des hommes qui ont confiance dans la nationalisation; qu'il ne mette pas la main dans l'affaire, qu'il se débarrasse de la clientèle politique et il y aura des chances de succès.

M. HOCKEN: Je suis porté à admettre avec le représentant de Waterloo-Nord (M. Euler) que la nationalisation est nécessaire. Elle est imposée au pays par la gauche; car si elle est nécessaire à l'heure qu'il est c'est à cause de la manière dont le parti politique qu'elle représente a gâché la situation des chemins de fer en ce pays.

Si nous remontons à l'origine du Nord-Canadien, quel groupe d'hommes politiques a d'abord fourni les fonds pour lancer l'entreprise? Les membres de l'opposition, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont donné l'essor au projet; ils ont obtenu que Mackenzie et Mann s'engageassent à l'exécuter en leur accordant des bonis, des subventions, des chartes et tout le train-train. Voici quelle a été leur plus grande faute. Après avoir établi en grande partie ce réseau géant, ils ont entrepris de construire un autre chemin de fer transcontinental et ils ont placé près de \$500,000,000 dans cette entreprise qui est tombée en banqueroute et dont l'Etat a dû s'emparer, la construction de la nouvelle ligne ayant eu pour résultat de ruiner complètement l'œuvre que Mackenzie et Mann tentaient d'édifier et qui eut été une voie transcontinentale canadienne vraiment lucrative.

Je m'étonne qu'un sentiment de pudeur n'empêche pas l'opposition d'élever la voix pour protester contre la nationalisation et contre le bill que nous étudions et qui cherche à la mettre sur un bon pied. Elle est la cause de la triste condition dans laquelle le pays se trouve à l'heure qu'il est. Au lieu de subventionner le Grand-Tronc-Pacifique et d'établir le Transcontinental, si le parti que les membres de la gauche représentent avait placé de \$50,000,000 à \$100,000,000 de plus dans le Nord-Canadien, et s'il avait obligé le Grand-Tronc à s'allier à lui, nous aurions maintenant ou nous serions sur le point d'avoir au Canada deux voies ferrées transcontinentales lucratives, au lieu d'en avoir une qui rapporte des bénéfices, et deux qui sont virtuellement en banqueroute. La plus grande erreur financière qui ait été commise en ce pays a été la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique, et on la jugeait telle à cette époque-là.

Le ministre des Chemins de fer d'alors s'est retiré du ministère parce qu'il ne voulait pas accepter la paternité du projet imposé par le parti libéral, et c'est à cause

des énormes sommes d'argent englouties dans une entreprise dont l'insuccès était prévu par presque tous les hommes d'État de parti pris et doués d'esprit public, qui n'avaient pas de fer à battre, que nous nous trouvons dans la situation extrêmement difficile où nous sommes aujourd'hui, et que nous sommes forcés de nous emparer, non seulement du Nord-Canadien, mais aussi du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi, la faute retombe sur l'opposition.

M. COPP: Quelques-uns des coupables sont dans vos rangs.

M. HOCKEN: Le Nord-Canadien est le chemin de fer le mieux établi du Dominion du Canada; il traverse les meilleures régions, a les pentes les plus douces et le tracé le plus avantageux. Si Mackenzie et Mann avaient été aidés dans leur entreprise, nous aurions économisé toute ou presque toute cette somme de \$500,000,000 et nous posséderions une voie ferrée avantageuse.

Il est plaisant d'entendre les députés de l'opposition critiquer Mackenzie et Mann, car il n'y a pas bien des années que, étant au pouvoir, ils leur donnaient des fonds avec une prodigalité vraiment abracadabrante. Ils ont jeté les premiers jalons, personne ne l'ignore, et ils ont amené l'entreprise au point de mettre l'Etat dans l'alternative de continuer à semer l'argent ou de s'emparer du réseau. Il n'y avait pas d'autre chose à faire.

Pourtant, les membres de l'opposition élèvent la voix pour tonner contre Mackenzie et Mann et maudire tout ce qui se rapporte à leur entreprise. On croirait presque qu'ils ne l'ont jamais approuvée. A mes yeux, sir William Mackenzie et sir Donald Mann sont les hommes de chemin de fer les plus merveilleusement doués que le Dominion ait jamais eus. Ils ont établi une ligne qui, lorsqu'elle sera convenablement reliée à des tributaires dans l'Est, sera aussi lucrative que le Pacifique-Canadien, et le jour n'est pas loin où les hommes publics, au lieu de maudire sir William Mackenzie et sir Donald Mann, les mettront au rang qui leur appartient dans nos annales comme des hommes qui ont rendu un service signalé au Canada. Ils s'y sont peut-être enrichis—les promoteurs de chemins de fer le font généralement—néanmoins, par leur génie, ils nous ont donné un réseau qui sera un jour un héritage précieux pour nous.

Je suis opposé à ce que l'on continue à verser les deniers publics dans les entreprises privées. Cependant, je constate les