

Pacifique-Canadien, et sur ses actions privilégiées comme sur les ordinaires, comme il y a lieu de croire, le résidu devait être appliqué d'après une évaluation du National-Canadien à fixer par le Gouvernement, et fondée sur le pouvoir de bénéfices du chemin de fer. Cette résolution fut adoptée sans avoir reçu la considération nécessaire, je le crains. Depuis, mon honorable ami n'arrive à ses conclusions qu'après une étude bien plus approfondie. Figurez-vous la fusion qui accorde toute la crème au même réseau! S'il restait quelque chose après le service des obligations et des actions du réseau entre les mains des particuliers, l'autre en profiterait. Réflexion faite, mes paroles prononcées à la Chambre des communes n'étaient nullement trop sévères pour telle résolution.

Mais en définitive, la partie la plus importante de la conclusion, c'est qu'il faudrait arriver quelque jour à la fusion. J'admets n'être pas sûr de cette nécessité. L'expérience que j'en ai eu m'a fait perdre confiance à l'étatisation.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne saurais dire pourquoi. Personne au pays ne saurait être plus déçu que moi.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est vrai.

Le très honorable M. MEIGHEN: En Angleterre, la fusion effective est possible, grâce à l'opinion publique éclairée. Il est vrai que ce pays possède quatre systèmes ferroviaires, mais la législation qui les régit entraîne la fusion effective que nous recherchons ici. Je voudrais d'une fusion qui donnerait les mêmes résultats qu'en Angleterre.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais tout dépend de l'indépendance du gouvernement devant les interventions indues.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Cette indépendance existe en Angleterre, mais nous n'en jouissons pas au Canada. Nous avons lutté pour y arriver, adoptant pour cela certain plan, mais il était à peine en pratique que nos successeurs le changeaient. Et c'est l'histoire du problème depuis son apparition jusqu'à ce jour. Pour ma part, je n'espère plus arriver à rien tant que nous aurons ces administrations alternatives, détruisant chacune l'œuvre de son prédécesseur, tant que nous permettrons le retour de l'intervention du gouvernement après chaque élection, tant que nous entendrons certaines régions faire appel aux employés de chemin de fer contre

Le très hon. M. MEIGHEN.

un parti politique, si ce parti ose envisager la moindre mesure tendant à la fusion, pour fins d'administration. L'Angleterre n'a accordé à nulle autre classe de travailleurs la protection accordée aux employés de chemins de fer lors de la préparation des lois ferroviaires. Il n'a jamais été possible de témoigner plus d'intérêt à une autre classe industrielle. Le gouvernement prit soin de s'assurer qu'un employé ne souffrirait jamais, quoi qu'il arrivât. Que sa position fût changée ou son salaire diminué, il était indemnisé. L'employé passait le premier, dans chaque phase du règlement. Cependant, les quatre grands systèmes ferroviaires ont fait des bénéfices et des économies de millions de livres. La législation a sauvé de la faillite des centaines de compagnies dont les pertes se seraient chiffrées dans les millions de livres. Les chemins de fer remis sur pied ont payé des dividendes aux actionnaires. Et les employés n'en ont pas souffert, car on les a protégés de toutes manières. Si nous avions au Canada la même saine opinion publique, et le même caractère de civisme que dans la métropole, nous pourrions arriver à des résultats approchants, mais nous ne les avons pas. Si nous continuons comme maintenant, nous en viendrons à quelque chose de plus grave que l'unification, au sort de certaines de nos provinces et d'autres pays. Nous ne pouvons continuer dans cette voie.

Je fais appel à mon honorable collègue: qu'il s'unisse à moi pour ceci. J'espère que le Sénat abandonnera les conclusions de 1925 et se mettra de nouveau à la tâche de trouver une solution pratique et applicable, au moins utile. Je ne cherche pas à acculer le gouvernement à une initiative qu'il sait devoir le conduire à la défaite. Du plus profond de mon cœur, je crois que cette crainte de la défaite l'empêche seule de refuser l'unification. Quel Gouvernement n'en ferait autant? Où trouvera-t-on la vertu qui acceptera la défaite comme prix du civisme? Mais nous pouvons sûrement améliorer la situation actuelle. Si les recettes de 1937 répondent aux prévisions avancées il y a deux ans, très bien. Mais ils n'y répondront pas, j'en suis sûr. Si nous entendons encore la vieille complainte, nous devons certainement mettre sur le métier une œuvre qui nous permettra d'inscrire aux statuts, lors de la prochaine session, une mesure qui améliorera notre sort actuel.

Que si l'on me demande si je suis en faveur de l'unification, je répondrai que je voudrais voir l'opinion publique nous la permettre. Nous n'entendrions plus ensuite ces appels égoïstes, vils aux préjugés de classe et qui semblent toujours résulter parmi nous. Si, aux époques des élections, les arguments et les