

chant à posséder nous aussi notre propre réseau de voies de transport. Ce système a fort bien réussi à d'autre pays, et je crois que nous pouvons nous aussi tirer des sources de revenus de nos chemins de fer. S'il y a des profits à réaliser avec ce chemin, ces profits appartiennent de droit à ceux qui contribuent à rendre ce pays riche et prospère. Il est possible qu'il n'y ait aucuns bénéfices au début des opérations, mais je ne vois pas pourquoi nous ne verrions pas ces bénéfices apparaître au fur et à mesure du développement du pays, et alors nous devrions utiliser ces bénéfices en abaissant les taux que paient les cultivateurs pour l'envoi du grain, qui doit constituer, nous dit-on, le plus gros du trafic de ce nouveau chemin de fer. Ainsi, il ne paraît pas y avoir la moindre nécessité pour témoigner une telle hâte, surtout pour la construction de la section est. Comme nous l'avons fait remarquer, nous avons toujours été aussi désireux que le gouvernement que cette grande Compagnie du Grand Tronc, qui a des ramifications dans les provinces d'Ontario et de Québec, puisse obtenir accès à nos champs de blé du Nord-Ouest. Cela ne nous surprend nullement que le Grand Tronc cherche à pénétrer dans le Nord-Ouest. Mais cette compagnie avait en vue un projet bien différent de celui qui nous est soumis, et si le gouvernement y avait donné suite cela nous aurait entraîné à bien moins de dépenses. Si on avait donné au Grand Tronc la charte lui permettant d'arriver aux terres à blé du Nord-Ouest, le gouvernement ne se serait jamais vu dans la nécessité d'accorder une subvention pour construire un chemin de fer dans cette partie du pays, car on pourrait le construire à peu de frais et on retirerait immédiatement des revenus.

Mais, d'autre part, il était tout naturel de s'attendre à ce que la ligne traversant les régions les moins productives du pays, comme par exemple celle contournant la rive nord du lac Supérieur ou celle passant à travers les montagnes Rocheuses ou Selkirk, dût recevoir une subvention raisonnable du gouvernement. Cependant, cette subvention n'aurait guère excédé 10 ou 12 millions de dollars. On l'a déjà estimée à moins de cela, en prenant pour bases les subventions ordinaires accordées dans cette partie du pays. Mais même en mettant les choses au plus haut, cette subvention n'aurait guère dépassé \$15,000,000. En retour, nous nous serions trouvés avoir en réalité une autre ligne transcontinentale, car le Grand Tronc a déjà des raccordements avec les ports de l'Atlantique, et aurait obtenu d'autres raccordements jusqu'à la côte du Pacifique. Comparons tout cela avec les énormes dépenses où ce projet nous entraîne, c'est-à-dire \$150,000,000 pour un service de chemin de fer que le Grand Tronc était prêt à nous donner pour guère plus de \$12,000,000. Mais la route choisie est imposée à la compagnie par le gouvernement. On a dit à la compagnie : "Nous ne vous accorderons une charte que si vous vous engagez à construire un chemin

de fer à travers nos régions du nord, de Winnipeg à Moncton, c'est-à-dire à travers un pays presque complètement inconnu." Quand on considère que ce chemin de fer va être construit, pour ainsi dire aux frais des contribuables, il est bien permis de se demander si nous ne ferions pas aussi bien de l'exploiter aussi nous-mêmes. D'un autre côté, il n'y a aucun trafic local à espérer de cette région du nord. La compagnie se trouvait, par conséquent, bien fondée à exiger de fortes compensations. On a tout d'abord supposé qu'un arrangement avait été conclu, mais on s'aperçoit maintenant que la compagnie fait de nouvelles demandes. Et rien ne nous assure qu'on ne se présentera pas de nouveau devant les actionnaires de la compagnie pour déclarer qu'on n'est pas encore satisfait et qu'on exige de nouvelles concessions. Nous devons ici exprimer la surprise que le gouvernement ait poussé la condescendance à ce point, et qu'il ait laissé entendre au Grand Tronc qu'il était prêt à se plier à toutes ses fantaisies.

Je prends de nouveau la liberté, M. l'Orateur, de proposer l'ajournement du débat.

Quelques VOIX : Non pas, continuez.

M. RICHARDSON : Si l'on désire que je continue, j'aurais encore quelque chose à dire sur ce sujet important. Ce sujet, d'ailleurs, n'est pas près d'être épuisé, et le jour se présentera peut-être où nous jetterons un regard en arrière, et où, si nous avons à cœur la prospérité de ce pays, nous regretterons de ne pas avoir discoursé plus longtemps et de ne pas avoir plus fait pour empêcher la réalisation de cette folle entreprise. Nous faisons de nouveau appel au gouvernement pour ne pas pousser les choses plus loin, dans le moment actuel, c'est-à-dire avec peu de renseignements possédés sur la région où l'on se propose de construire ce chemin de fer. Une chose a été mise en évidence au cours de ces débats, et le public paraît en être de plus en plus convaincu, et c'est que le temps est arrivé où nous devons donner notre plus sérieuse considération à la question de la nationalisation de nos entreprises d'utilité publique, en particulier les chemins de fer.

Je crois que le sentiment est très répandu que, même pour ce qui est des franchises secondaires, et cela est surtout évident pour les franchises des villes, le peuple devrait être le seul maître, soit qu'il s'agisse de télégraphes, de téléphones, d'eau, de gaz, d'électricité, ou autres choses qui sont surtout actuellement aux mains de compagnies. Surtout, on paraît désirer maintenant de plus en plus que le gouvernement prenne la haute direction de nos réseaux de chemins de fer, et surtout que l'Etat construise, possède et exploite un grand chemin de fer pour le plus grand avantage du pays, et de telle sorte que, pour peu qu'il y ait des bénéfices, ces bénéfices aillent au pays. Le Canada peut aujourd'hui d'autant plus exécuter ce grand programme que son crédit est excel-