

La *Gazette* de Montréal ne nous apprend-elle pas déjà que nous sommes incapables d'exploiter le réseau national canadien, et, en conséquence, nous conseille de nous en dessaisir en faveur du Pacifique-Canadien. Qu'en résulterait-il? Est-ce qu'un seul parmi nous pourrait demeurer dans la politique? Est-ce qu'un seul pourrait se faire admettre à la Chambre, dans une assemblée législative ou un conseil municipal, si le Pacifique-Canadien possédait tous les chemins de fer du pays, si le grand chef politique du Canada était à Montréal avec un sous-chef dans chaque ville et village qui serait l'agent local du Pacifique-Canadien? Comment donc! Monsieur l'Orateur, permettons cette tyrannie, et du coup nous faisons disparaître toute indépendance politique. Et cependant, voilà le but de ces menées contre la nationalisation de nos chemins de fer.

Comment cette tyrannie a-t-elle été fortifiée jusqu'à présent? Grâce à une merveilleuse méthode connue sous le nom de "trust du suffrage". Je me demande si les honorables députés savent ce qu'est le trust du suffrage, mais j'ai quelque idée de ce qu'il signifie. J'en donnerai un excellent exemple en mentionnant une mine bien connue d'Ontario dont 60 à 70 pour 100 de la valeur sont centralisés entre les mains de certains parents. Il y a eu substitution de propriété, de sorte que, à l'avenir, on ne pourra jamais toucher à cette mine, quel que soit le sort des familles qui en ont été les premiers possesseurs. Cela se trouve probablement dans la limite de leurs droits, mais, quand on a recours à la substitution au sujet de l'administration d'une compagnie de chemin de fer qui a les ambitions politiques du Pacifique-Canadien, avec son monopole de voies ferrées et un arrangement en vertu duquel deux seulement des directeurs se retirent chaque année, avec concentration des actionnaires pour l'élection de ces deux directeurs, je dis que l'on fortifie une tyrannie.

Le but de ceux qui sont chargés aujourd'hui du monopole du Pacifique-Canadien, est de maintenir ce monopole, de faire l'acquisition des autres chemins de fer, afin de faire de cette compagnie la grande, l'unique puissance politique dans le domaine des transports au pays, et, incidemment, la maîtresse de la législation du Canada.

Je le demande aux honorables députés de la Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent: allons-nous, nous, les représentants du peuple au Parlement, aider le Pacifique-Canadien à acquérir tous les

chemins de fer du pays, simplement parce qu'il nous prévient que si nous osons administrer nos propres lignes, qui sont tombées entre nos mains à cause de l'incapacité de ceux qui en étaient chargés, nous ferons faillite?

Les chemins de fer que nous possédons nous ont été imposés, et des sommes considérables des deniers du peuple leur ont été affectées.

Est-il juste que cette créature du parlement canadien prenne cette attitude? et je suis porté à croire qu'elle l'a déjà prise. Je ne m'oppose pas au chemin de fer Pacifique-Canadien. Je lui donne crédit pour ce qu'il a fait. Cette voie est bien administrée, son matériel est bon, et elle a beaucoup contribué à la colonisation du pays. Mais c'est précisément l'affaire de cette compagnie de s'occuper de ces choses. Maintenant que nous allons gérer ces chemins de fer comme entreprise nationale, nous lui demanderons de coopérer avec nous dans l'œuvre de fusion que j'espère voir entreprendre par le Gouvernement. Je ne fais pas la guerre au Pacifique-Canadien. Mais il est à remarquer au sujet de cette fusion que dans la ville de Toronto, par exemple, tout le trafic qui arrive, disons, de Chicago, doit monter une rampe d'un pour cent; et il en est de même du Pacifique-Canadien avec sa rampe Wexford. L'exploitation par l'Etat nous permettra de construire une voie à travers Toronto pour le Pacifique-Canadien et les chemins de fer nationaux, laquelle réduira cette pente de 1 p. 100 à $\frac{1}{2}$ p. 100 ce qui économiserait des milliers de dollars par année. Si le Pacifique-Canadien désire l'usage de nos chemins de fer nationaux moyennant compensation pour nous — nous pourrions les aider à solutionner ces problèmes du transport; car si nous avons l'exploitation d'Etat, nous y travaillerons avec eux. Nous ne voulons pas les empêcher de réussir, ce sont eux qui nient aux Canadiens le droit de les concurrencer par le moyen des chemins de fer nationaux.

Je crois que le Pacifique-Canadien ainsi que la banque de Montréal feraient bien de considérer la destinée à venir du chemin de fer Pacifique-Canadien comme élément de concurrence aux voies nationales, leur servant de modèle, si vous voulez. Libre à eux de le faire, mais il ne faut pas leur permettre de satisfaire leur ambition de prendre possession du Grand-Tronc, et du Canada-National, et du Transcontinental, et du Grand-Tronc-Pacifique et de l'Intercolonial. Ils les veulent absorber tous, mais à quelles conditions? La *Gazette* de Montréal nous dira-t-elle ces conditions?