il y a place encore pour une augmentation très considérable de ce commerce, et qu'une grande partie du trafic qui devrait passer sur nos routes passe par les Etats-Unis, vu l'insuffisance des chemins de fer qui existent actuellement pour faire face aux exigences du commerce au Canada.

Il a été démontré d'une manière concluante que le chemin de fer du Grand Tronc a été parfaitement incapable de faire face aux demandes qui lui ont été faites dans ce sens; le comité, après avoir entendu les témoignages qui ont été donnés devant lui les a communiqués à la Chambre. Ces témoignages démontrent que l'esprit commercial du Canada, autant que nous avons pu nous en assurer, comprend la nécessité qu'il y a d'augmenter nos raccordements avec le chemin de fer Intercolonial, et ils démontrent de plus qu'il est à désirer que nous creusions nos canaux, qui ont déjà absorbé de très grandes dépenses et qui ne pourront jamais donner ce qui est requis d'eux dans l'intérêt de ce trafic interprovincial, à moins qu'ils ne soient ainsi approfondis.

Ces témoignages établissent qu'une fois ces choses faites un trafic considérable s'écoulerait des provinces de l'est vers l'ouest, tant en charbon qu'en autres commodités. Actuellement les taux de fret sont beaucoup plus bas par New-York que par notre propre voie de raccordement, et bien que les délais dont j'ai parlé soient arrivés surtout en hiver, ils arrivent cependant dans une mesure assez considérable en été; aussi est-il désirable de pourvoir à de meilleurs moyens de communication entre l'ouest et l'est au moyen des grands cours d'eau du Canada. J'aimerais savoir du gouvernement s'il a pris l'affaire en considération, dans l'intention de demander un crédit pour aider à l'établissement d'une ligne de propulseurs qui obvierait aux difficultés dont j'ai parlé.

On dira peut-être que ce raccordement devrait être entrepris par l'initiative privée. Il le serait si l'on ne savait point que pour un certain temps toute concurrence tendant vers ce but pourrait être écrasée par une diminution dans les prix du fret—cette diminution devant être suivie, quand

M. BLAKE

elle aurait fait son œuvre, d'une élévation des prix à leurs taux primitifs.

J'espère que la question a déjà reçu l'attention du gouvernement; s'il en est autrement je lui demanderai de la considérer dans le but de proposer à cette Chambre un plan fondé sur la preuve contenue dans le rapport du comité.

M. McMULLEN: L'honorable ministre des Chemins de fer se souviendra que lorsque nous considérons en comité les items concernant le chemin de fer Intercolonial, j'ai posé une question au sujet des recettes perçues sur le fret de ce chemin durant l'année, et qu'il m'a promis de répondre à ma question quand l'assentiment de la Chambre serait demandé.

Sir LEONARD TILLEY: En réponse à l'honorable député d'Halifax; je puis dire qu'il a été présenté au gouvernement un mémoire basé sur les témoignages entendus par le comité et demandant qu'il soit accordé une subvention à une ligne de propulseurs entre les lacs de l'ouest et Québec. L'affaire occupe actuellement l'attention du gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER: En réponse à l'honorable député de Wellington-Nord (M. McMullen) je dirai que j'ai demandé à l'ingénieur en chef et administrateur des chemins de fer du gouvernement d'étudier la question posée par l'honorable député, et qu'il m'a dressé le mémoire suivant:

Comme les affaires de fret ne sont pas tenues séparément de celles des voyageurs nous ne pouvons pas nous assurer d'une manière parfaite du prix exact du transport du fret la tonne, par mille. Le nombre de tonnes de fret transportées sur un mille l'an passé a été de 177,835,869. Cela réparti sur les dépenses totales, donnerait 177,835,869 cent par mille; mais vu que cela est mêlé au coût du transport des voyageurs, ce n'est pas parfaitement correct. Mais si le nombre de tonnes est réparti sur les recettes du fret, cela donne trois quarts de cent par tonne par mille, et comme le chemin paie à peu près ses dépenses, ce chiffre peut raisonnablement considéré être le coût du transport du fret, la tonne, par mille.

M. McMULLEN: Afin de pouvoir suivre les recettes de la ligne d'année en année, et savoir d'une manière correcte si elle est exploitée à des taux qui paieront le pays, il est nécessaire que les recettes du fret par mille soient enregistrées séparément. Je remarque que le Grand Tronc et autres chemins indiquent dans leurs rapports le taux par tonne par mille. Afin de savoir définitivement si l'Intercolonial donne les mêmes résultats financiers que les autres chemins, il est nécessaire que les calculs soient faits d'une manière exacte chaque année.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne sais pas comment cela est possible, car dans un train mixte nous avons un certain nombre de wagons à voyageurs et un certain nombre de wagons à fret, et il serait extrêmement difficile de proportionner le coût exact de la circulation de ce train au fret et aux passagers respectivement. Si vous faites circuler un train de fret seulement, vous pouvez dire exactement quel est le coût de la circulation; mais dans le cas des trains mixtes, je crois qu'on ne peut y arriver qu'approximativement, et par une méthode comme celle mentionnée dans le mémoire. J'attirerai cependant l'attention de M. Schreider sur ce point, pour qu'il voie s'il est possible de tenir plus exactement des comptes séparés pour le transport du fret et pour celui des voyageurs.

M. CASGRAIN: L'honorable ministre me fera peut-être la faveur de m'informer quand il s'attend à voir l'embranchement Saint-Charles et Lévis terminé. J'ai remarqué vers la fin de l'été dernier que les travaux avaient été suspendus, et j'ai été informé que c'est parce que le crédit était épuisé. Je suppose que ce crédit sera suffisant pour compléter l'entreprise dans le cours de la saison prochaine. Quant au service de bateaux-passeurs, j'ai compris que certaines soumissions ont été acceptées pour des bateaux; si je ne me trompe pas, j'en ai vu le plan dans le *Scientific American*. L'honorable ministre serait-il assez bon de me