

terais et lutterais contre toute l'affaire. J'ignore ce que je ne ferais pas pour empêcher le succès d'un bill ayant un but pareil.

Nous n'avons pas eu dans les provinces maritimes le service auquel nous avons droit, et le service que nous avons eu a coûté la moitié plus qu'il n'aurait dû coûter. A ce propos, les deux partis ont aussi mal agi l'un que l'autre. Maintenant au lieu de quinze à dix-huit cents milles qu'avait l'Intercolonial, nous avons environ douze mille milles, et il semble que nous en aurons près de vingt mille avant longtemps. Je dis, monsieur l'Orateur, qu'à moins que ce réseau ne soit dirigé comme une sérieuse entreprise commerciale, le Canada aura à faire face à un problème très grave, plus grave encore que celui qu'a entraîné la dette que nous a imposée la guerre. Par conséquent, tout désireux que je puisse être de voir donner des avantages à ma région; tout désireux que je puisse être de voir exploiter l'Intercolonial pour le bienfait des provinces maritimes, je ne peux pas, comme législateur, accepter un projet par lequel une portion quelconque de ce réseau ne sera pas administrée suivant les méthodes commerciales régulières. L'exploitation de ces chemins de fer ne sera peut-être pas parfaite, mais elle se trouvera sous le contrôle d'un bureau de direction absolument indépendant du Gouvernement, si ce n'est qu'il sera nommé par lui. Si jamais un groupe d'hommes a eu entière liberté dans la direction d'un chemin de fer, c'est bien le cas du bureau qui a administré les chemins de fer de l'Etat jusqu'à présent. Je sais ce que je dis. Je peux promettre que tant que je ferai partie du ministère on n'empêchera jamais, à ma connaissance, d'administrer les chemins de fer de l'Etat suivant les méthodes commerciales régulières. Si nous ne faisons pas cela, il vaut aussi bien tout abandonner. Mais je crois que nous pouvons le faire, et c'est parce que je veux que le tout soit administré de cette façon-là que je tiens à y joindre le chemin de fer Intercolonial. Le ministre des chemins de fer a fait remarquer qu'il était impossible de faire fonctionner le réseau en arrêtant la ligne à Montréal, sans continuer jusqu'à Halifax et Saint-Jean. Les provinces maritimes n'ont pas intérêt à ce que cela se fasse. Les chemins de fer de l'Etat peuvent être exploités d'une façon beaucoup plus économique et avec plus de profit s'ils sont tous réunis en un seul, plutôt que d'en avoir une partie sous le contrôle de la compagnie des chemins de fer

nationaux et l'autre sous celui du ministre des Chemins de fer.

J'ai dit au début que je ne voulais pas trop m'étendre sur le sujet, mais je ne voudrais pas me contenter de voter sans expliquer ma conduite, quand il s'agit d'une question si importante pour les provinces maritimes. Je crois qu'en incorporant toutes les lignes de chemins de fer des provinces maritimes dans ce réseau, nous rendons un grand service à ces provinces. Si les chemins de fer de l'Etat continuent de fonctionner comme ils ont fonctionné l'an dernier—et c'est ce que j'espère—avant longtemps les gens qui s'opposent maintenant au projet, se lèveront pour le bénir et pour dire que l'élimination de la politique dans l'administration des chemins de fer de l'Etat et leur exploitation sur une base commerciale, constituent une belle œuvre pour toute la nation canadienne.

Mon honorable ami a parlé des taux de transport des marchandises. Il pourra y avoir des changements. Il pourra y avoir des cas où il nous faudra payer à l'avenir plus cher que nous n'avons payé jusqu'ici. Mais il y a des cas aussi où nous aurons un bon service, ce que nous n'avons pas pu obtenir autrefois. Le député de Westmorland (M. Copp) sait les ennuis qu'il a eus dans son propre comté pour essayer d'avoir un bon service avec la direction politique. Il ne croit pas que cela puisse se renouveler à l'avenir si les chemins de fer de l'Etat dans les provinces maritimes sont administrés comme une entreprise privée.

M. COPP: Mais je ne crois pas du tout qu'ils seront administrés de cette façon-là.

L'hon. M. CARVELL: C'est là où nous ne tombons pas d'accord. Jusqu'à ce que l'on me prouve qu'ils ne sont pas administrés sur une base commerciale, je persisterai à croire comme cela, les provinces maritimes en retireront beaucoup plus d'avantages qu'elles n'en ont jamais retiré jusqu'ici. C'est pour ces raisons que j'ai l'intention de voter contre l'amendement. Je suis sûr que si l'amendement est rejeté, la Chambre et le public ne regretteront jamais l'incorporation du chemin de fer Intercolonial dans le grand réseau des chemins de fer de l'Etat, autrement dit le Canadian National Railway.

M. PEDLOW: Le ministre veut-il dire à la Chambre pourquoi il est nécessaire de financer le département des Chemins de fer d'une façon différente du département qu'il dirige lui-même?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: A mon avis, le règlement n'autorise pas la discus-