

être résolu. Je suis sûr que mon honorable ami doit avoir une idée de ce qu'il va faire relativement à ces permis de circulation, surtout entre Saint-Jean, Halifax, et les Sydneys, ou encore entre Saint-Jean, Moncton, Halifax et les Sydneys. Quant à moi personnellement, j'ai toujours pensé qu'il serait bon d'accorder au Pacifique-Canadien, à de certaines conditions, le droit de faire circuler ses trains sur la voie de l'Intercolonial pour son trafic d'entier parcours. C'est à ce dernier trafic, au reste, que ces permis devront se limiter. Les compagnies veulent davantage; elles entendent obtenir la permission de faire circuler sur la voie de l'Intercolonial non seulement les trains qui gagnent l'Ouest, mais aussi ceux-là qui vont d'une gare à l'autre. Je ne les en blâme pas. Il n'y a pas pour elles de moyen plus facile et moins coûteux de s'emparer de l'Intercolonial, et de s'assurer le bénéfice des fonds consacrés par le Gouvernement du Canada à l'établissement de cette ligne. Elles pourraient facilement, sans prévenir le public, acquérir l'Intercolonial sans y mettre un sou de capital. Grâce à cette permission, elles auraient en moins de deux ans écarté de la ligne tous les trains de l'Intercolonial proprement dit. Ces compagnies s'assureraient du coup le bénéfice de tous les millions que le Gouvernement du Canada a dépensés dans la construction et l'amélioration de l'Intercolonial et de ses gares extrêmes, sans avoir eu à contribuer le moins du monde à cette dépense. Il a fallu de nombreuses années pour amener à l'Intercolonial un certain volume d'affaires, il a fallu dépenser des sommes considérables pour établir ses gares extrêmes, et donner au service toutes sortes de facilités sur différents points de la ligne.

Il en est résulté d'énormes dépenses, et cependant, grâce aux moyens employés par ces compagnies de chemins de fer pour accaparer le trafic local, elles bénéficieraient de tous les sacrifices que s'est imposés le pays pour la création de ces perfectionnements. La création d'un commerce quelconque, qu'il s'agisse de chemins de fer, d'industries manufacturières ou d'autres exploitations, nécessite des années de préparation; elle entraîne fatalement de fortes dépenses qui, momentanément ne se traduiraient pas par des résultats appréciables et qui par voie d'accroissement et d'accumulation, aboutissent à la création d'un actif d'une inappréciable valeur. Indépendamment de sa plate-forme, de ses têtes de ligne, de ses gares terminales et de toutes les installations propres à faciliter le trafic sur son réseau, outre son matériel roulant, les affaires et la sphère d'influence constituent un actif qu'il me serait impossible d'apprécier à sa juste valeur, mais dont le

M. EMMERSON.

peuple canadien bénéficie énormément. Or, livrer tout cela, du coup, à une compagnie serait un crime, ce serait violer la foi jurée, la parole donnée aux populations du Canada oriental; ce serait, à mon avis, la violation du pacte de la Confédération. Si les délégués, représentant les quatre provinces primitives de la Confédération n'eussent pas décidé d'un commun accord de construire ce réseau jamais les Provinces maritimes n'auraient franchi le seuil de ce Dominion, et jamais la Confédération n'eût été créée avec l'aide de ces provinces.

Ce serait donc un crime, de la part de tout gouvernement, de tout parlement, de toute coterie, que de chercher à contrecarrer les espérances de ces populations touchant la Confédération ou de porter même la moindre atteinte au traité intervenu entre ces quatre provinces.

Je ferai observer au ministre que les plus chers intérêts de l'Intercolonial demandent que sa gestion soit confiée à un directeur général, au lieu d'être aux mains d'un conseil d'administration. Je désapprouve la création de ce conseil. Ce n'est pas une commission comme on se l'imagine; le chemin de fer n'est pas entre les mains de ce conseil d'administration.

Ce sont les directeurs, c'est tout simplement un conseil de cinq titulaires chargés de la direction et de l'exploitation du réseau. Le ministre des Chemins de fer, ainsi que le département et le Gouvernement en dernière analyse, sont responsables de cette administration et ils ne sauraient se dérober à cette responsabilité; seulement la présence de ce conseil d'administration atténue le sens de la responsabilité. En confiant cette charge à un seul homme méritant et apte à ces fonctions, on diminuerait les retards et il y aurait plus d'unité d'initiative. Depuis deux ou trois ans, par suite de divergences d'opinion au sein du conseil d'administration, on a manqué de faire des travaux d'amélioration en temps utile et ces retards ont entraîné la perte de millions de dollars. Je ne cherche nullement à embarrasser le ministre. Je me fais tout simplement l'interprète des vues de nombre d'esprits avertis dans les affaires publiques et des populations des Provinces maritimes, en général, dans l'espoir que le ministre mettra la question à l'étude et prendra les moyens voulus pour remédier aux griefs se rattachant à ce chemin de fer. Je ne nourris aucune animosité à l'endroit du personnel de ce conseil d'administration; mes remarques n'ont absolument rien de personnel; il s'agit uniquement d'établir la comparaison entre la gestion d'un chemin de fer soit par un conseil d'administration soit par un seul titulaire qui aurait toute la responsabilité de son administration et se rendrait parfaitement compte de la chose. Il n'y au-