

fer. Certains anciens magnats de chemin de fer ont fort bien réussi à manœuvrer diverses législatures canadiennes, de même que le gouvernement agraire à Queen's Park. M. Beatty disait au banquet Thorold :

Lors de notre dernier banquet, la situation de nos voies ferrées était quelque peu différente de ce qu'elle est actuellement. D'aucuns considèrent qu'elle a fait un nouveau pas en avant, et nous voici en face d'une situation peut-être unique, celle de l'existence de deux puissants réseaux ferrés en Canada, tous deux ayant l'appui d'un crédit suffisant et tous deux désireux de s'acquitter de leur mieux du service de transport.

L'on a prétendu que la situation des chemins de fer était sujet à une vive controverse, et elle l'est en ce sens que les adeptes des deux systèmes d'administration, publique et privée, n'admettent que la justesse de leur théorie et se méfient vivement des résultats de toute autre administration que celle qu'ils préconisent. Je ne crois pas sage en ce moment de m'arrêter au côté discutable de cette question. L'important pour nous tous est plutôt de savoir ce que le pays en général retirera du service des chemins de fer et ce qui nous arrivera à nous en particulier comme facteur considérable dans ce service.

Après de longues années de travail, le Pacifique-Canadien est devenu une organisation dont nous pouvons être raisonnablement, légitimement fiers, dont l'utilité publique est probablement plus importante maintenant qu'à tout autre moment de son histoire. C'est une compagnie qui ne saurait continuer de réussir que par une administration strictement conforme aux principes intègre et de la morale la plus élevée. Sa récompense dépendra de l'efficacité de son service.

Il y a toujours eu concurrence et il y en aura toujours, et le caractère de la concurrence ne change rien aux détails essentiels. Notre concurrent est et sera un réseau très étendu qui deviendra probablement encore plus important. Nous lui souhaitons succès, et il n'est pas nécessaire d'être optimiste pour croire à la réalisation de cet espoir. Je crois pouvoir vous dire en toute sincérité que personne en Canada ne lui souhaite meilleur succès que je ne le fais moi-même, et pour deux raisons : premièrement, parce qu'il en résulterait graduellement un soulagement au fardeau imposé au contribuable, et le Pacifique-Canadien est lui-même un fort contribuable ; deuxièmement, parce que les facteurs qui aideront à son succès ne pourront que contribuer à celui du Pacifique-Canadien. Si le trafic du pays est tel qu'il permette le maintien du réseau national, il sera indubitablement suffisant pour maintenir le Pacifique-Canadien. Vous comprenez donc qu'au point de vue national et individuel, le succès du réseau national est chose que tout fonctionnaire du Pacifique-Canadien doit désirer.

Il s'ensuit tout naturellement une concurrence — une vive concurrence. Une vive et légitime concurrence ne saurait qu'être avantageuse aux concurrents, à l'efficacité du service, au public et aux localités desservies. Personnellement, je ne redoute nullement la concurrence pour les intérêts de la compagnie ; j'ai confiance en notre organisation ; je crois aux fonctionnaires et aux employés qui la composent — fonctionnaires et employés sauront rivaliser au service des transports comme ils le doivent faire, avec habileté, persévérance, activité et loyauté.

[M. Church.]

Autrefois, la dépréciation des méthodes et du matériel du concurrent était considérée de bonne politique. Ce n'est plus cela aujourd'hui. C'est folie de déprécier son concurrent, en public ou autrement, et pour deux raisons : premièrement, parce que cette dépréciation n'est probablement pas méritée, et secondement, parce que cela n'est pas pratique.

Voilà ce que M. Beatty dit de la concurrence et à l'appui de sa théorie de l'administration publique. Les directeurs du chemin de fer du Pacifique-Canadien se plaisent à rappeler ce que cette compagnie accompli dans intérêts du pays. D'autre part, qu'a fait le Canada en faveur du Pacifique-Canadien ? C'est un détail dont les directeurs de cette compagnie devraient tenir compte, je crois. Lord Shaughnessey se déclare, lui aussi, favorable à la coordination et à la nationalisation, avec exploitation par le Pacifique-Canadien et si je ne me trompe pas il a exprimé la certitude que des honorables membres de cette Chambre partageraient mon avis. Il dit que la coordination est à la fois logique et économique. Certes, elle l'est — pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Qu'on lui laisse le champ libre et lord Shaughnessey s'accaparera tout ce que notre pays possède, le ciel qui couvre le Canada, la terre et les eaux de ce dernier, pour mettre tout cela sous la haute main de sa compagnie qui deviendrait la souveraine de tous les habitants du globe. Avant lui, Abraham Lincoln avait dit de la nationalisation : "Ce pays et tout ce qu'il contient appartient au peuple qui l'habite". Lord Shaughnessey, lui, va plus loin puisqu'il déclare que le Canada et tous ses habitants sont la propriété du Pacifique-Canadien. D'autres ont exprimé l'opinion qu'ils professent à l'endroit de la nationalisation. Qu'on me permette de citer ce que quelques-uns d'entre eux ont dit à ce propos :

Toute mesure doit être jugée d'après ce critérium. Est-elle juste ? Est-elle avantageuse au simple citoyen sans influence et sans privilège ? Est-elle conforme à la plus haute conception de la justice sociale, sans égard aux intérêts individuels ou de classe ? — Woodrow Wilson.

La vraie nationalisation est l'essence de la démocratie. Au lieu de diviser les hommes entre maîtres et subordonnés, elle les réunit dans une communauté d'intérêt, permettant les meilleures manifestations de conscience et de caractère. — Frank Parsons, de l'École de droit, de Boston, dans son ouvrage "The City for the People".

Dans ses recherches pour atteindre la vérité, la commission a dû surmonter nombre d'obstacles, tels que la destruction par le feu de livres, de lettres et de documents et la persistance de témoins qui refusaient de comparaître devant elle, pour y être interrogés, tant que des poursuites intentées contre elles