

prévu toutes les mesures à employer pour maintenir la ligne en exploitation après qu'il s'en serait emparé en cas de défaut. Si les honorables députés veulent lire l'article 22, ils verront immédiatement qu'il contient une disposition pour l'exploitation du réseau. De sorte qu'évidemment il n'y avait aucun doute dans l'esprit du Gouvernement sur ce qui arriverait dans le cas où il y aurait défaut de la part de la compagnie. Si la prétention actuelle du Gouvernement était juste, il n'aurait pas prévu cette organisation, il aurait attendu jusqu'à ce jour pour le faire. Laissez-moi donner lecture de l'article 22:

Advenant tout cas de défaut, et en tout temps durant lequel il se continue, il est loisible au Gouverneur en conseil, après en avoir donné avis au Nord-Canadien, de déposer les directeurs du Nord-Canadien et de toute compagnie constituante ou subsidiaire soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, et de nommer un ou des conseils de directeurs en lieu et place de ceux qui ont été déposés (tout ancien directeur étant à nouveau éligible).

2. Le pouvoir par la présente loi conféré au Gouverneur en conseil de nommer des directeurs sera un pouvoir permanent et usage pourra en être fait selon les besoins et chaque fois qu'un cas de défaut se produit ou se continue.

Je tiens à appeler l'attention du comité sur le fait que non seulement le Gouvernement a prévu la prise de possession de la ligne, mais qu'il a fixé en détail dans la loi toute l'organisation pour s'en emparer automatiquement. Rien ne peut être plus clair.

Ce rapport sera certainement mis entre les mains des arbitres et s'il est tel que je le suppose, il pourra avoir une influence marquée sur leur décision. Je ne discuterai pas le personnel de la commission. J'ai entendu dire que le juge en chef Meredith et M. Lash en feront partie. J'ignore si ce renseignement est exact ou non.

Je suis absolument opposé au projet qui nous est soumis. Le temps est arrivé de prendre possession du Nord-Canadien aux conditions stipulées dans la convention que nous avons faite avec cette compagnie, que cette dernière a faite avec nous et qui fait partie de la loi de 1914. C'est la seule manière équitable de prendre possession du réseau. Je répète que s'il n'y avait eu que Mackenzie et Mann dans cette affaire—s'il n'y avait pas eu de créanciers gagistes—la propriété aurait été cédée à l'Etat aux termes de l'article 24 qui autorise la confiscation sans autre forme de procès. Mon objection aux moyens proposés est aussi prononcée qu'au début et elle le sera tant que ce bill n'aura pas été définitivement adopté par la Chambre.

[L'hon. M. Graham.]

J'aurai à reprendre mon siège dans quelques minutes, mais avant de m'asseoir je ferai observer que le chemin de fer de la baie d'Hudson, que le Gouvernement construit en ce moment, fera partie intégrante du réseau du Nord-Canadien. Les deux réseaux seront reliés à la Mission-du-Pas par un pont sur la Saskatchewan. Si le Gouvernement prend possession du Nord-Canadien, il pourra s'éviter la dépense de construire des ateliers pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. Si les deux réseaux sont réunis et si les ateliers sont situés de manière à servir pour les deux, le Gouvernement pourra épargner des sommes considérables. A l'heure présente, le chemin de fer de la baie d'Hudson est une ligne distincte pour laquelle il faudra des ateliers et un outillage complet, sans compter une foule d'autres frais de première installation qui seraient épargnés si les deux réseaux étaient réunis. Je n'ai rien à ajouter et même si j'avais autre chose à dire on ne me le permettrait pas.

M. HUGHES (Kings) (I.P.-E.): Monsieur le président, je désire faire quelques observations sur la proposition actuellement soumise au comité, en me plaçant au point de vue du contribuable, puisque c'est lui qui, en dernier ressort, sera appelé à payer. Dans cette affaire, il y a certains faits et certaines circonstances qui nous permettent de tirer des déductions assez exactes. Un de ces faits, c'est que MM. Mackenzie et Mann qui ont construit le réseau n'ont pas mis un seul dollar de leur argent dans l'entreprise. Ils ont construit le réseau avec l'argent obtenu du public sous forme de concessions de terres, d'obligations garanties par les gouvernements provinciaux et par le Gouvernement fédéral et mises sur le marché. L'argent ainsi obtenu a été employé à l'établissement de la ligne. Mackenzie et Mann qui étaient eux-mêmes les constructeurs et qui n'avaient pas de concurrents, ont réalisé d'énormes fortunes. Ils sont extrêmement riches en dehors de leurs intérêts dans le Nord-Canadien. Ils passent pour être plusieurs fois millionnaires et pour avoir des sommes considérables engagées dans différentes entreprises au Canada, dans la république Argentine, au Brésil et au Mexique. Ils sont intéressés dans des mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse, dans des exploitations forestières de la Colombie-Anglaise et dans des lignes de tramway, dans différentes villes du pays. Quel que soit le sort du Nord-Canadien, Mackenzie et Mann resteront avec une grande fortune. Quoi que l'on fasse des ac-