

populations qu'il dessert. Il s'agit en somme d'une question d'affaires. Les chemins de fer nationaux canadiens existent pour transporter du fret et des voyageurs; or à moins qu'ils puissent offrir des avantages suffisants au public, celui-ci ne leur donnera pas sa clientèle. Il faut donc qu'ils offrent des avantages égaux à ceux de toute autre ligne bien organisée.

Quant aux délégués qui sont venus à Ottawa l'autre jour plaider leur cause auprès du Gouvernement, je ferai observer qu'ils représentaient toute la population des Provinces maritimes, et non une catégorie politique quelconque. Au nom de ces gens, j'adjure le Gouvernement d'étudier attentivement et de mûrir les réclamations qu'ils ont faites. Comme je l'ai dit, j'ai accompagné cette délégation à Ottawa. Elle n'est pas venue menacer ni même avertir, c'est un appel direct qu'elle a fait au Gouvernement, gardien des intérêts de tout le Canada. Le Gouvernement est tenu de sauvegarder tout aussi fidèlement les intérêts de populations des Provinces maritimes que ceux des citoyens de n'importe quelle autre partie du pays. Les administrateurs des chemins de fer nationaux canadiens parlent d'une manière plutôt vindicative des plaintes qui leur arrivent des Provinces maritimes. Or, je soutiens que ces critiques sont bien fondées. Outre la demande qu'ils ont faite au Gouvernement d'étudier la question des tarifs du transport des Provinces maritimes et de les fixer, les délégués ont également prié nos gouvernants de mettre à l'étude la question de savoir—et ici encore, je déclare que je suis de leur avis—s'il ne serait pas dans l'intérêt du Canada en général aussi bien que dans celui des Provinces maritimes, que l'ancien chemin de fer de l'Intercolonial, soit exploité séparément par une administration ayant son siège à Moncton, Nouveau-Brunswick, où les bureaux-chefs ont toujours été situés depuis la Confédération à venir jusqu'à deux ou trois ans passés, alors que le siège de l'administration de ce chemin de fer fut enlevé pour ainsi dire à la ville de Moncton pour être transporté en partie à Montréal, mais surtout à Toronto. Les gens des Provinces maritimes, jadis avaient l'occasion de rencontrer les administrateurs du réseau; il leur était loisible de s'adresser à eux pour le redressement de leurs griefs et le règlement de leurs affaires sans sortir des confins du Nouveau-Brunswick. L'autorité dont les administrateurs de la ligne étaient investis à cette

époque a été enlevée des Provinces maritimes.

Impossible d'obtenir de renseignements ni de faire d'affaires par l'entremise des fonctionnaires de ce chemin de fer à Moncton, il faut nous adresser à Toronto. Aucun d'eux n'est même autorisé à vendre un char de cendre, il doit en demander la permission à Toronto. L'exploitation de l'Intercolonial souffre, naturellement, de cette lacune. Rares sont ceux des hauts fonctionnaires—si toutefois on peut les appeler ainsi—qui ont débuté dans la carrière par être employés de l'Intercolonial. Parmi ceux qui ont vieilli à l'emploi de ce chemin, il n'en est pour ainsi dire pas un seul qui y occupe un poste de commandement. Je ne critique pas le personnel des hauts fonctionnaires, j'affirme seulement qu'il se compose d'hommes importés de Toronto ou empruntés au réseau du Nord-Canadien. Ils ne comprennent pas la situation, ni la population de cette région. Le ministre devrait employer son influence auprès du conseil des directeurs à obtenir que ceux qui sont employés de l'Intercolonial depuis le commencement de leur carrière soient nommés à des positions conformes à leur expérience. Au lieu de tenir compte de leur mérite et de leur valeur on les a écartés pour confier à des gens du dehors les positions qu'ils auraient dû occuper. Il est vrai qu'on a pris soin d'eux d'une autre manière, mais il aurait beaucoup mieux valu, pour cette partie du réseau national, leur assurer des positions conformes à leur grande expérience.

J'ai fait allusion, l'année dernière, à l'usage des wagons privés sur cette partie du chemin de fer. Comme je l'ai fait remarquer à l'honorable ministre, il n'est pas nécessaire d'en employer autant. On a l'air de s'occuper uniquement à en faire construire et à en attacher à chaque train-voyageurs à destination de Saint-Jean, de Newcastle, de Campbellton ou de Montréal. C'est là un luxe qui coûte évidemment trop cher. Je veux bien que les hauts fonctionnaires aient des wagons privés à leur disposition pour travailler et faire travailler les commis et les sténographes qui les accompagnent pendant qu'ils sont en route pour les fins de l'administration du chemin; mais ce n'est pas le temps d'augmenter le nombre des wagons privés, d'abord, parce que nous ne pouvons permettre d'extravagances, et ensuite parce que pareil luxe jurerait trop avec les cinq ou six cents destitutions faites par le conseil des directeurs sous prétexte d'écono-