

Quelle naïveté! Pourrait-il en être autrement? Bien entendu, cela dépendra des prix de l'avenir. Qu'a eu à faire le Gouvernement dans la stabilisation des cours du blé? Vu ce qui vient de se passer aux Etats-Unis, une commotion a été créée dans la bourse du blé à Winnipeg, et les cours ont monté. Je ne crois pas que la conduite du Gouvernement y ait été pour beaucoup. Il est possible que mon très honorable ami se retire indemne de cette opération, et tous le souhaitent, mais ce ne sera pas à cause de son administration des affaires. Il a été chanceux, voilà tout, comme je le serais moi-même, si après avoir acheté un billet du sweepstake de Calcutta, je gagnais le premier prix. C'est ce qui a été fait au sujet de l'allégement du chômage, en vertu de la loi de l'aide aux chômeurs. Inutile pour moi de dire, ce que tous comprennent,—mon honorable ami le ministre du Commerce (M. Stevens) l'a fait observer lui-même dans un récent discours,—jusqu'à quel point le marché du blé est important pour le Canada, et que nos cultivateurs devraient vendre leur blé, mais ceux-ci, j'en suis sûr, ne veulent pas que le Gouvernement joue sur le blé pour soutenir le marché. Le ministère devrait se résigner à sa perte, et ne plus s'exposer davantage dans une telle opération.

Il a été beaucoup question, au cours des derniers débats, de l'argent destiné aux secours, et dans les années antérieures on a parlé longuement des dépenses. On constatera, je crois, l'absence de tout programme mûri arrêté, touchant les secours. Si jamais nos descendants sont victimes d'une dépression, à Dieu ne plaise, comme celle dont nous souffrons aujourd'hui, et qu'ils jettent un regard en arrière pour savoir comment nous avons cherché à résoudre le problème du chômage, ils ne trouveront guère grand chose pour leur faciliter la tâche d'arrêter une politique à cet égard. Ils verront que nous avons dépensé de l'argent et avec prodigalité, mais ils ne découvriront aucun effort de quelque organisme national. Ils s'apercevront que, grâce à un blanc-seing, de l'argent a été payé à droite et à gauche, et que des garanties ont été données partout. Mais ils ne découvriront pas de politique déterminée et réfléchie touchant le grand problème du chômage.

Voici ce qu'ils constateront: Nous avons débuté avec un crédit de 20 millions, censé être destiné en partie à des travaux publics et en partie au secours direct. Ils apprendront que nous avons entrepris des travaux publics et que nous avons imposé aux provinces et aux municipalités une dépense de 100 millions, ce qui est un boulet aux pieds aujourd'hui. Nous sommes revenus au secours direct, à cause de difficultés constitutionnelles. Voilà ce que

sauront nos descendants au sujet de notre conduite et de notre politique d'allégement du chômage.

Quant aux dépenses relatives au réseau national, mon très honorable ami le premier ministre, parlant à Hamilton dernièrement,—je n'ai pas son discours ici mais je l'ai lu hier soir,—a déclaré clairement que c'est le parti libéral qui a construit deux chemins de fer transcontinentaux, s'est porté garant de leurs obligations et les a mis en concurrence. Entre autres choses, mon très honorable ami connaît parfaitement la genèse de ces deux entreprises. Il sait que la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental national fut autorisée en 1904 et qu'elle commença aussitôt. Il sait que le parti conservateur avait alors pour politique un deuxième transcontinental, à cette différence près qu'il voulait prolonger la ligne existante jusqu'au Pacifique. Il sait en outre qu'en 1911 le gouvernement libéral refusa de subventionner un projet de prolongement du Nord-Canadien jusqu'au littoral du Pacifique, et que la première subvention de 6 millions affectée au prolongement de cette voie jusqu'à Vancouver par le col Yellowhead date de 1912 et d'un gouvernement qu'il appuyait; et encore, que la subvention de 45 millions visant à faire du Nord-Canadien un transcontinental ayant son terminus sur l'océan Pacifique, comme disait alors sir Robert Borden, date de 1914. Voilà le commencement de l'histoire des chemins de fer.

Il sait qu'en 1917 l'occasion se présenta d'acquiescer ces deux entreprises à des prix de fortune; elles étaient pratiquement en faillite. Il sait qu'au contraire on a payé \$10,800,000 pour les actions du Nord-Canadien et que l'Etat a acquis l'entreprise et ses obligations. Il sait que le Grand-Tronc a été acheté par le gouvernement Meighen, celui-ci n'a rien payé pour les actions, mais s'est chargé des dettes puisque nous prenions la propriété. Il n'a pas été question d'en amortir la dette. On en a entrepris l'exploitation et, comme le dit le rapport Duff, l'étatisation des chemins de fer date de 1917.

Et cependant mon très honorable ami va dire à Hamilton que la construction des deux transcontinentaux destinés à se concurrencer est l'œuvre du parti libéral.

Le très hon. M. BENNETT: Très bien!

L'hon. M. RALSTON: "Très bien" dit-il, après cet exposé des faits.

L'hon. M. LAPOINTE: Le direz-vous encore?

Le très hon. M. BENNETT: Certainement parce que je connais les faits.