

réalisées par la nationalisation de ce réseau de chemin de fer. Mais d'après le discours que je viens de lire et qui a été prononcé en 1914, par l'honorable député de Saint-Antoine, et d'après le discours prononcé par le ministre des Finances en 1916, cette législation n'est pas nécessaire, parce qu'en vertu de la loi de 1914, le Gouvernement peut prendre possession de la propriété et soit la louer à une autre compagnie, soit créer une nouvelle compagnie, soit l'exploiter comme chemin de fer de l'Etat. Pourquoi le Gouvernement a-t-il changé d'opinion? Pourquoi les procédures qui lui paraissaient si claires et si simples en 1914 ne sont-elles pas applicables maintenant? Nous savons que certaines transactions ont été effectuées à propos des actions ordinaires du Nord-Canadien depuis 1914, et cela malgré la déclaration du ministre des Finances que la porte serait fermée et que le capital resterait dans la caisse du Nord-Canadien. On a dit que Mackenzie et Mann avaient un droit de préemption sur le capital ordinaire du Nord-Canadien, qu'il y avait une certaine valeur dans ce droit qu'il fallait déterminer. J'ai lu, il y a un instant, un passage du rapport Drayton-Acworth dans lequel ces commissaires disent que le capital ordinaire n'a absolument aucune valeur. Dans ce cas, qu'est-ce que le Gouvernement va soumettre à l'arbitrage? J'ai sous les yeux les chiffres qui ont été extraits de ce rapport et je constate ce qui suit:

Coût de rétablissement nouveau..	\$397,441,567
Valeur après déduction de la dépréciation.....	357,409,678
Coût de reproduction de l'outillage	56,590,000
Valeur après déduction de la dépréciation	45,339,985
Evaluation des voies et de l'outillage.....	402,749,662
Obligations en cours, billets et autres dettes,* plus de.....	400,000,000
Propriétés visibles détenues par des compagnies auxiliaires.....	10,000,000

Le montant des dettes flottantes que j'ai donné, et qui dépasse 400 millions, ne comprend pas les dettes aux entrepreneurs qui ne sont pas encore payées par la compagnie du Nord-Canadien. Pour balance des dettes de \$402,749,662, il n'y a qu'un actif de \$390,000,000. Est-il étonnant que les commissaires nommés pour étudier la question aient fait rapport que le capital ordinaire n'avait aucune valeur?

Je le répète, pour quelle raison le Gouvernement essayait-il de faire adopter par le Parlement une loi l'autorisant à faire estimer par des arbitres la valeur d'un capital-actions que les commissaires mêmes qu'il a nommés, proclament ne valoir ab-

solument rien du tout? Il existe nombre de régions par tout le pays, qui sont privées de communications par chemins de fer par suite, dit-on, du manque de bras, résultant de la guerre. Le Gouvernement donne toujours pour excuse, quand il refuse de déboursier les deniers publics pour des entreprises qui ne sauraient servir les fins du parti, qu'il n'est pas en mesure de prélever des fonds pour développer nos moyens de transport par voies ferrées.

La question de l'acquisition des embranchements de chemins de fer dans les Provinces maritimes se discute depuis des années dans l'enceinte du Parlement. Des résolutions reposant sur le principe que l'Etat devrait acquérir ces embranchements, pour les exploiter comme lignes secondaires de l'Intercolonial, ont été adoptées par le Parlement et acceptées par le Gouvernement. Or, jamais le Trésor public n'a été appelé à déboursier un sou de ce chef. Le Gouvernement ne débourse jamais d'argent, qu'il s'agisse d'une forte somme ou d'une dépense insignifiante, sans qu'il se rende bien compte si le parti en retire quelque bénéfice.

Tous nous nous rappelons qu'à la session de 1911, le gouvernement libéral avait fait inscrire dans le budget une somme de \$1,000,000 pour faire construire un chemin de fer entre Halifax et le port de Musquodoboit, dans le comté de Halifax. Un autre crédit de \$1,000,000 avait été également inscrit au budget pour la construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier Sunnybrae, dans le comté de Pictou, à la ville de Guysborough, sur le littoral méridional de la province de la Nouvelle-Ecosse. Dès son arrivée aux affaires, le présent Gouvernement s'empresse de rayer du budget le crédit destiné à la construction de l'embranchement de Guysborough, division électorale représentée par un adversaire; mais le crédit destiné au comté d'Halifax, que représente le premier ministre, y fut laissé et la ligne fût construite.

On demandait aussi l'établissement d'une voie ferrée dans le comté de Victoria, que représente mon honorable ami (M. McKenzie).

L'honorable député avait réussi à convaincre l'ancien gouvernement de la nécessité de construire cet embranchement dans l'intérêt public; mais depuis que le présent Gouvernement a pris les rênes du pouvoir, il n'a rien fait en ce sens, parce que le représentant de la division de Victoria n'est pas un de ses amis politiques.