

diatement la construction. Le ministre refusa de nous renseigner sur le tracé de ces chemins; puis, enfin, lorsqu'il se décida à nous répondre, il tourna en ridicule l'idée que cette Chambre aurait besoin de pareils renseignements. Or, si le Gouvernement entend commencer la construction de ces chemins de fer dans quelques semaines, il devrait du moins, au préalable, établir le tracé de ces chemins de fer. Et cependant, le ministre s'est moqué de notre demande de renseignements à cet égard, et, à son avis, éclairer le public sur cette question du tracé était chose absolument négligeable. Voilà le genre d'obstruction contre laquelle cette Chambre s'est heurtée et qui a convaincu le Gouvernement de l'absolue nécessité d'imposer la clôture et d'empêcher plus ample discussion du texte de ce bill. Je le répète, nous ne sommes pas hostiles au régime d'Etat dans l'exploitation des chemins de fer, mais nous tenons à ce qu'on prenne les mesures voulues pour la gestion de ce gigantesque réseau.

Cet après-midi, le député de Red Deer (M. Clark) a formulé une proposition fort judicieuse, à laquelle je souscris cordialement: c'est que, si nous tenons à élaborer un projet de loi dans le sens légitime, il faut veiller à confier à des experts la gestion de cette grande entreprise, de l'Etat. Or, monsieur le président, à votre avis, faut-il confier la gestion de ce réseau à l'homme qui a déjà fait aboutir à l'avortement l'exploitation du Nord-Canadien et qui a déjà accumulé des déficits dans l'administration de nos chemins de fer? Sont-ce des hommes de ce calibre qui pourraient bien gérer les affaires d'un grand réseau? Pour ma part, je m'y oppose et refuse de prêter mon appui à toute proposition de ce genre. L'homme dont la gestion a abouti à l'insuccès, l'homme qui a déjà accumulé des déficits dans l'exploitation des chemins de fer, et qui a ruiné le réseau du Nord-Canadien, comme le prouvent les documents soumis à cette Chambre, n'a ni droit ni titre quelconque à ce qu'on lui confie la gestion d'un réseau de cette importance.

On prétend que les critiques formulées par l'opposition n'ont abouti, à rien. Je rappellerai à cette Chambre que nous avons réussi à convaincre le ministre des Chemins de fer d'apporter à ce bill une modification qui, dans l'avenir, sinon maintenant même, sera des plus précieuse pour le pays. Il s'agit de l'amendement de l'article 23. D'après le texte primitif de cet article, il n'était pas question de l'autorisation du Parlement pour l'exécution des dépenses nécessaires à la construction et

à l'exploitation des lignes de chemins de fer et pour les frais de prolongement par les administrateurs. Comme résultat de notre critique, le ministre des Chemins de fer jugea utile de modifier l'article par l'insertion de ces mots:

Quant à la construction de ces lignes respectivement, le Parlement peut dorénavant autoriser les dépenses nécessaires, ou la garantie d'une émission des valeurs négociables de la compagnie.

Voilà une importante modification du projet de loi, qui sauvegarde les intérêts du pays. On prétend que les critiques soulevées par l'opposition ont dégénéré en obstruction. A mon avis, c'est bien tout le contraire; ces critiques avaient une tendance progressiste et ont notablement contribué à perfectionner cette mesure.

On nous dit qu'il fallait tomber à genoux devant ce projet de loi et le vénérer, parce qu'il est proposé par le Gouvernement et que nous devons en adopter toutes les dispositions sans hésitation. Mais je le répète, la question de nationalisation des chemins de fer peut prêter à une légitime divergence d'opinions et, à mon avis, le dossier de la gestion des chemins de fer d'Etat n'est pas des plus agréables à parcourir. Ainsi, l'Intercolonial, dès le début, a été administré par l'Etat: cette gestion a-t-elle abouti à un succès complet? Et la gestion actuelle du Nord-Canadien, sous la direction actuelle, a-t-elle été un succès complet?

Et la gestion des réseaux téléphoniques et télégraphiques, sous la direction de l'Etat, a-t-elle abouti à un succès parfait? Dernièrement, il m'a été donné d'examiner un relevé de ces services et je constate que les frais d'exploitation de nos réseaux de télégraphe et de téléphone atteignent le chiffre annuel de 800,000 piastres, tandis que les recettes globales n'atteignent que 200,000 piastres, soit un déficit annuel de 600,000 piastres. Le ministre qui dirige ce département a reçu, paraît-il, d'un expert chargé d'enquêter sur les ressources du réseau téléphonique un rapport qui affirme que l'Etat pourrait abandonner un nombre suffisant de ces lignes pour effectuer une économie de 300,000 à 400,000 piastres, sans que le public souffre de cette réforme des services.

Il est souvent question du succès du réseau des chemins de fer nationaux australiens.

Dans le numéro de la "Gazette" de Montréal, aujourd'hui, je trouve un exposé, qu'avec votre permission, monsieur l'Orateur, je voudrais faire insérer au hansard, parce