

cette question mérite d'être soulevée dans le présent débat. Il ne s'est jamais présenté à un gouvernement une occasion plus favorable que celle qui se présente aujourd'hui de résoudre pratiquement cette question. Ce serait d'insérer dans le présent bill une disposition en vertu de laquelle l'Intercolonial serait administré autrement qu'il ne l'est actuellement. Nous savons très bien que la pression exercée par les partis politiques sur le gouvernement, quel qu'il soit, produit un effet fâcheux sur l'administration de ce chemin. Cette pression empêche de faire de l'exploitation de ce chemin une affaire rémunératrice, et il en sera toujours ainsi tant que le mode d'administration actuel sera maintenu. Si quelque chose est de nature à rendre impopulaire la question de nationaliser les chemins de fer ou toute autre exploitation d'intérêt public, c'est bien le spectacle des déficits chroniques que nous présente l'exploitation des chemins de fer du gouvernement. Bien que je comprenne parfaitement que modifier l'article que nous discutons présentement de manière à le rendre applicable à l'Intercolonial comme aux autres chemins de fer ne résoudrait pas entièrement la question de nationalisation de cette propriété du gouvernement, cependant, ce changement produirait un effet très important. Ce changement permettrait au gouvernement d'administrer ce chemin de fer plus économiquement que par le passé. Si le contrôle et la réglementation des tarifs et des péages étaient confiés à la commission des chemins de fer, le gouvernement pourrait administrer son réseau de la manière la plus économique possible, en appliquant les règles ou les principes d'après lesquels les autres chemins de fer sont administrés.

C'est-à-dire que l'Intercolonial pourrait être administré d'après les règles suivies ordinairement dans les affaires comme le sont les autres chemins de fer. Aujourd'hui l'administration de ce chemin ne peut être aussi économique qu'elle le serait si ses questions de tarif et de trafic étaient confiées à la nouvelle commission créée par le présent bill. Si l'amendement qui est maintenant proposé était adopté, le public en surveillerait avec un très grand intérêt l'application, et les résultats pourraient nous amener dans un avenir rapproché à confier l'administration de l'Intercolonial à une commission. Les hommes d'affaires du pays

et le public en général désirent depuis longtemps ce changement. Tous désirent que l'administration de l'Intercolonial soit confiée à une commission entièrement indépendante du gouvernement, et jusqu'à ce que cela soit fait, nous ne pouvons atteindre un résultat satisfaisant au point de vue financier de la manière dont ce chemin est actuellement administré. Tant que l'Intercolonial—la plus importante exploitation dont notre gouvernement soit chargé—sera administré par le gouvernement d'une manière aussi peu satisfaisante qu'il l'a été jusqu'à présent—puisque chaque année de son administration s'est soldée par un déficit—la nationalisation de toutes les entreprises ou exploitations d'intérêt public sera remise à plus tard. Je regrette beaucoup que le gouvernement dans le bill qui est maintenant devant nous, n'ait pas inséré une disposition qui eût pratiquement permis de faire l'essai de la nationalisation dont je viens de parler. Le public canadien eut surveillé avec le plus grand intérêt le résultat de cet essai.

L'honorable M. DOMVILLE : Je ne crois que les provinces maritimes désirent l'essai suggéré par mon honorable ami de Calgary. L'Intercolonial a été construit—si mon honorable ami s'en souvient lui-même, à une époque où il était considéré comme une route impériale. Ce chemin fut tracé au nord du Nouveau-Brunswick pour l'éloigner de la frontière, et le protéger contre une invasion étrangère. Le gouvernement britannique a garanti une partie de la dette contractée pour le construire. Lorsqu'il fut question de nous constituer en confédération, l'intention des pères de la Confédération était de faire de l'Intercolonial une entreprise qui serait exploitée par le gouvernement. Or, placer maintenant ce chemin sous l'autorité d'une commission serait faire le contraire de cette intention, et les provinces maritimes ne seraient pas satisfaites de ce changement. Dans nombre de discours prononcés ici, on nous a fait comprendre que notre développement national doit s'accomplir principalement dans le Nord-Ouest. Nous savons tous que le Nord-Ouest est une vaste région. Il sera peut-être, un jour, considéré comme le plus grand pays du monde. Il a déjà produit quelques-uns de nos plus grands hommes ; mais de notre côté, nous, des provinces maritimes, nous