

tion. Je veux être raisonnable à l'égard du Gouvernement, et il verra que je le serai. J'ai connu le ministre des Chemins de fer (M. Kennedy) presque toute ma vie. C'est un ancien citoyen de Toronto qui s'est transporté à Windsor où il a fort bien réussi. Je le félicite d'avoir été élevé au poste de ministre des Chemins de fer. Je veux bien lui donner tout le temps voulu pour l'étude du problème des chemins de fer. Toutefois, les conclusions dont le ministre a besoin se trouvent précisément dans ce rapport même du Gouvernement. Il lui est inutile de parcourir tout le pays pour savoir ce qu'il faut faire. Le train sur lequel la commission voyageait à travers le Canada ressemblait à une caravane ou à un cirque, mais les deniers dépensés par elle l'ont été sagement. Sir Henry Drayton, alors président de la commission des chemins de fer, et bien qu'il eût les bras encombrés par les problèmes créés par la guerre, a donné son temps sans compter. Dix-huit mois durant, il a, pour ainsi dire, peiné vingt-quatre heures par jour, pour contribuer à la solution de ce problème. Le ministre des Chemins de fer—je ne veux pas le blâmer—a parcouru tout le pays sur notre réseau, et il est descendu à la gare Union de Toronto. Je pense que sir Joseph Flavelle avait un wagon particulier attaché à ce train, représentant le Grand-Tronc. J'ignore combien il y avait de wagons particuliers, mais il n'y en aura eu jamais trop, si le problème des chemins de fer doit être résolu à la suite de ces voyages.

Si le ministre des Chemins de fer veut étudier, en cette enceinte, ce rapport et celui des experts, il aura tous les conseils et les renseignements qu'il désire pour l'aider à décider ce qu'il faut faire des chemins de fer de l'Etat pour remédier à la malheureuse situation dans laquelle se trouve aujourd'hui notre exploitation ferroviaire. En ce qui concerne la question des transports, je vois que M. Beatty, président du Pacifique-Canadien, approuve ce rapport. Le lendemain soir de sa nomination, un banquet lui a été offert à Thorold, sa ville natale, par la chambre de commerce. J'y ai été invité et j'ai pris la parole. Il y avait des représentants des deux partis politiques, des adeptes de la propriété privée et des partisans de la nationalisation. Voici ce que dit M. Beatty à ce sujet. Il est en faveur de la coordination et de la fusion; il se déclare favorable à la concurrence; il dit que cette concurrence sera une excellente affaire pour le Pacifique-Canadien. Le temps n'est plus, dit-il, où dans le monde des affaires, par tout l'univers, les gens se querellaient par

suite de concurrence. Deux détaillants ou deux hôteliers n'ont pas lieu de se disputer, à ce sujet, car malgré la concurrence, les affaires ne sauraient leur manquer.

Je lirai sans commentaire ses propres paroles à ce sujet; et je suis étonné de constater la différence entre son attitude d'autrefois, et celle d'aujourd'hui de même que de celle non moins remarquable de l'ancien président, lord Shaughnessy. Le rapport Drayton-Acworth était un rapport du gouvernement conservateur; il avait été rédigé avant la formation du gouvernement unioniste; je n'ai jamais cru en ce dernier gouvernement; je suis un conservateur de la vieille école, et je prétends continuer à l'être, quoique l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) dise que ce ne soit pas un parti respectable. Le parti conservateur était au pouvoir en ce moment. Ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de York-Sud, l'autre jour, les chemins de fer ont toujours été mêlés à la politique. Il est vrai que le président du Pacifique-Canadien a dit lors de la dernière élection, que le Pacifique-Canadien ne s'occupait pas de politique; mais le chemin n'a pas moins été mêlé à la politique depuis les premiers jours de son existence, vers les soixante-dix. Les plus grands politiques que ce pays ait produit n'ont jamais fait partie des législatures; ils ont été gérants généraux et présidents de chemins de fer, ils ont conduit les législatures, et cela dans leur propre intérêt. Comme il a été dit, Ottawa ne sait jamais ce que le reste du pays pense, mais ces présidents de chemins de fer administrent fort bien les affaires à leur gré. A mon sens, les directeurs du Pacifique-Canadien ont toujours changé de politique selon le parti au pouvoir; ils sont en relations amicales avec toutes les administrations. Ils appuieraient l'honorable représentant de Marquette (M. Crerar) si le parti agraire arrivait au pouvoir. N'eusse été l'impopularité du gouvernement Drury, ils n'eussent pas tenu leurs engagements envers les progressistes; eussent-ils fait ce que les officiers des U.F.O. prétendaient qu'ils feraient pour l'honorable député de Marquette, celui-ci occuperait aujourd'hui les banquettes du trésor. Ce qui prouve aux progressistes de l'Ouest qu'ils feraient bien de s'en tenir à leurs principes et ne pas se joindre au Gouvernement. Si l'honorable député de Marquette eût réussi à former un gouvernement, le Pacifique-Canadien se serait imposé à lui, qu'il le veuille ou non. Celui qui devient un homme de chemin de fer ne connaît plus de politique; il ne s'occupe plus que des affaires de ce chemin de