

n'en coûte au chemin de fer pour la transporter, alors, s'il est de l'intérêt des provinces maritimes que cela soit fait, la chose est aussi dans l'intérêt des minotiers d'Ontario. C'est, jusqu'à un certain point, avantageux aux deux et, partant, si cela amène un déficit, on ne saurait raisonnablement le faire peser sur les provinces maritimes seules. On peut dire la même chose de la région bouillière. Il peut être avantageux, pour la population de Cumberland et des autres comtés bouilliers, que l'Intercolonial subisse des pertes légères pour transporter le charbon, si, toutefois, il éprouve des pertes, bien que, au cours du débat de la dernière session, l'on ne m'ait pas convaincu qu'il était toujours transporté à perte, mais que cela n'arrivait que durant l'hiver et durant les temps de fortes tempêtes, alors que le chemin était fermé pendant des semaines; mais si la chose est dans l'intérêt des mineurs de la Nouvelle-Ecosse, elle n'est certainement d'aucun avantage pour le Nouveau-Brunswick; elle est, dans une certaine mesure—en appliquant l'argument que l'on a apporté au sujet de la farine—dans l'intérêt des populations des provinces de l'ouest et, surtout, de la province de Québec, car ces populations paient le charbon moins cher qu'elles ne le paieraient s'il en était autrement.

En ce qui concerne les déficits passés du chemin de fer Intercolonial, nous devons nous rappeler que ce chemin de fer a donné à la population des provinces de l'ouest et, surtout, aux importateurs et aux marchands de Montréal et de Toronto, un accès aux marchés des provinces maritimes, marchés dont elles se sont empressées de profiter et l'Intercolonial leur a permis de lutter avec les importateurs de Saint-Jean et de Halifax. Ce chemin de fer leur a donné les plus grands avantages possible et, à la dernière session, j'ai démontré que dans certaines catégories de quincaillerie—j'ai prouvé la chose par les connaissements—ces articles étaient transportés de Toronto, par le Grand Tronc et l'Intercolonial à Amherst et dans différentes parties de la Nouvelle-Ecosse, à un taux moins élevé que la même catégorie d'articles l'était de Saint-Jean en ces endroits, bien que cette dernière ville en fût plus rapprochée de 500 milles. Cependant, le chemin de fer Intercolonial et le Grand Tronc, en vertu d'un arrangement conclu entre eux, ont transporté des marchandises des provinces occidentales aux provinces orientales, à des taux si peu élevés, que la ville de Saint-Jean n'a joui d'aucun avantage géographique, mais elle a été placée, en ce qui concerne la distance, sur le même pied que Toronto.

Relativement au trafic local, il règne, dans les provinces maritimes, une impression générale—il peut arriver qu'ellesoient juste, ou non—que l'Intercolonial tend trop à obtenir du fret d'entier parcours, et ne s'efforce pas assez de desservir le trafic local, le long de la route. Cet énoncé est fait, je le sais, par les marchands de bois de la côte-nord du Nouveau-Brunswick, lesquels désirent expédier leur bois à Saint-Jean, en hiver, ce qu'ils ne peuvent pas faire, car il leur est impossible d'obtenir de l'Intercolonial des taux qui leur permettent d'expédier leur bois dans cette ville par le chemin et, partant, Saint-Jean est privé de ce commerce durant la saison d'hiver. Il est vrai que l'on répond que le tarif local sur l'Intercolonial est trop bas. On est généralement sous l'impression—je ne m'occupe pas d'affaires de chemins de fer—on est, dis-je, généralement sous l'impression que l'Intercolonial ne s'occupe

pas du tout du trafic local, mais que son unique désir semble être de transporter du fret d'entier parcours des provinces maritimes aux provinces occidentales et d'en rapporter. Tous ceux qui connaissent un peu les chemins de fer, savent que le trafic local, le long d'une ligne comme l'Intercolonial, surtout le long de la partie dont a parlé l'honorable député de King (M. Borden), entre Halifax et Saint-Jean, pourrait devenir très lucratif pour le chemin. Le député de King (M. Borden), dans son discours, a dit que, dans son opinion, le chemin, entre Halifax et Saint-Jean, avec une administration convenable, devrait rapporter de très beaux bénéfices. Je me permettrai de signaler au ministre des chemins de fer l'importance qu'il y a, si la chose est possible, de tenir les comptes de l'Intercolonial de manière à ce qu'ils indiquent les recettes et les dépenses, sur les différentes divisions du chemin, car je suis convaincu qu'aujourd'hui, les affaires entre Halifax et Saint-Jean, et aux stations intermédiaires, sont telles qu'elles ne peuvent que rapporter des bénéfices et que la partie du chemin où l'on subit des pertes, se trouve sur la division-nord, laquelle, parfois, durant l'hiver, est bloquée par la neige et qu'une grande partie de cette perte est due à ce que l'on fait circuler, en différents temps de l'année, des trains rapides pour Halifax dans le but d'opérer un raccourcissement avec les steamers qui portent les malles anglaises.

Permettez-moi d'ajouter un mot, relativement à la question des salaires. En commençant mes remarques, j'ai dit que les salaires payés aux employés de l'Intercolonial étaient, dans plusieurs cas—et je le dis à dessein—une honte pour le gouvernement et pour le Canada. Je citerai un exemple dont j'ai eu connaissance. A la gare de l'Intercolonial, dans la ville de Saint-Jean, le préposé à la vente des billets, un homme entre les mains duquel il passe, chaque année, environ \$200,000 et qui se tient là depuis le matin jusqu'à une heure avancée de la soirée—et il est là le dimanche soir—reçoit, pour ses services, la somme de \$60 par mois et de ces \$60, \$28 sont remises au gouvernement en vertu d'une convention faite avec le chemin de fer canadien du Pacifique. Cet homme, qui manie chaque année plus de \$160,000 pour l'Intercolonial, ne reçoit en réalité du gouvernement du Canada que \$32 par mois. Il en est de même pour M. Rusk, le préposé au fret de l'Intercolonial, en cette ville. Cet homme qui vient en contact avec tous les hommes d'affaires de Saint-Jean, qui est assidu à ses devoirs et que le gouvernement ne pourrait pas remplacer par un autre aussi compétent, s'il quittait le service, parce qu'il remplit ces fonctions depuis des années et qu'il connaît parfaitement son devoir, cet homme-là, dis-je, ne reçoit que \$50 par mois. S'il était à l'emploi d'une compagnie privée, j'ose dire qu'il recevrait deux ou trois fois ce montant. Il en est aussi de même du caissier du département du fret et d'un grand nombre d'autres commis et employés.

Je répète que les salaires payés dans plusieurs cas, sur le chemin de fer Intercolonial, sont une honte pour le gouvernement du Canada, et j'espère que lorsque l'honorable ministre des chemins de fer viendra dans les provinces maritimes et qu'il verra personnellement ce qui en est, il considérera l'opportunité d'augmenter les salaires dans plusieurs cas, non seulement à Saint-Jean, mais dans d'autres endroits. Je crois qu'il serait justifié d'agir ainsi, s'il peut économiser un demi-million de piastres par