

Gouvernement actuel a décidé de maintenir le régime de l'exploitation du chemin de fer par l'Etat. Il s'est produit naguère des divergences d'opinions quant au mode d'exploitation et au mode d'administration. Il y a quelques années, sous le régime de mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), le mode d'administration fut changé. Jusque-là, et depuis les débuts de l'exploitation, le chemin de fer avait été placé sous la direction d'un seul administrateur, relevant du ministre qui était responsable envers le Parlement. L'honorable député de Renfrew-sud proposa d'y substituer un bureau d'administration, composé de quatre personnes, et plus tard de cinq personnes, changement auquel je m'opposai fortement. Je fis connaître mes vues dans le temps. Je jugeais que ce ne serait pas de l'intérêt de l'Intercolonial ni du pays, et, à mon avis, l'expérience a démontré que j'avais raison. Au cours de la récente campagne, particulièrement dans la province du Nouveau-Brunswick, la question de l'exploitation du chemin de fer fut débattue. Dans ma propre circonscription, le candidat du parti conservateur avait des opinions très arrêtées sur le sujet, et déclara très nettement que si le parti conservateur arrivait au pouvoir, le bureau d'administration serait aboli et on reviendrait à l'ancien régime d'un administrateur général. Je vais indiquer brièvement les objections que je trouve au régime actuel et les raisons sur lesquelles ces objections se fondent. Tout d'abord, un administrateur général, avec de la décision de caractère, pourrait administrer une grande entreprise comme celle de l'Intercolonial d'une manière plus satisfaisante qu'un bureau d'administration se composant de quatre, ou de cinq, ou d'un nombre quelconque de personnes, pour cette raison que dans un tel corps la responsabilité est divisée, et que dès lors on en a moins le sentiment.

Je crois que dans la pratique il s'est produit des divergences d'opinions, des retards, et que les effets n'en ont pas été à l'avantage de l'Intercolonial. Mais les porte-voix de la doctrine politique qui est maintenant représentée en cette Chambre par le Gouvernement ont, dans le cours de la campagne électorale, fait des promesses au peuple, se sont engagés à revenir à l'ancienne pratique et à abolir le bureau d'administration. Mes vues ne sont pas les vues d'un parti politique; ce sont des vues personnelles, et elles sont partagées par des personnes se rattachant à l'un et l'autre parti, du moins dans les provinces de l'Est. Le temps me paraît venu de demander au ministre la ligne de conduite qu'il se propose de suivre à cet égard. Il est facile de répondre que la question est à l'étude, mais quand pareilles déclarations sont faites d'une extrémité à l'autre du pays, et lorsqu'il s'agit d'une question qui a préoccupé à ce point l'attention publi-

que, il ne me semble que juste pour les habitants de l'est du Canada d'éclaircir le public quant à la ligne de conduite que le Gouvernement va probablement adopter à cet égard. J'ai inscrit au Feuilleton, il y a quelque temps, des questions en vue de connaître quelle décision le ministre avait prise sur le sujet. Je ne me rappelle pas si le ministre a déclaré même que la question était à l'étude, mais, si je me rappelle bien il a affirmé que rien n'avait encore été fait. Comme preuve de l'idée que l'on avait généralement dans les Provinces maritimes à l'égard de la gestion actuelle du chemin de fer, je signalerai à l'attention du ministre un article publié dans un journal de la ville de Truro (Nouvelle-Ecosse), qui est située dans la circonscription représentée par l'honorable député (M. Stanfield) lequel remplit la charge importante de whip du parti conservateur. Ce journal est désigné sous le nom de "Citizen", de Truro. La rumeur veut que le député de Colchester ait de grands intérêts dans le "Citizen", de Truro, et dès lors les vues qui y sont exprimées auront, sans doute, beaucoup de poids aux yeux du ministre actuel des Chemins de fer, et je suis sûr qu'elles ne manquent pas d'intérêt pour l'honorable député de Colchester lui-même. Dans le numéro du 2 mars du "Citizen", de Truro, paraît un article dans les termes suivants:

Et MM. Brady, Tiffin et autres ont toujours la haute main, quand même le chemin de fer du peuple est saigné à blanc pour en tirer un surplus, et quand même le matériel roulant et le matériel de traction sont en train de disparaître.

Et maintenant, voici que le télégraphe nous apporte un autre "cri" de ces acteurs de grande foire, habiles à se vanter et à se faire de la réclame.

Le voici:

L'INTERCOLONIAL S'EST SURPASSE CET HIVER.

Montréal, 26 février.—"Nous atteignons le haut de l'échelle sous tous les rapports," déclare M. E. Tiffin, membre du conseil d'administration de l'Intercolonial, qui a été en session ici. "Le trafic-marchandises, et le trafic-voyageurs ont donné cet hiver des résultats supérieurs à tous autres."

"C'est le haut de l'échelle?"

"Oui, assurément". Mais comment y sont-ils arrivés?

En instituant un régime de famine, au moyen d'économies à courtes vues;

En négligeant le maintien de la voie, au point de la rendre dangereuse pour la circulation des trains;

En négligeant de faire les réparations nécessaires au matériel de traction, lequel est à l'heure qu'il est dans un pitoyable état;

En réquisitionnant tout ce matériel les dimanches pour le transport des marchandises, au moyen de locomotives pour trains-marchandises, trains-voyageurs, et toutes autres disponibles;

En relevant le tarif-voyageurs;