

1907 et en 1908 et pendant les années précédentes.

De plus, depuis que l'Etat s'est emparé du Nord-Canadien, du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique, l'Intercolonial a été dépouillé de son matériel roulant et nous n'avons pas eu le service de trains auquel nous avions toutes les raisons de nous attendre.

Je m'oppose formellement à ce que l'Intercolonial soit rattaché au réseau du Nord-Canadien, et à ce qu'on supprime les employés qui ont passé la moitié de leur vie à travailler sur ce chemin de fer, qui en connaissent tout le mode d'exploitation et sont aussi aptes que quiconque à remplir les postes importants de l'administration de nos chemins de fer. Partout dans les provinces maritimes on remplace de vieux employés de l'Intercolonial par de nouveaux venus qui ne sont pas plus capables, je pourrais dire qui sont moins capables que ceux qui occupaient des positions importantes. Je n'ai rien à dire contre ceux qui dirigeront le réseau de nos chemins de fer nationaux ou du Nord-Canadien. J'ignore quel succès ils auront, et je me contente d'espérer qu'il sera des plus satisfaisants. Je ne reproche pas non plus au Gouvernement de présenter cette nouvelle loi et d'exploiter le Nord-Canadien, puisqu'il a été contraint d'en venir là. Mais, je proteste contre la fusion de l'Intercolonial et de ce réseau. Il n'a jamais été entendu, lors de la Confédération, que l'Intercolonial serait uni à ce réseau; il n'a jamais été entendu que l'Intercolonial serait soumis à une compagnie de chemin de fer et exploité par elle. Je proteste de toutes mes forces, parce que, comme l'a fait observer tantôt l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair), le gouvernement ou la compagnie, en vertu de la présente loi, posséderait le pouvoir d'engager ou d'hypothéquer le chemin de fer national canadien jusqu'à concurrence de \$75,000 par mille. Pour nous conformer aux termes de la Confédération, j'ai la ferme conviction que ce chemin de fer devrait être notre propriété: l'Etat devrait l'exploiter par l'entremise du ministère et du ministre des Chemins de fer et Canaux. C'était ainsi que l'entendait le pacte de la Confédération, et nous devrions suivre ce pacte à la lettre.

Le chemin de fer de l'Intercolonial n'est plus ce qu'il était il y a des années. On a laissé la couche de ballast se détériorer, et les voitures sont mal entretenues; le service des trains n'est plus aussi rapide et aussi régulier, et plus on a importé de gens de l'extérieur pour conduire l'exploitation,

plus cette exploitation a laissé à désirer. Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres députés, en particuliers ceux des Provinces maritimes, et d'aucuns soutiendront peut-être que le mal tient à des conditions locales. Si cela est vrai dans une certaine mesure, je prétends, par ailleurs, que tout le Dominion est exposé au même mal. On ne réussira pas à développer le Dominion du Canada en arrachant à un endroit ce que l'on donne à l'autre. L'Intercolonial a toujours eu son bureau à Moncton. Nous y avons de magnifiques usines et maisons pour les besoins du personnel de l'Intercolonial. Le gérant et son personnel y trouvent à coup sûr suffisamment à faire avec les 2,000 milles de chemin de fer que couvrent l'Intercolonial proprement dit, et les embranchements qui ont été achetés, loués ou autrement acquis.

Je ne m'attaque pas aux autres réseaux de chemins de fer. Je demande simplement au Gouvernement et au ministre de se rendre compte que l'Intercolonial est une des raisons qui ont déterminé la population des Provinces maritimes à entrer dans la Confédération. Les autres provinces ont eu l'équivalent de ce que nous vaut ce chemin de fer. Ils ont leurs canaux, et aucune tentative ne se fait pour transmettre ces canaux à une compagnie. Et l'Intercolonial n'a jamais été considéré comme devant être une source de revenus. Tout au plus devait-on espérer que les recettes couvrent les frais d'exploitation. Je me suis persuadé que si ce chemin de fer était mis à l'abri des influences politiques, et si le ministre chargeait des hommes droits, pratiques et expérimentés, de l'administrer, ce réseau serait l'égal d'aucun autre et d'un grand profit au pays, particulièrement aux Provinces maritimes. J'invite donc le ministre à bien étudier le problème du transport des produits des Provinces maritimes, et la question de savoir si l'Intercolonial ne doit pas être exploité sous la direction de l'Etat.

Je propose, en conséquence, appuyé par M. Sinclair (Guysborough):

Que le projet de loi (bill n° 70) ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour être modifié par l'adjonction, après les mots "gouvernement canadien", 11e ligne de son préambule, des mots suivants: "sauf cette partie des chemins de fer du Gouvernement canadien appelée chemin de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, et les embranchements qui y sont reliés, et possédés, loués ou exploités par le Gouvernement du Canada."

M. BUTTS: Mon honorable ami connaît-il une meilleure machine politique que l'Intercolonial sous la régie de l'Etat?