

position (M. Meighen) que les âges futurs devront être reconnaissants envers ce brillant politique pour tout ce qu'il a fait pour assurer au public la propriété des chemins de fer, et pour avoir tiré le Canada de la déplorable situation où il se trouvait à l'égard de ses voies ferrées.

En ce qui a trait à la question des transports, le passé ne doit pas nous préoccuper. Il faut accepter l'inévitable. On a dépensé de huit à neuf cent millions de dollars pour aider directement ou indirectement les chemins de fer et le pays ne possède rien, si ce n'est un tas de voies ferrées en banqueroute. Si l'on parcourait les rues d'Ottawa, de Winnipeg ou de toute autre grande ville de l'Ouest et si l'on mettait la main sur l'épaule des cinq premiers individus qu'on rencontrerait en leur disant: "Venez à Ottawa; nous ferons de vous les administrateurs du Nord-Canadien, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, qui appartenaient autrefois à des compagnies privées", je pense que les cinq hommes sur lesquels on pourrait tomber ne ferait pas un pire gâchis que n'ont fait les directeurs de ces entreprises. Je le déclare en toute déférence pour les anciens administrateurs de ces réseaux. Si des entreprises de transport en commun avaient fait fiasco comme le Nord-Canadien, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, qui ont été gorgés de faveurs, nous aurions entendu de graves reproches à leur adresse. Ne se contentant pas des octrois fédéraux, ces compagnies ont frappé aux portes des provinces et sollicité des secours des subventions. Les chemins de pénétration de la commission hydro-électrique, qui appartiennent au public, n'ont jamais demandé de subvention ni de cadeau à un gouvernement, mais ces chemins de fer privés ont été des parasites. Si ces entreprises en banqueroute avaient appartenu à l'Etat qui les aurait exploitées, au lieu d'appartenir à des compagnies particulières, comme on aurait tonné, grand Dieu! contre les fléaux et les revers que la nationalisation entraîne en ce pays.

Je puis dire qu'à la session de 1917, la situation était devenue si grave que la commission hydro-électrique d'Ontario, qui s'étend à plus de 300 municipalités, est venue à Ottawa, sous la conduite de sir Adam Beck, ce politique et ce patriote qui a rendu tant de services à la population d'Ontario. Je ne crains pas d'affirmer que sir John Macdonald a été le plus brillant homme d'Etat pratique qui ait existé au Canada. Il a accompli des merveilles pendant les négociations tendant à la confédération, dans l'établissement du Pacifique-

Canadien et dans l'élaboration du programme de la protection. C'était un conservateur, et je ne crains pas d'affirmer que son œuvre durera éternellement. Parmi les hommes d'Etat d'action vient ensuite sir Adam Beck. Certains ministériels vous diront que sir Wilfrid Laurier a fait beaucoup pour le Canada; je ferai cependant observer qu'aucun parti n'a le monopole du bien. En ce qui regarde la municipalisation des services et la production économique de l'éclairage, de l'énergie électrique et de la force motrice, sir Adam Beck a suffisamment devancé l'opinion publique pour qu'on le considère comme un précurseur. Il a accompli de grandes choses. Dans cent ans, nos voisins n'auront plus de charbon; le fait est démontré dans le rapport que la commission de conservation des Etats-Unis a fait au Congrès. C'est-à-dire que la nation américaine et le Canada devront compter plus que par le passé sur l'usage à bon marché de la force hydraulique.

Songez un peu à ce que sir Adam Beck a fait pour le district de Niagara et ce qu'il se propose d'accomplir sur le Saint-Laurent. Les générations à venir verront en lui un de nos plus grands hommes d'Etat et, au point de vue de l'action, en feront l'égal de sir John Macdonald. C'est à l'édification du Dominion qu'il s'emploie.

Une députation formée des délégués de trois cent soixante-quinze villes et villages de l'Ontario est venue s'opposer à l'octroi de subventions nouvelles aux chemins de fer en banqueroute, c'est-à-dire au Nord-Canadien, au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique. Cette députation fut reçue par sir Robert Borden et ses collègues du cabinet qui annoncèrent qu'ils entendaient mettre l'affaire en discussion à la Chambre avant la fin de la session alors en cours. Ils tinrent parole et chargèrent une commission royale de faire une investigation sur les divers réseaux de chemins de fer du Canada. On eut beaucoup de peine à trouver les hommes qu'il fallait pour cette tâche. Sir Henry Drayton, alors président de la commission des chemins de fer et aujourd'hui député d'York-Ouest, fit partie de la commission, de même que M. A. H. Smith, président du New-York Central, chemin de fer aux ramifications considérables qui compte parmi les plus importants et les mieux outillés du monde entier. On nomma aussi un spécialiste d'Angleterre, mais comme il ne répondit pas à l'appel, on le remplaça par M. Acworth, ingénieur anglais. Ces trois personnes se mirent à l'œuvre.