

\$15, \$17 ou \$18 la tonne, nous devons les expédier lorsqu'ils ne rapportent qu'environ \$12 la tonne, tous frais payés. Cela est dur. Je crois que le ministre devrait étudier la question et que, en pareil cas, l'Intercolonial devrait fournir des wagons.

M. HENDERSON: J'avoue que j'ai été très surpris d'entendre le ministre des Chemins de fer dire que l'Intercolonial a constamment près de 6,000 wagons aux Etats-Unis. Il semble qu'on pourrait trouver un moyen de faire revenir ces chars plus régulièrement. Le représentant de Québec se plaint que l'Intercolonial n'est pas administré d'après des méthodes pratiques. Je ne sais pas exactement de quoi il parle ni ce qu'il conseillerait au ministre pour ravoier ces wagons, mais je sais que d'autres chemins de fer déploient de grands efforts pour que leurs clients renvoient ces wagons lorsque le besoin s'en fait sentir. Un jour, je suis allé trouver un directeur du Pacifique-Canadien et me plaindre amèrement de l'insuffisance des wagons en demandant qu'on m'en fournisse. Il m'a donné une lettre adressée au surintendant lui disant de me procurer les wagons dont j'avais besoin—de les quémander, de les emprunter ou de les voler. Je ne crois pas qu'il les ait quémandés ni volés, mais je suis d'avis qu'il les a empruntés—peut-être sans le consentement du propriétaire. Cependant nous eûmes aussitôt assez de wagons. Je suggère au ministre d'imiter cet exemple. Je crois que d'autres chemins de fer canadiens se servent de ces wagons. Je remarque que là où j'habite, à l'ouest de Toronto, il y a parfois des wagons de l'Intercolonial sur la voie. Je me demande quelle sorte de marchandises ils transportent.

M. REID (Grenville): Quand?

M. HENDERSON: Mais je ne puis m'imaginer quelle sorte de marchandises on transporte de l'Intercolonial à cet endroit; ce n'est certainement pas de la pâte de bois.

L'hon. M. GRAHAM: Du poisson.

M. HENDERSON: Je le répète, il me semble que d'autres chemins de fer canadiens se servent des wagons de l'Intercolonial, et qu'il n'est pas nécessaire de se rendre aux Etats-Unis pour obtenir des wagons. Cependant, si on tentait un grand effort, on pourrait certainement trouver un moyen de ravoier ces wagons plus promptement et de ne pas obliger les clients de l'Intercolonial à subir des pertes faute de wagons. Cela contribue beaucoup à expliquer pourquoi l'Intercolonial n'a pas réussi comme nous l'espérons. Je crois que le ministre aurait raison de demander l'ouverture d'un crédit pour doubler le nombre de ses wagons, à moins qu'il ne trouve un moyen de ravoier ceux que d'autres chemins de fer gardent.

M. McLEAN (Huron): Je ne crains pas de dire que les griefs de nos représentants de Québec (M. Price) et de Halton (M. Henderson) n'ont pas trait uniquement à l'Intercolonial. Je ne puis rien dire du Pacifique-Canadien, mais je sais que sur notre embranchement du Grand-Tronc, à certaines époques de l'année, il est tout à fait impossible de se procurer des wagons ni pour or, ni pour argent. Parfois, on en obtient un par jour lorsqu'il en faut cinq ou six; d'autres, trois ou quatre, et ainsi de suite. J'imagine que c'est là un inconvénient commun à tous les chemins de fer pendant l'époque de l'année où les marchandises affluent en plus grande quantité.

M. ARMSTRONG: J'ai compris que le ministre des Chemins de fer a dit qu'un fourgon à marchandises semblable à ceux dont on se sert pour transporter la pâte de bois coûte plus de \$1,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ces fourgons coûtent environ \$1,100 chacun, si mes souvenirs sont fidèles.

M. ARMSTRONG: Et le ministre les laisse traîner par tout le pays moyennant 25 cents par jour, soit moins de \$100 par année. Est-ce là le plus qu'il puisse exiger?

La raison pour laquelle je le demande est que, dans le commerce dans lequel je suis engagé, le chemin de fer Grand-Tronc ou le chemin de fer Michigan-Central nous fait payer \$1 par jour pour les wagons qui sont retenus pendant plus qu'un certain temps.

L'hon. M. GRAHAM: C'est la taxe de surestaries.

M. ARMSTRONG: Si les autres chemins de fer qui se servent des wagons de l'Intercolonial peuvent être forcés à payer le taux maximum, il semblerait sage pour l'Intercolonial de fixer le tarif à un chiffre qui donnerait au moins un intérêt raisonnable sur l'argent dépensé. La durée d'un wagon est relativement courte, et, à 25 cents par jour, il serait peut-être avantageux pour n'importe quel chemin de fer de prendre des wagons et de les garder pendant un temps quelconque au lieu de construire ses propres wagons.

L'hon. M. GRAHAM: Si le chemin de fer intercolonial avait le privilège de fixer les prix, cela pourrait se faire. Mais tous les chemins de fer s'entendent sur un certain tarif qu'ils se font payer les uns aux autres. Si les wagons d'autres chemins de fer viennent sur la voie de l'Intercolonial, nous pouvons les garder au même prix. Mais vous ne pourriez pas exploiter un chemin de fer pendant vingt-quatre heures sans faire partie de cet arrangement, parce que vos wagons ne seraient acceptés sur aucune autre ligne. Je crois que le prix est trop peu élevé, mais c'est le prix payé et demandé par les autres chemins