

mins ; mais, d'un autre côté, le gouvernement se trouverait soulagé de beaucoup de difficultés dont le règlement serait confié à la commission. Autrement, il y aura, entre autres, cette difficulté—que j'ai déjà mentionnée—que l'Intercolonial ne tombant pas sous la juridiction de la commission, deviendra un obstacle à tout arrangement de trafic ou de tarif que la commission voudra faire pour l'Intercolonial, les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et de l'ouest.

L'honorable M. POWER : A première vue, l'amendement de l'honorable sénateur de Westmoreland nous paraît être une proposition en faveur de laquelle il y a beaucoup à dire. L'un des plus forts arguments à l'appui de cette proposition est celui qui vient d'être énoncé par l'honorable sénateur de Marshfield ; mais je ne crois pas que la difficulté relative aux tarifs communs—mentionnée par lui—soit très sérieuse.

Vu que le tarif pour le transport des marchandises par l'Intercolonial est un tarif réduit, il ne sera jamais difficile d'établir un tarif commun avec d'autres voies ferrées. L'Intercolonial n'a jamais été, dans le passé—du moins à ma connaissance—un obstacle sérieux à l'établissement d'un tarif commun, et il n'est pas probable qu'il le soit davantage à l'avenir. Nous ne sommes pas ici tenus comme législateurs de tenir compte du confort et des aises du gouvernement en général et du ministre des Chemins de fer en particulier. La sympathie qui vient d'être manifestée au gouvernement et au ministre des Chemins de fer est certainement très louable ; mais après tout, le service qu'on veut leur rendre n'a pas l'étendue que l'on prétend. Il est vrai que l'adoption de l'amendement qui est proposé par l'honorable sénateur de Westmoreland, soulagerait le gouvernement et le ministre des Chemins de fer jusqu'à un certain point. La commission créée par le présent bill sera comme un tampon entre le ministre des Chemins de fer et le public qui pourrait avoir à se plaindre de la manière dont l'Intercolonial est exploité. Cela peut être vrai ; mais ce tampon, d'après ce que je puis voir, m'amointrira aucunement l'autorité du gouvernement et du ministre des Chemins de fer. Les taux du transport, dans une certaine mesure, la nomination des employés de l'Intercolonial—toutes ces choses resteront sous l'autorité du

Hon. M. FERGUSON.

gouvernement, et le changement maintenant proposé par l'honorable sénateur de Westmoreland, s'il était adopté, n'aurait pas pour effet de placer l'Intercolonial en dehors des influences politiques. Si cet effet pouvait être obtenu, ce serait une bonne chose ; mais le fait de soumettre ce chemin à l'autorité de la commission pour les fins prescrites dans le présent bill, n'aurait pas cette conséquence.

L'honorable sénateur de Lanaudière a signalé une difficulté très sérieuse. Le ministre des Chemins de fer est revêtu d'une certaine autorité sur la commission. Or, si l'Intercolonial était placé, dans une certaine mesure, sous l'autorité de la commission, ce serait introduire dans la juridiction de celle-ci un élément politique, et la chose serait très regrettable. Les commissaires, nommés par le gouvernement, seraient tentés d'empiéter sur les attributions du gouvernement dans l'administration de l'Intercolonial. Il y aurait, parfois, friction du gouvernement avec la commission, et l'utilité de celle-ci, naturellement, serait affectée par cette friction ou conflit. Cet arrangement pourrait avoir un autre effet. Le gouvernement, pour se protéger, serait obligé de voir à ce que la commission se composât d'hommes sûrs et disposés à ne pas se mêler de l'administration de l'Intercolonial. Je suis d'avis que placer l'Intercolonial sous l'application du troisième article du présent bill nuirait considérablement à l'efficacité de la commission sans favoriser beaucoup l'Intercolonial. Telle est mon opinion. Si l'Intercolonial était placé entièrement en dehors de la politique, et si l'administration de ce chemin et le contrôle absolu sur cette administration étaient confiés à la commission, ce serait autre chose, et il y aurait beaucoup à dire en faveur de ce changement radical ; mais je ne crois pas que l'amendement proposé par l'honorable sénateur de Westmoreland améliorerait beaucoup la situation. Elle aurait, au contraire, pour effet de produire de la friction et des conflits entre le gouvernement et la commission qui seraient très préjudiciables aux intérêts publics.

L'honorable M. LOUGHEED : Aucune question, suivant moi, n'attire plus l'attention publique, aujourd'hui, que celle de la nationalisation de toutes les entreprises et exploitations d'intérêt public, et particulièrement des chemins de fer. Il me semble que