

grès industriel. Je vois ainsi qu'en Russie on insiste surtout sur la réglementation unique par le travail. En Prusse, avant la guerre, on tentait d'établir la réglementation unique par la communauté organisée comme Etat, ou le socialisme d'Etat sous une forme hautement développée. Je crois qu'une grande partie des conflits qui sont soulevés par ces questions proviennent des efforts tentés par l'un des éléments contribuant à l'industrie pour accaparer le monopole de la réglementation, ainsi que du défaut de comprendre que le secret de tout changement qui doit demeurer, devenir permanent et efficace ne se trouve pas dans la substitution d'un élément quelconque à celui qui existe déjà. Le secret se trouve dans la suppression absolue du monopole de réglementation et son remplacement par une réglementation combinée de la ligne de conduite industrielle.

Au risque de sembler indiscret, on me permettra de rappeler une expérience pratique qui aidera à comprendre ce que j'entends en termes concrets. Je ne voudrais pas qu'on prit à la lettre rien de ce que je vais dire. J'aimerais à en parler comme d'un essai, mais je cite cela dans le but de faire bien saisir ce que j'ai dans l'esprit. J'ai parlé de la substitution d'une réglementation combinée à la réglementation unique dans toutes les affaires touchant la ligne de conduite industrielle. Voyons ce qui se passe dans nos chemins de fer. En ce qui regarde le Pacifique-Canadien, ce réseau est sous la direction de particuliers, et la majeure partie de la réglementation est entre les mains des directeurs nommés par ceux qui ont engagé des capitaux. Le réseau du National-Canadien appartient au gouvernement. Ici, la réglementation est surtout exercée par des directeurs nommés par le gouvernement de l'époque et qui, en agissant ainsi, est censé représenter le peuple. Pour savoir si les diverses classes du peuple sont justement représentées, il faut examiner la chose soi-même, voir qui sont les directeurs, et quelles ont été leurs associations et relations précédentes. Dans tous les cas, chacun de ces réseaux est, en ce qui regarde les directives, dans la dépendance de certains groupes d'individus représentant des intérêts bien définis.

Nous avons aussi, dans la Commission des chemins de fer, un corps dont il faut tenir compte relativement aux chemins de fer du pays. Elle représente réellement le corps social, les consommateurs et les producteurs. C'est un corps qui a été nommé par le Parlement afin d'exercer une surveillance sur les tarifs de transport. C'est encore par l'examen que nous allons voir jusqu'à quel point

[Le très hon. Mackenzie King.]

la commission représente véritablement tous les groupes et nous devons considérer ceux qui en font partie et y exercent une influence maîtresse. Dans cette commission on a pris soin de nommer des représentants des ouvriers et aussi des cultivateurs et, jusque-là, cela s'approche beaucoup de ce que j'ai à l'esprit quand je parle d'une réglementation combinée par tous les groupes intéressés, afin de déterminer la ligne de conduite.

S'il est bon de voir ainsi toutes les classes de la société représentées à cette commission des chemins de fer, pourquoi une telle représentation ne serait-elle pas également bonne en ce qui regarde l'administration des réseaux de chemins de fer, qu'ils soient la propriété du gouvernement ou celle de particuliers? Voilà un point que j'aimerais voir étudier. Pourquoi ne verrions-nous pas dans le conseil d'administration de Montréal,—qu'il s'agisse du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien,—des représentants des grandes sociétés fraternelles comme celles des mécaniciens de locomotives, des chauffeurs, des conducteurs, des employés de train, des piqueurs de la voie et autres employés de chemins de fer qui consacrent toute leur vie au service de ces réseaux et qui ont si largement contribué à en faire des organisations éminemment compétentes et bien dirigées? Pourquoi n'auraient-ils pas leurs représentants au conseil d'administration, où, comme les représentants du capital, ils auraient voix à l'élaboration du programme des chemins de fer? Tenant compte de l'intérêt général, pourquoi le Gouvernement ne désignerait-il pas les administrateurs, non pas seulement d'après ses propres inclinations, mais de manière à représenter les différents éléments constitutifs de la nation, par exemple, les agriculteurs et les autres grands intérêts, comme les gens de commerce et d'affaires organisés en chambres de commerce, en boards of trade, et ainsi de suite?

J'imagine qu'un conseil mixte organisé de cette manière pour diriger les affaires des chemins de fer du pays, et formuler leur politique pourrait obtenir des résultats précieux en vue de la conciliation des différents intérêts en jeu. Je doute beaucoup qu'un conseil d'administration de cette nature tolère des folies comme la construction d'hôtels somptueux ou de paquebots de grand luxe, ou d'autres choses de ce genre qui, dans la situation actuelle, sont des dépenses inutiles et un véritable gaspillage.

Pour quelle raison une grande industrie comme celle des chemins de fer n'aurait-elle pas quelque système d'assurance contre le chômage, avec contribution de l'Etat si vous