

de nous dire : Puisque nous avons eu le courage d'exposer \$29,000,000 peut-être la fortune entière de plusieurs d'entre nous, donnez-nous la chance de voir le bout de notre entreprise. Nous sommes à la veille de réussir. Une crise générale nous frappe comme elle a frappé toutes les institutions et tous les pays ; donnez-nous le temps de la passer. Vous n'y perdrez rien ; puisque nous allons emprunter nous-mêmes ce que vous seriez obligés d'emprunter aussi si vous vous mettiez à notre place.

Ces remarques seraient sensées et justes aujourd'hui, mais elles n'auraient plus de force quand, une fois le chemin terminé, la compagnie aura vu le résultat de ses risques, et si, une fois en pleine opération, elle ne pouvait tirer du chemin des ressources suffisantes pour faire face à ses obligations. Si le chemin paie, il n'y aura rien à dire, puisque nous retirerons nos intérêts ; s'il ne paie pas, le gouvernement sera dans la position des hommes d'affaires qui doivent voir à se protéger ; car je ne doute pas que les \$15,000,000 d'obligations ne soient bientôt souscrites par le public. Une fois que la compagnie se sera mise entre les mains du public, elle n'aura plus les mêmes raisons de nous faire appel, l'entreprise sera entrée dans une autre phase. Et si, même alors nous pouvons nous protéger en protégeant aussi les actionnaires, il sera de notre devoir de le faire. Mais ce que je veux dire c'est qu'il ne sera plus de notre devoir de risquer davantage et que nous aurons toujours assez le contrôle de la situation pour nous garer de toute catastrophe, si la compagnie n'est pas alors en état de parer le coup.

En d'autres termes, le devoir d'un gouvernement est de mettre de la patience dans toute transaction intéressant la position financière des particuliers ; il doit épuiser toutes les ressources pour les protéger ; mais quand le dernier mot est dit, quand il ne reste plus qu'à choisir entre qui fera la perte, le gouvernement ou le particulier, il est toujours temps pour le gouvernement, s'il y a lieu, de faire valoir ses titres, de réclamer ce qui lui est dû. Nous ne voulons pas perdre un sou de nos avances au Pacifique et nous avons pris les moyens de ne pas les perdre.

Je ne suis pas de ceux qui croient que les gouvernements peuvent exploiter les industries à meilleur compte que les particuliers. Quelle que soit l'intégrité des employés, le zèle et l'esprit public des ministres, il est impossible à un gouvernement de faire concurrence aux particuliers sur le terrain de l'économie. Ils n'ont point les mêmes ressources et les mêmes excuses. Une mesure parfois mesquine que l'intérêt personnel pourrait justifier chez une compagnie deviendrait un grief ou une tache sous le patronage d'un gouvernement. La pression extérieure sur l'esprit d'un ministre est souvent irrésistible. Puis comment un gouvernement peut-il être assez libre dans ses mouvements pour tenir tête à cette merveilleuse activité des hommes de chemins de fer qui ne reculent devant aucun obstacle. Ces grandes organisations ne paient le plus souvent que par le commerce qu'elles stimulent elles-mêmes. Elles ont leurs steamers, leurs entrepôts, leurs maisons de commerce, elles se font du fret quand le public n'en donne pas assez, elles ont à se défendre contre les coupe-gorges organisés par des rivaux, ou elles ont à en organiser elles-mêmes. Comment voulez-vous qu'un gouvernement se fasse négociant, armateur, industriel, meunier, agioteur haussier ou baissier à la bourse, destructeur au besoin, rival implacable de ses propres administrés ? Ce serait contre lui des accusations sans fin de favoritisme ou d'injustices.

