

les compagnies nous paient 25 cents par jour. Nous avons dans le moment plusieurs locomotives qui servent à ramener ces voitures. Les grandes compagnies canadiennes ne souffrent pas de ce contre-temps, parce qu'elles ramènent des Etats-Unis autant de wagons qu'elles y en envoient. Il ne vient que fort peu de wagons américains sur la ligne de l'Intercolonial. Cette année, l'activité du trafic a sensiblement dépassé nos prévisions. Nos dépenses relatives au renouvellement du matériel étaient ordinairement de \$300,000; cette année, je demande 400,000, et peut-être faudra-t-il encore un peu plus que cela. Nous comptons que l'an prochain nous serons mieux en mesure que cette année de suppléer à cette insuffisance du nombre des wagons à marchandises.

M. PRICE: Voilà ce qu'on nous chante depuis des années. Ce n'est pas la première année que le nombre des wagons est insuffisant. Il y a longtemps que cet état de choses dure, et il a donné lieu à bien des plaintes. Le ministre des Chemins de fer a une manière tout à fait charmante de nous dire ce qu'il fera plus tard, mais il ne réussira pas à nous donner le change. Nous voulons savoir pour quelle raison le service de l'Intercolonial n'est pas plus satisfaisant. J'ai compris les explications qu'il a données au sujet des wagons à marchandise que l'on envoie aux Etats-Unis chargés de bois à pâte; mais pourquoi ne les fait-on pas revenir?

Quand nous avons affaire au Pacifique-Canadien, au Grand-Tronc ou à tout autre chemin de fer bien administré, nous n'avons aucune difficulté à obtenir des wagons.

Il faut croire que l'Intercolonial est mal administré. Pour parler ainsi, je ne me place pas au point de vue politique. Ce chemin de fer était mal administré sous le régime conservateur, et il l'est encore sous le régime libéral. Pour en donner un exemple, je citerai un fait qui m'est personnel. Ma compagnie est obligée d'avoir constamment un grand nombre de remorqueurs et d'allèges dont elle n'aurait aucun besoin si le service de l'Intercolonial était satisfaisant. Je ne parle pas des quelques milliers de dollars que le chemin de fer perd par là.

Pourquoi ne remédie-t-on pas à toutes ces lacunes administratives? Rien n'empêcherait l'Intercolonial d'effectuer un service plus satisfaisant s'il était bien administré. S'il nous arrive de demander des wagons, disons à Rimouski, que nous en voulions quatre par jour, on nous en donnera deux un jour et huit le lendemain; après cela nous serons plusieurs jours sans en avoir, et finalement il nous en arrivera trois autres. Il résulte de ceci que non seulement nous manquons de wagons à certains moments ou que nous n'en avons pas en nombre suffisant, mais que nous sommes obli-

gés de tenir nos ouvriers sur les lieux pour le cas où les wagons nous arriveraient en nombre suffisant. Tous ces retards augmentent les frais et nuisent aux affaires. C'est le devoir du ministre de veiller à ce que l'Intercolonial soit administré de manière à rendre autant de services que possible au public et aux hommes d'affaires.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami lorsqu'il dit que l'Intercolonial n'est pas bien administré. Il a bien droit à son opinion, mais je sais par expérience qu'au point de vue exclusif des affaires, ce chemin de fer est aussi bien administré que le Grand-Tronc ou le Pacifique-Canadien. Je m'en rapporte à l'honorable député lui-même. Mais voici en quoi la situation de l'Intercolonial n'est pas aussi avantageuse que celle des autres lignes.

Il a un trafic international comme le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc mais sa voie s'arrête à Montréal. Ces autres compagnies ont autant de wagons sur les lignes américaines que les compagnies des Etats-Unis en ont sur les leurs. Toutefois, peu de wagons américains viennent sur l'Intercolonial qui n'est pas un chemin de fer international. Lorsque le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien reçoivent un wagon sur leurs lignes, ils le gardent pour eux, tandis que nous avons, de l'autre côté de la frontière, relativement plus de wagons que nous ne pouvons pas faire revenir lorsque nous en avons besoin. Les chemins de fer américains les gardent et paient une certaine somme par jour tant qu'ils jugent bon de les retenir.

M. LENNOX: Combien coûte un fourgon à marchandise?

L'hon. M. GRAHAM: Environ \$1,200.

M. LENNOX: Vous recevez 25 cents par jour de ceux qui s'en servent?

L'hon. M. GRAHAM: Il existe entre toutes les compagnies un arrangement d'après lequel elles paient tant par jour. Vingt-cinq cents, je crois.

M. PRICE: Pourquoi n'exigez-vous pas 50 cents?

L'hon. M. GRAHAM: Le prix était autrefois de 50 cents, mais les compagnies de chemins de fer l'ont diminué par l'entremise du bureau d'échange.

M. PRICE: Vous feriez mieux de le changer.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne le pouvons pas. Tous les chemins de fer exigent le même prix. Tous les autres gardent autant de wagons qu'ils en envoient sur d'autres lignes, mais l'Intercolonial n'est pas en mesure d'en faire autant. Nous recevons rarement de wagons américains, bien que les nôtres aillent aux Etats-Unis, de sorte que nous sommes désavantagés