

ter les millions qu'elle a déjà retirée de la même source et les terres qui lui restent et qui sont évaluées à \$91,000,000. Le Pacifique-Canadien a donc coûté 160 millions à la nation et si nous avions fait au Transcontinental les mêmes concessions, les terrains seuls auraient couvert les frais de construction comme ils ont couvert les frais de construction du Pacifique-Canadien.

A propos de l'offre qui a été fait au Gouvernement par lord Shaughnessy au sujet de nos chemins de fer, je dirai, avec tout le respect que j'ai pour lui, qu'il n'est pas d'offre de quelque source qu'elle provienne qui puisse aujourd'hui améliorer la situation.

Si le Pacifique-Canadien et nos chemins de fer nationaux étaient exploités comme un seul réseau, nous ne pourrions plus contrôler les taux que l'administration trouverait nécessaires pour en obtenir un revenu suffisant pour payer les dividendes. Mais je m'accorde parfaitement avec cette partie du memorandum de lord Shaughnessy où il dit :

Même à cette phase avancée, il serait sage que le Gouvernement fédéral abandonne toutes mesures tendant à l'achat ou au contrôle du Grand-Tronc, afin de débarrasser cette compagnie de toutes obligations concernant le Grand-Tronc-Pacifique, et d'accorder des conditions faciles pour un certain nombre d'années pour le remboursement de toute somme avancée par le Gouvernement au Grand-Tronc, ou obtenue sur le crédit du Gouvernement, ces deux dernières années.

Ce projet est pratiquement le même que celui que j'ai fait moi-même en 1919, lorsque j'ai parlé du projet de loi concernant le Grand-Tronc. Je suis de l'avis de lord Shaughnessy jusqu'à ce point, mais je ne suis pas d'accord avec lui lorsqu'il dit que le Transcontinental a coûté trop d'argent. Je n'oserais pas exprimer une opinion contraire à celle de lord Shaughnessy, mais je citerai une opinion d'une autorité importante, celle de sir Sandford Fleming, un des plus grands ingénieurs que le Canada—et certes l'empire britannique—ait jamais connus. Sir Sandford Fleming fait remarquer qu'un chemin de fer devrait être construit en vue de la permanence, afin que l'on ne soit pas obligé de le reconstruire tous les vingt ou trente ans. Sir Wilfrid Laurier et son gouvernement se sont assurés que le Transcontinental fut construit avec le meilleur matériel; que cette construction en fut aussi parfaite que possible afin d'assurer un transport rapide et à aussi bon marché que possible. Je cite de l'esquisse historique de l'Intercolonial, de 1832 à 1876, écrite par sir Sandford Fleming, page 110 :

Il n'y a pas de partie plus importante dans la construction de chemins de fer que celle de ses ponts. Lorsque c'est une compagnie privée qui exploite une ligne, un capital limité peut nécessiter l'adoption de constructions coûteuses. Dans ce cas, ce n'est pas la nature de la construction, ni l'économie de cette construction qu'il faille prendre en considération; mais les circonstances qui limite les frais.

Un chemin de fer construit dans l'intérêt national, et situé comme l'Intercolonial, n'a pas à tenir compte de pareilles conditions. Il n'est pas besoin d'aucun argument pour prouver que dans ce cas, tous les ponts doivent être du genre que recommande l'expérience, et que le matériel employé doit être le meilleur. Cette construction doit être permanente afin de ne nécessiter aucun renouvellement. Le coût se limite pratiquement au prix de construction, car en fin de compte, le pont le plus durable est de beaucoup le moins dispendieux.

Telle est l'opinion de cet éminent ingénieur qui a servi si fidèlement le Canada et durant un si grand nombre d'années. Lorsque plus tard, il s'est occupé de la construction du Pacifique-Canadien, il a été obligé par les circonstances d'accepter des ponts de construction moins durable que celle qu'il avait recommandée, mais il a fallu reconstruire ces ponts depuis. Ces vingt dernières années, le Grand-Tronc-Pacifique a pratiquement reconstruit sa voie ferrée, tandis que le Transcontinental est là pour bien des années encore, et son maintien coûte moins par mille que les autres chemins de fer.

J'espère, monsieur le président, que le comité prendra en bonne part l'expression de mon opinion relativement à ces questions. Ce n'est que par la discussion et les conseils que nous pourrions en arriver à une solution de nos difficultés concernant la situation de nos chemins de fer. Il faudrait naturellement un plus grand esprit que le mien, un esprit plus grand que celui de bien d'autres, qui ont étudié la question, pour trouver une quelconque solution à ce problème. Mais si les quelques suggestions que j'ai faites, peuvent être utiles au ministre des Chemins de fer, je ne les aurai pas faites en vain. Je suis certain, monsieur le président, que les honorables députés de l'autre côté qui ont bien voulu m'écouter patiemment savent que ce que j'ai dit est exact. Il est difficile d'admettre un faux principe, mais nous avons tous commis des erreurs à l'occasion. Que mes honorables amis admettent donc qu'ils ont eu tort, et qu'ils voient à faire ce qu'ils doivent. Adoptons les moyens de transport les moins coûteux et les plus rapides en même temps que les plus efficaces, afin que nos gens puissent obtenir un marché pour tous leurs produits.

Etant donné le manque de commodités moins coûteuses de transport, on a essayé