

soins d'un tribunal impartial, ayant statut de cour de justice, devant lequel toutes les parties intéressées pourront être entendues. La décision finale doit naturellement appartenir au Parlement du Canada. C'est infiniment mieux de soumettre ces principes au jugement d'un tel tribunal, que d'accepter que les choses soient faites tant bien que mal, et certainement sans beaucoup de succès, comme elles l'ont été dans le passé.

Je n'ai pas trouvé, dans le traité, de disposition qui permette au Canada de se présenter devant une cour en Grande-Bretagne et de plaider que les producteurs canadiens de grains ou de métaux se sont conformés aux termes du traité, lequel décrète qu'il leur faut avoir les marchandises à vendre et qu'ils veulent les vendre sur le marché anglais aux prix mondiaux, afin de jouir de la priorité que ce traité leur accorde. Mais je ne crois pas que nous ayons à nous inquiéter beaucoup sur ce point; parce que nous savons que la difficulté des producteurs de grain vient de ce que, ayant la marchandise, ils désirent la vendre. Tel est leur objectif principal, leur unique objectif. Il n'y a pas à appréhender qu'ils ne soient pas prêts à fournir au marché anglais la quantité de marchandises qu'il peut absorber, et même le double de cette quantité, et ce en tout temps. Et je ne crois pas non plus qu'il soit dangereux que les producteurs de plomb, de zinc et de cuivre, à qui le traité accorde les mêmes avantages de priorité, n'en profitent pas, eux aussi. S'il se présentait des difficultés impossibles de régler à l'amiable, il n'y aurait, je crois, aucune objection, de la part des signataires du traité, à ce que nous puissions les soumettre à un tribunal en Grande-Bretagne ou au gouvernement lui-même. Le fait est que le gouvernement britannique a été convaincu que les principes énoncés seraient équitables s'ils étaient appliqués, et il était disposé à en laisser l'application à un tribunal de justice. En agissant ainsi, le gouvernement est délivré de l'incertitude qui en découlerait, si l'exécution du traité restait soumise aux influences changeantes des gouvernements qui se succèdent au Canada.

Je passe de ces quelques remarques sur les articles 10 à 14, à cette partie du discours de mon honorable ami qui traite des chemins de fer Nationaux. Le discours du Trône annonce que le Parlement aura l'occasion d'étudier certaine législation qui lui sera soumise au sujet des chemins de fer Nationaux. Cette législation aura pour objet de remédier aux extravagances administratives commises, et à la concurrence coûteuse et inutile qui sont les causes de la situation critique où se trouve aujourd'hui le réseau tout entier. Tout ce qui concerne les chemins de fer Nationaux

Le très hon. M. MEIGHEN.

m'intéresse énormément. Par suite d'une succession d'événements plus ou moins désastreux qui ont suivi l'excessive construction ferroviaire du début du siècle, ces chemins de fer ont été établis, malgré une vigoureuse opposition, juste avant le commencement de la dernière décennie. Les tronçons que l'on avait l'intention de développer durent liquider les uns après les autres, en entraînant avec eux dans leur chute quelques autres réseaux encore plus ou moins prospères. Tout cela signifiait que le Gouvernement dut les prendre à sa charge. D'année en année on fit des efforts pour aider ces entreprises au moyen de prêts, et quand enfin il ne fut plus possible d'avoir recours à ce moyen, le gouvernement de l'époque dut faire face à l'alternative suivante: ou bien permettre la liquidation des tronçons qui faisaient concurrence au Pacifique-Canadien, ce qui naturellement entraînerait l'acquisition des tronçons les plus payants par leur compétiteur, et laisserait à la charge du Gouvernement un ensemble hétérogène de routes ferroviaires qu'aucun remède ne pouvait rendre prospère; ou bien fusionner toutes ces voies en un grand tout, et les nationaliser.

Nous avons accepté la nationalisation. Nous l'avons acceptée, quant à moi, et je crois pouvoir affirmer la même chose pour tout le monde, non pas parce que nous étions enthousiastes de l'idée de l'étatisation de l'industrie, en tant qu'industrie, ou même des utilités publiques comme telles, mais parce que c'était la meilleure solution à adopter dans les conditions malheureuses où nous avaient plongés les erreurs du passé.

Les routes ferroviaires devaient être mises sous la gérance de l'homme qui avait eu la direction, à une époque très difficile, du réseau alors réputé posséder le plus les caractéristiques nationales et aussi les éléments les plus essentiels à la nouvelle fusion.

La nouvelle entreprise fut conduite, pour ce que j'en sais, sans erreur d'administration, certainement sans extravagance et sans corruption. Elle fut conduite honnêtement et, je crois, efficacement sous cette direction, jusqu'à la chute du gouvernement du temps, à la fin de l'année 1921, et pendant environ 9 mois après. Pendant cette période de temps, plus de déficits passés furent comblés que pendant toute autre période de l'histoire du réseau. Et, cependant, ce n'était pas une période de prospérité; au contraire. C'était au temps de la première dépression qui suivit la guerre. Malgré la dépression, l'on obtint des résultats satisfaisants. Le gouvernement qui suivit félicita ceux qui produisirent ces résultats que nous espérons voir se continuer. Mais le gouvernement qui monta au pouvoir en 1921 décida de faire maison nette dans toute l'administration. Au-