

Dans son discours, M. Crump a omis de mentionner que même si, à bien des égards, le Pacifique-Canadien rendait service au gouvernement de l'époque en acceptant terrains et argent afin de construire un chemin de fer transcontinental, le réseau ferroviaire a grandement profité du terrain ainsi acquis. Aujourd'hui, sa valeur est considérable, même s'il ne valait rien en 1880.

Mais il appartient au gouvernement de décider si cela impose au Pacifique-Canadien l'obligation d'assurer des services non rentables. Qu'il suffise de dire que le Pacifique-Canadien n'a pas conclu un mauvais marché.

L'essentiel est de savoir si le Pacifique-Canadien a le droit d'agir comme une compagnie privée. C'est ce qu'il a jugé opportun de présumer, faute de directive du gouvernement à cet égard. Comme celui-ci n'a établi aucune politique nationale des transports, il incombe à la population de s'élever contre l'attitude du chemin de fer. La ville de Brandon, dont l'expansion industrielle lui impose d'accroître à tout prix ses moyens de transport, a besoin du *Dominion*. Mais, en tant que ville de l'Ouest canadien, elle a davantage besoin qu'on précise nettement, par voie législative, les responsabilités qui incombent aux réseaux ferroviaires du Canada. Autrement ses services essentiels s'effriteront et, avec eux, son épanouissement retardera.