

tercolonial, le personnel de cette ligne aura des chances d'avancement qui lui ont manqué jusqu'ici.

Une autre insinuation que l'honorable député s'est permise, et contre laquelle je proteste vivement, c'est que, avec une pareille loi, le Gouvernement pourrait engager l'Intercolonial par des obligations dont le chiffre irait jusqu'à \$75,000 par mille. L'honorable député devait savoir que cette assertion était inexacte, puisqu'il a lu l'article 26, lequel porte que la faculté d'émettre des obligations ne s'appliquerait pas aux chemins de fer nationaux.

M. COPP: J'avais oublié cette particularité du projet de loi, et c'est par inadvertance que j'ai parlé ainsi.

L'hon. M. REID: C'est précisément ce que je dis: l'honorable député a évidemment fait erreur. Encore que l'Intercolonial doive appartenir au réseau des chemins de fer nationaux canadiens pour les fins administratives, nul pouvoir n'est reconnu à la compagnie, non plus qu'au Gouvernement, d'émettre des obligations qui portent sur l'Intercolonial, sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ou sur le Transcontinental.

M. MORPHY: Pourquoi ce bill n'accorde-t-il point cette faculté?

L'hon. M. REID: Nous avons cru qu'au besoin, cette autorisation devait venir du Parlement. Nulle obligation ne porte, en ce moment, sur l'Intercolonial, et si, plus tard, l'occasion se présente de détacher de ce réseau l'Intercolonial, il sera libre de toute dette par obligations ou autrement.

Pour ce qui est de l'exploitation de l'Intercolonial, comment l'administrer avec succès, ou lui faire partager les avantages dont il doit jouir, si nous ne l'incorporons point dans ce réseau. Si nous le laissons dans les mains du ministre des Chemins de fer, comme le voudrait mon honorable ami, il faudrait y maintenir le même personnel administratif que par le passé.

M. COPP: Si nous pouvons exploiter l'Intercolonial de cette manière, quel besoin le ministre a-t-il d'adopter la marche qu'il vient d'indiquer en réponse à mon honorable ami? Il déclare ne pas vouloir engager l'Intercolonial, par la raison que, tôt ou tard, il pourra juger à propos de le détacher de l'entreprise.

L'hon. M. REID: L'Intercolonial n'a aucune dette représentée par des obligations, il est libre de toutes charges, et nous l'avons laissé dans cette situation. Si, plus

tard, nous décidons de le détacher du réseau, il occupera la même position exactement qu'à l'époque de la Confédération. En réunissant les diverses voies ferrées, il devient possible d'obtenir un service qui réduise les frais à leur plus simple expression. Nous avons, aujourd'hui, entre Winnipeg et Moncton, le Transcontinental, dont l'administration se partage entre Winnipeg, pour les lignes qui, de Cochrane vont jusque-là, et Montréal, d'où part l'entière direction de cette ligne. Or, nous avons réuni le tout sous une seule et même administration, et avec le même personnel, pour éviter de la dépense. Quand il s'agira des tarifs pour marchandises, celui qui aura charge de cette besogne pourra aisément établir quels sont les prix du territoire qui, de l'Ouest, va aux ports de l'Atlantique. Avec une telle fusion, des directeurs désireux de faire réussir l'entreprise s'emploieront à lui amener tout le trafic possible. En reliant l'Intercolonial au réseau des chemins de fer nationaux du Canada, j'avais idée que, par là, il se produirait, dans la direction des Provinces maritimes, un tel mouvement d'affaires, que l'Intercolonial finirait par devenir une entreprise lucrative. Tout le mal est venu, jusqu'à présent, de ce que cette ligne partait de Sydney pour se rendre à Montréal, et que les autres chemins de fer n'auraient pas intérêt à lui donner du trafic, d'où il suit qu'il était bien difficile de lui faire produire quelque chose. Maintenant qu'il fait partie de notre réseau national, tout le trafic qui, de l'Ouest, peut être amené par l'Intercolonial à Halifax, à Saint-Jean et à Sydney, prendra cette route. Je m'étonne, après cela, d'entendre dire à l'honorable député qu'il faudrait exclure de ce réseau l'Intercolonial.

Notre réseau de voies ferrées nationales est, il est vrai, confié à une compagnie que ce projet de loi institue, mais il n'en reste pas moins soumis au contrôle du Parlement, et, si l'opération n'est pas conduite avec succès, on pourra discuter l'entreprise, tout comme on avait coutume de discuter auparavant les affaires de l'Intercolonial.

L'honorable député (M. Copp) insiste sur ce point que les employés de l'Intercolonial n'ont plus les mêmes chances d'avancement qu'ils auraient eues si on ne l'avait pas compris dans le réseau national.

D'après ce que j'en sais, les employés de l'Intercolonial sont très satisfaits de voir ce chemin de fer devenir une partie du Transcontinental, pour la raison qu'un jeune homme qui commence, aujourd'hui, son stage à l'Intercolonial, a cent fois plus