

trôle parlementaire, et, de l'autre, nous ne l'avons pas. Je m'oppose également à l'article 26 de ce projet de loi parce qu'il permet à la compagnie, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, d'hypothéquer toute la ligne jusqu'à concurrence de \$75,000 par mille. Il n'y a pas d'hypothèque sur l'Intercolonial en ce moment; mais si je comprends bien, ce projet de loi donne aux directeurs de la compagnie le droit, avec le consentement du Gouverneur en conseil, d'hypothéquer environ dix-huit cents milles des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, jusqu'à concurrence de \$75,000 par mille. Ceci donnera environ 112 millions dont ils pourront se servir pour construire de nouvelles lignes et allonger celles qui existent dans l'ouest du Canada, ou ailleurs, sans le consentement du Parlement. Tout cela est régi par la loi actuelle, la loi de vérification qui contient des dispositions très sérieuses au sujet de l'emploi des fonds. Tout l'argent versé au ministre des Douanes, au ministre des Chemins de fer et au ministre des Postes fait partie du revenu consolidé du Canada, dont pas un sou ne peut être dépensé sans l'autorisation du Parlement. Je crois au contrôle parlementaire des fonds publics, et c'est pourquoi j'ai l'intention de voter en faveur de l'amendement.

M. PEDLOW: Monsieur l'Orateur, il y a plusieurs ministres, y compris le premier ministre intérimaire, qui ne semblent pas avoir encore parfaitement compris le sujet que nous discutons. En lisant le projet de loi, je vois que le Gouvernement est déjà propriétaire des chemins de fer pour la direction desquels nous essayons d'établir des règlements. Par exemple, le préambule dit:

Considérant que Sa Majesté, au nom du Dominion du Canada, a acquis le contrôle de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien...

Non pas que le Gouvernement est sur le point d'acquiescer le chemin de fer, mais qu'il l'a acquis.

...et des diverses compagnies constituantes et subsidiaires comprenant le réseau du Nord-Canadien, suivant que spécifié dans la première annexe de la présente loi, et qu'il est à propos de pourvoir à la constitution en corporation d'une compagnie sous la direction de laquelle les chemins de fer, ouvrages et entreprises des compagnies comprises dans le réseau du Nord-Canadien peuvent être consolidés et conjointement exploités avec les chemins de fer du gouvernement canadien comme un réseau national de chemins de fer.

Je pense que dans la discussion qui s'est faite, on s'est écarté entièrement de la question. Nous ne discutons pas et nous

[M. Sinclair (Guysborough).]

n'avons pas discuté—sauf quand il s'est agi pour nous de nous défendre—s'il fallait nationaliser ou non les chemins de fer dont il est question. Nous sommes ici pour déterminer la façon de diriger les chemins de fer que nous possédons déjà ou que nous sommes supposés posséder. En effet il semble y avoir de sérieux doutes dans l'esprit des députés du côté ministériel quant à savoir si nous possédons réellement ou non ces chemins de fer. A un moment donné, on nous dit que nous les possédons, et immédiatement après les députés du côté ministériel nous laissent entendre que nous n'en sommes pas les propriétaires. D'après ce projet de loi nous sommes supposés posséder les chemins de fer en question, et par conséquent je prétends que la nationalisation n'est pas le sujet qu'il s'agit de discuter. Je suis surpris de voir que le premier ministre intérimaire insiste pour que nous nous prononcions sur ce principe, quand il n'en est pas question en ce moment-ci. Il a accusé les députés de ce côté-ci de la Chambre, y compris le leader de l'opposition, de faire de l'obstruction. Je tiens à signaler quelques-unes des méthodes de soi-disant obstruction adoptées par les députés de la gauche. Par exemple, jeudi, le 24 avril, quand le bill a été présenté au comité pour la première fois, nous avons essayé d'obtenir des renseignements du ministre des Chemins de fer, et cela nous a pris deux heures avant de les avoir. Peut-on nous accuser d'avoir voulu faire de l'obstruction dans la circonstance? Le ministre des Chemins de fer refusait absolument de nous donner l'information que nous demandions et que nous avions le droit d'obtenir. Après deux heures de discussion, notre demande fut accordée; à quoi le renseignement se résumait-il? Le ministre des Chemins de fer essayait de nous cacher, ou plutôt il prétendait ne pas savoir le traitement qui était payé au directeur du Nord-Canadien. D'après le ministre des Chemins de fer, \$25,000 était une somme trop insignifiante pour que l'on s'en occupât. Cependant, c'est la personne à qui nous voulons confier la direction des chemins de fer de l'Etat d'après ce projet-ci. Ensuite, le 25 avril, nous avons passé neuf longues heures essayant de tirer quelques renseignements additionnels du Gouvernement au sujet de ce bill.

Le ministre suppléant de la Justice était leader à ce moment et nous voulûmes en obtenir certains détails touchant le tracé des quarante-quatre lignes dont le Gouvernement, paraît-il, voulait commencer immé-