

Sur ce point j'appelle l'attention de mon honorable ami.

On a vu adopter et défendre chaleureusement par le chef soi-disant "conservateur" des idées que les grands chefs d'autrefois avaient toujours dénoncées comme autant d'hérésies économiques. Le socialisme d'Etat a été préconisée comme doctrine conservatrice...

Ecoutez bien,

...flagrant renversement de principe qui aurait dû faire frémir sir John Macdonald dans sa tombe.

Malgré tout mon honorable ami a la témérité de dire que c'est le parti de Macdonald et de Cartier.

Monsieur l'Orateur, j'ai l'intention de discuter un sujet auquel j'attache une extrême importance. Notre bon ami le leader des progressistes (M. Crerar) a déclaré, dans l'admirable discours qu'il a prononcé l'autre jour, que nous devrions nous mettre sérieusement à l'ouvrage et discuter les problèmes qui ont un intérêt vraiment vital pour la prospérité de notre pays. J'attaquerai donc la question du chemin de fer Intercolonial, et je limiterai mes remarques à la position qu'occupe ce chemin de fer au Canada; cela pour plusieurs raisons, dont l'une est que d'une façon générale, on semble ignorer la véritable situation de ce chemin de fer. Nous autres des Provinces maritimes quand nous parlons de ce que nous croyons être nos droits, nous nous voyons immédiatement attaqués par des gens qui nous accusent de vouloir ressusciter l'ancien système du népotisme, remettre le réseau sous l'influence politique. Il n'est pas un député ici, monsieur l'Orateur, du moins à la droite de la Chambre qui désire placer l'Intercolonial de nouveau sous l'influence de la politique et il n'en est pas un non plus, je parle toujours de la droite, qui désire voir exploiter ce réseau comme il l'était jadis.

En ce qui regarde l'emploi des ouvriers sur l'Intercolonial les déclarations avancées démontrent simplement un manque de connaissances chez les individus qui discutent la question, parce qu'en réalité les hommes qui travaillent à l'emploi de ce chemin de fer n'ont pas été mis là de par les ordres d'un parti ou des amis de ce parti, pas même à la demande d'un ministre, mais surtout d'après les ordres des unions ouvrières du pays. Quiconque dit que nous, des Provinces maritimes, désirons voir cette voie ferrée dirigée par la politique ou que nous désirons revoir le régime des influences indues ne sait pas ce qu'il dit. D'après l'expérience que j'en ai, monsieur l'Orateur, les difficultés du régime de népotisme ne sont jamais bien

vues des députés appuyant le Gouvernement.

Mais il est une question vitale pour les Provinces maritimes et c'est la direction et l'exploitation de cette ligne. Mon excellent ami de York-Sud (M. Maclean), au cours de ses remarques d'hier, et faisant allusion à la loi des chemins de fer nationaux de 1919 a dit que cette loi a été adoptée parce que l'Etat possédait déjà l'Intercolonial et les autres lignes. L'honorable député ignore, et beaucoup de gens partagent cette ignorance, que lorsque la loi des chemins de fer nationaux a été adoptée, elle ne visait pas l'Intercolonial et qu'il était impossible qu'elle le vise d'après la Constitution du pays. Mon honorable ami ignore-t-il qu'actuellement l'Intercolonial est exploité en vertu d'un arrêté du conseil? Nous ne saurions adopter une loi visant l'Intercolonial et le plaçant sous la direction d'une compagnie qu'elle s'appelle la Compagnie des chemins de fer nationaux ou autrement, parce que, comme je vais le démontrer, le chemin de fer de l'Intercolonial est une partie du pacte de la Confédération et que son existence est garantie par une clause de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Qu'a fait l'ancien gouvernement? Il a rendu un décret statuant que les directeurs de l'Intercolonial seraient — remarquez-le, — non pas les directeurs des chemins de fer nationaux, mais bien les directeurs du Nord-Canadien, et même après cela, quand on tenta de mettre le nom "Canadian National Railway" sur les wagons, les enseignes et le papier de l'Intercolonial — non seulement "Canadien National Railway", mais aussi ce monogramme bien connu s'il n'est pas toujours vu d'un bon œil: "C.N.R." — on s'est aperçu qu'il fallait un arrêté du conseil dont j'ai une copie entre les mains, montrant que ce nom n'était employé que dans le but de reconnaître les effets de la compagnie. Permettez-moi de lire l'arrêté auquel je fais allusion:

Canadian National Railway
Hôtel du Gouvernement à Ottawa
Vendredi, le 20 décembre 1918.

Présent:

Son Excellence le Gouverneur général en conseil.

Considérant que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a fait rapport que par un décret en date du 20 novembre 1918 (C.P. 2854) les personnes composant le Bureau des directeurs de la compagnie du chemin de fer Canadian Northern (qui contrôle et administre le réseau des voies ferrées du chemin de fer Canadian Northern, a été constitué en un bureau d'administration des chemins de fer du gouvernement canadien;