

Voici comment se lit cette clause:

3. (1) Sitôt lesdits cinq sixièmes desdites actions transférées suivant que susdit, le Gouverneur en conseil peut aider la compagnie du Canadian Northern, ou toute compagnie comprise dans le réseau du chemin de fer Canadian Northern, à payer et régler toute dette de pareille compagnie ou à en différer le paiement suivant tels termes qui peuvent être convenus, et pour pareils objets peut consentir des avances sur le Fonds du revenu consolidé, peut garantir le paiement intégral ou partiel, et peut à cet égard donner des obligations ou valeurs de l'Etat.

(2) La compagnie du Canadian Northern, et chaque compagnie comprise dans le réseau du chemin de fer Canadian Northern, doivent de temps à autre accomplir tels actes et choses, faire tels contrats et émettre telles obligations et valeurs, en ce qui concerne le paiement ou règlement ou l'ajournement de paiement de ladite dette, que peut exiger le ministre des Finances.

Eh bien, monsieur le président, à la lecture de ces sections du bill qui nous est soumis, nous arrivons facilement à la conclusion que ce bill n'est ni plus ni moins, qu'une renonciation complète aux droits qui nous sont garantis par l'acte spécial qui a été passé en 1914.

On nous propose d'acquérir des actions d'une valeur, au pair, de \$60,000,000, par arbitrage, quand, en vertu d'une loi spéciale passée par ce Parlement en 1914, nous avons le droit de les prendre sans payer un sou. Nous avons le droit de nous emparer du réseau du chemin de fer de la compagnie Nord-Canadien sans être obligés de payer une indemnité à qui que ce soit.

La loi dit: "acquérir par arbitrage." Nous savons ce que peut signifier un arbitrage avec Mackenzie et Mann.

On nous demande de donner notre consentement à une législation par laquelle nous allons nous exposer à payer des millions pour des actions d'une compagnie insolvable. Je dis insolvable, parce que c'est ainsi que j'interprète le sens des remarques qui ont été faites, pendant ce débat, par l'honorable ministre des Finances, et que je trouve rapportées à la page 4505 du hansard non révisé, séance du 7 août 1917.

Voici ce qu'a dit l'honorable ministre des Finances:

L'hon. sir Thomas White: J'espère bien que l'honorable député n'a pas dans l'idée que le Gouvernement n'a pas décidé de se porter au secours de la compagnie ou d'acquérir son réseau, avant de s'être bien assuré qu'elle a réellement besoin de l'assistance de l'Etat.

Si le Nord-Canadien était en mesure de faire honneur à ses engagements, cette mesure ne serait pas soumise à l'assentiment du Parlement, à l'heure actuelle. S'il en était ainsi, le Nord-Canadien acquitterait les intérêts sur ses valeurs hypothécaires, effectuerait les améliorations nécessaires, acquitterait le prix de son matériel roulant et flotterait tous les emprunts

temporaires qu'il lui faut, sans avoir besoin de venir quémander à Ottawa. C'est parce que la compagnie se trouve dans une impasse et qu'il lui faut absolument l'aide du Gouvernement, sans quoi elle est en face de la faillite, que cette mesure est soumise à l'approbation du Parlement.

Et c'est dans ces circonstances, alors que le ministre des Finances est au courant de la situation financière de cette compagnie Nord-Canadien, que l'on vient aujourd'hui proposer une mesure par laquelle nous nous engageons, ou nous nous exposerons à payer des millions pour des actions dans une compagnie insolvable, c'est-à-dire des actions qui ne valent absolument rien.

Il me semble entendre encore les arguments qu'ont fait valoir, dans cette Chambre, certains députés de la droite qui ont pris part au débat en 1914, alors que nous avons débattue le projet de garantir à la compagnie du Nord-Canadien une somme de \$45,000,000. Nous faisons, disaient-ils, un marché avantageux ou du moins aussi avantageux qu'il était possible, dans les circonstances. Si la compagnie, ajoutaient-ils, est incapable de remplir ses obligations, si elle ne peut faire face à ses échéances, tant en capital qu'en intérêts, alors nous nous emparerons de ce chemin de fer, il nous appartiendra; en un mot, nous en prendrons sommairement possession. Voilà, monsieur le président, ce que l'on nous disait en 1914, pour essayer de nous convaincre de la sagesse de la décision du Gouvernement de venir en aide à la compagnie du Nord-Canadien. Le plus éloquent et le plus catégorique sur ce point, le champion du projet du Gouvernement dans cette occasion, fut très certainement l'honorable solliciteur général (M. Meighen). Voici ce que je lis à la page 3858 du hansard de cette année-là:

Ou, si nous préférons, nous pouvons nous-mêmes par un acte du Parlement décréter que ce réseau est la propriété du pays, et que les intérêts de toutes personnes quelconques en dehors du peuple canadien disparaissent.

L'idée est que nous mettons présentement tous les intéressés et tous les actionnaires parties à ce contrat, et nous leur disons: Par les présentes vous vous engagez, au cas de défaut de paiement, à ne pas porter appel au Parlement fédéral si votre chemin de fer est confisqué d'une façon ou d'une autre, mais vous laissez au Parlement national pleine et entière liberté de disposer comme il lui semblera bon, dans l'intérêt du peuple canadien, des biens du Nord-Canadien. Telle est la procédure sommaire tracée ici pour prendre possession du réseau.

C'était très catégorique et, de ces remarques du solliciteur général, qui a été le principal orateur du Gouvernement, lors de la discussion de cette mesure, nous ne pouvons tirer d'autre conclusion que celle-