

le représentant d'York-sud serait une calamité pour ce pays.

M. W. F. MACLEAN : Est-ce une calamité en Allemagne, en Russie, en France et en Australie ?

Sir WILFRID LAURIER : Dieu merci ! nous ne venons pas ici pour prendre modèle sur l'Allemagne, la France ou la Russie.

M. W. F. MACLEAN : Le très honorable premier ministre nous dira-t-il ce qu'il pense de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, ces rejets du grand empire dont il prenait la défense cet après-midi ?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont de jeunes nations commerçantes qui se sont plus avancées que je n'aimerais à le faire dans la voie de la nationalisation des services publics. Je déclare à l'honorable député que détruire l'aiguillon de l'ambition et de la rivalité dans les entreprises publiques, c'est supprimer le progrès et condamner la nation au marasme et à l'inertie.

Je citerai à l'honorable député un exemple puisé dans notre histoire. Je ne m'adresserai pas à l'Allemagne, à la Russie, à la Nouvelle-Zélande ni à l'Australie, je tirerai du Canada même un exemple sur lequel j'appellerai son attention. Nous avons au pays le chemin de fer canadien du Pacifique.

L'occasion s'offrit un jour d'établir cette voie ferrée en tant qu'entreprise nationale. M. Mackenzie, non par goût mais par nécessité l'initiative privée n'offrant pas de le faire, avait commencé à le construire comme chemin de fer de l'Etat. Lorsque le ministère de sir John A. Macdonald prit les rênes du pouvoir, il renonça à ce projet et décida que la voie ferrée serait construite grâce à l'initiative des particuliers. Pas une voix, que je sache, ne s'est faite entendre pour blâmer cette ligne de conduite. Les avis furent partagés quant aux engagements pris envers la compagnie, mais sur la question de savoir si la voie ferrée devait appartenir à l'Etat ou à une compagnie, il n'y eut pas, si je me rappelle bien et on est libre de me reprendre, un seul mot de blâme à l'adresse de la politique de sir John A. Macdonald qui donna la construction de la voie ferrée à l'entreprise. Elle a été établie de cette manière, et l'honorable député soutiendra-t-il que l'Etat aurait dû en faire son œuvre et que dans ce cas-là, le chemin de fer aurait rendu autant de services au pays ? Contemplez, monsieur l'Orateur, ce que la compagnie du Pacifique-Canadien a accompli. Elle a souvent et de cent manières différentes fait prospérer des industries qui se rattachent à son entreprise et qui n'auraient jamais été créées si le chemin de fer avait été construit par l'Etat. L'honorable député sait que la compagnie a établi des hôtels le long de sa voie ferrée. Elle a un hôtel à Québec, à Montréal, à Winnipeg, à Vancouver et dans les montagnes Rocheuses. Ces hôtels ont attiré des centaines et

Sir WILFRID LAURIER

des milliers de touristes qui, sans cela, ne seraient jamais venus au Canada.

La compagnie a érigé des hauts-fourneaux dans les régions minières et exploité des charbonnages dans les montagnes Rocheuses. Elle exécute des travaux d'irrigation qui feront de Calgary une nouvelle Grenade. Elle a couvert les Grands lacs de bateaux à vapeur et établi des lignes de paquebots qui visitent les ports de l'Atlantique et du Pacifique. L'honorable député soutiendra-t-il que, si ce chemin de fer avait été établi par l'Etat toutes ces entreprises subordonnées auraient surgi. Allons donc ! l'idée est absurde ; elles n'auraient jamais vu le jour.

Je sais ce que l'honorable député répondra. Il me dira qu'on s'est plaint, surtout dans les nouvelles provinces, des tarifs de la compagnie du Pacifique-Canadien, que les chemins de fer ne remplissent pas convenablement leurs devoirs envers le public. J'ai eu connaissance de ces plaintes. Je crois que quelques-unes d'entre elles sont motivées, mais quel est le remède ?

Supprimer l'initiative privée ? Non, mais mettre les compagnies sous la dépendance du Gouvernement et du Parlement. Aussi, voici ce que j'ai à dire aux députés de la gauche à ce sujet : Nous connaissons sur quel terrain nous sommes à l'heure qu'il est ; ils veulent que l'Etat exploite les voies ferrées, et nous voulons que le Gouvernement et le Parlement les règlementent.

Les observations de mon honorable ami concernant les téléphones et les télégraphes ont été aussi vagues et aussi décevantes que ses commentaires au sujet de la nationalisation des chemins de fer. Afin de n'être pas injuste en son égard, je citerai ce qu'il a dit de cet article de son programme :

Il a été démontré...

Disait-il,

...en Grande-Bretagne que les télégraphes et les téléphones peuvent être exploités avec succès concurrentement avec les postes. Je ne comprends pas pourquoi le même système ne serait pas inauguré et mené à bonne fin au Canada. Peu de gens se rendent compte qu'à l'heure qu'il est le Canada possède et exploite 6,586 milles de lignes télégraphiques. Ces lignes n'ont pas été profitables parce qu'elles sont établies dans des parties du pays peu peuplées où l'initiative privée n'eut pas été suffisamment récompensée. Puisque nous consentons à placer des fonds publics dans des régions peu habitées et ingrates, pourquoi hésiterions-nous à le faire dans les milieux où ces services peuvent être maintenus profitablement ? Je ne perds pas de vue la nécessité d'établir des lignes téléphoniques et télégraphiques le long de nos grandes voies ferrées, ni l'obligation que j'ai déjà mentionnée de rendre justice aux placements déjà faits. En présence de ces considérations, notre programme devrait renfermer l'établissement d'un grand réseau national de télégraphes et de téléphones dans des conditions qui seraient équitables pour les placements déjà faits dans ces entreprises.