

avons entendu de la part de l'honorable député de Wright (M. Devlin) un très éloquent réquisitoire contre le Gouvernement. Parce que nous nous sommes efforcés de hâter l'adoption de la mesure au moyen de l'application de la règle relative à la clôture du débat, nous avons provoqué, de la part de l'honorable député, de ces remarques dont il a le secret, par rapport à ce qu'il a appelé l'application du bâillon et l'impossibilité, pour la députation, de discuter le bill au point de vue de sa valeur intrinsèque. Pour démontrer sa sincérité à cet égard il a pris environ dix-sept minutes et demie à parler de tout ce qui existe sous le soleil, à l'exception des chemins de fer nationaux, et environ quinze secondes à parler d'un point se rapportant tant soit peu à l'article maintenant à l'étude. Plusieurs membres de la gauche ont adressé la parole après lui. Je les ai tous suivis attentivement et je n'ai entendu faire qu'une seule allusion à l'article 2 ainsi qu'à une certaine autre partie du bill, à part celle que le député de Waterloo-Nord (M. Euler) s'est permise.

Après avoir cherché à découvrir pourquoi la gauche éludait ainsi la question, je suis arrivé à la conclusion qu'elle se sentait nécessairement obligée de tenter des efforts pour se tirer de la situation difficile où elle s'était placée, et que tout ce qu'elle pouvait faire à cette fin, c'était de jeter de la poudre aux yeux du public en lançant le mot "bâillon", à propos de projet, auquel il lui est impossible d'offrir d'en substituer un meilleur, comme il lui est impossible de suggérer aucun moyen de résoudre les problèmes auxquels nous avons à faire face.

Dans ce bill, nous nous efforçons sincèrement de tirer le pays de l'état de confusion où l'ont plongé autrefois, par leur incompétence et leurs malheureuses extravagances, —pour ne pas dire plus—les hommes dont les membres actuels de la gauche sont les légataires officiels. Il m'est impossible de concevoir que ces honorables députés puissent trouver à redire, comme ils l'ont fait et le font encore, aux actes de ce Gouvernement, non seulement par rapport aux chemins de fer nationaux et au Nord-Canadien, mais par rapport à ceux qui ont construit et administré ce dernier réseau et dont quelques-uns sont aujourd'hui à l'emploi du Gouvernement, pour l'administration des chemins de fer nationaux. L'honorable député (M. Devlin) a parlé des impôts qui doivent résulter de ce qu'on a institué un conseil de directeurs pour l'administration des chemins de fer nationaux et pris possession de chemins de fer, comme on l'a fait

[M. Nicholson (Algoma).]

et comme on le fera dans une plus large mesure à l'avenir. Cependant, il s'est gardé de faire allusion aux impôts qui résultent et vont continuer de résulter des millions gaspillés pour la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique.

Dans une couple de circonstances préalables, j'ai déclaré, dans cette enceinte, que nous n'avancerions guère la solution de ces problèmes en faisant des retours sur le passé; mais si la gauche persiste à rappeler le passé, nous n'avons qu'à lui répondre. La situation où nous nous trouvons aujourd'hui par rapport aux chemins de fer est le résultat direct de la politique inique, pour ne pas dire plus, qui a présidé à l'établissement de ces voies ferrées, sous le régime de certains hommes dans les membres de la gauche se disent les successeurs. Comment nous tirer de cette situation? Force nous est de rendre l'Etat possesseur de ces chemins de fer. Il ne s'agit pas de savoir si la nationalisation en faveur du public est du goût de celui-ci ou de celui-là, nous sommes aujourd'hui en face d'un problème dont la solution s'impose.

Je parlerai de la nationalisation dans quelques instants. L'Etat a ses chemins de fer sur les bras et c'est à lui de les administrer, si nous ne voulons pas qu'ils constituent un fardeau par suite duquel le pays soit amené à la banqueroute. Le Gouvernement se propose d'instituer un conseil de directeurs pour administrer les chemins de fer sans l'intervention de la politique, si c'est possible. Je crois que c'est possible. Quoique la gauche puisse en dire, je crois que nous pouvons trouver, dans le pays, des hommes assez animés d'esprit public et assez bien doués, pour pouvoir administrer les chemins de fer nationaux, et les administrer d'une manière efficace.

L'administrateur actuel ou le président et le présent conseil d'administration des chemins de fer nationaux du Canada ont été tournés en ridicule en cette enceinte; toutes sortes de bévues leur ont été imputées: leur probité même a été mise en doute. Cet après-midi, le représentant de Guysborough (M. Sinclair) a dit que nous confions les chemins de fer nationaux du Canada à des hommes qui avaient fait un gâchis absolu et irrémédiable du Nord-Canadien. Nous avons aussi l'assertion que le chef de l'opposition faisait, vendredi dernier, relativement à l'administration du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique:

Si l'honorable député (M. Morphy) veut connaître la différence entre l'établissement des voies ferrées du temps du ministère Laurier et