

avons fait cette expérience avec l'Intercolonial pendant au moins cinquante ans à ma connaissance, et étant donné que nous en sommes encore à l'état d'essai avec cette ligne et que nous essayons encore de joindre les deux bouts, nous devons nous attendre, avec les autres lignes que nous entreprenons, à un essai qui pourra durer un siècle. L'Intercolonial n'a jamais pu payer un seul coupon de ses obligations.

La nationalisation de l'Intercolonial a retardé le développement des provinces maritimes. Elle y a tué l'initiative, l'encouragement et l'on n'y a pas vu s'ériger d'hôtels comme en construisent le Canadien Pacifique ou d'autres entreprises privées. Et cependant y a-t-il sous le soleil, un plus beau pays que la Nouvelle-Ecosse?—La vallée d'Annapolis, par exemple—Pourquoi donc a-t-elle perdu en représentation à la Chambre des communes et perdra-t-elle encore davantage après ce dernier recensement? Parce qu'elle est affligée de cette nationalisation des chemins de fer. On nous dit que cette province possède le quart de tout le charbon connu sous la calotte des cieux; elle a en outre ses pêcheries, et tout enfin; mais la nationalisation paralyse son développement.

Le Nouveau-Brunswick avec ses magnifiques forêts, ses importantes pêcheries et son excellent terrain agricole, subit le même sort et pour la même raison.

L'Ile du Prince-Edouard possède également des terres admirablement aptes à la culture, elle est entourée de pêcheries et c'est dans la baie Malpeque que l'on trouve ces fameuses huîtres, les plus renommées du monde entier. Malgré toutes ces richesses, cette province perd en population. Lors de mes débuts au Parlement, l'Ile du Prince-Edouard avait six représentants, je crois, ce nombre fut réduit à cinq et aujourd'hui, elle en a seulement quatre. Elle a autant de sénateurs que de députés à la Chambre des communes. Je vais lire un court article paru hier dans la *Gazette de Montréal*:

Exploitation de chemin de fer coûteuse pour les Etats-Unis. Pertes subies de ce chef durant la guerre: \$1,800,000,000.

Washington, D.C., 3 février:—Les pertes éprouvées par le gouvernement des Etats-Unis dans l'exploitation des chemins de fer durant la guerre et les dommages résultant des recettes et garanties après la guerre s'élèveront à environ \$1,800,000,000, d'après les données indiquées aujourd'hui pour la première fois, dans le rapport de James C. Davis, directeur-général des chemins de fer, et que le Président Harding a transmises au Congrès.

Ces données de M. Davis sont basées sur les résultats actuellement obtenus par la liquidation des comptes entre le gouvernement et les corporations propriétaires d'environ 80 pour cent des chemins de fer dont le gouvernement avait pris charge.

Les pertes en raison directe de l'exploitation, du règlement du capital investi et d'autres réclamations, s'é-

lèveront probablement à \$1,250,000,000. Il faut y ajouter de 525 à 600 millions, qui ont été, ou seront par la suite, payés par la commission aux lignes secondaires ou de premier ordre. Ce dernier montant comprend la garantie donnée par le Congrès sur les recettes durant les six mois de 1920 qui ont suivi l'abandon des chemins de fer par le gouvernement.

Que la nationalisation des industries est donc une belle entreprise!

Pour une raison ou pour une autre, certains membres du Congrès, n'ayant que peu ou point de connaissances des grandes entreprises industrielles, désirent qu les Etats-Unis manufacturent tout ce qui est requis par l'armée et la marine, oubliant que les entreprises privées, en raison de la concurrence qu'elles rencontrent, donnent au public l'assurance de fournir ces articles au plus bas prix possible.

L'on sait que les compagnies de chemins de fer ne paient jamais plus qu'il ne faut pour ce dont elles ont besoin et cependant parmi les milliers d'articles qu'elles achètent, il y en a bien peu qu'elles fabriquent elles-mêmes. Nous en avons un exemple en ce qui concerne les roues de wagons. Les compagnies de chemins de fer emploient presque toutes les roues qui se font et cependant il n'y a pas une compagnie sur cent qui les manufacture. Si les entreprises privées ne peuvent pas, dans leurs propres ateliers, produire à aussi bon marché qu'elles peuvent acheter au dehors, comment prétendre que les entreprises du gouvernement pourront y parvenir? Poser la question, c'est y répondre. La démonstration la plus tragique de ce qu'un gouvernement peut faire, est illustrée par la tentative des Etats-Unis d'exploiter les chemins de fer. Les résultats ont été si désastreux que nous devrions nous en souvenir pendant un siècle.

D'après l'opinion des meilleurs experts, ces chemins de fer ne reviendront pas à leur état normal avant vingt-cinq ans ou plus.

Chaque année, ces compagnies ont la preuve qu'elles peuvent se procurer les articles dont elles ont besoin, à meilleur marché pour la même qualité, en s'adressant aux manufacturiers qui font une spécialité de ces nombreux articles.

L'ingérence du gouvernement dans le domaine de la fabrication est non seulement une méthode vicieuse, mais de plus elle tue la concurrence et entrave les industries productrices. Il en résultera qu'en cas d'urgence, lorsqu'il sera nécessaire d'augmenter tout d'un coup la production, le gouvernement se trouvera limité à ses propres ressources.

Le service des postes est une division que tous les gouvernements aiment à gérer eux-mêmes, mais tout homme d'affaires qui a étudié ce genre de travail, peut l'exécuter beaucoup plus efficacement, et à moins de frais