

la situation lamentable dans laquelle se trouvent aujourd'hui les chemins de fer au Canada. Il est aussi intéressant de savoir quelle était l'opinion de l'ex-ministre des Chemins de fer pas plus tard qu'en mars 1911, alors qu'il prononçait le discours du budget de l'Intercolonial, quand il insistait sur la nécessité de rattacher cette ligne au Transcontinental, afin que l'Intercolonial puisse profiter du trafic de l'Ouest et ne pas seulement compter sur le trafic de gare à gare qui était insuffisant pour le maintien de la ligne. L'ex-ministre des Chemins de fer a prouvé quel bon jugement avait eu le premier ministre actuel quand il s'est opposé au projet du Transcontinental et a soumis un autre plan. Aussi; je désire consacrer quelques instants à faire des citations du discours prononcé par le très honorable chef de l'opposition, à Hamilton, le 11 octobre 1904, tel que les journaux nous en ont donné le compte rendu :

Je ne suis pas un homme d'affaires. Je n'ai pas cette prétention. Autour de moi, j'ai d'excellents hommes d'affaires et parmi eux se trouve M. Paterson. Quand cette question s'est produite, j'ai laissé le soin de la résoudre à M. Paterson et aux autres. Mais vraiment, messieurs, quand j'entends parler quelques-uns qui se donnent comme hommes d'affaires, je suis surpris, permettez-moi de le dire, de ma propre modestie et de ma modération. (Rires et applaudissements).

Si ce discours était prononcé aujourd'hui, serait-il accueilli par des applaudissements approbatifs ou ironiques? Etant donné le développement qu'à pris le pays par la suite et la situation actuelle des chemins de fer, il n'y a pas de doute que mon très honorable ami avait raison en disant qu'il n'était pas un homme d'affaires. Il continua ainsi :

Combien aurons-nous à payer? D'après mon médiocre calcul, le calcul d'un homme modeste qui ne pose pas en homme d'affaires, il me semble que cela ne nous coûtera pas un sou.

Plus tard, il ajouta :

Le surplus de l'an dernier a été de \$14,345,000. Si, par conséquent, le Gouvernement met de côté sur cette somme \$13,833,000, il aura une provision pour le paiement complet de sept années d'intérêt, qui est toute l'obligation à laquelle le Gouvernement s'est engagé à propos de cette ligne d'un océan à l'autre.

Cette affirmation, tombant des lèvres du chef du Gouvernement d'alors était extraordinaire, renversante et malfaisante et je crois bien que le très honorable leader de l'opposition a convaincu alors les électeurs de donner leur appui à ce programme, sachant bien qu'il les trompait et qu'il faisait une déclaration extraordinaire connaissant les engagements que prenait le pays pour cette partie de la ligne.

Les paroles du premier ministre actuel offrent une différence remarquable avec celles du chef du Gouvernement d'alors. Il rappela que les tarifs du trafic dépendaient du coût de la construction de la ligne. Ce soir, dans le discours qu'il a prononcé, l'ex-ministre de l'Intérieur a négligé la question des frais de premier établissement et il a parlé comme si les tarifs du trafic n'avaient aucun rapport avec le coût de la construction. Mais le très honorable premier ministre actuel a discuté la question en parfaite connaissance de cause quand il a insisté sur l'influence qu'avait le coût de la ligne sur les tarifs du trafic après l'achèvement des travaux de construction. Il s'est exprimé ainsi, d'après le compte rendu des Débats de 1903 :

L'encombrement actuel est causé non par le manque de chemins de fer mais par le défaut d'outillage. Il est admis et reconnu, non seulement par des hommes qui sont intéressés personnellement à cette question dans l'Ouest, mais par les journaux de l'Ouest, qu'il y a suffisamment de chemins de fer, mais que l'outillage fait défaut.

Il a parlé ainsi de la dépense de 100 millions pour le Grand-Tronc-Pacifique, afin que l'Intercolonial ait quelque trafic de l'Ouest et de la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Mais je tiens à attirer spécialement l'attention de la Chambre sur le programme exposé par le premier ministre actuel à cette occasion :

Je dis qu'il serait bon et sage de la part du Gouvernement d'acquérir ce chemin de fer, (le chemin de fer canadien du Pacifique) de North-Bay à Fort-William, d'en faire un chemin de fer national au Canada et de l'exploiter sous la direction d'une commission indépendante en accordant au Grand-Tronc-Pacifique, au Nord-Canadien, à l'Intercolonial, aussi bien qu'au Pacifique-Canadien, des droits de circulation égaux sur cette ligne. Je dis cela parce que ce serait un gaspillage économique de construire deux ou trois chemins de fer, quand un seul suffirait en accordant des droits de circulation sur sa ligne.

Ces paroles devraient rester vivaces dans le cœur de tous les Canadiens, parce que si ce programme avait été adopté, nous ne serions pas en face de la condition lamentable d'affaires qui existe aujourd'hui à propos du chemin de fer. L'honorable ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) a dit, d'après le "Free Press", d'Ottawa, du 17 mars 1909 :

En ce qui touche à l'avenir de l'Intercolonial M. Graham a franchement exprimé l'opinion que si on ne fait pas en sorte que cette ligne puisse se raccorder et devenir une décharge du Transcontinental, elle se trouvera limitée au trafic régional qui est insuffisant pour son maintien.

Il arrive rarement que le chef d'un parti trouve, comme le premier ministre actuel,