

efforcerions de l'obtenir. Je ne vois pas quel rapport la question des porteurs de valeurs puisse bien avoir avec le sujet qui nous occupe. Si importante que soit l'opération, elle est néanmoins d'une extrême simplicité; il ne s'agit que d'acquiescer les actions non rachetées de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, dont relèvent toutes les compagnies secondaires. La Chambre est en possession de renseignements assez complets sur toutes les matières se rattachant à l'examen de la résolution.

Comment se fait-il alors, que l'état qui a été fourni à mon honorable ami lui paraît si clair; comment se fait-il qu'il ait été dans l'impossibilité de donner de plus amples informations?

Maintenant, monsieur le président, on veut revêtir cette proposition du terme de "nationalisation des chemins de fer." J'ai en mains une brochure, œuvre de sir Thomas Tait, traitant de la nationalisation des chemins de fer, et, en suivant le même raisonnement, il m'est facile d'arriver aux mêmes conclusions que lui. Il s'objecte, avec raison, à ce que le Gouvernement s'empare d'une seule ligne de chemin de fer, pour la bonne raison que le Gouvernement se trouvera dans la position de faire une concurrence tellement forte aux autres compagnies de chemins de fer, que la compétition serait complètement impossible, et l'effort légitime de toute compagnie absolument paralysé. Voici ce qu'il nous dit à ce sujet. Je me permettrai de ne citer qu'un court extrait de cette étude, en date du mois d'avril 1917, et intitulé: "A solution of the Canadian Railway problem."

Je présume que l'honorable ministre des Finances a dû lire cette brochure, et, s'il l'a fait, il a dû s'inspirer des fortes raisons que sir Thomas Tait apporte à l'appui de sa thèse.

Je cite:

La concurrence entre des chemins de fer exploités par l'Etat et des lignes appartenant à des particuliers est injuste pour le spéculateur qui a engagé des capitaux dans ces dernières. L'Etat peut emprunter ou obtenir, généralement parlant, de l'argent pour la construction et pour l'outillage à des conditions beaucoup plus facile que les compagnies particulières, et par conséquent, les réseaux d'Etat ne sont pas censés ni obligés de rapporter un profit aussi considérable que celui que les capitalistes, surtout les actionnaires, dans les compagnies compétent et devraient recevoir. Toute autre chose étant égale d'ailleurs—une condition importante et improbable—les tarifs, et les prix sur les chemins de fer de l'Etat sont sujets à réduction et de fait ils sont généralement réduits, et les services de convois et autres avantages sont fournis au delà des justes conditions de la circulation et autres, et s'ils veulent conserver leur juste part du trafic, les chemins de fer particuliers sont forcés d'accorder ces tarifs et prix inférieurs aussi bien que ces avantages extraordinaires.

Considérant la possibilité, sinon la probabilité, du cas où le Dominion serait forcé de s'em-

parer du réseau du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à Prince-Rupert avec ses embranchements, il s'agit de savoir si, dans un tel cas, l'on ne pourrait pas éviter les difficultés et les désavantages de l'administration par l'Etat, d'une part, et l'injustice que comporte la concurrence de l'Etat à une entreprise particulière, d'autre part—les uns et les autres devant être grandement aggravés et augmentés si le réseau des chemins de fer de l'Etat devait s'étendre de Winnipeg à la côte du Pacifique et d'un bout à l'autre des provinces de l'Ouest,

On me répondra, peut-être, que le programme du Gouvernement, aujourd'hui, n'est que le complément de l'œuvre d'un gouvernement précédent, qui a créé l'Intercolonial. Je ne me rappelle pas de l'époque où l'Intercolonial a pris naissance, mais, si je me rappelle bien de mon histoire, la construction de cette ligne était une des conditions de la Confédération. Les Provinces maritimes ne voulaient pas entrer en confédération avec les provinces de Québec, d'Ontario et de l'Ouest, à moins que leurs communications ne fussent rendues plus faciles avec les provinces du centre et les territoires du Nord-Ouest. Comme je l'ai déjà dit, c'était là une des conditions fondamentales du pacte de la Confédération, et j'en appelle aux honorables députés de cette Chambre—en particulier au ministre des Finances—Dieu sait les misères de toutes sortes que l'Intercolonial a causées à toutes les administrations. Comment voulez-vous que ces paroles de sir Thomas Tait, que j'ai citées tout à l'heure, ne s'appliquent pas aux autres chemins de fer que le Gouvernement veut ou s'emparer ou acheter pour son compte? La politique inaugurée par le Gouvernement actuel, en vertu du bill 125, entraîne des conséquences tellement sérieuses que la suggestion que je ferai au Gouvernement est que cette politique a assez d'importance pour justifier la consultation du peuple; tout autant que cette consultation pouvait être justifiée lorsqu'il s'agissait de conscription. Comment, nous voulons enlever \$600,000,000 du Trésor public; nous voulons que le pays devienne l'administrateur d'une voie ferrée de cette étendue et ce, sans le consulter! S'il s'agissait de la création d'une nouvelle ligne, je mettrais peut-être moins d'ardeur à dénoncer le projet; mais, en face de la situation créée par la guerre, je me demande s'il n'est pas hors de raison de gouverner un pays, sans même le consulter, sur une dépense aussi considérable.

Voilà une politique tout à fait nouvelle, et si nous avons cru bon de consulter le peuple sur une simple question de tarif et de réciprocité, je me demande si, à plus