

prévalait avant cela, aurait dû être porté au compte de l'excédent. En additionnant ces deux montants et en les soustrayant ensuite du déficit, on constate que l'exploitation des vingt-huit années de 1889 à 1916 se solde par un découvert de \$6,491,232.91.

Réparti sur vingt-huit années, ce déficit de \$6,491,000 signifie que l'Intercolonial a coûté au pays de trois à quatre cent mille dollars par an. Si le nouveau conseil d'administration avait été capable de réduire à cette proportion le déficit des chemins de fer aujourd'hui confiés à ses soins, et qui sont près de huit fois plus longs que celui que l'Etat a exploité pendant ces vingt-huit années, il s'en serait tiré avec un découvert annuel de deux ou trois millions; les gens se seraient inclinés devant lui et l'auraient engagé à aller de l'avant, tant ils eussent été convaincus de la prospérité du pays. La situation présente fait donc voir qu'il y a quelque chose qui cloche dans l'administration.

Bien plus, comme je l'ai dit l'an dernier, avant que ce conseil d'administrateurs eût acquis l'Intercolonial, ce chemin de fer avait un déficit d'un million certaines années, d'un million et demi cette année-ci et un excédent cette année-là. Mais, l'an dernier, sous le régime de la commission, l'Intercolonial à lui seul a eu un déficit de \$4,500,000, sans mentionner les divers embranchements, ce qui donne un déficit total de \$6,500,000. L'administration de mon honorable ami a obtenu un excédent de recettes, de même que celle de son regretté prédécesseur. Je juge de l'immense déficit des chemins de fer nationaux canadiens par celui de l'Intercolonial qui va en augmentant. Si le conseil des administrateurs avait exploité le réseau national canadien en maintenant la proportion des déficits de l'Intercolonial durant cette période de vingt-huit ans, nous dirions qu'elle a eu une bonne administration. Nous l'encouragerions à continuer et à rendre le pays prospère. Mais, depuis quelques années, comme les déficits n'ont fait que s'accumuler il doit y avoir un vice dans l'administration. Que le ministre des Chemins de fer trouve moyen de mettre fin à ces déficits! S'il ne peut les convertir en surplus, au moins qu'il les réduise de façon à faire renaître l'espoir dans le cœur du peuple.

En présentant ces observations au comité, et surtout au ministre des Chemins de fer et des Canaux, je ne suis nullement mû par le désir, comme il dit, de me servir de ces chemins de fer comme d'un tremplin politique. Nous devons, cependant, examiner la politique ministérielle appliquée à nos chemins de fer. Jusqu'à il y a deux ou trois ans, les honorables députés de la

droite avaient l'habitude de déplorer les déficits de l'Intercolonial et de s'opposer à la nationalisation des chemins de fer du pays. Il y a une quinzaine d'années, lorsque j'ai demandé, avec d'autres députés des Provinces maritimes des subventions pour les chemins de fer nationaux de ces provinces, les députés ministériels nous ont répondu en condamnant la nationalisation des chemins de fer. Mais, ils sont devenus tout à coup d'ardents apôtres de ce régime. C'est seulement lorsque les circonstances les ont obligés de modifier leur attitude qu'ils se sont déclarés favorables à l'exploitation par l'Etat. Je demeure conséquent, et je n'ai jamais prêché une autre doctrine. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux connaît ma persévérance, ma seule vertu, et il sait que cette persévérance m'a aidé, de temps à autre, à atteindre mon but.

Je voudrais donc, en continuant d'insister, convaincre le ministre, afin que, il puisse à son tour amener le conseil des administrateurs à changer de politique et, si c'est nécessaire, celle du parti conservateur au sujet des chemins de fer. Les quelques observations qui vont suivre seront faites avec une entière sincérité. Si le plan de sir Wilfrid Laurier concernant la construction du Transcontinental de Winnipeg à Québec et aux ports maritimes de Saint-Jean et d'Halifax, avait été mis à exécution, nous ne nous trouverions pas aujourd'hui en présence de la moitié de nos déficits. Cette ligne a été construite en prévision d'un certain trafic et surtout afin d'obtenir cette exploitation peu coûteuse dont il est besoin afin que les produits de l'Ouest soient transportés aux ports canadiens par des lignes canadiennes au lieu d'être expédiés à des ports américains. Je suis convaincu—je ne parle que pour moi—que si cette politique eût été adoptée, nous ne serions pas placés dans cette situation.

L'Ouest donnait alors les plus belles espérances, et il fallait s'occuper de l'exportation de ces produits. L'Ouest était cette partie du Canada qui pouvait seule devenir le grenier de l'univers et surtout de l'empire britannique, parce que les provinces de l'Ouest pouvaient à elles seules produire le grain nécessaire non seulement au Canada et à l'empire, mais à tout l'univers, comme on l'a vu depuis quelques années, et surtout durant la guerre. Il est donc important que nous gardions pour nous non seulement l'exportation du grain des provinces de l'Ouest en passant par Québec, Saint-Jean et Halifax, mais aussi le trafic d'importation, tous deux ayant