

fer n'a fait l'objet de plans et de tracés mieux préparés, avec autant de connaissance de tous les détails nécessaires, que celui de la rivière de la Paix.

Je veux bien admettre que les conclusions des ingénieurs qui ont fait les études sur le terrain ont été plutôt décourageantes. Je me rappelle qu'en 1926 ils nous ont dit que nous perdriions des millions de dollars,—peut-être un million par année,—si nous construisions ce chemin de fer. Ils nous ont laissé entendre que le chemin de fer Edmonton-Dunvegan ne rapporterait jamais de profit et que, si l'on construisait une nouvelle voie, ce chemin de fer serait ruiné. Je pense que tous les exposés des ingénieurs portant sur les profits possibles de la ligne de Dunvegan ou sur le développement de la région de la rivière de la Paix ont été, depuis, reconnus sans fondement. La voie ferrée de Dunvegan a rapporté des profits en 1927 et je suis prêt à soutenir,—les chiffres en prouveront l'exactitude,—que, notwithstanding la diminution des recettes des chemins de fer depuis l'année 1927, le coefficient d'exploitation du chemin de fer qui dessert la région de la rivière de la Paix accuse un résultat plus favorable que celui de tous les autres réseaux du Canada.

Les ingénieurs avaient dit au comité en 1927 qu'il y avait des régions au Manitoba qui possédaient des voies ferrées depuis quarante ans bien qu'elles fussent encore inexploitées et qu'il serait impossible de mettre en valeur les terrains broussailleux de la région de la rivière de la Paix. En réalité, les colons, depuis deux ou trois ans, ont repoussé ces taillis à quelque 60 ou 70 milles de la voie ferrée et ils sont en train de les défricher pour les mettre en culture.

Que dire de ces ingénieurs? Quelle idée se faisait-on des chemins de fer au Canada à cet époque? Ils s'opposaient au débouché de la région de la rivière de la Paix, et, en même temps, ils dépensaient de 30 à 60 millions en services superflus qui faisaient double emploi et se livraient concurrence inutile, s'il faut en croire les nouvelles des journaux relativement à l'étude sur les chemins de fer qui se poursuit depuis douze mois. Ils recommandaient de consacrer des millions à la construction d'hôtels inutiles un peu partout dans le pays, et pourtant ils tenaient beaucoup à épargner à la nation une dépense nécessaire pour la mise en valeur de notre territoire, dépense de quelques millions seulement, c'est-à-dire moins du tiers de ce qu'ils dépensaient annuellement en doubles emplois. Aussi les recommandations des ingénieurs ne me font guère d'impression, car je sais que leurs prévisions ont souvent été fausses.

Certes, il faut tenir compte de l'état financier du pays. Il est possible qu'on rencontre des obstacles, surtout après la déclaration du Gouvernement relativement à la monnaie saine et le reste, mais, à mon avis, on ne peut pas laisser indéfiniment 800,000 personnes à vivre de charité. Pendant combien de temps pourra-t-on continuer à distribuer des secours comme on le fait? Est-on en mesure de faire vivre indéfiniment 800,000 personnes et de leur laisser perdre leur temps et leur énergie dont le pays a besoin?

Je voudrais citer le rapport MacMillan relativement à la difficulté qu'on éprouve à se rétablir. Ce comité préconisant une abondance de numéraire à bon marché pour le faire fructifier, dit ceci à la page 136:

C'est pour ces raisons que les banques centrales devraient toujours s'appliquer à maintenir une abondance de crédit peu onéreux dans leurs marchés monétaires domestiques, et cela dans une mesure suffisante pour satisfaire aux demandes extraordinaires d'argent liquide dues à la nervosité du monde de la finance et aussi pour encourager les nouvelles entreprises qui surgissent.

Puis, plus loin:

Toutefois, la grande difficulté qui est à prévoir, c'est l'accomplissement de la seconde tâche, qui est de remédier au manque de ressources des bons emprunteurs pour de nouvelles entreprises. Le cercle vicieux est complet. La baisse qui se manifeste dans le lancement de nouvelles entreprises a eu un mauvais effet sur les profits et les prix et le nouveau niveau des profits et des prix fait obstacle au lancement des nouvelles entreprises. C'est pour cela que quelques-uns d'entre nous pensent que dans le domaine local il est peut-être nécessaire de demander au gouvernement de prendre l'initiative de nouvelles entreprises, afin de rompre le cercle vicieux.

J'estime que la façon la plus sensée de briser le soi-disant cycle d'inflation et de déflation commerciale, c'est de dresser un programme de travaux publics. On devrait limiter les travaux publics en temps de prospérité et les accroître en temps de dépression. C'est la plus sensée des propositions. Si nous avions commencé cela en 1925 ou 1926, nous aurions moins de difficulté aujourd'hui, mais, tôt ou tard, il faudra toujours commencer et il me semble qu'il serait plus logique d'employer nos chômeurs à la construction d'une voie ferrée dans la région de la rivière de la Paix que de continuer à leur faire l'aumône. Parmi les colons de cette région il y en a beaucoup qui n'aiment pas vivre de charité. Rien ne m'a fait plus de plaisir que d'entendre ces gens se plaindre d'avoir à vivre de secours directs. Nombreux sont ceux qui m'ont dit: "Je ne veux pas de secours; c'est du travail qu'il me faut." Parmi les gens à qui on distribue des secours il y en a beaucoup qui