

nière particulière; nous avons proposé un nombre de modifications, mais elles ont été rejetées. Mon honorable ami (M. Meighen) s'est endurci le cœur: il a refusé de nous écouter et voilà la raison d'être de toute cette lutte autour du projet. Si nous recevions les renseignements auxquels, en notre qualité de représentants du peuple, nous avons pleinement droit, et si le ministre consentait à prendre en considération les modifications qui, à notre sens, devraient être acceptées, il n'y aurait, je crois, aucune nécessité d'avoir recours au règlement de clôture, le n° 17B, pour faire passer ce projet en Chambre.

On nous demande de faire renaître de leurs cendres quarante-quatre concessions de chemins de fer, dont plusieurs ont été accordées par l'assemblée législative de Regina, et beaucoup d'autres par celle d'Edmonton. Il n'en a jamais été question à la Chambre et les députés n'en connaissent absolument rien. Nous avons demandé qu'on nous mit sous les yeux le tracé des voies ferrées, une carte indiquant la partie du pays qu'elles sont censées devoir desservir: mais ce fut en vain. Nous avons aussi demandé, demande tout à fait légitime, quelle sera la longueur de ces lignes de chemin de fer. Ils sont nombreux, ceux des membres de la droite, qui ne sont pas plus renseignés que nous sur cette affaire, et cependant ils semblent disposés à accepter le bill sans réserve, en l'absence de l'ombre même d'un renseignement. Si, comme je le prétends, il se trouve des dispositions imparfaites dans le projet de loi, la responsabilité en pèsera entièrement sur le Gouvernement. Un beau jour, on verra éclater quelque gros scandale dans la gestion des chemins de fer, et il y aura vol d'argent et les gens se diront que pareille chose ne serait pas arrivée si l'on avait suivi les conseils exprimés par l'opposition, en 1919.

C'est fort peu loyal de la part du représentant de Toronto (M. Hocken) et de certains autres ministériels de chercher à faire passer les membres de la gauche pour autant de suppôts du Pacifique-Canadien, car, ils le savent, c'est là pure calomnie; au reste, le Pacifique-Canadien a, de tout temps, trouvé une plus grande somme d'appui chez nos adversaires que dans nos rangs. Mais je ne lui en fais pas reproche. Au surplus, il ne s'agit pas de cela en ce moment, mais uniquement d'aviser à l'exploitation des voies ferrées dont l'Etat a déjà fait l'acquisition.

Les membres de la gauche ne prennent ici l'intérêt ni des compagnies de chemin

de fer ni d'aucune corporation; ce sont les droits du peuple qu'ils défendent. Le parti libéral, que mon honorable ami me permette de le lui apprendre, fut le premier à mettre la nationalisation en pratique. Tout ce qui a été fait, au Canada, pour placer les chemins de fer sous l'autorité des représentants du peuple, c'est le parti libéral qui l'a accompli. Le Transcontinental national marque l'un des plus grands pas qu'on ait faits en ce pays vers la nationalisation des chemins de fer. A l'égard de cette entreprise, les droits du peuple furent reconnus et consacrés, en dépit de nos adversaires qui, tant par la parole que par leurs votes et tous les moyens à leur disposition, s'employèrent de leur mieux à empêcher que ce chemin de fer fût établi pour le compte de la nation.

L'institution de la commission des chemins de fer est une autre des très importantes réformes qui l'on doit au régime libéral. Autrefois, les chemins de fer avaient le champ libre et imposaient les tarifs qu'il leur plaisait, mais la création de la commission, dont le mérite revient entièrement au parti libéral, vint donner à l'Etat un certain empire sur la gestion des chemins de fer.

Si les ministériels n'ont pas la mémoire trop courte et qu'ils daignent se reporter à l'histoire du pays, ils constateront que le parti libéral fut le premier à s'engager dans la voie de la nationalisation, pendant que le parti conservateur se faisait le champion des compagnies privées.

L'hon. M. MEIGHEN: Le choix de votre chef actuel n'a pas été très heureux.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est un bon chef et ses doctrines, sur cette question, sont bonnes. Quant à nous, nous consentons volontiers à ce qu'on fasse un loyal essai de la nationalisation, mais l'expérience nous a appris qu'il y a lieu d'y aller avec précaution, car le ministre des Chemins de fer ne laisse pas lui-même, j'en suis sûr, de nourrir des craintes. La nationalisation des chemins de fer n'est pas chose nouvelle pour nous; le pays en tête depuis quarante ans, et c'est sans résultats bien merveilleux. Jusqu'à présent, elle n'a pas été couronnée du succès le plus complet, mais elle pourrait peut-être mieux réussir à l'avenir.

L'Intercolonial n'a pas été administré de façon très satisfaisante; au lieu de stimuler le développement de l'Est canadien, il y a, pendant les quarante dernières années, fait obstacle à la marche du progrès. Pendant quinze ans, l'ancien gouvernement conservateur—qui avait pour chef un hom-