

tant que je sache, M. Ruel fut le seul membre de l'ancien bureau qui fût maintenu dans ses fonctions. Les administrateurs furent démis et le gérant général reçut avis de partir. L'homme impeccable qui était chargé de la partie la plus vitale de l'administration, je veux dire la finance, reçut aussi son congé. Et alors commença l'ère de sir Henry Thornton.

Sir Henry Thornton avait droit de s'attendre à ce que le peuple canadien le mît à même de faire réussir les chemins de fer Nationaux, et je ne crois pas que l'on puisse dire qu'il n'en a pas eu l'occasion. Je vais rappeler à cette Chambre quelques principes fondamentaux de la législation que nous avons réussi à adopter en 1919, malgré l'énergique résistance de l'Opposition. Les deux plus importants des principes contenus dans cette législation consistaient à confier les opérations journalières des chemins de fer, et la gérance de son personnel administratif et de la propriété entière, à un bureau de direction, avec un gérant général comme chef, sans intervention de la part du Gouvernement, du Parlement, ni d'aucune influence politique quelconque, tandis que le Gouvernement, appuyé par le Parlement, devait être suprême en ce qui concernait les placements à compte du capital, et les finances en général.

On n'a jamais rêvé, on n'aurait jamais dû rêver que la politique de "Ne touchez pas au C.N.R." signifierait l'absence d'ingérence de notre part dans le contrôle du capital et des finances de ce réseau. Par malheur, il semble que c'est ainsi que l'interpréta le gouvernement qui assumait le pouvoir en 1922. En peu de temps, il me parut que certains détails du contrôle de cette entreprise prêtaient à critique. Le peuple canadien n'aimait pas, à cette époque, que l'on attaquât le National, et grandes étaient les invectives que l'on adressa à quiconque osait mettre en doute le jugement des administrateurs. Dans tout le pays, on lança le cri: "Ne touchez pas au C.N.R." qui devint bientôt: "Ne touchez pas à sir Henry Thornton"; et il est certain qu'il nous empêcha d'y toucher.

Cependant, le temps remédie à la plupart des maux. Maintenant, nous sommes en présence des résultats de cette politique et de tout ce qu'elle comporte. Le résultat exposé dans les pages lugubres du rapport de la Commission du transport, c'est un fardeau placé sur les épaules du peuple de ce pays, fardeau le plus lourd qu'un pays jeune comme le nôtre ait encore porté, du fait d'une seule entreprise, fardeau qu'il va nous être bien difficile de secouer et que nous devons porter bien longtemps encore. Regardez n'importe où dans tout le Dominion, et d'un océan à l'autre, dans chaque province, presque dans

chaque ville, et vous trouverez des exemples d'extravagances commises aux dépens des contribuables. Extravagances qui alourdissent le boulet qui retarde aujourd'hui le Canada dans sa marche vers le progrès. A cause de la situation dans laquelle nous étions, à cause des effets de cette situation sur les marchés monétaires du monde, à cause des craintes qu'elle suscitait, à cause des extravagances du National, qui étaient connues du monde entier et qui se continuaient d'une façon irraisonnée, il a fallu faire quelque chose pour étaler la situation à jour, et ensuite y trouver un remède. La Commission Duff fit une enquête très approfondie. Elle a maintenant soumis son rapport. Je ne commenterai pas ce rapport pour le moment. Je ne suis pas sûr qu'il me satisfasse à tous égards. Les Canadiens sont jaloux de leur réseau ferroviaire national. Même ceux d'entre eux qui ont critiqué l'idée de l'étatisation en 1919, même ceux qui furent élus aux Communes à cause de leur politique connue et de leur éternelle opposition au principe d'étatisation, devinrent des défenseurs et presque des adorateurs de la gérance de l'époque. En vérité, quoique la route parcourue ait été difficile et traversée d'erreurs éclatantes et terribles, je ne crois pas que le principe de l'étatisation d'une utilité publique soit plus impopulaire aujourd'hui qu'elle ne l'était en 1919. Je n'ai aucun doute que, lorsque les membres de la Commission du transport préparèrent leur rapport, ils songeaient combien le peuple est jaloux de son réseau ferroviaire national. Et si cette entreprise doit continuer à fonctionner comme entité distincte, vraiment je trouve peu à redire au rapport. Il y a assurément des points qui sont dignes de nos éloges, d'autres qui présentent des difficultés. Nous essaierons de donner effet à toutes les recommandations ou, du moins, à toutes celles qui sont d'ordre pratique. Tel est le projet de loi dont il est fait mention au discours du Trône et qui nous sera soumis en temps utile.

Je termine en déclarant que j'ai éprouvé bien du chagrin, en ces années passées, à la pensée de la triste fin vers laquelle s'acheminaient rapidement les chemins de fer Nationaux, et je ne crois pas qu'il y ait en ce pays personne qui plus que moi désire voir réussir cette entreprise. J'ai réellement confiance que quelque moyen, approuvé de tous, sera trouvé qui permettra de faire renaître des conditions économiques telles que ces chemins de fer puissent être exploités avec profit, comme toute entreprise devrait l'être. Cela n'est possible qu'en suivant des principes et en créant une organisation qui aient l'approbation de tous les partis et de toutes les classes de la société, au pays. Si, cependant, nous permettons la répétition des mêmes er-