

Chambre à siéger en comité des subsides qu'un seul amendement est permis. Quoi que nous puissions dire du sens à attribuer au mot "coordination", nous pouvons nous rabattre sur le recueil des lois canadiennes. Voilà le chapitre 13 des statuts de 1919, loi constituant en corporation la compagnie de chemin de fer National du Canada. Cette loi a été adoptée surtout à cause de l'acquisition du Nord-Canadien et de l'Intercolonial et des autres voies ferrées qui appartenaient déjà à l'Etat. Les articles 11 et 12 définissent clairement les pouvoirs du ministère. Aussi ne faut-il pas chercher longtemps pour découvrir ce qui devrait se faire à cet égard; celui auquel incombe la gestion des affaires publiques doit être prêt à agir, même s'il ne peut pas obtenir de conseils du dehors. Il est bel et bon de faire des enquêtes et le leader de la Chambre a probablement lieu de se livrer à de minutieuses recherches. Cet après-midi, il a été question des enquêtes du gouvernement précédent au sujet du tarif. Pourtant, il n'y a rien comme trancher une question. Les Grecs avaient une excellente maxime d'après laquelle, pour jouer de la harpe ou de la lyre, il fallait pincer ces instruments. De même, pour régler la question des chemins de fer, il s'agit moins de se livrer à une enquête que de fusionner les voies ferrées. Vous pourriez faire des enquêtes jusqu'au jugement dernier sans obtenir aucun résultat.

Le premier ministre a accepté un poste de confiance en ce pays, tout comme le député de Marquette a assumé la responsabilité d'un chef de parti en cette enceinte, et je tiens à dire à ce dernier (M. Crerar), sans aucunement le blesser, ce que je pense de son rôle. Il est le chef d'un parti parlementaire et il semble s'être dérobé quelque peu aux responsabilités du leader attitré de l'opposition. C'est là un précédent nouveau; pour la première fois le parlement a reconnu dans la loi le poste de chef de l'opposition. Jusqu'à présent, celui-ci avait dans la politique anglaise ou canadienne, un rang qui lui était conféré par l'usage, et non par la loi. Quoi qu'il en soit, il me déplaît de penser qu'un membre de la Chambre, surtout s'il est le chef d'une opposition, se soustraie à un devoir. C'est à lui aussi bien qu'au premier ministre de découvrir ce qui doit se faire relativement à des questions comme le fusionnement des voies ferrées du pays.

J'ai fait connaître mon attitude et j'espère obtenir une déclaration franche du ministre des Chemins de fer lorsque nous l'entendrons énoncer les desseins du ministère. Il nous faut plus de lumière sur le

sujet. J'espère sincèrement qu'avant la fin du présent débat, on répondra à nos demandes pressantes concernant le sens de cette promesse de coordination, et les intentions du Gouvernement quant à la loi sur ces questions, que le parlement a établie il y a deux ans. Le devoir du ministère ne consiste pas à s'embusquer derrière une enquête qu'il se propose de faire; son devoir est d'appliquer cette loi ou de la modifier de manière à permettre ce fusionnement qui s'impose.

Je laisserai maintenant ce sujet de côté pour résumer ce que le Gouvernement devrait faire, selon moi. Naturellement, son premier devoir est de fusionner les voies ferrées. Ce qu'il devrait faire ensuite n'a jamais été fait en ce pays; cependant, si cela n'a pas lieu, nous serons dans la situation où se sont trouvés le président des Etats-Unis et les cultivateurs du pays voisin. C'est de faire du transport par chemin de fer le complément du transport par eau au pays, afin que les deux agissent de concert.

Aux Etats-Unis, les compagnies de chemin de fer ont pour ainsi dire anéanti la concurrence des voies navigables; elles ont acheté toutes les lignes de bateaux à vapeur et tous les quais; elles ont amené la ruine des lignes de paquebots. Un journal que j'ai cité cette après-midi et qui cherche à expliquer la situation où se trouvent les voies ferrées, juge fâcheux que le service des bâtiments soit devenu chose du passé. Le Canada a fait des frais considérables pour se doter d'une marine marchande; le service des bâtiments de l'Etat devrait compléter celui de nos chemins de fer et de nos voies navigables. Pour solutionner le problème du transport, forcé nous sera peut-être d'établir des ports maritimes sur les Grands Lacs, jusqu'à Port-Arthur, s'il le faut.

Il y a quelques années, à la suite d'une vigoureuse campagne à laquelle je ne fus pas étranger, on obligea les compagnies de chemins de fer à réduire leurs tarifs-marchandises, mais aussitôt leurs amis des compagnies de navigation, qui s'étaient formées en monopole, s'empressèrent d'élever d'autant les leurs. Pour qu'il y ait fusion, il faut faire en sorte que les services des canaux, des chemins de fer, des voies fluviales et maritimes se complètent les uns par les autres. Si l'on canalise les rivières et améliore la navigation sur les lacs, il faudra faire en sorte que les transatlantiques pénètrent jusque dans le lac Supérieur. L'application de la force électrique aux chemins de fer est devenue