

possession d'un chemin qui ne paie pas. Elle adopterait un système plus économique et plus entreprenant ; elle prendrait à son service les hommes les plus en état de faire réussir l'entreprise, mais sa principale occupation serait d'élever le tarif de manière à réaliser des bénéfices. C'est ce que ferait toute compagnie qui prendrait le chemin. Pourquoi le gouvernement ne fait-il pas cela ? Pourquoi son tarif pour le trafic local ou direct est-il moins élevé que sur les autres lignes du pays ? Le chemin paraît être administré aussi économiquement qu'aucun autre, mais le tarif n'est pas aussi élevé qu'ailleurs. Le gouvernement devrait étudier sérieusement cette question.

Je suis convaincu que le ministre a fait tout son possible pour bien se mettre au courant de la situation et voir s'il ne pourra pas obtenir de meilleurs résultats que ceux que nous avons eu par le passé. Il a fait un pas dans la bonne voie. Quelques députés se sont plaints parce qu'il a l'intention de congédier quelques centaines d'employés, mais j'ai entendu avec plaisir l'honorable député de King (M. Borden), déclarer que s'il pouvait en congédier une couple de mille, s'il pouvait se passer de leurs services, ce serait tant mieux. Tous les députés des provinces maritimes, au lieu de s'opposer aux projets du ministre, devraient les appuyer, parce que tous ceux dont les services ne sont pas nécessaires devraient être renvoyés. Lorsque cela aura été fait, le ministre pourra aller plus loin, et élever le tarif pour le mettre au même taux que sur le Grand Tronc, le chemin de fer canadien du Pacifique et les autres lignes du pays ; s'il fait cela, il s'apercevra, avant longtemps, que l'Intercolonial, comme tous les autres chemins de fer du Canada, peut se suffire à lui-même.

M. FRASER : Je vois avec plaisir que ce débat a pris de grandes proportions, et venant de la Nouvelle-Ecosse, j'y porte naturellement beaucoup d'intérêt. Deux ou trois points ressortent clairement des explications fournies par le ministre. D'abord il a établi bien clairement qu'il ne devrait pas y avoir de destitutions, et deuxièmement, qu'il ne devrait pas y avoir de diminution dans le trafic. Il a établi hors de tout doute, si ses chiffres sont exacts, que l'Intercolonial proportionnellement à la longueur, est le chemin de fer administré le plus économiquement de tout le Canada. Dans ce cas, il n'y a pas de raison pour destituer des employés, ni pour diminuer le nombre de convois que nous avons aujourd'hui. Si le trafic qu'on nous avait promis fait défaut, ce n'est pas notre faute, et il n'y a pas de raisons pour destituer des employés ou diminuer le nombre de convois, si le chemin est administré économiquement, ainsi que le ministre a essayé de le démontrer. Dans un instant j'établirai par les rapports du gouvernement que l'honorable ministre fait erreur sur ce point.

Je ne partage pas l'opinion de l'orateur qui m'a précédé, lorsqu'il prétend que ce chemin devrait être exploité comme une entreprise privée. La longueur de la ligne, la diversité des climats qu'elle traverse, la nature des produits qu'elle transporte, tout cela s'oppose à ce qu'elle soit administrée sur une base d'affaires.

M. SPROULE : On peut en dire autant du Grand Tronc et du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. FRASER : Le Grand Tronc a construit sa ligne lui-même et le chemin de fer canadien du

Pacifique a construit la sienne avec l'argent du gouvernement. L'Intercolonial a été construit pour relier les provinces, avec l'entente, non pas que ce serait une affaire payante, mais que ce serait un avantage de relier entre elles les provinces qui composent le Canada.

M. SPROULE : L'intention n'a jamais été d'exploiter ce chemin à perte.

M. FRASER : Si ce n'était pas l'intention de l'honorable député, c'était certainement celles des auteurs de la confédération, et les provinces maritimes n'auraient jamais consenti à faire partie de l'union, même ceux d'entre nous qui étions les plus favorables au projet, si le gouvernement ne s'était pas engagé à construire et à exploiter l'Intercolonial.

Je ne prétends pas dire que le chemin est bien administré, car l'honorable ministre a démontré lui-même s'il l'est ou non. Il prétend que les employés ne sont pas capables et il me paraît extraordinaire que son prédécesseur ne s'en soit pas aperçu. Il me paraît étrange aussi que celui qui est à la tête de ce chemin de fer et qui reçoit un fort salaire, n'ait pas employé des hommes capables. J'ai toujours cru que M. Schreiber était un homme habile et qu'il pouvait distinguer un bon employé de chemin de fer d'un mauvais, mais le ministre vient nous dire lui-même que les hommes qu'il emploie ne sont pas capables. Je ne crois pas qu'aucun membre de l'opposition aurait pu critiquer plus sévèrement l'administration de ce chemin. En faisant les destitutions projetées le ministre va-t-il faire un choix entre les employés capables et ceux qui ne le sont pas ? Leur a-t-il fait subir un examen ou s'est-il enquis de leurs services passés, afin de remercier ceux qui ne sont pas capables ? C'est là, je crois, une question qui mérite qu'on s'en occupe. Son prédécesseur semble n'avoir pris en considération que les aptitudes politiques de ses employés ; il ne s'agissait pas de savoir si un homme avait les talents nécessaires pour travailler sur un chemin de fer, mais s'il convenait à celui qui voulait le faire placer. C'est là le point faible de l'Intercolonial, et comme représentant des provinces maritimes je le regrette, parce que cela nous met en conflit avec nos amis d'Ontario qui se plaignent de ce que ce chemin est exploité dans des intérêts de parti, au lieu de l'être comme une entreprise d'affaires.

Si le ministre dit vrai lorsqu'il prétend que les employés ne sont pas capables, je comprends qu'il veuille faire des destitutions, mais s'il se plaint de ce qu'il y a trop d'employés, c'est une autre affaire. Je ne comprends plus les chiffres fournis par l'honorable ministre quand je les compare à ceux que je trouve dans la Revue statistique publiée par le ministère de l'agriculture. Ces chiffres ne ressemblent pas du tout à ceux du ministre des chemins de fer. Je vois ici que les dépenses du chemin de fer Windsor et Annapolis sont exactement de 65 pour 100 de ses recettes.

M. McALISTER : Cela comprend-il tout le chemin ?

M. FRASER : Oui, et la compagnie paie des dividendes. Maintenant, à la page 388 de la Revue statistique, je vois que sur le réseau du Canada Atlantique les recettes par mille ont été de \$4,110 et les dépenses de \$2,479 seulement ; il peut, sans doute, y avoir quelque différence dans la manière de faire les calculs, mais je crois que