

C'était pendant la guerre, le pays faisait de grosses dépenses; néanmoins, la commission commença par faire porter ses investigations sur certains points. S'inspirant de l'intérêt public dans ses recherches, elle rédigea un rapport que j'ai sous les yeux et qui compte parmi les plus précieux qui aient jamais été faits au Canada. On l'invoque sans cesse devant l'Interstate Commerce Commission des Etats-Unis. J'ai chez moi le compte rendu des délibérations de cette commission. Je me suis reporté aux délibérations de la commission fédérale chargée par le gouvernement américain de faire des investigations sur les affaires de tous les chemins de fer électriques des Etats-Unis. Ils étaient en banqueroute et réclamaient des conditions nouvelles. En lisant les rapports de cette commission, je fus surpris d'y trouver des allusions au rapport Drayton-Acworth. Celui-ci concluait aux diverses choses que l'on trouve insérées dans le discours du trône, lequel, au dire du *Globe*, constitue le programme législatif le plus avancé qu'on ait depuis bien longtemps proposé en ce pays. Voici ce que je relève dans le résumé de ce rapport:

Résumant nos conclusions, nous constatons qu'il existe 40,000 milles de chemin de fer à simple voie au Canada, c'est-à-dire dans un pays qui, il y a deux ans, comptait sept millions et demi d'habitants. Nos chemins de fer égalent en longueur ceux de l'Allemagne, qui possède 70 millions d'habitants, ou ceux de la France, dont la population se chiffre à 46 millions d'âmes, et du Royaume-Uni, qui compte 47 millions d'habitants.

Les sept millions et demi d'habitants du Canada ont 40,000 milles de voie simple comportant des voies parallèles sans utilité et des installations superflues, et trois lignes transcontinentales, quand un seul chemin de fer à double voie avec ramifications suffirait pendant de longues années à venir.

Entre Toronto et Belleville se trouve la double voie principale du Grand-Tronc. Le Pacifique-Canadien est venu y établir un autre chemin de fer qui a coûté très cher, et le Nord-Canadien ne tarda pas à suivre son exemple. De sorte que le Grand-Tronc ayant établi une gare à Cobourg, on vit le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien en faire autant un peu partout à une époque où il n'y avait pas trop de trafic pour un seul chemin de fer: d'où construction de voies parallèles tout à fait inutiles et dépenses sans profit de deniers publics. Ce rapport officiel signale un gaspillage semblable dans les provinces de l'Ouest, et je ne m'étonne pas qu'un tel état de choses

[M. Church.]

ait poussé les cultivateurs au mouvement qui est aujourd'hui déclenché dans ces provinces. Je ne prête pas mon appui au gouvernement agraire dont MM. Drury et Roney sont les chefs, considérant qu'il ne représente pas l'élément agricole de l'Ontario. Il a eu deux ans pour remplir ses engagements, mais il ne l'a pas encore fait.

Je vois un grand nombre de jeunes gens de l'Ouest dans cette Chambre. J'espère qu'ils ne commettront pas les mêmes erreurs que les Fermiers Unis de l'Ontario, parce que, tous, nous voulons contribuer à faire du Canada un pays où le cultivateur et le travailleur des villes vivront avec contentement. Dans ce but, l'agriculteur, le journalier de la ferme, l'ouvrier de la ville doivent se donner la main. Comme ils ont dans le pays un intérêt commun, qu'ils s'efforcent de l'améliorer afin de le rendre plus heureux et plus prospère. Quelles sont les conclusions de ce rapport officiel du Gouvernement touchant la coordination et la fusion des chemins de fer de l'Etat? Voici:

Nous recommandons que le peuple canadien prenne, aux conditions ci-après énoncées, la régie des deux lignes, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc.

Et plus loin:

25. Nous avons discuté les propositions suivantes:

Transfert des trois chemins de fer au Pacifique-Canadien.

Transfert du Nord-Canadien ou d'une partie de ce chemin de fer au Pacifique-Canadien.

J'ai demandé, l'autre jour, à l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) pourquoi le Parlement était si lent à fusionner les lignes conformément aux conclusions du rapport. Il a répondu qu'il pourrait le faire en une journée. Voici ce que dit le rapport:

30. Nous recommandons que la totalité des chemins de fer du Dominion soient exploités par les commissaires comme un seul réseau, sur une base commerciale, sous une direction indifférente à toute influence politique, au compte et pour le bénéfice du peuple du Canada.

Telle est la conclusion de cette commission qui a bénéficié des lumières des ingénieurs de chemins de fer les plus éminents de l'univers. Il en est venu de l'Angleterre et de toutes les parties des Etats-Unis. M. A. H. Smith, président des lignes du New-York Central, a mis à la disposition de la commission tous ses experts en transport, en commerce, en tarifs, en emplacements de la voie, des comptables du service des wagons, des ingénieurs, bref, de tous les experts les plus en vue. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à ces conclusions? Le ministère n'est pas au pouvoir depuis longtemps et je n'insisterai pas sur cette ques-