

lars de chemins de fer nationaux, de sorte que cela ne nous sert pas à grand'chose de discuter une question abstraite. De plus, si nous prenons à notre compte le Grand-Tronc, ce qui se produira très probablement, si je me rends bien compte des événements futurs, nous aurons alors dans ce pays pour un milliard et demi de chemins de fer appartenant au public.

Je veux présenter aussi cette autre observation, c'est que, dans les circonstances, et prenant en considération le fait que nous possédons pour un milliard de chemins de fer nationaux, j'estime que toute atteinte portée à la nationalisation nous mène directement à un suicide financier national. Le transport par chemins de fer, dans ce pays comme dans les autres, est une taxe imposée au public, taxe aussi réelle qu'un tarif de douanes. Les chemins de fer sont les routes du pays. En d'autres termes, dans l'ancien temps, les chemins ordinaires étaient les routes; aujourd'hui, les chemins de fer ont pris leur place. Sauf dans les époques très reculées, nous n'avons pas permis que les chemins ordinaires soient sous la dépendance d'intérêts particuliers et pour moi, il est tout autant de l'intérêt du pays que les chemins de fer, qui sont maintenant les grandes routes, ne soient pas sous la dépendance d'intérêts particuliers. Aussi, je n'hésite pas à dire qu'en théorie, du moins, je suis en faveur de la nationalisation. Je ne vais pas jusqu'au point de dire que nous devrions aujourd'hui prendre à notre compte le Pacifique-Canadien comme l'a dit l'honorable député de Waterloo-Nord. Je ne prendrais pas cette décision avant d'avoir prouvé que nous sommes capables d'administrer d'une manière compétente, le milliard de dollars de chemins de fer que nous possédons maintenant, débarrassés de la politique et du favoritisme. En général, je n'ai pas horreur de la nationalisation et un des motifs qui me poussent à émettre cette opinion, c'est que, un an avant la guerre, j'ai eu le plaisir de voyager sur des lignes du gouvernement, administrées par l'Etat, en France, en Suisse, en Italie, en Autriche, en Allemagne et en Belgique et que sauf en Italie, je n'ai constaté aucune infériorité dans les opérations du trafic sur ces chemins de fer avec les opérations du trafic sur les lignes des compagnies particulières en Angleterre. Il n'y a donc pas, selon moi, de raison pour que nous ne réussissions pas dans l'exploitation de nos propres chemins de fer.

Je veux aussi parler d'une autre question avant de reprendre mon siège, parce

que je n'ai pas l'intention de mettre à profit les vingt minutes qui me sont accordées. On a parlé des quarante-quatre chartes énumérées dans l'article 20. Il me semble que Mackenzie et Mann ont fait durer ces chartes parce qu'ils étaient convaincus qu'elles avaient une certaine valeur. S'il en est ainsi, pourquoi refuserions-nous de reprendre ces chartes dans l'intérêt du pays? Je ne peux absolument pas comprendre pourquoi nous refuserions de le faire, parce qu'une compagnie particulière pourrait à l'avenir, désirer construire un chemin de fer à travers la région concédée par ces chartes. Supposons, comme l'ont prétendu quelques honorables députés, qu'il soit vrai que les terrains dans le voisinage de ces lignes à construire en vertu de ces chartes, appartiennent à Mackenzie et Mann ou à d'autres particuliers; parce que la plupart des terres de l'Ouest ont été concédées à des particuliers de temps à autre par les différents gouvernements, ce n'est pas une raison pour que le gouvernement qui dirige le pays, ne se conduise pas du mieux qu'il lui est possible pour construire quelques-unes de ces lignes projetées. L'octroi d'une charte ne constitue pas un ordre de construire le chemin de fer mentionné; s'il en était ainsi, nous n'aurions pas autant de compagnies particulières désireuses d'obtenir des constitutions. D'après moi, en prenant à notre compte ces quarante-quatre chartes, nous ne faisons que rendre à la population du pays, ce qui lui appartient.

J'ai écouté avec attention les arguments que nos collègues ont avancés, mais je n'ai pas entendu une seule raison valable contre le projet de renouveler ces quarante-quatre chartes, qui sont la propriété de l'Etat. J'en viens donc à la conclusion que le devoir incombe à tous les citoyens du Canada de se lever comme un seul homme et d'appuyer le principe de la nationalisation des voies ferrées suivant nos capacités, car si nous refusons de le faire, nous faisons tort au réseau de l'Etat qui a une valeur de plus d'un billion de dollars.

M. POWER: L'honorable député affirme qu'il ne devrait pas se trouver un seul Canadien pour s'opposer à l'adoption du projet. Est-ce qu'il considère que les deux millions d'habitants de la province de Québec ne sont pas des Canadiens?

M. MANION: Je n'ai jamais prétendu qu'il ne devrait pas se trouver un seul citoyen du Canada pour s'opposer à l'adoption de ce projet de loi; j'ai déclaré que pas un seul Canadien ne devrait s'opposer