

reions que la nationalisation de ce grand réseau débutât sans cette liaison étroite, apparemment, entre MM. Mackenzie et Mann et le Gouvernement. Savez-vous bien, monsieur l'Orateur, que le pays n'a aucune reconnaissance pour la façon dont MM. Mackenzie et Mann ont administré leur chemin de fer? A tort ou à raison, il trouve que le niveau de la vie publique n'a pas été élevé mais abaissé plutôt par les opérations de ces messieurs.

Le premier ministre intérimaire a pris beaucoup de temps à défendre la forme de la constitution civile de cette compagnie qui doit gérer nos chemins de fer.

L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) n'a jamais discuté la forme de la constitution civile de la compagnie, de sorte que toute cette argumentation ne relevait pas de la question. L'honorable député a demandé que le Parlement garde pour lui la juridiction des deniers du peuple.

Le premier ministre intérimaire a fait une comparaison entre le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien. Il a dit que les actionnaires, répartis dans tout le pays, se reposaient sur les directeurs du soin de leurs intérêts. Il a ajouté alors: "Pourquoi le peuple canadien ne remettrait-il pas l'administration du Nord-Canadien aussi complètement entre les mains des administrateurs nommés par les actionnaires de cette compagnie? Il n'y a qu'une réponse à cet argument, mais elle est absolue et la voici: Les actionnaires privés du Pacifique-Canadien opèrent avec leur propriété personnelle et ils ont le droit de nommer qui ils veulent pour leurs directeurs. Le Gouvernement, d'un autre côté, ne dispose pas de sa propriété en propre, mais de celle des citoyens. Et nous qui siégeons dans cette enceinte, du moins de ce côté-ci de la Chambre, nous voulons nous assurer que la propriété du peuple, dans cette affaire, soit entourée de toutes les garanties et de toute la protection dont les traditions et la sagesse britanniques nous ont montré la prudence et la nécessité.

Un autre argument mis de l'avant par le premier ministre intérimaire c'est qu'ainsi nous économiserions un double travail de vérification. Je pense réellement que ce n'est pas là une raison sérieuse. Personne ne dit que si la vérification des comptes de chemin de fer est faite par les fonctionnaires de l'auditeur général il faudra que les employés de la compagnie en fassent une autre. Une vérification devrait suffire. Mon honorable ami le premier ministre intérimaire prétend aussi qu'après un déficit, le Parlement aurait le droit de voter des crédits

pour y faire face. Parfaitement. Mais cela me rappelle ce qu'un membre du parti radical a dit un jour aux communes d'Angleterre: "Le roi parle généralement de "mon armée" et de ma "marine", mais il parle toujours de "la dette nationale". Nos amis les directeurs de cette compagnie de chemin de fer pourront peut-être parler de "nos locomotives et de notre matériel roulant", mais quand il y aura des déficits, ce sera le "déficit du peuple canadien".

Me voici au dernier argument enthousiaste du premier ministre intérimaire. Il a dit: "je crois,—je ne suis pas sûr,—que la commission hydro-électrique d'Ontario administre ses affaires en ce qui regarde le Parlement de cette province de la même façon, que nous le projetons pour cette commission ou compagnie relativement au Parlement du Canada." Je sais le premier ministre intérimaire fort occupé. J'ai fait observer, l'autre soir à la Chambre, combien il était inhumain de la part de vingt-trois membres du cabinet de laisser faire à ce ministre le travail de deux. Mais quand il nous montre comment agir à l'égard de la plus grande entreprise nationale que le pays ait peut-être jamais assumée, il devrait fournir de meilleurs arguments. Nous devrions avoir des renseignements exacts.

Des hommes honnêtes et bien renseignés peuvent fort bien avoir des opinions contraires touchant le régime de la nationalisation. Nous sommes en présence du grand plan de nationalisation que le Gouvernement s'est engagé à réaliser et il faut que chacun de nous, peu importe ses sentiments antérieurs touchant le régime de l'exploitation par l'Etat, donne à ce plan tout son appui. Mais le Gouvernement ne doit pas chercher à faire du capital politique du fait que certains députés de la gauche sont opposés à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Si nous allions les compter nous trouverions, je crois, autant de députés de la droite qui ne sont pas très enthousiastes sur cette question de la nationalisation. Pour moi, la nationalisation est un principe que je voudrais appuyer avec enthousiasme, car en théorie il me paraît juste. L'idée qu'un chemin de fer est de sa nature, un monopole, qu'il ne peut réussir qu'à condition d'être un monopole, et que tous ces monopoles doivent appartenir, ou du moins être sous le régime de l'Etat, me paraît excellente. Mais je dois considérer les faits, je ne puis pas passer outre. Quels sont ces faits? Le régime de l'exploitation par l'Etat a été mis à l'épreuve aux Etats-Unis; il a produit d'énormes déficits; le régime de l'exploita-