

En relevant le tarif-marchandises;

En destituant des centaines d'employés, dont quelques-uns avaient quarante ans de service à leur acquit.

En congédiant de pauvres veuves et les privant de leur salaire, de \$15 ou à peu près, leur unique moyen d'existence;

En relevant le prix des repas exigé de leurs facteurs;

En congédiant leurs employés pour des bagatelles;

En faisant enlever les sémaphores en usage aux gares pour la protection de la vie et de la propriété;

En supprimant des télégraphistes en divers endroits, économies de bouts de chandelle au risque du sacrifice de bien des vies.

Jusques à quand le peuple endure-t-il ces administrateurs de chemin fer à méthodes arbitraires, ces spéculateurs éhontés?

Le 31 octobre 1911 au matin, un employé de l'Intercolonial, M. Frank Millanson, fut tué et brûlé dans une collision d'arrière à Sackville.

Lisez les commentaires qu'ont faits à cet égard les douze braves jurés:

Nous condamnons fortement la pratique de faire circuler les trains entre Dorchester et Sackville au moyen du système de signaux actuellement en usage, et qui, en raison des nombreuses pentes rapides et courbes fermées qui se trouvent entre ces deux gares, n'est d'aucune utilité ou devient une source de dangers très grands.

Nous croyons que l'ancien système de congés écrits, récemment mis de côté, est le seul qui convienne pour la circulation des trains entre ces deux endroits, dans des conditions de sécurité pour le public et les employés.

Nous recommandons, en conséquence que le bureau de télégraphe à la voie latérale d'Evans soit ouvert encore une fois, et que nuit et jour des télégraphistes s'y tiennent.

Nous sommes d'avis que la fermeture de la gare d'Evans et d'autres gares d'importance secondaire, en vue d'économiser les salaires de quelques télégraphistes, est incompatible avec la sécurité publique, la protection de la vie et des biens.

Ces fonctionnaires qui mettent ainsi en péril la vie humaine devraient-ils être exonérés, alors que de pauvres employés sont mis au ban pour de légères infractions?

Et le plus tôt on prendra ce parti, le mieux nous en serons.

S'il s'est trouvé un facteur qui ait contribué plus qu'un autre au succès du parti conservateur aux dernières élections du 21 septembre 1911, c'est le conseil d'administration du chemin de fer Intercolonial.

Et cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer pour le Dominion laisse se perpétuer un abus qui tous les jours détermine de nombreuses défections dans les rangs du parti conservateur.

Le chemin de fer Intercolonial est le chemin de fer du peuple, et le règne du "tsarisme" est depuis longtemps fini, bien qu'il reste encore des tsars.

Mais leur place n'est pas à la tête du chemin de fer Intercolonial.

Pourquoi demander au chemin de fer canadien du Pacifique des hommes capables?

M. EMMERSON.

L'Intercolonial est un chemin de fer tout aussi bon, il a produit un Pottinger, et il a encore un Pottinger.

En outre, il y a là des hommes comme J. T. Hallisey, MM. McLearn, J. R. Fisher, J. J. Daley et plusieurs autres.

Ces hommes ont une longue expérience de l'Intercolonial; ils verront à ce que ce chemin donne le meilleur service possible. Le public et les employés les tiennent en haute estime. Le ministre des Chemins de fer fera bien de donner tous ses soins à cette question.

Cette opinion que l'on exprime-là, monsieur l'Orateur, n'est pas de moi; ce n'est pas moi qui l'ai inspirée. Elle est néanmoins l'expression impartiale de l'opinion que l'on entretient dans l'est du Canada touchant l'administration de l'Intercolonial dans le moment, ainsi que mon honorable ami de Colchester peut l'attester et le confirmer. Durant le temps que j'ai eu l'honneur de diriger les affaires de l'Intercolonial et d'en avoir la responsabilité, j'ai pu réussir un moment à mettre les deux bouts ensemble, et même à avoir un excédent. Toutefois cela n'a pas été fait en appauvrissant la voie non plus que le matériel roulant de ce chemin de fer. Tout en les maintenant en parfait état, nous avons pu exploiter la ligne avec profit.

Il est une question qui a souvent été débattue dans cette Chambre, à savoir si l'Intercolonial devait ou ne devait pas rapporter un revenu à l'Etat. Ceux qui favorisent l'idée d'une exploitation de cette ligne uniquement en vue d'un revenu oublient les circonstances dans lesquelles le chemin a été construit. Ils oublient la nature des lieux par où il passe, et le motif qui nous a engagés à lui faire prendre la route du nord. Ils oublient que, dans la détermination du tracé de ce chemin, l'on a eu égard aux exigences militaires et politiques plutôt qu'aux nécessités commerciales. Il s'en est suivi que ce chemin, quoi qu'il ait fait beaucoup de bien et qu'il ait cimenté l'union des provinces comme n'aurait pu le faire aucune autre influence, n'a pas été une source de revenus. Comment aurait-il pu l'être lorsque son objet était de détourner le trafic qui des Provinces maritimes gagnait dans le temps les états de la Nouvelle-Angleterre, et de l'amener à se diriger du côté des provinces de Québec et d'Ontario. Afin d'arriver à cela, nous avons dû abaisser les tarifs de transport, et ce sont les populations des Provinces maritimes, de même que celles des provinces de Québec et d'Ontario, qui en ont bénéficié. Si nous avions maintenu les prix à l'égal de ceux qui avaient cours sur les lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, il est aisé de voir qu'au lieu d'accuser des déficits, l'Intercolonial aurait donné des excédents, chaque année, et ces excédents, depuis quelques années, auraient été si considérables que l'intérêt des sommes dépensées sur ce chemin n'aurait donné