

lement canadien, il y a une chose que l'on ne peut pas bâillonner: c'est l'opinion publique.

Nous avons la conviction que nous représenterons ici le sentiment du pays, le sentiment des électeurs. Nous les rencontrerons avec confiance et nous sommes sûrs de leur appui dans la lutte que nous livrons.

I'hon. M. GRAHAM: Avant que ce bill soit adopté de force en comité, je voudrais dire deux ou trois mots. J'ai exprimé mon opinion assez franchement, je crois, dans la discussion générale, mais je considère ce moment très opportun pour appuyer très brièvement sur ce que j'ai déjà dit.

Nous avons entendu parler beaucoup et souvent de la nationalisation des chemins de fer et de tous les services publics, et plus d'un membre du Gouvernement a chanté cette antienne très fort parfois, mais je ne suis pas convaincu, si l'on mettait le régime à l'épreuve, que le ministre des Finances se déclarerait contre. Je n'aimerais pas à trop le pousser au pied du mur, de crainte qu'il ne perde la grâce et n'exprime sa véritable pensée sur ce sujet.

La nationalisation des chemins de fer et de tous les grands services d'intérêt public est une politique qui a fait de rapides progrès et l'Ontario est probablement aussi avancé dans cette voie qu'aucune des provinces, mais je prétends que la question de la nationalisation du Nord-Canadien n'a joué qu'un très petit rôle dans les considérations qui ont mené à l'expropriation de ce réseau. La situation des chemins de fer au Canada exige qu'on lui consacre de l'attention.

Plusieurs honorables députés ont fait remarquer qu'il existait deux ou trois méthodes pour fournir un soulagement ou pour appliquer un remède. Pour moi, personnellement, je ne suis pas opposé à la prise de possession de ce réseau, sous certaines conditions. Si le Nord-Canadien faisait ses frais actuellement, j'insisterais pour qu'on retarde l'étude de l'expropriation du réseau, au moins jusqu'à la fin de la guerre, quand nous aurons quelque idée de nos responsabilités futures. Je suis porté à croire, sans en avoir toutefois aucune preuve, que Mackenzie et Mann ont demandé eux-mêmes l'adoption de cette loi et que le Gouvernement devait, ou leur donner une subvention, ou prendre quelque autre disposition à l'égard du réseau.

Comme je l'ai indiqué, il y a quelques jours, quand j'avais l'honneur de parler à la Chambre, je suis plutôt opposé à l'idée d'un séquestre. Je sais qu'un grand nombre des financiers les plus habiles du Canada ont une opinion différente—du moins

j'ai été très amèrement critiqué dans des correspondances pour m'être prononcé comme je l'ai fait au sujet de la nomination d'un séquestre. Pourtant, comme le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ont garanti un grand nombre des titres de la compagnie, je ne peux pas m'affranchir de l'idée que ce ne serait pas une bonne chose pour le Canada, en ce moment, de permettre qu'un réseau de chemin de fer, dont nous avons garanti les obligations, acquière la réputation d'avoir été mis sous séquestre.

Passons maintenant à ce qui a été fait. Je n'hésite absolument pas à dire que je m'oppose à cette mesure et que je suis prêt à m'y opposer à toutes les étapes de la discussion, si le Gouvernement n'adopte pas quelque autre méthode pour transférer le réseau du Nord-Canadien à l'Etat.

Quelques-uns ont soutenu ici avec beaucoup d'énergie qu'il serait injuste de s'emparer de la propriété d'un citoyen quelconque sans lui donner la possibilité d'exposer ses réclamations. Cela paraît juste en soi, mais dans ce cas la compagnie a fait une convention qui lui enlève tout droit à une réclamation, et elle l'a faite en connaissance de cause. Elle n'a pas signé cette convention sans qu'on y mette le prix, et ce prix a été la garantie par le Gouvernement d'obligations pour un montant de 45 millions.

Cette question semble être entrée si loin dans l'arène politique que des membres de cette Chambre, qui examinent ordinairement les affaires à un point de vue pratique, refusent de considérer cette proposition comme le ferait un commerçant ordinaire. Si un accord semblable avait dû être conclu entre deux membres de la Chambre, il aurait été fait sans discussion pénible; l'accord aurait été signé tout naturellement. On a avancé l'argument, et on l'a développé longuement, que la loi de 1914 n'avait pas en vue la mainmise sur les droits de la compagnie sans compensation.

Quoi que je fasse, je ne peux pas comprendre comment quelqu'un peut soutenir cela avec un semblant de raison; car toutes les paroles des membres du Gouvernement qui ont été empruntées au hansard prouvent absolument le contraire. On n'a cessé de répéter et de donner à entendre à la Chambre que si l'on permettait l'adoption de la loi de 1914, le pays pourrait, par l'intermédiaire du Gouvernement et sans procédures judiciaires, prendre possession du réseau du Nord-Canadien si la compagnie faisait défaut. Le Gouvernement songeait à cette possibilité, car dans la loi de 1914 il avait