

qu'ils devaient se rendre sans arrêt à Vancouver. Cependant, à leur arrivée à Winnipeg on donna ordre de les transférer à un autre wagon, et cette vieille dame qui était au lit depuis environ deux heures et demie dut subir encore un dérangement. Il y avait là une autre femme accompagnée de trois petits enfants respectivement âgés de quatre ans, de trois ans et de trois mois. Il fallut les transférer, eux aussi, à un autre wagon. On s'imagine la confusion à laquelle tout cela a donné lieu.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami voudrait-il me citer la date de cet incident?

M. LEADER: Il est survenu il y a eu dimanche soir une semaine. Ce que je tiens à faire voir c'est que le public encouragera la ligne qui assurera un service satisfaisant. A son arrivée à Winnipeg mon compagnon me dit qu'il avait vanté notre réseau national mais qu'il avait été trahi; il n'a pas ajouté qu'il en avait fini mais il était évidemment dégoûté. Il y avait lieu de blâmer non pas les chefs de train mais quelque autorité supérieure. Sans vouloir créer de difficultés à qui que ce soit, je dirai que j'ai à cœur que notre réseau soit vraiment mis en état de fournir un service satisfaisant. Quelques voyageurs demandèrent s'ils avaient le temps de se rendre à un restaurant pour obtenir de quoi manger, et les fonctionnaires leur apprirent que le train partirait au plus tôt. Ils attendirent quelque temps, puis on leur dit qu'il ne partirait pas avant minuit. Lorsqu'ils se rendirent au restaurant, ils trouvèrent les portes fermées.

L'hon. M. GRAHAM: Le restaurant du Grand-Tronc à Montréal ferme à minuit.

M. LEADER: C'est probablement l'usage. Quoi qu'il en soit, cette conduite n'était pas de nature à mettre ces voyageurs de bonne humeur. Je constate que l'outillage du réseau national est tout aussi bon que celui du Pacifique-Canadien et que les employés désirent tout autant que les autres donner du confort à tout le monde. En un mot, ils s'efforcent de procurer une clientèle au réseau de l'Etat. Et je crois que le public en général commence à se rendre compte qu'il doit accorder son patronage à son propre chemin de fer s'il veut le mettre sur un bon pied. Nous admirons le Pacifique-Canadien, cependant, notre entreprise doit rendre d'aussi bons services au public pour obtenir sa clientèle. J'ai pris la peine de constater combien de bestiaux ont été expédiés de Winnipeg depuis la levée de l'interdiction et de quelle manière ils ont été acheminés. J'ai appris que le Pacifique-Canadien en a transporté plus de 1,200 et le National-Can-

nadien, environ 900. Le Pacifique-Canadien obtient le trafic. Un individu qui prétendait savoir à quoi s'en tenir m'a dit que plus de vingt-cinq wagonnées de bestiaux canadiens qui auraient dû être expédiés par le réseau national ont, au dernier moment, été détournés au profit du Pacifique-Canadien à Winnipeg. Je ne fais pas ces reproches dans le dessein de dénigrer le réseau de l'Etat, mais plutôt dans son intérêt et afin de voir si nous ne pourrions pas transformer ses déficits en surplus.

Ce que je dirai maintenant intéressera le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock). Se souvient-il de l'armée de Riley? Cette question a une importance capitale du point de vue des recettes de nos voies ferrées. Certains membres du ministère se sont déclarés hostiles à la nationalisation, tandis que d'autres ont dit: "Nous consentons à mettre à l'épreuve la nationalisation de nos chemins de fer. C'est un legs que nous avons reçu du gouvernement précédent, et nous en retirerons le meilleur parti possible." Eh bien! l'an dernier, l'armée de Riley a marché sur Ottawa. On l'a renvoyée à Toronto non pas par le National-Canadien, mais par le Pacifique-Canadien. Le ministre du Travail me reprendra si je me trompe, mais je crois savoir qu'un train spécial d'Ottawa à Toronto coûte \$800.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député fait erreur.

M. LEADER: Pouvez-vous me dire ce que coûte un train spécial?

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que c'est le prix de 150 places en seconde. Cependant, tous les voyageurs doivent payer le prix le plus bas qui est, si je m'en souviens bien, de \$7.85. C'est ce que le Gouvernement a payé pour renvoyer l'armée de Riley à Toronto.

M. LEADER: Ai-je raison de dire que le Pacifique-Canadien a reçu \$1,428?

L'hon. M. MURDOCK: J'ai oublié la somme exacte. Il a été répondu à cette question ici et le renseignement figure dans le hansard. Il y avait une excellente raison de renvoyer l'armée de Riley à Toronto par le Pacifique-Canadien—raison que mon honorable ami jugerait suffisante, j'en suis sûr, s'il connaissait les faits.

M. LEADER: Je veux prouver que cet argent a été versé au Pacifique-Canadien lorsqu'il aurait dû entrer dans la caisse du réseau qui appartient au public. Celui-ci devrait être profitable avant peu si nous accomplissions tous notre devoir à son égard. Il est beaucoup question de l'ingérence du Gouvernement dans la gestion des voies ferrées nationales, mais je