lui plaira, tout comme l'a fait la United States Steel Corporation jusqu'à ce qu'ils fussent devenus tellement hauts que d'autres compagnies ont pu produire l'acier en concurrence avec elle. C'est là ce qu'ont fait ces compagnies quand elles étaient encore peu fortes, mais le volume de leurs affaires s'étant accrue, elles ont formé des alliances, tout comme l'a fait la Bethlehem Steel Company.

Cette fusion n'est pas de l'intérêt du public; elle est de l'intérêt de ceux qui vont y entrer, de ceux qui y mettront leurs capitaux, et ces gens-là s'organisent dans leur propre intérêt personnel exclusivement. C'est ainsi, après tout, que le veut la nature humaine, mais c'est l'affaire du Parlement comme du Gouvernement de voir à ce que ces fusions ne deviennent pas oppressives. Si le Gouvernement juge que la compagnie a des biens pour une valeur de 400 millions, ce dont je doute fort, s'il constate que, dans les trois dernières années, l'actif a pu s'accroître de 200 millions, c'est à lui de voir à se faire remettre une bonne et juste part de l'excédent des profits au lieu de permettre l'émission de titres fictifs. Si le Gouvernement constate que les biens de la nouvelle compagnie ont la valeur qui leur est attribuée s'il constate que les diverses compagnies ont acquitté leur juste part des impôts au cours des quelques dernières années et que cette alliance d'intérêts n'est pas de nature à opprimer le public, la fusion peut avoir ses avantages, mais le Gouvernement est tenu de voir à ce que, s'il est possible, l'on n'émette point en ce pays des actions dont la valeur serait encore purement fictive. Nous puissions dans le trésor aujourd'hui de quoi payer des intérêts sur des capitaux majorés, de quoi combler les déficits que cette majoration occasionne. Il est bien vrai que cette compagnie ne demande rien au Parlement, mais il faudra tout de même que le public canadien la soutienne de ses fonds et, que ce soit du trésor ou de quelque autre source que vienne l'argent, cela importe peu. Il y va de l'intérêt du Gouvernement de sauvegarder celui du public, et une telle fusion n'est pas de nature à avoir cet effet.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du premier ministre et de celui qui le remplace dans cette Chambre sur le point qu'a soulevé le représentant de Lambton-Est (M. Armstrong), point que je vais présenter sous un angle quelque peu différent. Je suis en faveur de la nationalisation ou d'un contrôle public des moyens de transport de ce pays par eau ou par rail. La présente ad-

ministration a entrepris de créer une puissante marine, qu'elle soutiendra de son crédit, de ses lois et de secours en argent. Nous y consacrons des centaines de millions, avec la pensée d'y en consacrer d'autres. Nous sommes en train de former en ce pays ce que l'on désigne comme devant être la plus vaste association d'intérêts que le Canada ait jamais vu. Pour le moment, je ne discute pas la question dans ses rapports avec le rendement de l'acier.

Le Canada devrait être un des pays le plus fameux du monde en ce qui concerne la production du fer et de l'acier; mais il s'agit de comprendre dans cette fusion une compagnie de navigation dont nous connaissons un peu l'histoire et dont on a déjà parlé dans cette Chambre.

M. LAPOINTE: L'honorable député a-t-il dit qu'il serait en faveur de la nationalisation des moyens de transport par eau?

M. MACLEAN (York-Sud): Assurément, et nous en sommes déjà dotés; aussi mon honorable ami ne devra-t-il pas être surpris d'apprendre que le Gouvernement, s'occupe de créer une grande flotte maritime et de l'associer à notre réseau national de chemin de fer.

M. LAPOINTE: Oui, mais nous ne nous occupons pas de nationaliser des compagnies privées.

M. MACLEAN (York-Sud): Nous nous en occupons. Nous sommes à créer une grande flotte transocéanique qui appartient en grande partie au Canada. Nous l'avons subventionnée, nous y avons consacré nos deniers, nous lui avons fourni des plaques d'acier, nous avons encouragé la construction de navires en acier. Cependant, je prierais le Gouvernement, et en particulier le leader de la Chambre, à cause de ce qu'il a dit aujourd'hui, d'apporter le plus grand soin à l'étude de cette question. Pourquoi l'industrie des transports, une des plus essentielles à ce pays, serait-elle associée à la production de l'acier? Pourquoi la fusion projetée ne concernerait-elle pas seulement nos ressources en charbon et en fer? Je dis que l'association de cette fusion, c'est-à-dire des moyens de transport avec l'industrie du fer et de l'acier, comporte un danger. Je regrette que le ministre de la Marine soit absent. Les paroles qu'il a déjà prononcées à cet égard indiquent qu'il est favorable à cette association. Il peut avoir raison, mais moi j'y suis opposé. Il y a longtemps que je m'intéresse au problème des transports, et je crois exprimer l'idée du public en affirmant ici que le fusionnement des compagnies d'aciéries comporte