

Voilà qui traduit assez fidèlement le sentiment populaire. Nos populations sont favorables à la nationalisation des voies ferrées dont il s'agit ici: elles entendent que la gestion en soit bonne. Ils ne sont pas rares ceux qui pensent que si le réseau est bien administré, il sera bientôt en mesure, quand il nous viendra un plus grand nombre d'immigrants pour cultiver nos terres, d'amener la réduction du coût du transport tant dans l'Ouest que dans les autres parties du pays.

Depuis que le Gouvernement a eu l'administration de ce chemin de fer, les tarifs ont été augmentés et nous avons dépensé de grosses sommes d'argent sans aucun renseignement précis sur le but des dépenses. Aucun doute que le peuple finira par se fatiguer et qu'il tiendra le Gouvernement responsable de cet état de choses, responsable même au point de lui faire perdre le pouvoir, à la prochaine élection peut-être.

Mais ce n'est pas assez tôt pour sauver la situation des chemins de fer. A moins que le Gouvernement ne consente à jouer cartes sur table et donner tous les renseignements à la Chambre, le peuple soupçonnera qu'il n'est pas traité avec justice et honnêteté. Une fois que le peuple aura perdu confiance, l'administration du réseau ira de mal en pis.

Cette entreprise a toutes les chances possibles de succès. Elle est déjà la propriété de la nation. Si les contribuables sont convaincus que l'argent qu'ils versent pour les tarifs du transport des voyageurs et des marchandises va totalement dans le trésor du Canada et qu'il est dépensé honnêtement, ils seront naturellement portés à encourager ce chemin de fer de préférence au Pacifique-Canadien ou à tout autre. Ce ne sera plus qu'une question de temps pour que leur encouragement au chemin de fer national en fasse une entreprise rémunératrice.

Il n'y a que mon honorable ami de Red Deer (M. Clark), je crois, et moi-même, qui, dans toute la Chambre, ayons pensé que ce serait une entreprise lucrative. Il y a un grand avenir pour elle dans la mise en valeur de l'Ouest, c'est-à-dire si les lignes sont construites dans l'intérêt du pays et non dans un but politique.

Il n'y a pas de raison pour donner à ce chemin de fer la préférence sur toute autre ligne opérant dans le même territoire. Par exemple, si le Pacifique-Canadien peut construire une voie à meilleur marché que le chemin de fer national et donner un service meilleur et moins coûteux, le comité des chemins de fer ne devrait pas hésiter à ac-

corder au Pacifique-Canadien une concession dans le territoire où il veut construire cette voie. Ayons la concurrence. Si, d'un autre côté, le chemin de fer national du Canada peut développer le pays à meilleur marché et donner un service plus perfectionné que le Pacifique-Canadien, le comité des chemins de fer doit, sans hésitation, refuser la concession au Pacifique-Canadien. Il nous faut être honnêtes vis-à-vis de nous-mêmes, honnêtes vis-à-vis de l'entreprise, honnêtes vis-à-vis du Pacifique-Canadien. Donnons aux deux lignes la chance de se développer dans la mesure de leurs forces. Qu'elles se développent sur leur propre territoire. Nous aurons ainsi des tarifs à meilleur marché, une bonne administration, et le territoire progressera dans l'intérêt commun. Avec l'agrandissement du pays, le trafic augmentera et le chemin de fer encaissera des profits.

L'une des raisons pour lesquelles je m'opposais au renouvellement de ces concessions générales, c'est que dans l'Ouest, il y a plusieurs compagnies qui possèdent de vastes terrains vacants détenus dans un but de spéculation. Ces compagnies feront tout en leur pouvoir pour obtenir du chemin de fer national de continuer sur leur propre territoire pour le développement de ces terrains. Ceux-ci acquerraient alors de la valeur grâce à l'argent du peuple et au détriment du producteur qui, une fois le chemin de fer construit, devra payer plus cher pour le terrain.

Selon moi, l'un des points essentiels dans la solution du problème des chemins de fer est de se débarrasser des spéculateurs. Fournissons l'immigration, encourageons les producteurs et le chemin de fer donnera des bénéfices. Certains honorables députés ont critiqué la dernière administration pour le coût du Transcontinental. Parlent-ils de chemin de fer, ils ne peuvent s'empêcher de blâmer le cabinet Laurier pour avoir aidé au développement de la politique des chemins de fer au pays. Ils disent que le Transcontinental national a coûté plus de 200 millions. S'il nous a coûté cette somme ou à peu près, il a été payé avec le revenu, et à l'arrivée de ce Gouvernement au pouvoir, la dette nationale, y compris le Transcontinental, n'atteignait pas 400 millions.

Je pourrais ajouter que lorsque le Nord-Canadien a voulu construire d'Edmonton à la côte, en passant par la Colombie-Anglaise jusqu'à Vancouver, suivant une route parallèle à celle du Pacifique-Canadien, le gouvernement libéral d'Ottawa lui a refusé une concession. Qu'a fait le Nord-Canadien? Il