

et Chaudière, et entre Halifax et Chaudière, ne donne aucune facilité locale de transport. Sur un parcours de 185 milles entre Moncton et Campbellton, le train rapide n'arrête qu'à cinq ou six endroits, et entre Bathurst et Campbellton, sur un parcours de 62 milles, il n'arrête qu'à deux endroits situés à 4 ou 5 milles l'un de l'autre. Je puis dire à ce sujet que la diminution du service des trains est très injuste, je crois, pour la population du nord du Nouveau-Brunswick. Contrairement au représentant du comté de Prince, qui vient de parler, nous appuyons le gouvernement, et je regrette beaucoup d'être obligé de critiquer sa conduite au sujet de ce service. Néanmoins, sachant combien ce changement dans le service des trains nuit à mon comté, je crois de mon devoir de me lever pour le désapprouver.

Pour ce qui regarde la réduction du nombre des employés, je crois que la ville de Campbellton a un plus grand nombre d'hommes de chemins de fer employés qu'aucune autre localité entre Montréal et Québec, à l'exception, peut-être, de la Rivière du Loup. Je demeure à Campbellton depuis 10 ou 11 ans, et je n'ai jamais vu un seul de ces employés inactif lorsqu'il devait être à l'ouvrage. Tous m'ont paru avoir autant de besogne qu'ils pouvaient en faire. De fait, on se plaignait de ce qu'ils ne pouvaient pas faire tout l'ouvrage qu'ils avaient à faire, étant parfois obligés de travailler en dehors des heures de service. Je crois qu'au lieu de faire une réduction aussi forte, il aurait été préférable que le gouvernement eût fait cette réduction graduellement.

M. DAVIES (I.P.-E.) : L'honorable député fait-il allusion au renvoi projeté de 210 employés sur les 4,500?

M. McALISTER : Les 210 employés ne sont pas congédiés.

M. DAVIES (I.P.-E.) : Je désire simplement savoir si l'honorable député a voulu parler de cela comme d'une forte réduction.

M. McALISTER : Je crois que c'est une forte réduction en une seule fois. Nous savons parfaitement que des employés de chemin de fer abandonnent parfois d'eux-mêmes leurs positions, qu'un certain nombre deviennent incapables de continuer leur besogne par suite d'accidents et que d'autres meurent, et je crois qu'il aurait été mieux de ne pas engager de nouveaux employés pour remplacer ceux qui auraient abandonné le service. Je crois que de cette façon on aurait effectué la réduction nécessaire et l'économie voulue sans congédier personne maintenant.

En général les employés de chemins de fer dépendent de leurs revenus pour vivre ; de fait, leurs revenus ne suffisent pas pour leur subsistance, et ils ont peine à mettre les deux bouts ensemble, de sorte que s'ils sont congédiés au premier avis, ils sont sans ressources. La plupart d'entre eux ont de nombreuses familles, et sont peut-être incapables de faire d'autres travaux, et lorsqu'ils sont obligés de chercher du travail ailleurs, ils sont soumis à de dures privations, de même que leurs familles. Je crois donc qu'il serait beaucoup mieux de ne pas congédier ces hommes comme on le fait.

L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a affirmé que des centaines d'employés

de l'Intercolonial n'étaient pas nécessaires. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Je crois que tous ces employés étaient nécessaires, et des hommes de chemins de fer qui paraissent s'y entendre m'informent que le nombre des employés que l'on va garder, après les renvois, ne sera pas suffisant pour la besogne qu'il y a à faire sur le chemin, et qu'avant peu on s'apercevra qu'il faudra remplacer ceux que l'on aura congédiés.

Je suggérerai au ministre de rétablir le service des deux trains rapides de fret qui circulaient autrefois entre Moncton et Campbellton, et des trains entre Campbellton et la Rivière du Loup, et de supprimer les trains spéciaux de fret qui en transportent pas de voyageurs, ou d'en réduire le nombre autant que possible. Je puis citer un exemple des inconvénients résultant du service actuel. Un médecin fut mandé à 20 milles de chez lui. Un train spécial passait dans le moment, mais il ne put y monter, et il dut franchir les 20 milles en voiture. Lorsqu'il arriva chez le malade, ce dernier venait d'expirer, et l'on me dit que s'il avait pu monter sur le train, qu'il l'aurait transporté auprès du malade en 20 ou 30 minutes, il aurait probablement pu le sauver. Il aurait pu n'en pas être ainsi, mais c'est son opinion, et je crois, en conséquence, que les médecins et les ecclésiastiques devraient avoir la permission de voyager sur ces trains spéciaux de fret.

Les habitants du nord du Nouveau-Brunswick ont moins de facilités de transport par voie ferrée que ceux d'aucune autre partie du Canada. Dans la plupart des endroits où les trains passent deux ou trois fois par jour, on peut voyager dans les deux directions pendant la journée, mais à Campbellton et dans le comté de Ristigouche, avec le nouveau service des trains, on ne peut guère prendre qu'un train par jour. Si l'on prend le rapide qui arrête à Campbellton et va dans les deux directions une fois par jour, et que l'on veuille se rendre à 40 milles, il faut aller à Bathurst et revenir par un autre train. Si l'on vient de Bathurst à la rivière Jacquet, distance de 20 milles, il faut aller à Campbellton, parce que ce rapide ne nous laisse pas descendre aux stations régulières. Je crois que le présent service des trains est très incommode, et je demanderai au ministre des chemins de fer de reconsidérer la question en vue de rétablir le service des trains qui existait avant cette réduction.

M. MULOCK : L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a cité un grand nombre de chiffres intéressants, que je croyais devoir être expliqués par le ministre des chemins de fer, et il me semble que l'item ne devrait pas être adopté avant qu'il eût répondu aux points qui ont été soulevés.

M. HAGGART : En réponse à l'honorable député, je dirai que j'ai vérifié l'état que j'avais donné relativement aux impressions, et je constate que mes chiffres touchant le coût de la papeterie et des impressions du chemin de fer du Grand-Tronc étaient d'une rigoureuse exactitude. Voici sur quoi je m'étais appuyé :

MONTRÉAL, 9 mai 1892.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écrivain, OTTAWA.

CHER MONSIEUR, — En réponse à votre télégramme reçu ce jour, je dois dire que nous n'avons pas coutume d'entrer séparément les dépenses pour papeterie, annonces et impressions ; mais j'ai un état pour toute l'année, et je vais vous en donner les chiffres, selon votre désir : papeterie