

tion adoptée à son endroit et vis-à-vis de son gouvernement par ses adversaires politiques, il dit aux jeunes conservateurs de ce pays que c'est de pareils propos qu'ils doivent tenir au sujet de leurs antagonistes politiques. Je n'en dirai pas plus long là-dessus. Je prétends, toutefois, que l'on aurait pu s'attendre à mieux que cela de la part d'un homme qui a occupé et occupe encore le poste de premier ministre du Canada. L'auditoire auquel le premier ministre s'adressait était en droit de s'attendre à mieux que cela.

Le premier ministre a abordé ensuite la question des chemins de fer. Pour une raison ou l'autre, il revient sans cesse à cette question des voies ferrées et il s'applique toujours à faire entendre que le problème des chemins de fer à l'heure actuelle est exclusivement imputable à la politique du parti libéral, et que, de tout ce que le parti conservateur a fait, rien n'a contribué à nos difficultés dans ce domaine. A propos de chemins de fer, le premier ministre a dit :

La politique conservatrice a été d'ordre pratique et le parti conservateur a légué un dominion uni avec un chemin de fer transcontinental qui relie entre elles les provinces éparses. Le parti libéral a laissé derrière lui deux lignes transcontinentales en sus de celle qui existait déjà, et a amoindri nos ressources financières pour des générations à venir afin d'assurer l'existence de deux réseaux destinés à détruire les trois.

Pouvez-vous croire pareille chose, monsieur l'Orateur? Je cite textuellement le compte rendu d'un journal. L'assertion porte, en premier lieu, que le parti libéral a construit deux nouvelles lignes transcontinentales, et cela, pourquoi? Il l'a fait, dit le premier ministre, afin qu'il y ait deux chemins de fer pour la ruine des trois! Reprenant les observations du très honorable député, je cite encore :

Aujourd'hui, nous avons à porter le poids d'une dette indirecte de \$1,000,000,000, dette qui atteste leur manque de prévoyance et nous coûte \$1,500,000 par semaine pour le seul service des intérêts.

Un héritage de dette, des déficits perpétuels et le dédoublement d'installations de voies ferrées nous sont venus du parti libéral le jour où il a quitté le pouvoir.

A n'en pas douter, mon très honorable ami voulait parler du Transcontinental-National et du Grand-Tronc-Pacifique, du Nord-Canadien, et du réseau du Grand-Tronc, qui ont été absorbés dans le réseau actuel du National-Canadien, ainsi que de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien. Pour commencer, on me permettra de rappeler au très honorable député que l'Intercolonial et le Grand-Tronc ont été construits avant qu'il fut même question du Pacifique-Canadien. Le premier ministre sait que l'établissement du Transcontinental

[Le très hon. Mackenzie King.]

et du Grand-Tronc-Pacifique ont fait l'objet de discussions,—en ont fourni le thème principal,—au cours de deux élections générales. L'affaire n'était pas celle d'un seul parti. L'ensemble du peuple canadien approuva la construction de cette voie ferrée. Comme le savent bien mes honorables amis, il a signifié cette approbation au cours de deux élections générales.

Des MEMBRES: Balivernes.

Le très hon. MACKENZIE KING: Aux honorables députés qui viennent de m'interrompre je rappellerai que, en reprochant au parti libéral d'avoir construit le Transcontinental, aujourd'hui la propriété de l'Etat, ils ne doivent pas oublier que le chef du parti conservateur s'est opposé au gouvernement libéral le jour où celui-ci proposa de confier l'administration d'une partie du réseau transcontinental, — le Grand-Tronc-Pacifique, — à une corporation particulière, et proclama que le réseau transcontinental devrait être entièrement la propriété de l'Etat. Le 26 mai 1904, sir Robert Borden, chef du parti conservateur, déposa un projet de résolution qui, tout en différant du projet du gouvernement Laurier, visait également à l'établissement d'un deuxième chemin de fer transcontinental. Je donne lecture de la motion de sir Robert Borden, telle qu'elle figure au hansard du 26 mai 1904 :

Cette Chambre est d'avis qu'au lieu de ratifier les conventions projetées, il serait plus dans l'intérêt public que le Dominion se chargeât entièrement des obligations nécessaires pour prolonger à travers le continent le réseau actuel des chemins de fer de l'Etat, complétant ainsi un chemin de fer transcontinental de l'Atlantique au Pacifique, lequel appartiendrait en entier à la population du Canada et serait sous son autorité.

Je me demande comment il se fait que le parti conservateur ne doive pas prendre sa part de responsabilité pour l'établissement d'un deuxième transcontinental lorsque la chose cadre avec la politique proclamée dans cette Chambre et qui lui a servi de tremplin pour se hisser au pouvoir.

Ensuite, que dire du chemin de fer Nord-Canadien? Au début, cette voie ferrée fut commencée à titre d'entreprise régionale dans la province du Manitoba, et on la prolongea à travers les Prairies. Les administrateurs du Nord-Canadien s'adressèrent au gouvernement libéral et en sollicitèrent la garantie d'un emprunt de \$35,000,000 pour relier leurs lignes de l'Ouest avec les centres de l'Est. Le gouvernement libéral leur accorda cette garantie et ce en bonne partie pour venir en aide aux cultivateurs de l'Ouest canadien. Le gouvernement