

d'entre eux empruntaient une ligne et l'autre une autre il faudrait un officier en charge sur chaque train, d'où des frais supplémentaires. Nous avons cru que dans les circonstances le meilleur parti à prendre était d'accepter le trafic en provenance de l'est de Montréal, nous rappelant que celui provenant du territoire de Toronto à Montréal est partagé à tout événement. Telle était la base de l'entente. Le seul point sur lequel j'insiste et que j'ai essayé d'exposer au Comité est que le capitaine Brock croyait que ses instructions étaient telles qu'il devait obtenir autant que possible un partage égal du trafic entre les deux chemins de fer. Je n'en ai pas pour l'instant contre cet ordre. Si nous avons à nous en plaindre, j'admets avec le ministre que nous en saisissons l'autorité compétente. Telle est la situation.

Si vous voulez m'entendre encore un instant, j'aimerais vous dire aussi, afin de prévenir toute méprise possible quant à ma situation ou à celle des chemins de fer: toutes mes paroles ne contiennent pas la moindre critique à l'adresse de tout ministère ou de tout fonctionnaire concernant la répartition du trafic. Je ne critique que les conditions d'après lesquelles ce fonctionnaire doit parfois travailler d'après les instructions reçues.

M. McCULLOCH: Pourquoi faire un partage égal alors que le C.-N. compte bien plus de voies et un personnel plus nombreux? Ne devrait-il pas être d'après une proportion de 60 à 40?

M. FRASER: Je ne sais pas si je me suis fait bien comprendre. Le ministère a donné pour raison qu'il lui était grandement avantageux d'effectuer le transport par un seul chemin de fer sur la plus grande distance possible, de prendre des matelots ici et là. Ainsi, lorsqu'un train en direction de l'Est arrive à Montréal il est à peu près bondé. Ils peuvent prendre le même train pour tout le trajet et être sous la direction d'un seul officier. La plus forte proportion des matelots qui se déplacent ainsi viennent d'endroits plus rapprochés du Canadien-Pacifique que du Canadien-National. Telle est la situation et je ne suis pas disposé à y trouver à redire.

M. NICHOLSON: J'ai compris que les ministres présents hier ont laissé entendre qu'ils verraient d'un œil favorable la recommandation au Conseil à l'effet que tous les ordres donnés à l'effet que le trafic doit être partagé également pourraient être annulés. Le ministre pourrait, je crois, étudier de nouveau l'à-propos de prendre l'ordre du livre bleu comme l'ordre unique à être émis pour son ministère. J'ai dit hier avoir rencontré un certain nombre d'officiers de marine dans mes voyages entre mon comté et Ottawa. Certains d'entre eux favorisent le Canadien-National. J'en ai aussi rencontré dans les trains du Canadien-Pacifique, vu que je prends toujours les trains les plus commodes. Ils m'ont demandé pourquoi ils doivent transférer leurs bagages à Montréal en faisant le trajet d'Halifax à Winnipeg. Pour le trajet d'Halifax à Winnipeg, la meilleure voie, me semble-t-il, est le C.-N. Si les autorités de la Marine recevaient l'ordre de déplacer leurs marins aussi rapidement et économiquement que possible ce serait un moyen assez satisfaisant d'y arriver et ne pas les obliger de voyager par le C.-N. jusqu'à Montréal et par le C.-P. de Montréal à Winnipeg.

Le PRÉSIDENT: C'est une question que le Comité devrait débattre. Avons-nous fini l'audition des témoins?

M. NICHOLSON: Les témoins nous ont exposé leur attitude hier.

Le PRÉSIDENT: On peut difficilement s'attendre à ce qu'un témoin s'engage au Comité ce soir.

L'hon. M. MACDONALD: Les matelots dont vous parlez voyagent-ils seuls ou font-ils partie de détachements?

M. NICHOLSON: Ils voyagent seuls.