

teindre, au prix des plus grands sacrifices d'argent; Montréal, où le gouvernement a fait et effectuée encore de fortes dépenses, dans le but de créer les améliorations répondant aux besoins actuels du commerce, et afin de préparer à recevoir l'immense volume de trafic qui viendra infailliblement chercher un débouché à cet endroit. Il n'est personne en Chambre ou ailleurs qui, après avoir étudié la question du transport au Canada, n'admette, sans hésiter, que Montréal est le point vers lequel les immenses territoires producteurs de blé de l'ouest cherchent un débouché dans l'est. La ville de Montréal est, pour ainsi dire, l'entrepôt de trois continents, et je pourrais ajouter avec modestie, le Vancouver de l'est; le point, vers lequel convergent, à titre de tributaires, toutes les avenues du commerce de ce continent. C'est pour atteindre ce point que, sous l'ancien régime, le réseau actuel de l'Intercolonial, a dû concurrencer un fort puissant rival, en traversant cette distance de 170 milles. Sous l'ancien régime, le chemin de fer Intercolonial se trouvait à la merci de ce rival et de plusieurs autres concurrents. Le ministre, en prenant le portefeuille des Chemins de fer et Canaux, constata que l'Intercolonial comptait autant de déficits que d'années d'existence. L'administration de l'Intercolonial était détestable et dispendieuse, et, je le répète, sur plusieurs points, il se trouvait à la merci d'autres réseaux de chemins de fer.

La Chambre en conviendra donc, la situation, en présence de laquelle se trouva le ministre, ne saurait être pire qu'elle était. Il décida d'y remédier, mais il s'est mis à l'œuvre en réformant les abus, et j'espère que cette réforme sera durable et définitive. Le ministre se mit en frais de résoudre ce problème, fort simple en soi-même, sans doute, mais dont les honorables députés de la gauche avaient négligé la solution pendant nombre d'années, au cours desquelles ils auraient été en lieu d'améliorer la déplorable situation où ce réseau de voie ferrée était tombé.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait gronder et calculer les messieurs de la gauche. Ceux qui ne pouvaient pas ou ne voulaient pas gronder se sont mis à calculer, et ceux qui ne pouvaient pas ou ne voulaient pas calculer se sont mis à gronder. Dans ces circonstances, il n'est pas surprenant qu'ils en soient venus à des conclusions vagues chaque fois qu'il s'est agi de cette question. Ceux d'entre eux qui ont voulu se servir des chiffres ont démontré la vérité du vieux dicton que si les chiffres ne mentent pas, ceux qui s'en servent mentent souvent. Quelques exemples suffiront pour démontrer le cas.

En consultant les "Débats" de 1897, on voit que l'ex-ministre des Finances (M. Foster) a déclaré carrément que les intéressés dans le chemin de fer du Drummond avaient reçu \$782,000 en subventions. Presque im-

médiatement après lui, ou du moins dès que l'occasion s'est présentée, l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace) a affirmé de la manière la plus positive que le montant des subventions était de \$603,000.

Ainsi l'ex-ministre des Finances dit que la compagnie a dépensé \$720,000 sur cette section de chemin; mais il ne mentionne pas de date, et ne dit pas s'il s'agit des 42 milles ou de la ligne entière, 132 milles.

Vient l'ex-contrôleur des Douanes qui, avec un peu plus de réserve, mais aussi positivement déclare que le montant dépensé est de \$360,000. Puis, le "Mail and Empire," inspiré sans doute par les messieurs de la gauche dit que ce chemin n'a coûté à ces propriétaires—ici encore pas de date ni mention de l'étendue du chemin—que \$749,000, et que les profits réalisés s'élèvent à \$714,356.

Mais le rapport de la minorité porte ces mêmes profits à \$1,209,548. A quelles conclusions nous conduisent toutes ces déclarations? Naturellement elles ne sont pas toutes vraies. Nous avons cependant une idée des calculs que peuvent faire les honorables députés de la gauche, sur cette importante question, et je me propose de discuter ce sujet.

Comme je l'ai dit déjà, les honorables députés se sont mis à calculer et à murmurer, et, comme, dans tous les cas, plus le bavard est vieux moins on doit ajouter foi à ce qu'il dit. Cependant le scandale a été fait, il faut s'enquérir des faits. Comme les honorables députés ne semblaient pas parfaitement renseignés sur la question, ils ont préféré la soumettre au Sénat. Mais, pour me servir d'un langage populaire, je crois que le Sénat s'est vanté, en prétendant tenir une enquête à ce sujet, car le gouvernement fatigué d'attendre a dû, en fin de compte, s'emparer de la question. Il a nommé un comité, qui a recueilli tous les renseignements possibles. On est allé chercher des preuves jusqu'au Mexique; les honorables députés ont fourni tous les renseignements possibles, aux dépens des contribuables, on leur a donné à ce sujet tous les avantages possibles, car en réalité, l'enquête aurait pu se terminer plus tôt, si la majorité du comité l'eût voulu. A une des séances du comité, il s'est trouvé que pas un seul membre de l'opposition n'était présent, et sur la demande de M. Greenshields, un des plus calomniés à ce sujet, on a demandé l'ajournement de l'enquête pour ne pas donner à l'opposition l'occasion de dire que l'on craignait la preuve qu'elle pouvait soumettre. Cette preuve est maintenant devant la Chambre et tout député peut, s'il le veut, avoir une copie du rapport. Les honorables députés ne peuvent nier les faits qui ont été exposés, et ils ne sauraient non plus échapper aux conclusions que l'on peut en tirer. En lisant cette preuve, on ne peut en venir qu'à une seule conclusion, c'est que l'arrangement conclu par le gouverne-