

vente, le transfert ou la mise en gage de ces valeurs.

La compagnie obtient avec l'approbation du Gouverneur en conseil le pouvoir de construire et d'exploiter des lignes de chemin de fer, et cetera. L'article 26 confère à la compagnie des pouvoirs pour ainsi dire illimités concernant l'émission des valeurs. Donc pour toutes ces raisons, je ne vois pas du tout la nécessité d'insérer l'article en discussion. D'ailleurs, si l'on décide de lui accorder un capital social, je suis d'avis que l'article devrait spécifier le chiffre dudit capital. Le capital du Nord-Canadien était fixé, nous le savons tous, à 100 millions, dont 60 p. 100 étaient attribués à Mackenzie et Mann et 40 p. 100 à l'Etat. C'est là de l'histoire moderne et, nous le savons tous, la conséquence de cette convention c'est que le Trésor a été obligé de verser 10,800,000 piastres pour obtenir la possession du capital de la compagnie, en dépit du fait qu'il a été établi à la suite d'une enquête approfondie que le titre de la compagnie ne valait rien et que les actionnaires l'avaient acquis sans déboursier un seul sou.

Il serait désirable, à mon avis, que nous insérions les noms des directeurs dans l'un des articles du présent projet de loi. Nous ne savons pas à l'heure qu'il est à qui le Gouvernement confiera l'administration des affaires de cette puissante compagnie; il ne serait donc que juste que nous soyons renseigné sur ce point-là. Cette question a été longuement discutée dans les journaux au cours de l'automne 1918.

Le "Globe" de Toronto, a publié les déclarations du prédécesseur immédiat du ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) affirmant que, s'il n'avait pas ses franchises coudées et ne réussissait pas à obtenir la nomination, il arracherait le mal jusque dans les racines, ce qui signifiait évidemment que la situation était grosse de difficultés pour le Gouvernement unioniste, s'il refusait de remplir les engagements pris au cours de l'élection de 1917.

Je répéterai ce que j'ai dit vendredi soir concernant les allusions que le premier ministre intérimaire et certains députés de la droite ont lancées à l'adresse des membres de l'opposition, allusions que l'on a encore répétées cet après-midi. Je désire que mes honorables amis de la droite comprennent parfaitement qu'ils n'ont pas du tout le droit d'affirmer que les députés de la gauche s'opposent de quelque façon que ce soit à la nationalisation des services publics.

[M. Pedlow.]

M. MICHAUD: Je déteste d'avoir à prendre la parole à cette heure sous le régime du règlement de clôture. Cela me rappelle trop l'histoire moderne de certains pays d'outre-mer où le peuple est bâillonné et incapable de faire entendre sa voix en toute liberté. Monsieur le Président, nous avons consacré à peine quelques heures à l'examen de ce bill; or, à mon humble avis, chaque minute de ce temps a été utilement employée, car il s'agit d'une entreprise gigantesque dont on veut charger les épaules du peuple canadien. Dans le passé, nous avons dépensé trop d'argent pour la construction des voies ferrées, et pas assez pour outiller nos ports, encourager le développement de notre marine marchande, de nos forêts et de nos pêcheries. Si la Chambre veut bien me le permettre, je citerai un compte rendu d'un journal ontarien, édition du 26 courant, concernant les déclarations faites par le ministre des Travaux publics (M. Carvell) à une députation qui est venue le voir relativement à la question de l'outillage de nos ports.

Ottawa, le 26 avril.

Le Canada a donné beaucoup trop d'attention aux chemins de fer, a dit hier l'hon. F. B. Carvell, ministre des Travaux publics, et pas assez au transport par eau, et il en est résulté un affreux gâchis. Il répondait à une délégation de la région de London qui lui demandait d'améliorer le port de Port-Stanley, et il a dit au cours de ses remarques: "Je ne connais rien de plus légitime que la dépense de fonds publics employés à l'amélioration des moyens de transport, et je dois dire que, jusqu'à présent, les moyens de transport par eau ont été négligés outre mesure. Nous avons entrepris de construire des chemins de fer, et nous en avons construits en trop grand nombre. Je ne dis pas qui est à blâmer, car c'est peut-être tout le pays. Il en est résulté un affreux gâchis et le Gouvernement est contraint de prendre les lignes à sa charge.

Je crois que nous avons assez de chemins de fer et qu'il serait bon d'aviser au développement des autres moyens de transport. Nous devons exporter nos produits et, pour qu'ils parviennent à l'étranger, il faut que nous ayons de bons moyens de transport par eau. Nous avons une dette de deux milliards peut-être, ce qui fait 250 piastres par tête, et il y a 14,000 milles de voies ferrées qui appartiennent au Dominion, ce qui fait un mille par 30 habitants. Le moment n'est-il pas venu, après cela, de considérer avec soin toute mesure entraînant la dépense de sommes considérables pour de nouveaux chemins de fer? J'ai été un temps en faveur d'une nationalisation des voies ferrées, mais l'expérience que j'ai faite des services rendus par des lignes de l'Etat m'oblige à modifier mon opinion à ce sujet. Me trouvant dans un train de