

vieilles traverses avec les traverses neuves. Elle pourrait, au lieu d'augmenter les salaires de ses employés, les maintenir aux chiffres actuels.

Si la ligne passe aux mains du Gouvernement, toutes ces choses iront au rebut. Je crois que le Gouvernement dépensera à des améliorations trois fois autant peut-être d'ici à deux ans que ne le ferait le Nord-Canadien, sans transporter plus de marchandises probablement ni accroître la recette. Chaque fois que vous touchez à la nationalisation d'un service quelconque, tout de suite il faut ouvrir la caisse. Si j'ai raison de penser ainsi, il vaut mieux, à quel que point de vue qu'on se place, laisser le réseau au Nord-Canadien, plutôt que de vous en charger. J'arrive à croire que cette entreprise a une certaine valeur—je ne sais trop laquelle, par exemple. Comme je l'ai dit, à ne consulter que la rapport Drayton-Acworth ou celui de M. Smith, cette valeur n'existe point, puisque la ligne n'a pas coûté autant que ne l'indique le chiffre de sa dette. Après tout, cependant, vous avez là une entreprise qui, plus rapidement que tout autre au Canada, augmente ses gains nets. Est-il juste de dire à ceux qui ont exécuté cette entreprise: "Il est vrai que vous jouissez d'une organisation qui ne cesse d'accroître ses gains, mais nous allons vous l'enlever et ne vous donner en retour que la valeur actuelle nette du réseau."? Pour moi, cela ne me paraît pas juste. Est-il, par suite, raisonnable de demander au peuple du Canada, dans ces temps difficiles, quand nous avons besoin de tout l'argent sur lequel nous pouvons mettre la main, lorsque le grand problème à résoudre par le ministre des Finances et par le cabinet est de se procurer les fonds qu'il nous faut pour continuer la guerre; est-il raisonnable, dis-je, de s'embarquer, les yeux ouverts, dans un projet nécessitant la dépense de millions de dollars pour l'acquittement de dettes, d'une dizaine de millions pour des améliorations et dix autres millions, peut-être, à donner à ceux qui ont formé cette vaste organisation, ne comptant pour toute récompense que sur la valeur des parts de capital dont ils peuvent avoir la jouissance. Peu importe votre manière d'envisager la chose, si vous soumettez cette affaire à l'arbitrage, on verra que MM. Mackenzie et Mann y ont des intérêts. Cependant, à ne consulter que les chiffres présentés dans le rapport dont j'ai parlé, ou tous autres chiffres, je comprends que MM. Mackenzie et Mann ne puissent établir une possession de biens dont la valeur dépasse la somme de leurs dettes ou lui est du moins égale. Mais ils pourront établir une capacité de gain que vous leur en-

levez dans un temps où cette capacité devient vraiment profitable. Jusqu'à ces années dernières, en effet, elle n'était que problématique, mais aujourd'hui elle est sûre.

Vous allez dire à un arbitre de prendre tout cela en considération. Or, chacun sait comment ces choses marchent. Ma petite expérience en fait d'emplacements à arbitrer et autre choses relatives aux chemins de fer m'ont appris qu'il faut tenir compte de toutes ces circonstances. Il s'en suivra que nous paierons mal à propos, et dans un bien mauvais temps, 10, 20 ou 30 millions à MM. Mackenzie et Mann. D'autre part, cependant, si, par leurs efforts et par leurs talents, ils sont parvenus à établir un réseau profitable, qu'ils continuent à l'exploiter. Pourquoi le leur ôter? Pourquoi leur verser des fonds qu'ils n'ont pas gagnés? Laissez plutôt l'entreprise dans leurs mains et qu'ils la fassent valoir, s'il y a de l'argent à y gagner, que ce soit pour eux. Je pense bien, quant à moi, que, si vous leur accordez l'usage de ce réseau pendant quatre ou cinq ans de plus, il se soutiendrait par lui-même. Je sais que, l'année prochaine, il leur faudra probablement de nouveaux secours et peut-être l'année d'après; mais nous sommes pris. C'a été, je crois, il y a trois ans, un mauvais marché que nous avons fait. Quand on a proposé alors une garantie de 45 millions, je m'y suis opposé et, sans avoir revu les remarques que j'ai faites dans la circonstance, je me souviens parfaitement de l'attitude que j'ai prise. J'étais opposé à ce cadeau de 45 millions. A cette somme on a ajouté 15 millions, ce qui faisait 60 millions, et maintenant vous proposez, pour l'an prochain, 100 autres millions. Ce n'est pas, je vous le déclare, une affaire d'or dans les circonstances, une affaire avantageuse pour le Canada. Ce qu'il faut dans le moment, c'est de ne dépenser que tout juste ce qui peut permettre au Canada de marcher et laisser ce réseau dans les mains de ceux qui, jusqu'ici, en ont fait une entreprise passablement fructueuse, tout en vous assurant, bien entendu, des garanties qu'ils peuvent vous donner, vous saisissant de leurs parts de capital en quantité suffisante pour vous assurer l'ascendant absolu dans les décisions de la compagnie. A vrai dire, je me saisisrais de la presque totalité de ces parts. Je les détiendrais à titre de fidéicommissaire, et je laisserais ces gens continuer leur œuvre et voir s'ils ne peuvent pas se tirer d'affaire eux-mêmes. Les choses ne peuvent empirer d'ici un an, puisque, par la surveillance que vous exer-

[M. Carvell.]