

de la ville de Montréal; il est plus qu'un avocat éminent, il est aussi un financier marquant. Par son énergie et ses aptitudes, M. Cahan a fait beaucoup pour développer les ressources naturelles du Dominion. En Colombie-Anglaise, en Ontario, en Nouvelle-Ecosse, et dans la lointaine Amérique du Sud, M. Cahan a organisé des corporations pour développer les services publics, et il lui faut de temps à autre aller au marché monétaire de la Grande-Bretagne demander des fonds pour ses grandes entreprises. Personne mieux que lui ne savait donc quel coup mortel avait été porté au crédit des entreprises canadiennes par ce rapport partial que MM. Gutelius et Staunton ont présenté au Parlement.

Une des importantes critiques dirigées contre la sagesse de l'ancien gouvernement au sujet de la construction du Transcontinental touche à la construction de la ligne de Québec-est à Moncton. L'ex-ministre des Chemins de fer et l'honorable député de Carleton (M. Carvell) ont observé que lorsque MM. Gutelius et Lynch-Staunton ont entrepris de condamner la construction du chemin de fer de l'est de Québec à Moncton, ils jugeaient d'une politique qui avait reçu l'approbation des électeurs du Canada, au cours de deux élections générales. Lorsque ce projet est venu devant la Chambre des communes en 1903, le premier ministre actuel n'était pas convaincu qu'un nouveau chemin de fer ne devait pas être construit à travers la province du Nouveau-Brunswick. Je cite le Hansard de 1903:

M. BORDEN:—Je dis que si l'on peut trouver une ligne meilleure et plus courte entre la Rivière-du-Loup ou toute autre localité de l'Intercolonial et Moncton, une ligne dont la construction donnera à Halifax à Saint-Jean et aux Provinces maritimes en général, une meilleure perspective de lutte pour le commerce de l'Ouest qu'elles n'ont maintenant, j'en appuierai l'établissement. Mais je ne l'appuierai pas pour le but que ce bill propose. Je dirai à mon honorable ami pourquoi je l'appuierai. J'appuierai la construction de cette ligne comme partie de l'Intercolonial. Je ne crois pas à la construction de cette ligne meilleure et plus courte dans le but de la remettre au Grand-Tronc ou à toute autre compagnie de chemin de fer, mais je crois à l'établissement de cette ligne pour l'incorporer au chemin de fer du peuple. Telle est ma position, et je la discuterai volontiers dans les Provinces maritimes ou partout ailleurs, soit avec le ministre de l'Intérieur ou avec tout autre honorable député de la Chambre.

Le très honorable député ne voulait pas alors approuver la construction d'un chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick comme partie du Grand-Tronc-Pacifique, mais en envisageant à la fois la province d'Ontario et la province de la Nouvelle-Ecosse, et songeant aux élections générales

[M. Kyte.]

qui devaient avoir lieu dans quelques mois, il ne voulait pourtant pas dire qu'il n'appuyait pas l'établissement d'un chemin de fer à travers la province du Nouveau-Brunswick, mais il voulait en faire partie de l'Intercolonial. La raison de la critique de M. Gutelius sur la construction de ce chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick, c'est qu'il nuit à l'Intercolonial, et il allègue qu'en employant l'argent public à réduire les rampes et les courbes de l'Intercolonial tout le profit qu'on pourrait tirer du Transcontinental serait acquis à l'Intercolonial. Mais ce n'est pas là l'attitude prise par le très honorable premier ministre. Le très honorable député ne voulait pas donner son appui au Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick, et il a reçu sa réponse aux élections générales de 1904. Lors de cette élection, dix-huit libéraux ont été élus en Nouvelle-Ecosse, pour appuyer le projet d'établir un chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick, et le très honorable ministre lui-même,—pour la première fois dans l'histoire de la Nouvelle-Ecosse,—le chef d'un grand parti, était obligé de sortir de sa province pour pouvoir continuer à diriger son parti. Le résultat de cette élection fut presque aussi décisif dans le Nouveau-Brunswick, neuf libéraux ayant été élus contre quatre conservateurs.

Un autre membre distingué du parti conservateur parlait en 1903 du projet de construire un chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick comme partie du Transcontinental, je veux dire M. Bell, qui représentait alors Pictou. Alors que M. Bell parlait, l'honorable M. Ross, alors député de Victoria (N.-E.), lui posa cette question.

L'honorable député s'oppose-t-il à ce que la voie aille jusqu'à Moncton?

Et M. Bell répondit:

M. BELL:—Je critique le projet. Je dis que si l'honorable député qui vient de parler désire que la ligne aille à Moncton, ce n'est pas parce qu'il désire beaucoup voir le grain passer par Halifax et Saint-Jean, mais plutôt parce qu'il veut avoir une espèce d'excuse à offrir à ses électeurs pour avoir appuyé un projet aussi absurde.

M. JOHNSTON (Cap-Breton):—Alors l'honorable député s'y oppose?

M. BELL:—L'honorable député est prêt à soutenir la déclaration de son chef.

Aucun membre marquant du parti conservateur dans la Chambre n'a eu à cette époque le courage que M. Gutelius trouve, dix ans plus tard, de condamner la construction d'un chemin de fer à travers la province du Nouveau-Brunswick; mais au contraire, ils ont tous laissé entendre qu'ils étaient en faveur de ce projet, parce qu'ils étaient convaincus que le peuple des Pro-