

a obtenu sa concession du gouvernement de la Colombie-Anglaise.

Celui-ci, je ne veux pas mêler la politique aux chemins de fer,—et personne ne m'accusera d'avoir blâmé qui que ce soit de la situation des chemins de fer, excepté peut-être quand on m'a posé des questions—a garanti les obligations de la ligne qui allait de parallèle au Pacifique-Canadien sur une distance d'environ 200 milles, de l'ouest d'Edmonton à la côte.

C'est l'entreprise de construction la plus coûteuse que le Nord-Canadien ait jamais faite. C'est, pour le peuple canadien, un mauvais système à employer que tenter de cacher notre responsabilité en la faisant retomber sur un gouvernement libéral ou conservateur qu'on accuse de l'état actuel de notre politique de chemins de fer nationaux. Nous devons faire face à une situation dont je crois la solution possible et parfaitement faisable. Mais, pour cela, nous devons arracher nos chemins de fer des mains des politiciens pour les confier à des experts en exploitation.

Il y a quelques jours, quant on a parlé de mettre des représentants ouvriers dans le directorat, on nous a répondu que c'était inconstitutionnel et peu pratique. Aujourd'hui, ce que nous faisons est beaucoup plus inconstitutionnel.

Nous enlevons à l'auditeur général la surveillance des dépenses des fonds du Canada et, si nous allons aussi loin, je ne vois pas ce qui nous empêche de mettre des représentants ouvriers au bureau de direction.

La représentation ouvrière à la direction des chemins de fer nationaux serait la chose la plus simple au monde et elle nous assurerait la coopération de toutes les organisations ouvrières du pays.

Au lieu de montrer des déficits, l'entreprise aura du succès si, pour diriger le chemin de fer, vous réunissez les hommes les meilleurs et les mieux payés, il faut les payer aussi cher que possible car ces hommes peuvent gagner leurs appointements en une seule journée, si vous libérez toute l'organisation de l'influence politique et si vous obtenez la coopération, non seulement des organisations ouvrières et des employés de chemin de fer, mais aussi de tous les citoyens du pays. Néanmoins, il est nécessaire de déposer un bilan devant le Parlement afin que les représentants du peuple puissent constater où passe l'argent du peuple et parce que si vous vous refusez à prouver votre honnêteté, si vous ne jouez pas cartes sur table, vous ne pouvez vous attendre à ce que le peuple ait confiance en

[M. Cahill.]

votre entreprise. Ce peuple ne fera pas un pas pour encourager le chemin de fer ni pour avancer ses intérêts parce qu'ils n'aura pas le sentiment qu'en agissant de la sorte il contribuerait au progrès de ses propres intérêts mais plutôt à l'avancement des intérêts d'un particulier. Que le Gouvernement nous donne librement et franchement les renseignements qu'il possède afin de gagner le concours de tout le monde. Certains membres de la députation prétendent que je cherche plus ou moins à entraver la discussion. Eh bien, à l'occasion qu'a mentionnée l'honorable député de Red Deer, j'ai signalé à l'attention du comité une question que j'ai vu, depuis, répéter dans les journaux; la voici: Le ministre des Chemins de fer nous dit que le déficit sera d'environ 7 millions et que les recettes du chemin de fer, déduction faite des frais d'exploitation, s'élèveront à quelque 3 millions de dollars. Je l'ai démontré à cette occasion, nos obligations touchant ce chemin de fer atteignent déjà le montant de 470 millions à peu près, dont les intérêts s'élèvent à environ 18 millions. Si nous déduisons les recettes nettes de 3 millions, nous nous trouvons en face d'un déficit de 15 millions. J'affirme que le Gouvernement n'est pas raisonnable lorsqu'il accuse l'opposition de vouloir entraver la discussion après qu'il nous refuse des renseignements comme celui que je demande. Le ministre nous a lancé cette accusation; lorsque je lui en ai demandé une explication, loin de la retirer, il a simplement refusé de répondre. Je pourrais bien dire que j'ai posé cette question à un moment où le règlement de la clôture était en vigueur; en conséquence, aussitôt qu'un honorable député de la gauche posait une question le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) disait: "Je propose que la délibération de cette question soit remise à plus tard." Nombre des articles du bill n'ont jamais été discutés à la Chambre, et je trouve que le Gouvernement lance le chemin de fer national sous de mauvaises auspices. D'abord le bill est imposé à la Chambre au moyen du règlement de clôture; puis ses dispositions fondamentales ne viennent pas en discussion, et finalement le Gouvernement refuse de prescrire la soumission au Parlement d'un rapport annuel de l'entreprise.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je voudrais attirer l'attention des honorables députés sur une erreur non intentionnelle, ai-je cru, de la part du leader du Gouvernement, lorsqu'il a affirmé que le projet présentement en discussion renferme des dis-