

qui existent dans le transport du fret de la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse à Halifax, et de la misère qu'ont les marchands de cette ville à expédier le fret vers l'ouest; et il a aussi fait allusion au fait que les autorités de l'Intercolonial n'avaient pas rempli l'engagement solennel fait il y a vingt ans entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis, engagement à l'effet de donner à ce chemin de fer, à Halifax, les mêmes facilités que celles données à l'Intercolonial. Le mot "prolongement" était spécialement mentionné dans cet arrangement qui fut fait sous le gouvernement Mackenzie, avant la construction du prolongement de Richmond à la station actuelle. Il y a eu depuis un prolongement sur les quais; et j'ai plusieurs fois soutenu en chambre, que le gouvernement devait remplir ses promesses envers le chemin de fer de Windsor et Annapolis.

Mais l'honorable député de Halifax dit que l'engagement n'aura pas été rempli tant que l'on ne donnera pas ces facilités. Eh bien! s'il en est ainsi, il y a certainement de plus amples arguments en faveur de la concession de ces nouvelles facilités à Halifax. Mais il me semble qu'il ne saurait y avoir maintenant aucune objection à accorder ces facilités. Voici ce qui arrive. Tout char de marchandise venant de l'est de la Nouvelle-Ecosse sur l'Intercolonial, peut utiliser ce prolongement sur les quais, moyennant un droit de \$1, tandis qu'un char venant de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse paie \$2.50. Cela peut ne plus exister, mais ça existé pendant plusieurs années. J'ai toujours prétendu que si l'on pouvait fournir ces facilités moyennant \$2.50, je ne voyais pas pourquoi le taux n'était pas le même, \$1, tant pour les chars venant de l'ouest que pour ceux de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Si l'on peut admettre un char sur le prolongement, pour \$2.50, il est évident que l'on peut l'admettre également pour \$1.

Mon honorable ami n'a pu terminer son discours sans trouver matière à blâmer l'administration de feu M. MacKenzie. Il a dit qu'il fallait blâmer ce gouvernement pour les facilités insuffisantes qui existent aujourd'hui à Halifax. Eh bien! si cette administration est à blâmer sous ce rapport, elle a du moins le mérite d'avoir fait ce qui existe aujourd'hui, car l'honorable député le sait, auparavant la tête de la ligne était à Richmond en dehors de la ville, et les facilités étaient inqualifiables. Je crois que le gouvernement Mackenzie fit alors tout en son pouvoir pour prolonger la voie dans la ville; mais, ne pouvant réussir, il fit pour le mieux et mit le terminus où il est aujourd'hui.

Mon honorable ami a dit que ce chemin de fer avait créé un commerce interprovincial. Vraiment ce résultat ne surprend pas quand tout le monde sait et que le déficit prouve que le transport des marchandises s'est fait à sacrifice. Mais je ferai observer à l'honorable député que l'on voit dans le dernier rapport annuel du département des chemins de fer que le trafic du charbon sur l'Intercolonial n'a pas de tendance à se développer, car il a eu une diminution de 20,000 tonnes environ chaque année, depuis 1887, alors que la quantité transportée s'élevait au chiffre de 192,000. J'attirerai de plus l'attention sur le fait qu'il y a eu une diminution dans le transport de la farine l'année dernière, et aussi dans le transport du bois, et ce rapport mentionne le fait que depuis 5 ans la quantité de charbon transportée sur cette ligne a diminué constamment, de

M. BORDEN.

sorte que si, pendant un temps, le commerce interprovincial a suivi une marche ascendante, l'état de choses semble changé aujourd'hui et, sous plusieurs rapports, ce commerce est aujourd'hui moins considérable qu'il n'était il y a 5 ans.

L'honorable député a parlé de l'augmentation du service des voyageurs. J'aimerais à diriger l'attention de la chambre sur ce point. Le nombre total de voyageurs transportés sur ce chemin, l'année dernière, est d'environ 1 1/4 million.

Les recettes brutes de cette ligne, l'année dernière, se sont élevées à environ \$3,000,000. Je vois que le département des voyageurs représente une recette de \$900,000, soit une recette moyenne de 75 pour cent dans ce service.

Quand on considère que nous avons 1,100 ou 1,200 milles de chemin de fer, que la distance entre la Pointe-Lévis et Halifax est de 670 milles, entre Halifax et Saint-Jean, de près de 300 milles, que le prix du passage de Lévis à Halifax est de \$14.00 et d'Halifax à Saint-Jean d'environ \$6.00 et qu'on constate que la moyenne payée par chaque voyageur n'est que de 75 centins, on voit que très peu font le parcours entier. Cela indique que ces voyageurs font de courts voyages de 10, 15 ou 20 milles dans les limites de leur propre province. La prétention de l'honorable député que le trafic des voyageurs a considérablement augmenté n'est pas corroboré en ce qui concerne les voyageurs allant de la partie ouest à la partie est du Canada. A propos des dépenses d'impression l'honorable député nous parle des dépenses par mille. Ce n'est pas ainsi que j'ai posé la question.

M. KENNY: Je n'ai pas établi de comparaisons entre les dépenses par mille, mais j'ai fait allusion à la prétention de l'honorable député de Bothwell (M. Mills) qui a dit que les dépenses d'impressions sur l'Intercolonial étaient de huit à 10 fois plus élevées que sur tout autre chemin de fer au Canada.

M. BORDEN: L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a donné aujourd'hui un état des dépenses d'impressions, que le ministre des chemins de fer n'a pas nié bien positivement.

M. HAGGART: Très positivement.

M. BORDEN: Je vais expliquer comment cet état a été préparé. Le 6 avril le ministre des chemins de fer a déclaré à la chambre que la papeterie employée par l'Intercolonial pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891 a coûté \$57,855.45. Par le rapport de l'auditeur général, je vois que pour \$3,590.57 de papeterie a été dépensé ici.

M. BOWELL: Cela était-il exclusivement pour le chemin de fer?

M. BORDEN: Je le crois.

M. FOSTER: Les chemins de fer et canaux.

M. BORDEN: Je croyais que c'était pour les chemins de fer, car c'est ainsi que je l'ai trouvé dans l'index. Je trouve ensuite une somme de \$17,756.16 pour annonces, \$47,327.38 pour impressions et lithographies, ce qui fait un total de \$124,029.

M. HAGGART: Cet état comprend l'impression et la lithographie s'élevant à \$45,427. La valeur de la papeterie fournie à l'Intercolonial d'après un état préparé par l'auditeur général lui-même, à ma demande, est entre \$5,000 et \$6,000.

M. BORDEN: Ce que je veux savoir, c'est à quoi se rapporte le chiffre mentionné par le ministre