

Je me suis souvent prononcé en faveur de la nationalisation des chemins de fer, et je crois devoir expliquer l'attitude que j'entends prendre ce soir, pour ne pas m'exposer aux reproches d'inconséquences devant mes commettants. J'ai exprimé à plusieurs reprises mon désir de voir le réseau de l'Etat prolongé vers l'ouest, et j'ai demandé une ligne nationale allant d'un océan à l'autre. C'était dans l'espérance de voir ce désir se réaliser que j'ai appuyé le projet déposé par le chef de l'opposition en 1903, concernant la construction par l'Etat d'une voie transcontinentale allant jusqu'à Winnipeg. J'espérais que cette ligne serait plus tard prolongée jusqu'à la côte du Pacifique.

On a souvent dit et répété que les déficits sur l'Intercolonial s'accumulaient d'année en année. Il ne faut pas oublier que dans l'exploitation d'une voie ferrée, dans un pays très étendu, il faut compter sur des déficits au début des opérations. Ceux qui se sont produits dans l'exploitation de l'Intercolonial sont le résultat des efforts faits pour relier les ports de mer avec la région productrice de l'Ouest et ces efforts ont certainement résulté à l'avantage des autres parties du pays.

Le grand ingénieur canadien, sir Sandford Fleming, avait prédit qu'à cause des énormes distances à parcourir, l'Intercolonial ne donnerait pas de bénéfices pendant un certain temps, mais que les avantages qu'en retirerait le pays en général compenseraient les dépenses faites et aussi les déficits qu'il y aurait à combler pendant un certain temps. A l'époque de sa construction, la nécessité de ce chemin de fer était tellement reconnue que sans cela la Confédération n'aurait pas eu lieu. M. George Brown déclarait que la province d'Ontario construirait plutôt la ligne elle-même pour avoir l'avantage d'atteindre les ports de l'Atlantique. Par conséquent, la première chose à considérer dans un chemin de fer, ce n'est pas le chiffre des recettes qu'on en peut attendre au début; il faut prendre en considération les résultats futurs.

Il est incontestable que le Nord-Canadien a été l'un des premiers chemins de fer que nous ayons eu dans l'Ouest, et qu'il a apporté avec lui la civilisation et la prospérité dans de nombreuses parties du pays. Il ne faut pas regarder cette entreprise comme un simple gouffre où s'engloutissent les millions; elle a certainement une œuvre utile à accomplir.

J'ai souvent demandé le prolongement du réseau de l'Etat et l'expropriation de certaines voies ferrées, mais j'ai toujours insisté pour que ces opérations se fassent avec

une extrême prudence et dans des conditions appropriées à la situation financière du pays.

La compagnie du Nord-Canadien est souvent venue demander de l'aide au Parlement. Le ministre des Finances se plaît à rappeler que c'est un héritage qui lui a été légué par le gouvernement précédent et que les difficultés qu'il est appelé à résoudre sont le fait de ses prédécesseurs. Je lui ferai cependant observer que la principale cause des embarras financiers du Nord-Canadien c'est son prolongement depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique, au moment où la construction du Grand-Tronc-Pacifique entre ces deux points, était à peine terminée. Cette partie du réseau était certainement la plus coûteuse et son tracé était presque parallèle à celui du Grand-Tronc-Pacifique. Le chef de l'opposition et l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) n'ont pas manqué de faire observer qu'un seul Transcontinental dans cette partie du Nord-Ouest suffirait pendant longtemps encore et sans l'aide pécuniaire accordée au Nord-Canadien par le ministre des Finances actuel, cette compagnie ne serait pas dans la situation embarrassée où elle se trouve aujourd'hui.

On pourrait croire que nous sommes obligés d'accorder à cette compagnie tout ce qu'elle demande. En 1914, elle s'adressait au Parlement, pour la dernière fois, disait-elle, et demandait la garantie de l'Etat sur une émission d'obligations de 45 millions de dollars, ce qui devait la mettre en état d'exploiter son réseau à l'entière satisfaction du public et de ceux qui étaient financièrement intéressés dans l'entreprise. Cette garantie de l'Etat lui fut donnée à la condition que si elle ne faisait pas honneur à ses engagements, l'Etat prendrait possession de toute la propriété, sans aucune autre procédure. Le Nord-Canadien s'est volontairement mis, envers le Gouvernement et le Parlement, dans la situation d'un débiteur envers son créancier hypothécaire lorsque, après avoir obtenu tout ce qu'il était possible d'emprunter,—quelquefois plus que la valeur de la propriété—il demande un dernier emprunt avec l'entente formelle que si l'intérêt n'est pas payé à l'expiration de douze mois, le porteur de l'hypothèque n'aura qu'à prendre possession de la propriété hypothéquée, pour l'administrer à sa guise.

Voilà dans quelle situation le solliciteur général a mis le Nord-Canadien en 1914, à l'égard du Parlement et de la population du Canada. Il serait superflu de ma part de rappeler l'article de la loi, article fort clair auquel la commission a fait allusion