

te, surtout de ceux qui font partie du Gouvernement. Ils ne peuvent citer un seul cas de chemin de fer américain possédé par une compagnie ayant réussi dans son entreprise. Je prouverai dans quelques instants, que ce système a échoué à tous les points de vue, en m'appuyant sur les déclarations des principaux adversaires de la nationalisation des chemins de fer américains, pour la raison que leur activité a été très grande dernièrement. A la suite de l'insuccès des compagnies de chemin de fer particulières, les autorités fédérales américaines s'emparèrent de ces entreprises pour des fins de guerre, elles dépensèrent des milliards d'argent public pour les mettre en état de servir à la nation. Elles prirent l'argent et le perdirent. Aujourd'hui, elles préparent un état d'obligations considérables, qui sera soumis au Congrès et qu'on dit basée sur les pertes subies par ces chemins administrés par le gouvernement durant la guerre. Ainsi donc, ces chemins de fer propriétés de corporation, aux Etats-Unis, dont quelques honorables députés ont parlé comme argument contre la nationalisation, ont échoué d'une façon plus lamentable que ne l'ont fait les chemins de fer nationaux canadiens. Ils ont—ce que je démontrerai—plus de services rivaux que nous n'en comptons, au Canada.

Pour établir combien leur insuccès fut complet, je vais citer brièvement une couple de faits se rattachant aux chemins de fer eux-mêmes. Les chemins américains ont prévu depuis nombre d'années ce qui allait se produire; ils se sont préparés en conséquence. Ils sont parfaitement organisés; ils se sont assurés l'influence de journaux très influents aux Etats-Unis. Le champion le plus ferme de la propriété privée des chemins de fer sur tout ce continent, est le *Saturday Evening Post*, publié à Philadelphie. C'est un journal qui s'adresse à toutes les classes sociales, bien qu'il soit spécialement dévoué maintenant à la cause des femmes et aux problèmes sociaux. Sa clientèle d'annonces est considérable. Ses articles sur la situation ferroviaire sont entremêlés de portraits de jeunes femmes en jupes courtes et en bas de soie. On y trouve beaucoup d'annonces de lingerie. Mais le but principal du *Saturday Evening Post*—et je prends la pleine responsabilité de cette affirmation—ce journal a plus d'influence sur l'opinion publique, ou croit en avoir probablement plus que toute autre gazette des Etats-Unis—est de sauver les chemins de fer de compagnies particulières des Etats-Unis de la ruine qui les menace. Ces

[M. Maclean (York-Sud).]

chemins de fer propriété privée ont failli chez nos voisins. Comment le sais-je? Le *Saturday Evening Post* a confié à un écrivain très compétent, M. Robert Quick, la tâche d'écrire une série d'articles intitulés: "America, An Experience in Transportation."

Le premier article a beaucoup de bon, mais je me contenterai d'en citer quelques extraits. M. Herbert Quick, la meilleure autorité qu'ils aient pu trouver pour défendre les chemins de fer des compagnies particulières, admet leur déconfiture et ajoute qu'on ne peut les remettre sur pied qu'à deux conditions: il faut par mesure d'économie, réduire les 200 petites lignes qui existent aux Etats-Unis à 12 réseaux, au plus, et pour cela il prétend que les Américains devront mettre immédiatement la somme de quatre milliards à la disposition des compagnies qui, là-bas, ont échoué. Voilà une chose plutôt surprenante à introduire dans un débat au cours duquel on nous met en garde contre la nationalisation des chemins de fer. Cela nous montre le gâchis qu'ont fait les compagnies privées de chemin de fer aux Etats-Unis.

M. CHURCH: Pourquoi a-t-on attendu si longtemps pour coordonner le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique avec les chemins de fer nationaux? Cela avait été recommandé il y a quatre ans dans le rapport Drayton-Acworth.

M. MACLEAN (York-Sud): Je pourrais les coordonner demain avec succès. Il y a beaucoup de gens au Canada versés en la question des chemins de fer qui pourraient le faire. Il s'agit de savoir combien de temps cela doit prendre. Doit-on procéder rapidement ou lentement? En retardant, on permet à la compagnie du Pacifique-Canadien de préparer ses plans pour brouiller toute l'affaire au moment où elle sera à point. Voilà pourquoi on demande la coordination au lieu de la fusion.

Qu'on me permette de citer ce que dit M. Herbert Quick au sujet de cette grande compagnie privée américaine qu'on veut nous donner comme exemple, à nous Canadiens:

En tant que nation, nous y avons engagé notre propre existence...

C'est-à-dire dans la réussite des chemins de fer là-bas.

Nous avons cru, qu'un facteur...

Autrement dit les chemins de fer.

...Qu'un facteur, dix fois moins économique que le transport par eau sur lequel la race humaine se fie depuis des milliers d'années com-