

réunion à l'Intercolonial—aux voies ferrées appartenant au syndicat Mackenzie et Mann. C'est seulement ainsi que nous pourrions atteindre le but désiré. Ce sont précisément ces principes qui ont fait agir l'ex-ministre des Chemins de fer et qui l'ont engagé à ne pas appuyer l'opinion de ses anciens collègues. A mon avis, au lieu de commettre la grande erreur de sa vie, l'honorable M. Blair a pris une attitude qui aurait été avantageuse au pays. Comment résoudre cette question des moyens de transport si l'Etat n'acquiert pas les chemins de fer qui existent maintenant ? Quelle est, aujourd'hui, la cause de la grande valeur du Grand Tronc ou de celle de l'Intercolonial, propriété de l'Etat, au point de vue de la solution de cette question ? C'est l'état splendide où se trouvent ces voies ferrées. La valeur du Grand Tronc provient surtout des avantages que lui offrent les points extrêmes et les ports qu'il atteint, et de son réseau qui lui permet de parvenir à toutes les grandes villes. Acquérons ces lignes pour en faire une partie d'un système national et, alors, le peuple profitera des avantages considérables que nous offrent le Grand Tronc à Montréal, l'Intercolonial à Saint-Jean et à Halifax, le Grand Tronc à Toronto et dans toutes les autres grandes villes. Cela nous permettrait de faire disparaître immédiatement le malaise qui existe à l'heure qu'il est.

M. CAMPBELL : L'honorable député a-t-il calculé ce qu'il faudrait dépenser pour atteindre ce but ?

M. MACLEAN : Oui, et je puis dire à mon honorable ami que, si les ministres s'étaient rendus auprès du directeur du Grand Tronc à Londres pour leur dire : Nous assumons la responsabilité de toutes vos dettes et nous allons prendre certains engagements quant au capital-actions ordinaire, ils auraient pu acquérir cette voie ferrée. Que l'honorable député me permette de lui dire que ce ne sont pas les actionnaires du Grand Tronc qui paient le coût d'entretien de ce chemin de fer, mais bien les habitants du Canada qui se servent de cette ligne. Ces derniers ont payé et continuent encore à acquitter les dettes de cette voie ferrée : ils devraient avoir la haute main sur ce chemin de fer et s'en servir comme moyen d'en arriver à la solution du problème de l'industrie des transports. Mon très honorable ami a condamné l'attitude du président actuel de la commission des chemins de fer, qui a abandonné le gouvernement sur cette question. L'honorable M. Blair croyait, ou était sur le point de croire, que l'acquisition des chemins de fer par l'Etat était la seule solution réelle de ce problème. C'est l'attitude qu'il a prise ici, et il était prêt, si je ne me trompe, à acheter, dans ce but, le chemin de fer Canada-Atlantique. Ainsi, je dis qu'au lieu de commettre une erreur, il a énoncé une politique dont l'exécution aurait amélioré grandement nos moyens de transport. Il n'a pas commis d'erreur ; au

contraire, il a proposé une mesure dont le peuple aurait pu profiter.

Ce qui caractérise la législation universelle et les discussions qui se font, aujourd'hui, de par le monde, c'est une tendance vers la nationalisation des services publics. La possession par les municipalités de toutes les franchises dont elles disposent, a fait des grandes cités d'Angleterre ce qu'elles sont maintenant. Ce principe fait des progrès et, dans les pays européens, les populations retirent de grands avantages de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Aux Etats-Unis le peuple considère qu'il se trouverait fortement protégé contre les taux élevés imposés par les chemins de fer, si l'Etat acquerrait ces derniers. Le gouvernement américain se trouve peut-être dans l'impossibilité d'opérer cette réforme maintenant, mais il nous serait facile d'acquérir le Grand Tronc, de le relier à l'Intercolonial et d'établir un système de voies ferrées dont les taux de transport seraient moins élevés, ce qui favoriserait notre population et obligerait le chemin de fer Canadien du Pacifique à diminuer son tarif dont se plaignent les habitants de l'ouest. Voilà de la politique pratique, de la politique sérieuse ; c'est là un effort pour résoudre la question des moyens de transports. L'honorable M. Blair agissait d'après ces principes, mais on ne lui a pas tenu compte de son attitude, et l'on vient, aujourd'hui, lui dire qu'il a commis l'erreur de sa vie en agissant comme il l'a fait.

La population d'Ontario et celle de Québec demandent, à l'heure qu'il est, une diminution des taux de transport des voyageurs. Pour arriver à cette fin, peut-on trouver un autre moyen que celui de nationaliser les chemins de fer ? Si l'on achetait le Grand Tronc, si l'on établissait un tarif de 2 cents par mille pour chaque voyageur, on verrait toutes les autres voies ferrées suivre cet exemple. Ce serait un grand pas de fait vers la solution du problème des transports et, d'une façon raisonnable, on ouvrirait ainsi à la colonisation les parties reculées du Canada. A mon sens, nous devrions avoir ces taux de 2 cents par mille, et je crois que cela arrivera. La nationalisation, à mon avis, est le seul moyen de faire disparaître tous ces griefs, et je suis convaincu que le public n'espère la réforme désirée que par l'application des principes que j'énonce. Le pays veut qu'on fasse quelque chose dans ce sens, et c'est le seul moyen de soulager le cultivateur, et l'éleveur de bestiaux. Cette industrie a pris de grandes proportions par tout le pays, dans Québec comme dans Ontario, et ceux qui s'y livrent demandent à faire transporter leur bétail au marché, sans être forcés de payer des taux excessifs ; pour arriver à cela, il faut absolument, car il n'y a pas d'autre moyen, adopter le principe de la nationalisation. Dans tout le pays, les cultivateurs se réunissent pour demander cette réforme.

Le même fait se produit au Nord-Ouest. On nous dit, dans le discours du Trône, que