

bien plus sereine que les gens qui sont poursuivis tout le temps par des souvenirs du passé. Je ne m'étonne pas que mon honorable ami d'en face (l'honorable M. Dandurand) soit vraiment fort et robuste. Il est en très bon état physique et intellectuel, car il possède cette facilité à un très haut degré. Nous sommes saisis d'une résolution priant instamment le Gouvernement dont il est un membre distingué de trouver une solution au problème de nos chemins de fer. Je ne me souviens pas d'avoir entendu exposer les horreurs de cette situation ferroviaire en un langage plus frappant que celui dont s'est servi l'autre jour mon honorable ami de la droite. Ma mémoire me reporte bien loin en arrière: je n'ai pas l'avantage de posséder cette capacité dont il est doué à un aussi haut degré. Mon souvenir remonte à 1921, alors que les candidats qui avaient son ardent appui, nous représentaient le Canada se lançant vers la faillite, du fait que la folie de l'administration d'alors, de par les engagements qu'elle avait pris, devenait possesseur de biens qui constituaient sa garantie. Ils étaient fermement convaincus que nous devions faire face à un terrible problème ferroviaire dont ils mettaient toutes les infortunes, les complications et les difficultés au compte de l'étatisation. Et pourtant, seize ans se sont écoulés. Je demande à mon honorable ami s'il croit que le problème ferroviaire actuel présente moins de difficultés et de complications et ne soulève pas moins de protestations qu'en 1921 et 1922?

L'honorable M. DANDURAND: Je sympathisais alors avec mon très honorable ami.

Le très honorable M. MEIGHEN: Cette sympathie s'exprimait par de l'opposition qui, selon moi, était plutôt injuste. Maintenant que je connais mon honorable ami, je puis difficilement imaginer qu'il croyait aux choses que je lui ai entendu dire alors.

Notre problème ferroviaire actuel dépasse, sous chacun de ses aspects, surtout les aspects décourageants et déprimants, tous ceux qu'il présentait en 1921. On ne pouvait alors rien imaginer de comparable à ce que nous avons en ce moment. Depuis, il a empiré chaque année, même au cours des bonnes époques. J'exposerai dans quelques instants pourquoi, selon moi, il n'est pas difficile d'imputer à qui de droit la responsabilité de la présente situation.

Mon honorable ami engage aujourd'hui une fort intéressante controverse avec sir Edward Beatty par la réponse qu'il donne à la motion de l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien). Lorsqu'il cesse de s'en prendre à sir Edward Beatty, il s'en prend à lui-même, avec ses propres conclusions de

1925, pour montrer quels enfants étaient alors les membres du comité du Sénat. Il demande encore le maintien des deux réseaux de chemins de fer pour ce motif que la concurrence lui paraît nécessaire, puis l'instant d'après il montre que le régime de concurrence est chose du passé. Ce n'est pas là répondre à la motion.

Je suis content des commentaires de l'honorable représentant sur la commission Duff, et je me demande comment on pourrait entretenir sur elle d'autres vœux que les siennes. Si le Parlement ou le Gouvernement a jamais institué de commission capable d'atteindre le but visé, c'est bien celle-là; si jamais commission resta à l'abri des préoccupations politiques entre les parties en cause, c'est bien la commission Duff; et si jamais commission a pu travailler avec intelligence et précision, c'est bien la même commission. Je comprends qu'elle n'a pas recommandé la fusion des réseaux, et j'incline à croire que c'est parce que la population canadienne n'était pas encore disposée à l'accepter. Je me demande si elle l'est davantage, actuellement. La commission s'est prononcée sur des points qui lui paraissaient d'exécution possible et pratique, et elle a posé les principes à suivre pour obtenir les résultats qui lui paraissaient fondamentaux. Elle a recommandé, dans son rapport, de soustraire, et elle en faisait un principe essentiel, l'administration des chemins de fer de l'Etat à toute influence gouvernementale; en fait, la direction du réseau ne devait plus répondre de ses actes au Gouvernement, mais bien au Parlement. Telle fut l'opinion réfléchie de la commission Duff, composée, comme le disait l'honorable représentant, de ce que l'on avait pu trouver de mieux en hommes capables de se prononcer en la matière.

A la session suivante, le rapport a servi de fondement à la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, adoptée par les deux Chambres du Parlement. La mesure donnait suite à tout le rapport, de la première à la dernière ligne. Dès que l'on put mettre la main sur le meilleur homme à placer à la direction du réseau, il y fut nommé par décret du conseil.

Au bout d'un an et neuf mois de régime, le Gouvernement dont l'honorable représentant est l'un des membres abrogeait la disposition principale de la mesure législative, et remplaçait l'autorité du Parlement par celle du Gouvernement. Pour quel motif? Parce que son ministre des Chemins de fer venait de déclarer qu'il n'était pas décidé à soustraire le réseau National à l'autorité du Gouvernement, de peur de ruiner sa carrière politique.