

Le "Citizen" continue:

"Si le projet actuel est préférable pourquoi s'y opposer." Le projet actuel pourvoit, en peu de mots, à un arbitrage d'une affaire qui n'appelle pas l'arbitrage et qui expose le pays à des dommages financiers pour une somme très importante. Nous pouvons être obligés de payer toute somme que la commission des arbitres fixera, entre 60 millions de dollars et un dollar. Dans tous les cas, l'Etat sera obligé de payer l'amende.

Naturellement il faudra avoir recours à l'argument ad hominem; il a été une arme si efficace dans toutes les questions où le ministère n'a pas pu présenter d'arguments raisonnables pour défendre ses différentes propositions depuis sa constitution. Mais notre confrère supprime les faits....

J'appelle l'attention de mon honorable ami de Vancouver sur cette partie de l'article:

Mais notre confrère supprime les faits quand il dit que les libéraux ont demandé, il y a plusieurs années, l'arbitrage du capital du Nord-Canadien en limitant le prix à 30 millions. La proposition des libéraux, sous forme d'amendement à la proposition du Gouvernement de donner au Nord-Canadien le montant demandé (45 millions) en 1914 était que le capital émis de la compagnie devrait être réduit de 77 millions (au lieu de rester à 100 millions, comme le Gouvernement le proposait) à 30 millions et que tout ce capital serait confié aux mains d'un fiduciaire pour l'avantage et la garantie de l'Etat et qu'il resterait ainsi pendant cinq ans, pour qu'en cas où la compagnie ferait défaut le Gouvernement ait le pouvoir de prendre possession du réseau sans dépenser un seul dollar de plus. Dans le cas où la ligne continuerait son exploitation et paierait ses dépenses pendant cinq ans, le pays aurait le droit de prendre possession du capital par voie d'arbitrage, pourvu que le Gouvernement juge une semblable opération avantageuse pour l'Etat. C'est une chose entièrement différente de ce qu'on voulait laisser entendre en disant simplement que les libéraux avaient proposé l'arbitrage en fixant la limite du prix, en 1914, à 30 millions de dollars, pour arriver à la conclusion tirée par notre confrère soit par ignorance, soit par désir de dénaturer les faits.

Quoi qu'il en soit, au lieu d'accepter cet amendement proposé par l'honorable M. Pugsley, le Gouvernement a préparé la convention qui fait l'objet du débat. La partie la plus remarquable de cette convention fut l'article que le Gouvernement rejette aujourd'hui comme sans valeur. C'est au solliciteur général que l'on a confié alors la tâche de protéger les intérêts du pays et c'est sous l'habile direction de ce ministre que le fameux article a été rédigé. A l'époque, le ministre des Finances a dit à propos de cet article qu'il était émerveillé — émerveillé que dans un seul mortel il puisse y avoir tant de sagesse et de prévision pour imaginer une protection légale que l'on pourrait immédiatement invoquer au nom du peuple comme celle contenue dans l'article 24. Sir Thomas White a dit qu'il devait se découvrir devant le solliciteur général à cause de sa merveilleuse habileté et de la grande intelligence dont il avait fait preuve à ce sujet. Mais, aujourd'hui, le ministre des Finances n'est plus perdu dans "l'étonnement, l'amour et l'admiration," comme dit l'hymne ancien, il cherche

[L'hon. M. Murphy.]

plutôt à montrer que le chef-d'œuvre de 1914 n'est en réalité qu'un ornement légal sans valeur dans la convention et qu'on peut le mettre de côté sans affecter en rien l'affaire principale qui est de payer une somme inconnue des deniers des contribuables à certains entrepreneurs et lanceurs de chemin de fer adroits et avisés qui n'ont aucune prétention juridique à la réclamer.

Pour essayer de discréditer la commission Drayton-Acworth et de donner au capital du Nord-Canadien une valeur qu'il ne possède pas le Gouvernement a prétendu que cette commission qu'il a formée, et à la tête de laquelle se trouve le président de la commission des chemins de fer, avait omis de faire entrer en compte certaines affaires. A propos de ce qu'a déclaré le Gouvernement, il y a une particularité très étrange et très significative.

N'est-ce pas un fait étrange et significatif que le Gouvernement ait négligé de s'informer auprès des commissaires si oui ou non ils ont fait les omissions prétendues et dans l'affirmative, quelles sont les explications qu'ils ont à fournir à ce propos. Voilà la procédure naturelle et courtoise que le Gouvernement aurait dû suivre, mais au lieu d'adopter cette attitude, le Gouvernement se contente tout simplement d'ignorer la commission. Il y a quelques semaines, le ministre des Finances, en réponse à une question que je lui ai posée, a déclaré que le Gouvernement n'avait nullement tenté de se renseigner à ce sujet. Le Gouvernement ne reconnaît donc pas la commission, de sorte qu'au lieu de demander des explications aux commissaires relativement à ces prétendues omissions, il s'adresse à la compagnie du Nord-Canadien.

Or, quels sont les renseignements qu'il a obtenus de la compagnie? Ces renseignements sont contenus dans une lettre du contrôleur des finances du département des Chemins de fer et des Canaux, que le ministre des Finances a lue en cette enceinte le 23 courant et qui est insérée à la page 5167 des Débats. Or, je n'ai pas le moindre doute que le contrôleur des finances du département des Chemins de fer et Canaux a exactement donné dans la lettre en question les renseignements que la compagnie lui a communiqués. Donc, les observations que j'ai à faire relativement au contenu de cette lettre concernent sur toute la ligne les chiffres de la compagnie et non pas le contrôleur des finances du département des Chemins de fer.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le contrôleur des finances du département des Chemins de fer m'assure que ces renseignements proviennent de la vérification qu'il a faite lui-même et non de chiffres prépa-