

gouvernement du Canada prendra les mesures qui s'imposent quant aux chemins de fer des provinces maritimes et aux chemins de fer qui seront construits à l'avenir dans la Puissance, et qu'il pourra se libérer de toute responsabilité dans leur gestion. Il désire faire comprendre aux sénateurs l'importance de ne pas assumer une obligation aussi désastreuse et de gérer les chemins de fer au détriment du commerce dans le pays tout entier.

L'hon. M. WILMOT répond que le point de vue exprimé par l'honorable sénateur est tout à fait inexact. Envisager uniquement la question du déficit est procéder de façon erronée. Le sénateur aurait dû envisager les gains réalisés par ces chemins de fer avant la Confédération. Quant à la question touchant le chemin de fer Intercolonial, il s'agit là d'une condition même de l'Union. Il a été construit, à son avis, selon un tracé rejeté par les trois quarts de la population du Nouveau-Brunswick et pour des sommes de 20 millions de piastres ou plus; or, à l'heure actuelle, une entreprise privée est en train de construire des voies de chemin de fer qui permettront un accès plus direct et plus court à la mer; quelque 80 milles ont déjà été construits. Une subvention de 5 millions de piastres aurait permis la construction du chemin de fer le long de la vallée de la rivière Saint-Jean, la voie la plus courte pour se rendre à l'océan. Ce pays s'est engagé à construire le chemin de fer du Pacifique (*Bravo!*) et il voudrait savoir si la population de l'Ontario aimerait qu'on lui impute ses frais de construction. L'argument de l'honorable sénateur selon lequel les chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont entraîné des dépenses énormes crée une impression tout à fait erronée dans l'esprit de ceux qui l'écoutent. Au Nouveau-Brunswick, les chemins de fer de l'État ont permis non seulement de couvrir les dépenses, mais de rembourser un certain montant des coûts, qui continueront à augmenter. Une grande partie de la dette est imputable à la construction de ces chemins de fer.

Au cours d'une conversation entre l'hon. M. Campbell et d'autres sénateurs, ils tentent de déterminer le moment où des parties du chemin de fer Intercolonial ont commencé à fonctionner,

L'hon. M. McLELAN — un des commissaires — dit que le tronçon entre Painsec et Sackville a été acheté d'une compagnie et considéré comme faisant partie de cette ligne et assimilé au chemin de fer du Nouveau-Brunswick; en novembre 1872 le raccordement a été fait; les travaux réalisés par le gouvernement lors de la construction, qui s'est poursuivi du mois de novembre 1872 à novembre 1873, font également partie de toute la ligne de l'Intercolonial.

L'hon. M. CAMPBELL : Avant le mois de juin 1872, aucune partie du chemin de fer Intercolonial ne fonctionnait?

Des voix : Oui.

L'hon. M. CAMPBELL rétorque que, quels que soient les faits, on se rendra compte que l'exploitation des chemins de fer

des provinces maritimes est une opération très coûteuse et déficitaire.

Des voix : Pas du tout.

L'hon. M. CAMPBELL : Peut-être pas dans le cas de tel ou tel chemin de fer, mais dans l'ensemble, si l'on exclut le chemin de fer Intercolonial, les autres ont été exploités avec des pertes très considérables. Il ne veut pas blâmer les provinces maritimes pour cette situation, mais simplement établir les faits. Il estime que la personne qui a proposé la motion a raison d'exprimer ses appréhensions; il est sûr que celle-ci est partagée par la population de notre pays, qui doit sans doute vouloir que le gouvernement se départisse de ses responsabilités envers ces chemins de fer, qui devraient être transférés à l'entreprise privée. L'ancien gouvernement estimait qu'il s'agissait d'une politique très souhaitable. La raison pour laquelle il a décidé de reporter à plus tard toute initiative en la matière est due à la situation dans laquelle se trouve le chemin de fer Intercolonial. Le gouvernement estime qu'une fois les travaux terminés, le moment sera mieux venu de régler la question de tous les chemins de fer de l'État; le chemin de fer Intercolonial pourrait être subdivisé en sections, considéré comme un tout ou fusionné avec d'autres chemins de fer, une ou deux compagnies pourraient être formées, et de cette façon, le pays pourrait être libéré de ses obligations envers ces chemins de fer, le gouvernement ne pouvant exploiter ceux-ci de façon aussi avantageuse que l'entreprise privée. Il estime que cette solution serait la meilleure politique qui pourrait être adoptée par le gouvernement actuel ou tout autre gouvernement. Son honorable ami du Nouveau-Brunswick (M. Wilmot) a fait remarquer qu'un tracé plus court par l'intérieur aurait dû être choisi par le gouvernement précédent pour la construction du chemin de fer Intercolonial. Cette question a été amplement discutée, et au Sénat on en est arrivé à la conclusion que le tracé le long de la vallée de la rivière Saint-Jean ne devrait pas recevoir la sanction du gouvernement impérial, qu'il fallait pour des raisons de défense, de politique et d'intérêts impériaux construire les voies le long de la côte et non à l'intérieur de la province pour des raisons commerciales ou autres. Il y a des divergences d'opinions sur cette question. Les sénateurs résidant dans cette partie du pays, en Gaspésie, à Bonaventure et sur la côte nord du Nouveau-Brunswick estiment que ce tracé est le meilleur pour le commerce. Le gouvernement impérial envisage, quant à lui, uniquement la défense du pays. De plus, c'est uniquement en adoptant ce tracé que nous pouvons obtenir la garantie impériale sur le prêt nécessaire à la construction. Il espère que lorsque l'honorable sénateur sera en possession des documents, il pourra montrer à la Chambre la meilleure façon d'envisager le transfert de ces chemins de fer au secteur privé. Il espère et a quelques raisons de penser que le gouvernement étudie cette question afin de voir quelle est la meilleure façon de s'y prendre. Il espère qu'une mesure législative sera présentée au cours d'une autre session, visant précisément le transfert de ces compagnies au secteur privé.