

Il est vrai qu'il y a d'autres moyens de régler la question. On pourrait mettre la compagnie sous séquestre et essayer de réorganiser l'administration du réseau. Je ne crois pas que ce moyen donnerait de bons résultats.

La première difficulté que le séquestre rencontrerait, serait le besoin de nouveaux capitaux.

Avant toute réorganisation de cette entreprise, il faut y introduire de nouveaux capitaux et, si les chiffres soumis à la Chambre sont exacts, comme je crois qu'ils le sont, ces capitaux ne peuvent provenir que d'une source, celle de l'Etat. Je crois que ce dernier a déjà suffisamment placé de fonds dans les valeurs du Nord-Canadien et je réproverais, par conséquent, une mise en liquidation de la compagnie. Reste le moyen prévu dans la liquidation de la loi des chemins de fer relatives aux liquidations, mais c'est encore un moyen auquel je ne conseillerais pas d'avoir recours. Il est vrai que la logique des choses suggérerait ce procédé et, dans les circonstances ordinaires, ce serait une façon convenable de régler la situation; mais les ramifications du Nord-Canadien et la dépense de capitaux à y employer font que cette méthode serait trop lente et trop fastidieuse. Au surplus, quand le réseau sera mis en vente par décision de la cour de l'Echiquier, une seule compagnie au Canada sera capable de s'en porter acquéreur. C'est pourquoi je n'approuverais pas un recours aux dispositions de la loi des chemins de fer relatives aux mises en liquidation. Le seul moyen qui nous reste est donc celui que propose le ministère.

Ce moyen n'est peut-être pas aussi bon que celui suggéré dans l'amendement de l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham); mais, étant persuadé que le projet du Gouvernement conduira à la nationalisation de ce réseau, à son acquisition et à son exploitation par l'Etat, mon devoir me semble être d'appuyer le Gouvernement dans cette mesure, puisque la proposition que j'aurais moi-même préférée a été rejetée par un vote considérable.

Je n'appréhende point les suites d'un arbitrage; ces sortes de question me paraissant devoir être décidées plus équitablement par des arbitres que par les tribunaux. Je suis certain que les intéressés auront peu à se plaindre de la décision des arbitres. Si les propriétaires du Nord-Canadien ont encore dans ce réseau un véritable intérêt financier, je suis sûr que personne ne voudrait les en frustrer. Si par contre cet intérêt n'existe pas, comme

l'affirme le rapport Drayton-Acworth, on peut compter sur les arbitres pour en faire la constatation. Je ne saurais concevoir que le peuple puisse avoir à redouter la décision de cette affaire par voie d'arbitrage. En dernière analyse, cette loi va rendre le peuple canadien propriétaire du réseau, destiné à faire partie de celui de l'Etat. Les populations que je représente s'intéressent beaucoup à cette question de la nationalisation des chemins de fer. Sans doute, nous aurions pu nous prévaloir des dispositions de nos lois de 1894, et des engagements pris par les propriétaires de ce réseau, mais maintenant que la proposition est rejetée, le projet qui nous est soumis me semble devoir être accepté.

M. LAPOINTE (Montréal): Avant que ce projet devienne loi, j'ai le devoir, ce me semble, d'expliquer en peu de mots mon attitude dans les circonstances. C'est par mon entremise qu'à mon avis, doit être exprimée l'opinion de ceux que je représente sur cette mesure.

Je désire tout d'abord relever certaines assertions du ministre des Finances (sir Thomas White) qui, en discutant ce projet, a dit un jour:

Le fait à retenir dans tout ceci, c'est que le Gouvernement canadien fait l'acquisition d'un vaste réseau de voies ferrées. C'est un commencement de nationalisation des chemins de fer du pays, non pas de tous, mais d'une portion assez considérable pour que cela constitue un grand pas dans cette voie.

Je réponds tout de suite à cette assertion du ministre des Finances que cette nationalisation des chemins de fer a le tort de n'être pas générale. Je suis porté à croire, en effet, que le pays trouverait son compte à une nationalisation définitive de tous les chemins de fer. La prise de possession par l'Etat d'un chemin de fer seulement a pour conséquence d'engager ses fonds dans une entreprise qui rivalisera avec une autre privéement exploitée, et les deniers du peuple serviront au fonctionnement d'une ligne faisant concurrence à une ligne que des capitalistes exploitent. C'est là une idée fautive, condamnée même en Australie, où tous les services publics sont nationalisés. On y a fait venir de Montréal sir Thomas Tait pour effectuer la nationalisation des chemins de fer australiens et, grâce à ses connaissances étendues en cette matière, l'entreprise a parfaitement réussi.

Ma première objection à ce projet est donc que ce me semble être une erreur de vouloir ne nationaliser qu'un chemin de fer. Ma deuxième objection a trait à cette déclaration du ministre des Finances qui dit: