

ils sont avertis que si le gouvernement venait à changer et qu'ils se mêleraient activement d'élection, ils subiraient le sort de nos amis en 1897 et 1898. Ils savent exactement à quoi s'en tenir. Mais il y a un autre côté de la question sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre. La doctrine admise peut parfaitement convenir à ceux qui appartiennent à l'un des deux partis, au parti conservateur, ou au parti libéral ; mais il y a au Canada une bonne partie de la population qui n'adhère fortement ni à l'un ni à l'autre de ces partis, qui s'occupe très peu de politique. La seule chose qui intéresse ces contribuables, c'est que si un parti abuse du pouvoir pour nommer plus de fonctionnaires que n'en exigent les services publics, ils seront taxés pour payer des dépenses inutiles. Cette crainte est parfaitement justifiée. Dans l'administration d'un grand service public—l'exploitation de 1,500 ou 1,600 milles de chemin de fer appartenant à l'Etat—le parti au pouvoir ne devrait pas avoir le droit de nommer des employés uniquement parce qu'ils sont libéraux ou conservateurs. Nous avons ici, en ce moment, l'administrateur de ce chemin de fer de l'Etat, et s'il était un simple député, libre de dire ce qu'il pense, je suis certain qu'il avouerait que des partisans et des amis politiques lui ont imposé une foule de fonctionnaires inutiles. Il y a deux ans, alors que M. Blair était ministre des Chemins de fer et Canaux, je lui ai demandé si ses fonctionnaires n'avaient pas à se plaindre de l'ingérence des partisans du gouvernement, qui insistaient pour faire donner des positions à des gens dont on n'avait pas besoin.

La réponse de M. Blair, en cette circonstance, m'a parfaitement donné raison. L'honorable ministre des Chemins de fer peut sourire ; tout cela ne l'intéresse guère. Il touche ses appointements en se donnant le moins de mal possible et il peut s'imaginer avoir fait tout son devoir quand il a promis de n'accepter que les recommandations des partisans dévoués, de donner aux amis tous les emplois qu'ils désireront, et de n'admettre que des libéraux à travailler sur ce chemin de fer.

Il a osé dire qu'il n'emploiera personne dont les services ne seraient pas nécessaires. J'en appelle à n'importe quel homme de bon sens, qu'il soit libéral ou conservateur, et je lui demande si, dans l'administration d'un service public aussi considérable que celui-là, il est possible de limiter les emplois au nombre strictement nécessaire, si l'administrateur est obligé de tenir compte des influences politiques et des recommandations des partisans du gouvernement. Le résultat de cet état de choses, c'est que le peuple est plus taxé qu'il ne devrait l'être ; c'est à cela que nous devons le déficit de plus de \$500,000 que nous avons cette année.

Je ne reproche pas au ministre d'être un mauvais administrateur, mais je dis que le système est mauvais et c'est ce qui ne lui permet pas d'administrer le chemin de ma-

nière à ce que les revenus égalent au moins les frais d'exploitation. Les déficits cesseront du jour où l'on renoncera à faire entrer la politique dans l'administration du chemin.

Cette question sera discutée à fond, au cours des prochaines élections. Nous aurons à parler du chemin de fer transcontinental qui implique la question des chemins de fer de l'Etat, sur laquelle le peuple sera appelé à se prononcer. Nous verrons alors l'attitude que prendront les honorables membres de la droite. Leurs arguments ne seront plus les mêmes que ceux de ces dernières années. M. Blair s'est beaucoup vanté de la manière dont il avait administré l'Intercolonial et les représentants des provinces maritimes l'ont proclamé le meilleur administrateur que nous ayons eu. Maintenant les orateurs libéraux vont changer de ton ; ils vont prétendre qu'un chemin de fer de l'Etat ne peut pas être administré avec succès. Nous allons les entendre dire au peuple : C'est une folie d'appuyer cette politique de l'opposition, car vous voyez dans l'Intercolonial les résultats des chemins de fer de l'Etat, administrés par l'Etat.

Ils se garderont bien de dire que les déficits sont dus à l'introduction de la politique dans l'administration du chemin. Je constate avec plaisir qu'une bonne partie de la population de ce pays est en faveur de la nationalisation des chemins de fer ; et quant à l'immixtion de la politique dans l'administration des chemins de fer, que le gouvernement sache bien qu'elle cessera le jour où le peuple le voudra.

Je demande à l'administrateur du chemin quelle différence cela lui fait qu'un employé soit libéral ou conservateur ? Aucune. Que doit-il faire pour réussir dans son administration ? S'il a besoin d'un mécanicien, d'un chef de train, d'un serre-frein, il doit choisir les hommes les plus capables, sans s'inquiéter de savoir s'ils sont rouges ou bleus, et en agissant ainsi il pourra montrer des résultats satisfaisants à la fin de l'année.

L'honorable ministre nous a parlé de recommandations de la part des partisans du gouvernement, mais que connaissent ces partisans de la compétence d'un employé de chemin de fer ? Ils n'en connaissent pas le premier mot. Cela ne les empêche pas de recommander M. Untel ou M. Untel, et d'insister pour qu'il ait la position, sans savoir s'il possède les aptitudes et les connaissances voulues, pourvu que ce soit un ami politique.

Après les élections, lorsque l'honorable chef de l'opposition aura été appelé au pouvoir—

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

Une VOIX : Vous plaisantez.

M. INGRAM : Voici en quoi je plaisante. En 1897 et 1898, quand il était question de cela, les honorables membres de la droite frappaient leurs pupitres en disant : Nous sommes ici pour 20 ans.