

année par les changements qu'il a en vue. De plus, je dirai au ministre des chemins de fer que j'espère que toute l'économie sur le chemin ne sera pas effectuée par la destitution de quelques ouvriers ou de quelques journaliers, mais que s'il y a une économie, elle sera effectuée dans une certaine proportion en diminuant les appointements des fonctionnaires considérablement payés, qui, comparés à ceux qui ont une position inférieure, reçoivent un traitement très élevé, ou, plutôt, peut-être, les autres reçoivent trop peu.

Je regrette que, dans la discussion qui a eu lieu aujourd'hui, la question n'ait pas pris des proportions plus vastes, quant à la politique que le gouvernement entend suivre à l'avenir au sujet du chemin de fer Intercolonial. On en a parlé, ce soir, brièvement, et on se souviendra que, l'année dernière, on a discuté cette question très longuement. Il me semble qu'il y a quatre politiques que l'on pourrait suivre et une que l'on pourrait considérer relativement au chemin de fer Intercolonial. La première serait de continuer comme nous le faisons maintenant, en ayant le bureau d'administration dans la ville d'Ottawa, le ministre des chemins de fer et le gérant du chemin étant ici, et en s'efforçant de diminuer le déficit, comme le ministre cherche à le faire en pratiquant l'économie. Une autre politique que l'on a recommandée, ce soir, c'est que l'Intercolonial pourrait être vendu à une compagnie privée, comme le chemin de fer canadien du Pacifique ou le Grand Tronc de chemin de fer. Je crois qu'on ne devrait pas s'occuper un seul instant de cette dernière proposition.

Une troisième politique est celle qui a été recommandée l'année dernière par l'honorable député d'Albert (M. Weldon), c'est-à-dire, que le chemin devrait être placé sous le contrôle d'une commission indépendante nommée par le gouvernement, laquelle serait aussi indépendante que les juges du pays le sont, et qui administrerait les affaires du chemin, et qui aurait ses quartiers-généraux à un certain endroit sur la ligne de l'Intercolonial. Le quatrième projet qui se présente de lui-même à mon esprit, c'est que le chemin pourrait continuer à être administré comme il l'est aujourd'hui, à l'exception que le gérant du chemin devrait avoir ses quartiers-généraux à un certain endroit sur la ligne, par exemple, à Moncton, qui est le lieu le plus central pour un bureau principal. Je désire répéter ce que j'ai dit l'année dernière, que je ne crois pas que l'administration des affaires de l'Intercolonial ou de tout autre chemin de fer dans les mêmes conditions, puisse avec possibilité être satisfaisante, quand le gérant du chemin est si éloigné des opérations, comme l'est aujourd'hui le gérant de l'Intercolonial. Pen n'importe son habileté ou son zèle ou le désir qu'il a de faire progresser le chemin, il ne peut pas être exploité dans l'intérêt du pays, si le gérant ne réside pas à un endroit central pour voir comment les choses se passent, et pour examiner promptement toutes les questions qui peuvent se présenter.

M. DAVIES (I.P.-E.) : Sous le présent mode, M. Pottinger n'est-il pas là ?

M. HAZEN : M. Pottinger est là, mais M. Pottinger n'est pas le gérant et il n'occupe pas la plus haute charge sur le chemin. Il y a deux gérants dans la ville d'Ottawa : premièrement, le ministre des chemins de fer, et ensuite, le gérant des chemins de fer de l'Etat.

M. DAVIES (I.P.-E.) : Il faut que le ministre reste ici, et il n'y a que l'ingénieur en chef à Ottawa en sus de lui.

M. HAZEN : Nous devons avoir le ministre ici, excepté si nous mettons le chemin sous le contrôle d'une commission. Je dis que si le gérant, avec les mêmes pouvoirs qu'il a aujourd'hui, avait ses bureaux à Moncton ou à autre endroit sur la ligne, les intérêts du chemin seraient mieux servis qu'ils ne le sont pendant qu'il réside à Ottawa. Permettez-moi de supposer un cas. Un marchand de Halifax ou de Saint-Jean a des affaires avec le chemin ; il écrit à M. Pottinger à Moncton, il peut se faire que M. Pottinger n'aime pas à se mêler de cette affaire et, après un certain délai, d'où résultent des inconvénients, M. Pottinger écrit à Ottawa à M. Schreiber, le gérant des chemins de fer de l'Etat, et il peut s'écouler trois ou quatre jours, ou une semaine avant qu'une réponse soit reçue quand cette réponse devrait être donnée en quelques heures.

En conséquence, je dis, comme principe général, que je ne crois pas que l'administration du chemin puisse être satisfaisante, si le gérant n'est pas sur les lieux pour répondre aux gens qui ont des plaintes à formuler, ou qui ont des affaires à régler avec le chemin. Je crois que c'est une question qui mérite d'être examinée sérieusement par le gouvernement, s'il ne veut pas, pour le moment, considérer le projet de mettre le chemin entre les mains d'une commission. Je crois que, pour la bonne administration du chemin, le gouvernement devrait acheter les embranchements qui se raccordent à l'Intercolonial, et placer le tout sous le contrôle d'une commission. Je crois que ce serait dans l'intérêt de tout le Canada et des provinces maritimes en même temps.

M. DAVIES (I.P.-E.) : Oh !

M. HAZEN : L'honorable député de l'île du Prince-Edouard dit "Oh !" Il devrait se souvenir que ces lignes d'embranchement, qui se raccordent à l'Intercolonial, ne font que payer leurs dépenses, et que si elles en faisaient partie, ainsi que je prétends qu'elles le devraient, et si toute la ligne était convenablement administrée, si elle était administrée, par exemple, comme l'est le Grand Tronc ou le chemin de fer canadien du Pacifique, si vous aviez un gérant de premier ordre, disons à Moncton, avec le pouvoir de régler les questions à mesure qu'elles se présentent, je crois que toute la ligne serait administrée d'une telle manière que cela n'imposerait pas plus de dépenses, ou, au moins, une bien petite dépense, sur les contribuables du pays, chaque année, et que ce serait infiniment plus avantageux pour ceux qui se servent de ce chemin, et pour tous les gens d'affaires du pays en général, soit dans l'ouest, soit dans l'est. Si le gouvernement ne considère pas sérieusement la question d'adopter la proposition faite l'année dernière par l'honorable député d'Albert (M. Weldon), aux fins de confier l'administration du chemin à une commission indépendante, je crois qu'il serait raisonnable de considérer s'il ne serait pas mieux, dans l'intérêt du pays et du chemin, que le gérant résidât dans un endroit central comme Moncton, où les hommes d'affaires du pays pourraient le voir en tout temps, et où il pourrait exercer une surveillance plus assidue sur les affaires du chemin, qu'il ne peut le faire à Ottawa. Je crois que ce sera dans l'intérêt du pays et dans l'intérêt de la région que ce chemin traverse.