

L'hon. M. MEIGHEN: L'article dit "à l'avenir"; de fait, je crois que ce mot n'est pas du tout nécessaire.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 24 (utilisation de nom).

M. CANNON: Pour quelle raison n'appelons-nous pas les chemins de fer canadiens "les chemins de fer du gouvernement canadien" au lieu des "chemins de fer nationaux du Canada", avec les initiales C.N.R.? Je suis d'avis qu'il y a tout à gagner à faire disparaître au plus tôt les lettres fatidiques C.N.R. Le public et le Gouvernement s'en trouveront également mieux. Il serait tout naturel, à mon dire, de baptiser notre réseau de voies ferrées "les chemins de fer du gouvernement canadien".

L'hon. M. MEIGHEN: Pour moi, la seule explication raisonnable, c'est l'expression "Chemins de fer nationaux du Canada" à une consonnance plus plébéienne et plus populaire. Le mot "gouvernement" fait naître de suite l'idée d'autorité. Nous désirons faire entendre que ces voies ferrées sont la propriété du pays. Quant au chemins de fer Nord-Canadien, dont personne n'a à rougir, il sera en temps et lieu fusionné avec le réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

L'hon. M. LEMIEUX: L'automne dernier, M. Hanna m'a donné une raison plus pratique que celle-là. Il m'a déclaré que tous les wagons portent les trois lettres "C.N.R." et que pour les changer il faudrait déboursier une somme assez ronde tant pour la peinture que pour la main-d'œuvre.

Sur l'article 25 (changement de nom).

M. BUREAU: A-t-on quelque raison particulière pour faire cette réserve?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons une excellente raison pour cela. Nous n'avons nullement l'intention de fusionner certaines compagnies auxiliaires qui ne possèdent ni n'exploitent pas des voies ferrées; pour ne citer qu'un exemple, je mentionnerai la compagnie du télégraphe du Nord-Canadien.

On donne au Gouverneur en conseil le droit de changer le nom de cette compagnie, mais ce nom, évidemment, devrait être celui de "Télégraphe national du Canada".

M. McKENZIE: N'avons-nous pas travaillé assez pour aujourd'hui, et ne pourrions-nous pas retourner chez nous?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a précipité la situation, et il nous faut continuer cette affaire, ou ce sera un autre jour de perdu.

M. McKENZIE: Je n'ai rien précipité. Toute la précipitation vient du représentant de Red-Deer (M. Clark) et du leader de la Chambre (sir Thomas White).

L'hon. M. MEIGHEN: Je retire le mot "précipité" qui est d'ailleurs un terme un peu leste.

M. CLARK (Red-Deer): Je ne saurais permettre à l'honorable député de dire que j'aie précipité quoi que ce soit. J'ai fait quelques remarques, sur un ton très modéré, et j'ai à peine retenu l'attention de la Chambre pendant treize minutes. Je répondais à l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), l'auteur même de cette précipitation.

Sur l'article 26 (émission d'obligations).

M. BUREAU: Ne conviendrait-il pas de restreindre la somme d'obligations à émettre par mille de chemin construit dans chaque affaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Une limite est posée dans l'acte de fidéicommis.

M. BUREAU: Mais un chemin de fer pourra être construit sans que rien ne légitime l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de 75,000 piastres par mille, tandis que, dans le cas d'un autre, cette somme serait insuffisante. Vous imposez un maximum, mais ne serait-il pas bon d'arrêter, dans le cas de chaque compagnie, la somme pour laquelle une émission sera autorisée? C'est là une disposition qui doit se trouver dans la charte de toute compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: L'acte de fidéicommis doit contenir une disposition à cet effet. Chaque émission sera nécessairement limitée dans le cas où la compagnie l'autoriserait et que le Gouverneur en conseil l'aura approuvé; mais, quelle que soit la valeur des travaux, l'émission ne peut jamais excéder 75,000 piastres par mille. Il est nécessairement impossible de fixer aujourd'hui le chiffre de chaque émission.

M. BUREAU: Lorsque ces chartes ont été obtenues, et avant que l'Etat en fût saisi, le chiffre de l'émission a dû être limité. Nous imposons toujours dans la charte une limite à la somme des obligations à émettre par mille de chemin de fer construit. Cette limite, l'article la fait disparaître.

L'hon. M. MEIGHEN: La limite mentionnée dans la charte subsistera.

M. BUREAU: Les chemins que l'on va construire sous le régime de cette loi doivent avoir déjà des chartes et, en ce cas, le