

qu'un homme qui fait le commerce ne pourrait réussir à maintenir ses affaires, s'il n'envoie pas dans toutes les directions des agents et des représentants qui sollicitent des commandes pour les maisons qu'ils représentent. Il en est ainsi, dans une grande mesure, des compagnies de chemins de fer, et aucune compagnie de chemin de fer ne peut espérer aujourd'hui d'obtenir des affaires pour son chemin si ses agents ne travaillent activement dans ce sens et ne cherchent à détourner le trafic des autres chemins rivaux.

Depuis l'ouverture du chemin de fer canadien du Pacifique, autant que je puis en juger, je ne crois pas que les administrateurs de l'Intercolonial aient fait des efforts qu'ils auraient dû faire pour obtenir du trafic, aujourd'hui qu'ils ont à faire concurrence à une compagnie active et énergique comme celle du chemin de fer canadien du Pacifique. Permettez-moi de vous en donner un exemple. On me dit que les voyageurs qui vont aujourd'hui directement de Halifax aux provinces de l'ouest par l'Intercolonial, sont très peu nombreux ; que le grand nombre de voyageurs quitte l'Intercolonial à Saint-Jean et se rend aux provinces de l'ouest par le chemin de fer canadien du Pacifique. On me dit que cela provient en grande partie de ce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, lorsque les steamers et autres navires arrivent à Halifax, placent ses agents sur le quai, des hommes actifs et énergiques, qui encouragent les voyageurs à prendre les trains du chemin de fer canadien du Pacifique et le résultat est que cette compagnie peut transporter ces voyageurs aux provinces de l'ouest. Il me semble que, dorénavant, il devrait être du devoir des administrateurs du chemin de fer Intercolonial de prendre les moyens d'obtenir du trafic, comme le fait la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ou tout autre compagnie ; et, en ce qui concerne les passagers anglais qui débarquent à Halifax, l'administration de l'Intercolonial devrait avoir un agent sur les lieux pour leur signaler les avantages de se rendre dans les provinces de l'ouest par le chemin de fer Intercolonial, que le pays qu'il traverse est plus beau que celui traversé par tout autre chemin, que les wagons et le service y sont tout aussi bons que sur le chemin de fer canadien du Pacifique et, ainsi, cette administration devrait chercher à obtenir pour l'Intercolonial ce trafic qui est aujourd'hui détourné dans une très grande mesure au bénéfice du chemin de fer du Pacifique. Plus que cela, j'approuverais de tout cœur la recommandation qui, je crois, a été faite par l'honorable député de Halifax (M. Kenny), lequel a proposé que pour lutter avec le chemin de fer canadien du Pacifique, l'Intercolonial devrait avoir, à Saint-Jean et à Halifax, des agents qui pourraient traiter directement avec les hommes d'affaires de ces villes, leur faire connaître les conditions auxquelles l'Intercolonial transporte les marchandises, afin qu'il n'y ait plus comme aujourd'hui, de retards causés par les communications, échangées entre le ministre des chemins de fer ou l'administrateur des chemins de fer de l'Etat, à Ottawa, et Moncton, et, dans plusieurs cas, entre Moncton et ces fonctionnaires. J'espère sincèrement que le ministre des chemins de fer devra mettre à exécution les recommandations de l'honorable député de Ristigouche (M. McAlister), relativement aux destitutions. Sur les 4,000 employés du chemin, il n'y en a que 210 qui doivent être renvoyés. Ce fait, est en soi, une réponse à l'énoncé

que l'on a fait servir le chemin de fer Intercolonial à des fins politiques et qu'un nombre considérable de gens ont été nommés à des emplois par des membres du parlement simplement pour des fins politiques et pour fortifier la position des candidats.

S'il en était ainsi, aujourd'hui que le ministre opère des réformes, au lieu de renvoyer 210 hommes, il en renverrait beaucoup plus, car il ne faut pas oublier que si l'on supprime les trains dont on a parlé, les services d'un certain nombre d'hommes ne seront plus requis et la suppression de ces trains seule, équivaldra au renvoi de près de 210 hommes que le ministre a l'intention de renvoyer du service du chemin de fer. Mais l'honorable député de Ristigouche a dit que, comme les destitutions ne formaient que cinq pourcent de l'ensemble des employés du chemin, il ne s'écoulerait que très peu de temps avant qu'il y eût 210 vacances causées par la démission volontaire, la mort ou différentes raisons qui portent les employés à quitter le service du chemin. L'honorable monsieur a prétendu que ces destitutions seraient faites si graduellement, qu'aussi peu de tort que possible serait causé aux hommes employés, car, dans un très court espace de temps, sans destitution aucune, il y aura, sur ce chemin, 210 employés de moins qu'aujourd'hui.

Il m'a été particulièrement agréable, au cours du débat, d'entendre l'honorable député de Halifax (M. Kenny) appeler l'attention de la chambre et du pays—et il l'a fait de manière à ce qu'on ne puisse pas lui répondre—sur le fait que le déficit de l'Intercolonial, s'il est causé parce que l'on transporte les marchandises à trop bas prix, comme l'a déclaré le ministre, lorsqu'il a dit qu'il était dû en grande partie au transport à trop bon marché du grain, de la farine, de la pierre et du charbon, s'il en est ainsi, dis-je, on ne devrait pas le faire peser entièrement, ou en partie sur les provinces maritimes, mais en toute justice, l'on devrait le faire peser également sur les provinces de l'ouest. Par exemple, si le déficit est sur l'article du grain, ce grain est transporté de l'ouest aux ports des provinces maritimes pour être expédié : il ne reste pas là, mais on l'expédie, plutôt dans l'intérêt de la population de l'ouest que dans l'intérêt de la population des provinces maritimes. Prenons la farine, par exemple. Il est bien reconnu que l'on est à créer un commerce considérable avec les Antilles. Cette farine de l'ouest traverse les provinces maritimes à destination des Antilles, et le seul bénéfice que nous en retirons, c'est l'argent dépensé pour la transborder sur le steamer qui la transportera sur le marché auquel elle est destinée. Ces dépenses sont faites dans l'intérêt de l'ouest et si la farine est transportée à des prix moins élevés qu'il n'en coûte pour la transporter sur le chemin de fer, le déficit, dans cette proportion, devrait, en toute justice, être porté contre la population de l'ouest et non contre les provinces maritimes. Il est vrai que l'honorable député d'Yard-nord (M. Mulock) a prétendu que, vu que la farine est transportée aux provinces maritimes à un taux de fret plus élevé, la population de ces provinces la paie moins cher que si l'on exigeait des prix raisonnables sur l'Intercolonial.

En réponse à cette prétention, le député de Halifax (M. Kenny) a fait remarquer que si cela n'était pas fait, la farine serait transportée aux provinces maritimes à aussi bon marché par le Grand Tronc jusqu'à Portland et, de là, par bateaux, à Saint-Jean et Halifax. Mais si la farine est transportée à Saint-Jean et aux provinces maritimes pour moins qu'il