

général d'en accuser la gauche. C'est lui qui s'est chargé du bill devant la Chambre en 1914 et, bien que je n'aie pas ses paroles sous la main, il a dit en substance, que ces \$45,000,000 sortiront le Nord-Canadien d'une position financière difficile, le mettront sur pied et lui permettront de terminer son entreprise. Je crois me rappeler qu'il restait en mains, dans le temps, \$58,000,000 d'actif disponible. Il y a de cela trois ans, mais je me rappelle assez bien les chiffres. Mais voilà que l'on n'a pu terminer l'entreprise avec les \$45,000,000. Nous avons alors prêté \$15,000,000, mais cela n'a pas suffi pour compléter l'entreprise et je ne crois pas que \$20,000,000 de plus suffiront. Je prétends que le Gouvernement devrait se faire remettre une grande partie des actions en garantie de l'argent que nous allons prêter pour remettre à flot la compagnie.

M. MIDDLEBRO: Ce qui, n'est-ce pas, nous mettrait pratiquement en possession de la ligne, contrairement aux vues de l'honorable député.

M. CARVELL: Nous en sommes les propriétaires, aujourd'hui. Dès que nous avons pris plus de 40 p. 100 des actions du Nord-Canadien, en 1914, nous sommes devenus, non pas légalement, mais pratiquement au point de vue des affaires, les propriétaires du chemin et nous sommes engagés à ce que l'entreprise se complète, quoi qu'il arrive.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'argument de l'honorable député tombe juste, et je n'ai pas le désir de l'interrompre. Si je comprends bien, il a suggéré que nous prêtions \$20,000,000, et qu'en échange nous prenions certaines garanties. Que ferait mon honorable ami si, l'année prochaine, la même question se présentait et s'il fallait encore \$20,000,000 pour rencontrer les premières émissions?

M. CARVELL: Je ne le sais pas. Je me trouverais dans la même position que mon honorable ami il y a deux ans.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Aussi bien d'en finir maintenant.

M. CARVELL: Nous espérons que la guerre sera finie l'année prochaine à la même époque. Tous les membres de cette Chambre et tout le peuple partagent sincèrement ce désir, et quand la guerre sera passée, les choses, de sombres qu'elles sont aujourd'hui, deviendront brillantes.

Nous pourrions alors envisager toute la situation des chemins de fer, mettant en ligne de compte les engagements et les espérances réalisables. Mais le projet actuel

entraîne le pays dans une dépense de \$140,000,000 à \$150,000,000 administrée sans économie d'aucune sorte.

Je lisais, cet après-midi, le rapport de la minorité signé par M. Smith et deux déclarations m'ont particulièrement frappé. Elles tombent tellement dans mes vues que je ne puis résister au désir de les consigner au hansard. Je trouve la première à la page 102.

Si je fais la comparaison avec ce que le Gouvernement a dû déboursier pour ses chemins de fer, l'Intercolonial et le Transcontinental par exemple, je constate qu'il a fallu de trois à six fois ce montant pour produire les mêmes résultats, preuve de ce que vaut la nationalisation des entreprises privées.

S'il est vrai que le Gouvernement de ce pays a, depuis la Confédération jusqu'à présent, été obligé de dépenser pour ses chemins de fer six fois autant que le Nord-Canadien a dépensé—et M. Smith parlait directement de cette compagnie—l'assertion est renversante. Elle a tellement attiré mon attention que je l'ai relue deux ou trois fois. Je ne veux pas dire que la ligne du Nord-Canadien soit en aussi bon état, matériellement, que les chemins de fer de l'Etat. M. Smith, après avoir étudié le projet de nationalisation, le coût supplémentaire de la construction, de l'exploitation et de l'administration—et il fait valoir un très fort argument contre la nationalisation—conclut en ces termes:

Me basant sur ces vérités fondamentales, j'ai la conviction ferme, que la plus brillante perspective pour l'avenir du Dominion est dans l'administration des chemins de fer par des compagnies privées. L'honneur et l'espoir de l'approbation publique doivent être pour l'humanité un stimulant à produire les meilleurs résultats.

Monsieur le président, je ne crains pas de vous le dire, si vous enlevez à l'entreprise du Nord-Canadien l'espoir de l'honneur et de la récompense, ambition de l'être humain, vous la débarrassez de tout ce qui en a fait la grande entreprise qu'elle est aujourd'hui, et il n'y a pas à se le cacher, c'est une grande entreprise.

J'ignore si ce chemin de fer a rapporté des avantages pécuniaires à quelqu'un. Sous ce rapport, je ressemble quelque peu à mon honorable ami de Welland. Je ne crois pas que \$400,000,000 soient passés entre les mains de messieurs Mackenzie et Mann, sans qu'ils en aient employé une partie à leur avantage personnel, bien que, sur ce point, je n'aie aucune preuve. J'aimerais à voir une déclaration écrite, pour ne pas dire un affidavit, établissant que