S'il réglait ses tarifs sur ceux des autres compagnies, on crierait au monopole ; s'il les abaissait ce serait de la concurrence déloyale, s'il les fixait d'une manière immuable le commerce qui est si sensible aux lois de l'offre ou de la demande, de l'abondance ou de la disette ne pourrait vraiment trouver son niveau. Tantôt ce serait trop, tantôt ce serait trop peu. En un mot vous auriez détruit la grande force d'un peuple : l'initiative individuelle ; vous auriez soumis l'intelligence si prompte, si souple de l'homme

d'affaires aux théories de l'homme politique tâtonnant dans les expériences économiques, sans connaître le prix d'un risque, d'une audace, d'un élan qui valent aux particuliers des dollars et des sous. Le trafic se ferait au point de vue d'une localité plutôt qu'au point de vue du commerce ; car il n'y a pas de force au monde capable de contrebalancer ces lois de la politique qui sont partout les mêmes. Aussi l'exploitation d'un chemin de fer par le gouvernement est-elle contraire aux idées anglaises. L'Intercolonial est une exception que les circonstances nous ont imposée ; mais le même état de choses ne saurait exister en faveur du Pacifique qui est une ligne de lutte et de rivalités. Lors de la grande enquête faite par le parlement anglais en Angleterre en 1867 sur l'opportunité de faire acheter les chemins de fer par l'Etat, l'opinion publique a été unanime contre le projet, et en citant quelques phrases du rapport qui résume la preuve, j'établis à n'en plus douter la thèse que je cherche à développer en ce moment. Ce rapport se trouve dans les vols. 38 et 39 des documents de la Chambre des Communes pour 1867. On y lit :

Nous avons ensuite à examiner si l'Etat étant propriétaire des chemins de fer serait capable d'améliorer le système d'administration. Aucun des témoins n'a recommandé l'administration directe par des officiers du gouvernement, mais quelques-uns sont d'avis que si l'on adoptait le plan d'affermir les chemins de fer par groupes il en résulterait de grands avantages. Pap. xxx. Rapport 1867, vol. 38, p. 12.

Le résultat pratique d'aucun plan pour l'achat par l'Etat et l'affermage subséquent des chemins de fer serait simplement de substituer la responsabilité moindre du concessionnaire pour un temps limité à la responsabilité plus grande et plus durable du propriétaire administrant son propre bien. Pap. xxxvi.

En France, l'absence presque complète jusqu'à nos jours de toute compétition parmi les chemins de fer met hors de question ce précieux équilibre qui est la sauvegarde de l'industrie britannique. Pap. xxxvii. L'idée de l'administration directe par le gouvernement semble être condamnée de tous les côtés. Les principales objections soulevées sont le manque d'un intérêt direct, le défaut d'une connaissance approfondie de la chose ou d'une aptitude particulière, les habitudes d'administration dispenseuses et le danger d'abus dans le patronage. Page 112 du même rapport.

Le pays s'est prononcé à plusieurs reprises sur la question et la décision n'a jamais varié. L'Acte de 1872 autorisant la construction du Pacifique déclare pertinemment qu'il devra être bâti par une compagnie privée et afin qu'il n'y ait pas de doute sur les dispositions unanimes du pays, quand le gouvernement Mackenzie arriva au pouvoir en 1874, il enregistra de nouveau dans nos statuts cette préférence universelle en faveur des compagnies privées, et quand même les hautes considérations que je viens d'énumérer n'existeraient pas, il en resterait une qui prime toutes les autres, et qui touche aux relations des partis avec la politique. Je demande quelle serait la tempête déchaînée dans cette Chambre, si vous étiez appelé dans le moment M. le président, à nous investir de la propriété du Pacifique et de l'immense patronage qu'elle implique. Avec quelle terreur ne verriez-vous pas l'opposition songer au fait que toutes les ressources du Pacifique seraient directement entre nos mains. C'est alors que toutes les philippiques, toutes les violences des anciens et des nouveaux jours feraient tressaillir les échos de cette enceinte, et l'on ne trouverait pas d'éloquence assez expressive pour nous dénoncer à la fureur des électeurs.

Certes, M. l'Orateur, si nous avions vécu pour l'amour du pouvoir, nous aurions pu nous munir de cette arme invincible. Mais avant de songer aux plaisirs du pouvoir nous devons penser aux devoirs qui l'accompagnent, et nous ne devrions pas jeter ces causes de perturbation dans le monde politique.

Nous voulons la lutte franche, ouverte, loyale, dépourvue des éléments comme des apparences de l'influence indue.

Avant de terminer, je dois de nouveau prier la Chambre de me pardonner la longueur des remarques que j'ai cru devoir faire sur cette importante question. Ce n'est pas souvent qu'il m'arrive d'abuser du bon vouloir et de la patience de mes collègues ; j'espère que la rareté du fait me vaudra leur indulgence et je me résume.