

vres ; soit, en tout, 68,089 livres. Je me suis enquis, au département des Postes, du poids qui nous arrive de l'autre côté, et l'on m'a répondu que ce n'était pas l'habitude de peser les malles échangées entre les pays de l'union postale, excepté quand il s'agit d'établir des statistiques. On n'a jamais pris note du poids des malles parties du Royaume-Uni à destination du Canada, et ces renseignements ne peuvent pas être obtenus à moins que le ministère des Postes, en Angleterre, ait lui-même fait prendre ces renseignements pour des fins spéciales.

M. CLARKE : Cela veut-il dire que le total des matières postales, transportées du Canada en Angleterre pendant un an, ne s'est élevé qu'à 34 tonnes ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Trente-cinq tonnes serait plus exact.

M. CLARKE : Ce qui nous arrive de l'autre côté doit représenter la moitié de cela ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est probable.

M. CLARKE : Et nous payons \$150,000 par année pour ce privilège ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui. Si la Chambre désire abolir le service, elle a, bien entendu, le droit de le faire, mais cela serait probablement bien incommode pour nos amis des provinces maritimes.

M. CLARKE : Nous ne voulons pas incommode nos amis des provinces maritimes, mais nous devons, d'autre part, désirer que ce service soit amélioré et rendu plus rapide.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est une question d'argent.

M. CLARKE : A propos, qu'est donc devenu ce très élégant modèle de joli steamer que nous avons vu durant plusieurs années dans le grand corridor de la Chambre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois qu'il a dû être renvoyé à M. Petersen avec son cautionnement.

M. CLARKE : Et l'intérêt ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. COCHRANE : A-t-on fait l'essai de l'appareil de coussinets à billes avant de renvoyer ce modèle ?

M. HUGHES : Je viens demander au ministre de l'Agriculture s'il a donné quelque considération à la question des taux de transport de marchandises entre les centres canadiens et américains. Le gouvernement des Etats-Unis fournit ces indications pour toutes les lignes desservant les centres américains, et celles desservant les ports américains et canadiens, et je crois pouvoir dire que si on connaissait ici quels sont les taux de transport, on constaterait une grande différence au détriment du Canada pour ce qui

est des taux d'entier parcours de longue distance, comparativement aux taux des Etats-Unis. Nous nous sommes taxés, au Canada, avec plaisir, pour construire des chemins de fer dont nos municipalités ne retirent que bien peu de taxes, et je crois qu'il est injuste que les taux de transport entre les ports américains et l'Europe soient beaucoup moins élevés que les taux entre le Canada et le Royaume-Uni. Cela paralyse nos cultivateurs, et je viens demander au ministre s'il a l'intention de mettre cette question à l'étude.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a parlé de moi.

M. HUGHES : Je voulais dire le ministre du Commerce.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire que dans une occasion précédente on a déjà attiré mon attention là-dessus. J'en ai causé avec les fonctionnaires de mon département et j'ai l'espoir d'obtenir certaines statistiques, mais cela prendra cependant du temps.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai déjà donné beaucoup d'attention à tout cela, et je puis faire remarquer à mon honorable ami qu'en règle générale les compagnies de steamers se plaignent que le service d'hiver ne donne aucun profit, à tel point même que si elles ne faisaient pas un peu d'argent en été elles seraient forcées d'abandonner la partie. Bien entendu, tout cela prête à discussion et peut être plus ou moins vrai ; mais il n'y a aucun doute qu'en hiver le service d'Halifax et de Saint-Jean a été si peu lucratif que les voyages ont souvent représenté une perte sèche. La Chambre peut aisément se rendre compte, en jetant les yeux sur une carte géographique, qu'il y a moins long de chemin de fer pour atteindre les ports des Etats-Unis que pour arriver à nos ports de l'Atlantique, et il a toujours été admis que la voie d'eau, si longue qu'elle soit, est bien meilleur marché que la voie de terre. En outre, comme mon honorable ami ne l'ignore pas, les chemins de fer convergeant vers New-York ont de très grands avantages, non seulement sous le rapport de l'outillage, qui n'est qu'une question d'argent, mais parce que les rampes en sont moins raides. On peut transporter du grain de Buffalo à New-York à très bon marché, parce qu'il n'y a pas, sur ce parcours, de fortes rampes ou pentes. Dans ces circonstances, je ne vois pas que nous puissions espérer pouvoir lutter à moins de subventionner.

M. HUGHES : Ce que je veux avoir, ce sont les faits, et alors je suis sûr que le pays partagera l'avis exprimé par le ministre du Commerce et le ministre de l'Agriculture qu'il n'y a là qu'une question de roulage, et que si nos chemins de fer étaient construits avec des pentes plus douces nous pourrions bien mieux soutenir la concurrence.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: