

ne les forcèrent à répondre aux questions qu'on leur posait. Le réseau du chemin de fer New-Haven comprend plus de 300 corporations subsidiaires qui forment un noyau d'alliances se compénétrant les unes les autres et dont il semble que plusieurs ont été conçues, arrêtées et organisées par des avocats dont on a retenu les services dans le but de céder ou de tromper.—De l'enquête de la commission du commerce entre Etats, 11 juillet 1914, sur l'administration des chemins de fer New-Haven et autres.

Si la nationalisation a produit ce que l'enquête de la commission du commerce entre Etats a révélé et que je viens de mentionner, je me demande ce que les avocats des services publics administrés par des particuliers auraient bien pu dire. Que prétendaient lord Shaughnessy et M. Beatty? L'autre jour, j'ai demandé à l'honorable représentant d'York-Sud (M. Maclean) pourquoi il faudrait un temps aussi long pour coordonner ces chemins, étant donnée la recommandation soumise par la commission que ce Parlement a nommée, il y a quatre ans. Prenons le réseau du New-York Central, aux Etats-Unis, pour exemple du temps requis pour opérer la coordination lorsqu'on tente de la réaliser. Ce réseau a coordonné plusieurs chemins de fer subsidiaires de l'Ohio, celle dite du Lake Shore passant par Geneva, Cleveland et autres centres avant d'atteindre Toledo. Combien de temps, pensez-vous, a-t-il fallu au New-York Central pour coordonner ce réseau? Environ quarante-huit heures.

Le chef de l'opposition (M. Meighen) a parlé, l'autre jour, de l'arbitrage du Grand-Tronc. Il est vrai qu'il s'est produit un retard à propos de cet arbitrage, mais il était tout à fait inévitable. Le très honorable député a dû se rendre en Angleterre, chargé d'une mission importante et dont il s'est acquitté d'une façon qui a jeté beaucoup de lustre sur notre pays, nous le savons tous. A son retour, l'automne dernier, il annonça une élection générale et, à titre de chef du gouvernement d'alors, il comprit qu'il ne pourrait pas résoudre le problème important de la coordination des voies ferrées de l'Etat, avant que le pays n'eût exprimé son sentiment sur sa politique de raccordement du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. L'élection s'est faite, mais rien n'a encore été accompli, à cet égard, jusqu'à présent. Le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) a voyagé et maintenant qu'il est de retour, dans cette Chambre, j'ai confiance qu'il ne lui faudra pas beaucoup de temps pour se former une opinion sur ce qu'il est préférable d'accomplir. Ce qu'on a fait, aux Etats-Unis, au sujet des chemins de fer

de ce pays, devrait stimuler l'activité de notre Gouvernement dans ce sens. M. McAdoo, le directeur général des chemins de fer, sous l'administration Wilson, à peine entré en fonction, a mis la haute main, à la date du 28 décembre 1917, sur tous les chemins de fer des Etats-Unis, et il a coordonné et fusionné toutes ces voies ferrées en vingt-quatre heures.

Il est vrai que ce n'était pas la nationalisation, au sens strict du mot, mais l'exploitation par l'Etat. Cette mainmise sur les chemins de fer était une mesure de guerre qui s'imposait. Plusieurs compagnies étaient en banqueroute et ne pouvaient plus continuer leurs opérations; elles étaient incapables, sans certaines améliorations et réparations qui devaient être faites par le directeur général, de transporter les munitions et les troupes aux ports d'embarquement. Or, le directeur général a pu, en vingt-quatre heures, coordonner quelque chose comme 200 ou 300 lignes. On a pris ces chemins de fer pour la durée de la guerre et les dix-huit mois qui suivraient; passé ce délai, l'Etat devait les rendre aux compagnies particulières. Pendant qu'elles furent entre les mains de l'Etat, ces lignes furent réparées. Le Gouvernement avait promis de verser aux compagnies particulières 5½ p. 100 ou la moyenne des dividendes déclarées pendant chacune des cinq années antérieures à 1917. Evidemment, je n'appelle pas cela de la nationalisation.

Il y a plusieurs façons d'exploiter un chemin de fer. D'abord, l'exploitation particulière sans aucun contrôle de l'Etat, comme par exemple le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Puis, il y a l'exploitation particulière soumise à un certain contrôle, ou encore à un contrôle absolu, et enfin la propriété particulière exploitée exclusivement par l'Etat. Il y a également la propriété de l'Etat exploitée par une société particulière, comme le désire lord Shaughnessy. Ce que je veux, c'est un chemin de fer appartenant à l'Etat et exploité par lui. J'entends évidemment une exploitation sage et bien comprise, qui assure le succès de l'entreprise.

Il y a quelques jours, l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) parlait de l'état déplorable des chemins de fer à vapeur des Etats-Unis, cela étant dû à la surcapitalisation des compagnies et au manque de matériel, qui ajoutés à la longue période de dépression commerciale et la stagnation d'après guerre, avaient placé les compagnies dans l'embarras. A cause de l'insuffisance de matériel, les compagnies ont été dans l'impossibilité de trans-