

gestion et au détriment des intérêts commerciaux du pays, et à mon avis, au préjudice de l'Intercolonial même. Nous avons construit à grands frais des ateliers à Moncton et nous avons ouvert des crédits affectés à la construction de nouvelles locomotives; mais depuis quatre ans, on n'a rien fait aux ateliers pour la construction des locomotives, même de celles dont on doit porter le prix au compte du revenu ordinaire. Le ministre constatera qu'il y a aujourd'hui sur l'Intercolonial dix-sept ou dix-huit locomotives de moins que l'an dernier. On néglige ce service de la force motrice, et le grand sujet de plainte c'est que, même lorsqu'il y a des wagons, il n'y a pas de force motrice pour les remorquer. Les locomotives affectées aux trains de voyageurs remorquent des marchandises le dimanche, au grand scandale des adhérents de l'alliance dominicale, et au détriment de la réputation du service de force motrice de ce réseau. Les locomotives ont besoin de repos tout comme nous. Les experts en matière de chemins de fer apprendront au ministre qu c'est une économie mal entendue d'utiliser les locomotives sans leur donner un jour de répit. L'an dernier j'ai vu tout un train de wagons chargés demeurer immobilisés à une gare parce qu'il n'y avait pas de locomotives pour les remorquer. Si le ministre se complait dans son excédent pour l'exercice et qu'il compte sur un autre excédent pour le prochain exercice, il devrait nous dire comment il espère réaliser ses prévisions. Il devrait être en mesure de dire à cette Chambre, si oui ou non, le budget de l'Intercolonial accuserait un excédent, s'il faisait les dépenses voulues pour les réfections de son matériel roulant hors de service. Je n'exagère nullement et je ne tiens pas à le faire. On dira peut-être que ces critiques s'adressent à l'administration du réseau depuis trois ou quatre ans, ou depuis la création du conseil d'administration; mais si je ne me trompe, mon collègue (M. Graham) est de taille à subir cette critique.

M. GRAHAM: Certainement.

M. EMMERSON: Il s'agit de la situation actuelle et je critique les conditions qui règnent aujourd'hui, sans me demander où porteront mes coups.

Si l'on doit continuer ce système d'administrer le chemin de fer et d'obtenir un surplus à tout prix, on continuera à avoir des résultats désastreux qui sont très visibles aujourd'hui. Je crois qu'on a établi seize fosses pour les réparations des locomotives à Moncton et quand les ateliers ont été construits, c'était le désir bien connu du département que toutes les réparations puissent y être faites plus économiquement en raison des facilités établies et qu'en plus des réparations on puisse fabriquer dans les ateliers de Moncton

M. EMMERSON.

toutes les nouvelles locomotives à même le compte courant du revenu.

On proposa aussi de construire dans ces ateliers également à compte du revenu, des nouveaux wagons de toute classe et de toute description qui devaient remplacer ceux qui étaient hors d'usage soit à cause de leur long service soit par accident. Des dispositions furent prises dans ce but. Comment aurait-on pu justifier ces dépenses pour ces travaux importants et pour améliorer l'outillage, si nous ne devions pas les utiliser? Ils sont restés sans emploi trop longtemps et aujourd'hui encore ils sont inemployés. Mon honorable ami, je n'en doute pas, recevra des rapports montrant qu'il n'y a pas plus de wagons que d'habitude. S'il examine ses relevés, il constatera qu'il a 462 wagons d'une certaine catégorie qui sont hors de service aujourd'hui, apparemment depuis un an, qui auraient dû être réparés car ils étaient usés ou hors de service. Mais à l'avenir, on a le projet de les remplacer par autant de wagons fermés. Tout doit être fait dans l'avenir, rien maintenant et si cette façon de procéder doit continuer, elle ne peut qu'amener un désastre pour l'Intercolonial. Je soupçonne quelquefois que ceux qui sont responsables des conditions existantes—et je tiens la commission d'administration responsable—sont à un certain point désireux de discréditer l'Intercolonial aux yeux de la population du Canada pour qu'il puisse être plus facilement transféré et vendu par le Gouvernement aux compagnies de chemins de fer pour leur usage et leur bénéfice. Je soupçonnerais presque qu'il y a des moyens employés afin de mettre ce chemin de fer dans une position tellement fautive devant le peuple qu'il dise: Oh! venez à notre secours; débarrassons-nous en s'il doit être administré de cette façon; s'il doit donner des résultats pareils; n'importe quoi est préférable à l'état de choses actuel. Je voudrais croire qu'il n'y a personne qui soit poussé par des motifs semblables, mais néanmoins le résultat est le même, puisqu'il tend vers ce but. Ceux qui croient que le chemin de fer doit continuer à être exploité comme faisant partie d'un réseau du chemin de fer de l'Etat au Canada sont ébranlés dans leur foi par suite des méthodes employées dans l'entretien du matériel roulant et de la détérioration de la voie.

Ce sont des questions sérieuses qui ne touchent pas seulement les députés de la Chambre. La population du Canada, celle de l'Est en particulier qui est plus au courant de la situation, a les yeux tournés vers le ministre des Chemins de fer et vers le Gouvernement qui est responsable de cette situation. Je ne parlerai pas de plusieurs détails que je pourrais citer. Je prévient seulement le ministre dans l'espoir qu'il s'occuquera de cet état de choses. Suivant moi un changement dans le personnel de la com-