

M. COPP: Oui, et dans un avenir prochain je verrai une machine politique plus remarquable que le fut jamais l'Intercolonial.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas prolonger le débat, mais je dois ajouter quelques mots à la discussion. Je ne saurais accepter l'amendement. L'honorable député (M. Copp) nous demande d'exempter les chemins de fer de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard de l'application du projet de loi touchant l'exploitation des chemins de fer nationaux du Canada.

Avant de répondre aux arguments de l'honorable député, je ne voudrais dire que quelques mots à propos de ses observations sur l'Intercolonial. Il dit que, ainsi qu'il fut convenu à la Confédération, l'Intercolonial fut construit à l'origine entre les provinces du golfe et la ville de Québec. Aucun doute là-dessus. Si je me rappelle bien, la ligne fut bien administrée par M. Pottinger, l'ancien gérant. M. Pottinger était un homme qui jouissait de la confiance de tous les habitants des provinces traversées par ce chemin de fer. Cependant, l'honorable député me permettra-t-il de lui dire que sous l'administration de M. Pottinger, durant l'exploitation de la ligne par une commission et un gérant général, il y a eu dans la Chambre et dans la presse des critiques continuelles dirigées contre l'administration de ce chemin de fer. On accusait le gouvernement d'ingérence politique et que, naturellement, le chemin de fer ne pourrait être rémunérateur. Tel a été le cri lancé le jour même où l'on a commencé la construction et l'exploitation de l'Intercolonial.

M. COPP: Ce n'était certainement pas le cas sous l'administration de mon honorable ami.

L'hon. M. REID: Non pas depuis quelques années, parce que le chemin de fer a été mis sous la main d'un gérant général et que toute son exploitation a été laissée entre les mains de ce fonctionnaire et son personnel. Depuis quelques années, la ligne s'est débarrassée peu à peu de l'emprise politique.

Mon honorable ami prétend que le service de l'Intercolonial, et les conditions de toute la voie ne sont pas aussi bons qu'il y a plusieurs années. Si mon honorable ami veut dire les trois ou quatre dernières années de la guerre, cela peut s'expliquer, parce que l'Intercolonial transportait le

plus de troupes possible, sans compter tout le matériel de guerre. Comme l'Intercolonial n'a qu'une voie simple, il est indubitable qu'en raison de l'encombrement du transport, le public voyageur n'a pu bénéficier d'un aussi bon service qu'avant les hostilités.

Avant la guerre, l'Intercolonial était aussi bien administré que tout autre chemin de fer du Canada. Du moins, voilà ce que m'a appris le public voyageur avant la guerre.

S'il faut en croire l'honorable député, si ce projet de loi est adopté, les employés de l'Intercolonial n'auront pas les mêmes chances d'avancement qu'ils avaient sous une administration séparée. J'accepte sur le champ le défi de mon honorable collègue. Un certain nombre d'employés de l'Intercolonial ont déjà reçu de l'avancement, grâce à l'entrée de cette ligne dans le réseau des chemins de fer nationaux. Sans cela, le sort de ces employés n'aurait pas été amélioré. Somme toute, les employés ont plus de chances d'avancement dans un chemin de fer de 10,000 ou 15,000 milles qu'avec l'Intercolonial et l'île du Prince-Edouard tout simplement.

Laissez-moi vous citer quelques exemples à l'appui de mes paroles. L'honorable député sait que M. Hayes était gérant du trafic du réseau de l'Etat entre Montréal et Sydney. Aujourd'hui il est gérant du trafic de tout le chemin de fer national jusqu'à la côte du Pacifique. Voilà, certes, un bel avancement. M. Smart, anciennement chef du service des voitures de l'Intercolonial commande maintenant ce service pour tout le réseau national.

M. COPP: D'où vient-il?

L'hon. M. REID: Je crois qu'il a d'abord été à l'emploi du Pacifique-Canadien, mais pendant des années il a été au service de l'Intercolonial. Je mentionnerais de plus M. Appleton, qui était à la tête du service des mécaniciens et des machinistes à Moncton. A présent, il a la surveillance générale de ce service pour toutes les lignes de l'Est, je crois, entre Port-Arthur et Sydney. Il y a aussi M. Brady, anciennement gérant général de l'Intercolonial, et après du Transcontinental. Il est aujourd'hui gérant général de toutes les lignes de l'Etat de Port-Arthur à l'Est.

M. COPP: Il est un des importés.

L'hon. M. REID: Il a été à l'emploi des chemins de fer de l'Etat depuis quinze ans peut-être. Je mentionne ces cas pour faire voir qu'avec ce réseau non restreint à l'In-