

Il faut aussi faire entrer en ligne de compte le transport des marchandises. Pour répondre aux besoins des gens, il a fallu fonder dans ce territoire de banlieue des établissements de commerce qui fournissent au trafic de l'Intercolonial un aliment considérable dont la valeur et la permanence dépendent entièrement de la prospérité et du développement de la région. Si la population diminue, le service des marchandises s'en ressentira. Ce service est donc chose qui intéresse nécessairement l'Intercolonial et dont il faut tenir compte en déterminant la nature du service de voyageurs dont il convient de doter Bedford et les endroits intermédiaires.

Le ministre des Chemins de fer, j'en suis sûr, allègue en faveur de la suppression du service de nuit que les taux de transport sont trop bas, et qu'on ne pourra le rétablir qu'à la condition de relever le tarif. Je dois faire observer que tous les chemins de fer de quelque importance se donnent pour règle d'inciter les gens à aller vivre dans les banlieues. C'est une excellente politique fondée sur une multitude de raisons qui sautent aux yeux. Les chemins de fer ont aussi l'habitude de vendre aux habitants des banlieues des cartes d'abonnement à un prix relativement peu élevé. Quand ils réussissent par ce moyen à faire régner la prospérité au sein d'une population nombreuse, leur tarif finit par trouver là un aliment précieux. C'est là un exemple dont le Gouvernement devrait, dans le cas actuel, faire profiter l'Intercolonial.

Le premier ministre n'est pas sans savoir que, pour permettre aux gens de Bedford et des environs de quitter Halifax à onze heures et quart du soir, on a établi et inauguré samedi dernier un nouveau service qui consiste à accrocher une voiture à voyageurs à un train rapide de marchandises. Ce service n'est pas jugé très satisfaisant, puisqu'il semble ne provoquer que des protestations de la part de ceux qui sont obligés d'y recourir. Ce train a mis une heure et quart à se rendre à Bedford, soit à franchir dix milles, et il lui a fallu deux heures pour atteindre Windsor-Junction, c'est-à-dire pour franchir une distance de dix-huit à vingt milles. De plus, à ce qu'on m'apprend, les voyageurs qui ont pris ce train-là samedi soir se sont trouvés fort incommodés.

Dans le cas actuel, le ministre des Chemins de fer est animé des meilleures intentions, je n'en disconviens pas, puisqu'il cherche à réduire les dépenses de l'Intercolonial, ce dont on devrait s'accorder à le

féliciter; cependant, j'ai signalé quelques-unes des raisons pour lesquelles le maintien de ce train de nuit ne doit pas dépendre de l'égalité éventuelle du coût et de la recette du service de banlieue.

D'autres sujets, dont j'ai déjà mentionné quelques-uns, doivent être pris en considération. Quand on considère les divers chefs de dépenses de l'Intercolonial, je crois qu'il est très évident que des économies pourraient être réalisées de diverses manières. Au besoin, je pourrais suggérer bien des manières de réaliser les économies voulues. Mais en ce cas particulier, je prétends qu'il n'est pas nécessaire de faire une économie. En outre, la suppression de ce service de nuit à cette époque particulière de l'année, et sans en avoir donné suffisamment avis au public, a causé beaucoup de privations et aussi beaucoup d'ennuis et peut-être des pertes. Je prétends que si ce service de trains devait être discontinué, il faudrait en donner suffisamment avis. La suppression permanente de ce train aura pour effet que bon nombre de personnes qui résident dans ce territoire suburbain vont être forcées de déménager à Halifax.

Je pourrais faire valoir plusieurs autres motifs pour engager l'Intercolonial à se montrer généreux à l'égard des citoyens de cette région particulière. La rareté des bonnes maisons dans la ville de Halifax et la hausse récente des loyers, forcent bon nombre de gens à considérer sérieusement la questions de déménager dans les territoires suburbains. Ce sont là les faits, concernant la chose. J'ai soumis au Gouvernement ma propre opinion, et je désire le persuader de la désirabilité et de la nécessité du rétablissement de l'ancien service de nuit entre Halifax et Bedford. Les conditions actuelles sont extrêmement gênantes, et pour quelques-unes elles sont même presque intolérables. Je crois que la région mérite la continuation de l'ancien service, et j'ai l'espoir que le ministre des Chemins de fer ou le ministre intérimaire des Chemins de fer trouvera bon de rétablir ce service immédiatement et sans conditions. Les raisons alléguées pour la suppression ne sont ni bonnes ni valables, et n'auraient jamais dû être invoquées. J'ai l'espoir que les intéressés dans ce service de trains apprendront d'ici peu le rétablissement de l'ancien service abandonné. Il est tout à fait évident que le service réuni de voyageurs et de marchandises institué pour la première fois samedi sera inefficace et n'apportera pour ainsi dire aucun secours. C'est pourquoi j'ai l'espoir que le Gouvernement donnera