

Si l'on met en doute que les administrateurs actuels—administrateurs qui seront sans doute maintenus dans leurs fonctions—ne peuvent faire rapporter des profits aux industries présentes, alors qu'on a l'exemple du passé sous les yeux, avec d'immenses subsides votés tous les ans, le Gouvernement ou les administrateurs qu'il a nommés n'ont pu obtenir de succès financiers, on avait certainement raison de mettre ce proviso dans l'article 16, proviso qui nous dit: "si par hasard il y avait des profits, alors ces profits pourraient être administrés de telle ou telle façon"; c'est-à-dire qu'on pourrait les placer encore dans le moulin pour en faire sortir un déficit.

Mais, monsieur l'Orateur, cet article et les quelques autres qui sont présentés, permettent au Gouvernement, permettent aux administrateurs de prendre l'argent provenant des différentes compagnies et de l'employer à leur bon escient. Sans doute, nous, les députés, envoyés ici pour représenter et surveiller les intérêts du peuple, avons quelque chose à dire à ce sujet.

Je crois que le pays serait très anxieux de savoir quel est le pourcentage du capital-actions que nous avons dans les compagnies subsidiaires qui sont mentionnées à l'annexe du présent projet de loi.

Je suis d'opinion et je crois que plusieurs de mes collègues de la gauche sont du même avis, que dans plusieurs de ces compagnies nous avons tout simplement un intérêt excessivement minime, mais suffisant tout de même pour nous en donner le contrôle. Nous avons dans quelques-unes d'entre elles, je crois, tout au plus 51 ou 55 pour cent de leur capital-actions. S'il en était autrement, comment se fait-il que, depuis que nous avons en notre possession le Nord-Canadien et ses compagnies filiales, le Gouvernement ait versé à quelques-unes les subsides qui apparaissent cette année dans le rapport du ministre des Chemins de fer? Evidemment, si le Gouvernement actuel a cru bon de verser la somme de trois cent et quelques mille dollars à la compagnie Canadian Northern Pacific Railway, une des subsidiaires mentionnées dans la présente annexe, évidemment nous ne possédons pas tout le capital-actions de cette compagnie, et en conséquence nous serons obligés de trouver les fonds nécessaires pour que ces différentes compagnies soient un succès. Et quels seront les hommes qui détiennent les 40 ou 45 pour cent de stock que nous ne possédons pas et qui retireront les profits? Est-ce que ce ne sont pas les mêmes hommes qui nous ont vendu le capital-

actions de la compagnie actuelle et qui n'étaient pas en position de nous livrer tout le capital-actions des différentes compagnies subsidiaires?

En face de ces faits, nous avons le droit d'être sceptiques et de nous demander si l'administration de ces différents chemins de fer par l'Etat sera un succès.

Evidemment, nous avons le droit d'en douter, et nous, de la gauche, en doutons absolument.

Nous possédons les chemins de fer, disent quelques députés de la droite; nous possédons le capital-actions de ces chemins de fer; le premier ministre intérimaire nous dit lui-même: nous possédons le capital-actions, mais nous ne possédons pas la propriété immobilière. Pourquoi? Parce que cette propriété immobilière est entre les mains des grands spéculateurs, ceux mêmes qui nous ont vendu un capital-actions qui ne valait rien, et qui vont aujourd'hui attendre que nous le remettions en valeur aux dépens du pays, ce qui leur permettra de recouvrer le montant des garanties qu'ils ont gardées sur ces lignes de chemins de fer.

Dès avant la confédération, sous l'Union—qui fut un régime néfaste pour ce pays—les plus grands orateurs et les plus grands patriotes de l'époque faisaient la bataille pour amener sous le contrôle du parlement, par le vote des subsides, tous les argents qui devaient être dépensés. Ce fut une bataille ardue. Quelques députés, quelques ministres même, durent abandonner leur siège et ce n'est qu'après une lutte de plusieurs années que l'on parvint à obtenir le contrôle de tous les deniers devant servir à payer les dépenses du pays. Or, aujourd'hui même, par l'adoption de la clause 16 qui nous est soumise, nous retournons aux heures néfastes de 1840 et de 1845, alors qu'un groupe exclusif, un pacte de famille, gouvernait tout le pays.

Mais, je ne suis pas surpris de constater l'existence de cette clause. Nous avons eu, lors de la dernière session, une tentative du même genre de soustraire quelques centaines de millions au vote du parlement. Vous souvient-il, monsieur l'Orateur, d'une certaine résolution présentée par l'honorable ministre des chemins de fer, dans laquelle il demandait à être autorisé à dépenser la somme de 50 millions pour l'achat de matériel de chemins de fer, tant pour les chemins de fer du gouvernement que pour les chemins de fer qui ne pourraient se financer eux-mêmes, et, ce, non seulement pour une année, mais pour