

te compagnie de faire faillite, et afin d'empêcher cette faillite, il est obligé de fournir 15 à 20 millions par an et de devenir pour ainsi dire responsable des finances de la compagnie chaque année; nous devons donc adopter l'autre procédé et rendre l'Etat propriétaire du réseau.

L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a fait un discours très intéressant et très habile sur ce sujet, et quand il a suggéré que nous adoptions la méthode que nous avons suivie l'an dernier, je lui ai demandé ce que nous ferions l'an prochain? Mon honorable ami a songé à ce qui se passerait dans un an et il a parlé du Parlement qui siégerait alors. Il n'y a aucun doute possible, que la guerre continue ou non, que le Nord-Canadien devra faire une demande pour qu'on lui vienne en aide.

Je l'ai fait observer l'année dernière, au cours de l'allocation que j'ai prononcée en présentant le budget du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, le moment était arrivé de nommer une commission pour donner une solution définitive au problème des chemins de fer, certainement le plus important dont le Canada aura à s'occuper après la guerre.

J'ai aussi fait observer, à cette époque, que la solution du problème entraînerait l'acquisition de l'un ou plus des réseaux canadiens et peut-être la nationalisation de tous les chemins de fer du Canada. L'autre jour, j'ai exposé la situation assez au long en cette enceinte pour démontrer que la nationalisation comporterait en réalité des déboursés énormes, surtout si nous tenons compte que le Canada est en pleine guerre et des problèmes financiers auxquels quelques-uns de mes amis de la gauche ont fait allusion.

Après mûres délibérations, le Gouvernement en est arrivé à la conviction qu'il vaut mieux acquérir l'entreprise du Nord-Canadien pour le bénéfice de la population canadienne, de sorte que si nous sommes obligés de déboursier de fortes sommes de ce chef, d'année en année, le public et non les propriétaires du chemin de fer en récoltera les bénéfices. En d'autres termes, il est nécessaire que ce réseau de voies ferrées devienne la propriété de l'Etat, si celui-ci doit continuer à l'aider ou point de vue financier.

Je ne vois pas la nécessité de répondre aux observations de l'honorable député de Welland (M. German). Il a établi la faiblesse de la cause qu'il soutient en recourant à des attaques personnelles. A part de la guerre, cette question des chemins de fer

est le problème le plus difficile qu'aucun gouvernement canadien ait jamais été appelé à régler. Il revient sur le tapis chaque année et la situation ne fait que s'aggraver. Donc, cette année, le Gouvernement, après avoir étudié à fond la situation et en tenant compte de toutes les questions financières qu'elle comporte, a décidé de faire un pas dans la voie que lui indique le rapport Drayton-Acworth. Si nous tenons compte du lourd fardeau que la guerre impose au pays, le Gouvernement assumerait de trop gros risques en décidant de faire l'acquisition de tous les chemins de fer du Canada. Cependant, en faisant l'acquisition du Nord-Canadien et en venant au secours du Grand-Tronc-Pacifique,—j'ai déjà expliqué qu'il serait impossible en ce moment de suivre, à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique, la même politique qu'à l'égard du Nord-Canadien, parce qu'il faudrait entreprendre d'importantes négociations avec la compagnie du Grand-Tronc—il nous a semblé que c'était là le plan le plus acceptable dans les circonstances et je le crois encore.

C'est la seule solution possible du problème du Nord-Canadien, la seule qui recevra l'approbation et l'appui de l'opinion publique canadienne. Le Gouvernement a donc fait un pas dans la bonne voie, et dans un avenir rapproché, j'entrevois la mise à exécution de toutes les recommandations que renferme le rapport de la majorité des membres de la commission.

A cette étape, personne ne saurait dire de quelle façon le Nord-Canadien, l'Intercolonial, le Transcontinental national, et le Grand-Tronc-Pacifique seront administrés, si le Gouvernement décidait plus tard de se porter acquéreur de ces divers réseaux. Il serait peut-être à propos de faire administrer tous ces chemins de fer par une commission d'experts, comme le propose le rapport Drayton-Acworth. Je suis absolument en faveur du principe que si le réseau du Nord-Canadien doit être administré d'une façon efficace, il devra être complètement débarrassé de toute ingérence politique.

M. CARVELL: Je suis heureux d'entendre cet aveu tomber des lèvres du ministre des Finances.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Loin d'être un aveu, je me suis toujours appuyé sur ce principe quand il s'est agi de régler des problèmes de cette nature.

M. CARVELL: Le ministre croit-il qu'il soit possible d'obtenir d'aussi bons résultats sous la gérance de simples fonctionnaires que sous la direction d'hommes aussi essentiellement intéressés au succès d'une entre-