

moderne. On devrait trouver le moyen de donner du travail aux employés. La ligne du National-Canadien rapporte de bons profits entre Sainte-Rosalie et Mont-Joli, mais nous pouvons difficilement comprendre pourquoi les locomotives et les wagons de cette voie sont réparés à Amherst ou à Moncton. Le transport coûte un prix exorbitant et nous pourrions faire un meilleur travail à meilleur marché aux ateliers de la Rivière-du-Loup. Des wagons censés avoir été parfaitement réparés à Moncton ont dû être renvoyés à la Rivière-du-Loup pour y être mis en parfait état. Une autre chose difficile à comprendre, c'est pourquoi notre réseau national envoie parfois ses wagons à réparer dans des ateliers qui ne sont pas les siens. Il me semble que le travail devrait être donné à nos gens et que les employés du réseau national devraient avoir la préférence. Ils pourraient exécuter les travaux au prix coûtant et cela cadrerait parfaitement avec la politique d'économie prêchée par les fonctionnaires du réseau national du Canada. Mon honorable ami de Victoria (Alb.) (M. Lucas) a insisté pour demander l'expédition du blé par les ports canadiens. J'ai cru de mon devoir de m'adjoindre à la députation des provinces maritimes qui est venue ici demander l'expédition du grain canadien par les ports du pays. Aujourd'hui, le Grand-Tronc appartient au pays et est placé sous la direction du réseau national du Canada. La voie du Grand-Tronc de Montréal à Portland rapporte de beaux bénéfices. Cela n'est pas fait pour aider l'expédition du grain par les ports canadiens.

Ainsi que l'a dit mon honorable ami de Terrebonne (M. Prévost), les difficultés des chemins de fer nationaux canadiens ont commencé avec l'achat du Nord-Canadien au prix énorme de 700 millions. L'intérêt sur cette somme, qu'il nous faut payer, représente un chiffre considérable. Il est évident que le gouvernement actuel n'est pas responsable de cette erreur; cette responsabilité retombe sur le gouvernement unioniste et surtout sur sir Thomas White, qui était l'avocat de Mackenzie et Mann. J'ai beaucoup de considération pour les administrateurs du Grand-Tronc, de même que pour la plupart des administrateurs et pour les employés de l'Intercolonial. Les administrateurs du Grand-Tronc souffraient du fait que la direction demeurait en Angleterre; et le bilan de l'Intercolonial avait toujours indiqué un surplus avant la fusion. De tout le Nord-Canadien, seul le tunnel à Montréal—un trou—valait quelque chose. Le matériel, bien qu'évalué à 700 millions, ne valait rien. Ce fut une affaire vraiment louche. Je n'arrive pas à m'expliquer comment l'on a pu payer ce prix énorme pour une entreprise qui ne valait pratiquement rien. Il me semble que le National-

Canadien souffre en premier lieu d'une évaluation exagérée et ensuite de la multiplicité des sinécures. Je parlais tout à l'heure du Nord-Canadien. Je crois que M. Hanna, lorsqu'il était président des chemins de fer nationaux canadiens, nomma chef du service de sûreté des chemins de fer, à un traitement annuel de \$12,000 un simple détective du Nord-Canadien dont le salaire était de \$1,200 à peu près et qu'il l'autorisa en outre à se servir d'un wagon particulier.

Le service des wagons-restaurants et des wagons-lits administré par M. Pratt compte aussi beaucoup trop de fonctionnaires. M. Pratt n'est pas un Canadien de naissance et c'est plutôt un agent d'immigration. Il a amené ici bon nombre de ses amis d'Angleterre qu'il a nommés inspecteurs dans son département. Il est amusant de voir presque tous les chefs de wagons et facteurs suivis d'un ange gardien sous la forme d'un inspecteur des chemins de fer nationaux canadiens. Toutes ces sinécures devraient être abolies; le pays aurait autant de moins à payer.

Les rampes plus fortes ordonnées par ceux qui voulaient détruire l'œuvre de Laurier sont un autre désavantage pour les chemins de fer Nationaux. Sir Wilfrid Laurier voulait faire du Transcontinental un lien entre toutes les provinces et un instrument de colonisation, mais quand les conservateurs lui succédèrent, jaloux de la gloire qu'il s'était acquise comme premier ministre, ils voulurent saboter son œuvre comme les Allemands ravagèrent le nord de la France. Voilà pourquoi ils changèrent les plans et établirent des rampes plus fortes afin de diminuer le trafic. En recourant à ce truc, ils se ménageaient une occasion de critiquer l'administration du gouvernement Laurier, et le pays en souffre aujourd'hui. Ne soyons pas surpris si le National-Canadien demande parfois de l'aide au Gouvernement. Le Pacifique-Canadien, une entreprise lucrative actuellement, a souvent demandé de grosses subventions en terres et en argent. Il a été bien administré et maintenant c'est une des entreprises les plus importantes du monde. Bon nombre de gens attribuent à sir Henry Thornton le mérite de la fusion des différentes parties du réseau national. Il a certainement droit à sa part, mais il est bien aidé par d'anciens fonctionnaires très capables du Grand-Tronc et de l'Intercolonial. Il est président du bureau de direction et président de la compagnie du National-Canadien. Je crois que les devoirs de ces deux fonctions sont trop onéreux, et je serais d'avis que le ministre des Chemins de fer présidât le bureau de direction afin de surveiller l'administration du réseau par les directeurs. De plus, l'administration ne devrait avoir aucun secret