

sation; après qu'il eut déclaré que "nier que nous sommes capables d'exploiter profitablement une grande voie ferrée nationale reliant l'Atlantique au Pacifique équivaldrait à nier que nous sommes en état de jouir de l'autonomie"; après qu'il eut dit: "Quant à moi, je crois qu'il n'y a pas lieu de blâmer la nationalisation des services publics à cause des erreurs administratives, pas plus qu'il n'y a lieu de trouver mauvaise la doctrine générale de l'autonomie"—après qu'il eut plané à cette hauteur, et qu'il nous eut élevés jusqu'aux nues, ses ailes ont ployé soudainement, son courage a défailli, tout-à-coup. Et quelle conclusion a-t-il tiré au sujet de la nationalisation des services publics? Il a simplement conclu qu'il fallait faire administrer l'Intercolonial par une commission. A la suite de ces prémisses, voici la conclusion de son programme d'Halifax:

Nous demandons que nos chemins de fer soient exploités et gérés par une commission indépendante, à l'abri des entraves et des influences politiques.

Est-ce là tout ce qu'attendaient les députés qui l'appellent et l'applaudissent? A quoi était-il prêt à s'engager? Vraiment, il n'est pas allé plus loin. Dans le présent cas comme dans bien d'autres, il a voulu plaire à tous; il a prononcé un plaidoyer à l'usage du représentant d'York-sud (M. W. F. Maclean) et tiré une conclusion au goût du représentant de Toronto-ouest (M. Osler). Cependant, mon honorable ami ne devrait pas oublier que celui qui sème le vent récolte la tempête. Il commence déjà à récolter la tempête. C'est en vain qu'il voudrait s'en tenir aux conséquences qu'il a tirées de son argumentation. Les plus hardis de ses partisans, le représentant d'York-sud et ses amis, l'obligeront à tirer une déduction logique et prétendront que la nationalisation est la doctrine politique du parti. A dessein ou non, c'est la position dans laquelle il s'est placé. Qu'il parcoure le "World", de Toronto. Il s'apercevra que ce journal le loue chaque jour, non pas au sujet du programme qu'il s'est tracé, mais au sujet de la doctrine que le représentant d'York-sud veut lui faire embrasser. Ainsi, bon gré mal gré, en dépit de ses résistances, il verra le député d'York-sud lui mettre l'épée dans les reins. L'histoire rapporte que des tribus sauvages obligent leurs chefs à marcher contre l'ennemi, même lorsque leur expérience leur conseille de ne pas risquer une bataille, de ne pas courir au-devant d'une défaite.

Pourtant, la question est trop grave pour qu'on se permette d'avoir recours à des subterfuges. Mieux vaut savoir sur quel terrain nous nous plaçons et quelle est la ligne de conduite de tous les partis. A l'heure qu'il est, il existe en ce pays une tendance qui n'y a pas pris naissance mais qui a tiré son origine de l'autre côté de la frontière, qui est le fruit de l'agitation "po-

puliste", la tendance à représenter toutes les grandes compagnies comme des ennemies du bien public. Examinez les organes de cette école et vous constaterez que dans presque toutes leurs éditions, les grandes compagnies sont en butte à leurs attaques et à leurs moqueries. La vérité c'est que les grandes compagnies, de même que toutes les institutions humaines, sont un mélange de bien et de mal. La vérité c'est que, si elles sont importantes et rendent d'immenses services au pays, par contre elles sont entachées de graves défauts. Il est également vrai qu'elles ont été, au sein de la civilisation moderne, l'un des plus puissants facteurs de la création et de la diffusion des richesses parmi toutes les classes de la société. Il est incontestable, l'honorable représentant d'York-sud lui-même, qui, chaque jour pour ainsi dire, se déclare l'adversaire des grandes compagnies et, principalement, des compagnies de chemins de fer, ne saurait nier que la réunion des capitaux, des bras et des efforts fait plus que ne saurait accomplir l'initiative individuelle. En somme que sont les grandes compagnies? Ce sont simplement des groupements des forces économiques et il est évident que les groupements produiront toujours plus de résultats que l'effort individuel.

Il est aussi incontestable que, si les grandes compagnies ont fait beaucoup de bien de cette manière, les compagnies de chemins de fer principalement ont pris un si grand développement qu'elles pourraient devenir un danger pour l'Etat. On ne saurait nier, non plus, que les grandes compagnies ne peuvent se laver de l'accusation d'être animées par l'esprit de lucre et d'avoir négligé les intérêts qu'elles étaient appelées à servir.

Si c'est là la situation, et je l'ai décrite fidèlement, je crois, il est évident que la législature doit intervenir. Mais, dans quel sens et jusqu'où? Voilà le problème. Le représentant d'York-sud dit: A bas les grandes compagnies! sus aux compagnies de chemins de fer et que l'Etat lui-même rende ce service au public! Le chef de l'opposition raisonne d'une manière et conclut d'une autre et, conséquemment, il se met à la merci du député d'York-sud. Mais, celui qui examine le problème avec calme et sang froid doit nécessairement inférer que les intérêts desservis de nos jours par l'initiative privée sont plus favorisés qu'ils ne pourraient l'être par l'Etat. A mon sens, le vrai remède, n'est pas de remettre l'administration des voies ferrées entre les mains de l'Etat mais de la laisser aux compagnies en les subordonnant aux volontés du Parlement. Celui-ci s'assurera qu'elles remplissent convenablement les devoirs qui leur incombent dans l'intérêt du public. Quant à moi, je ne crains pas de déclarer que l'adoption de la politique que préconise