

que, si cette besogne peut être expédiée sans favoritisme, pourquoi les affaires de ce chemin de fer ne pourraient-elles pas l'être aussi? Ainsi, je suis convaincu qu'aucun raisonnement plausible ne peut être fondé sur cette doctrine.

La première fois que le comité a été saisi de ce bill, celui-ci était sous la forme d'un projet de résolution, comme la députation ne doit pas l'avoir oublié. Tous les articles du bill avaient été entassés dans une seule phrase, de sorte qu'il était difficile de les comprendre. Vu cela, le ministre qui s'occupait du bill a exprimé le désir que la discussion ne traînât pas en longueur, attendu que la question pourrait être examinée mieux lorsque le projet serait soumis en comité général. La thèse que je soutiens maintenant a d'abord été exposée par le représentant de Maisonneuve (M. Lemieux) qui a signalé les conditions exceptionnelles de l'administration des finances de cette compagnie de chemin de fer. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux disait alors :

Mais c'est là une question que le comité devra étudier. Si l'on soulève des objections contre le plan proposé, ou si le comité préfère l'autre méthode, nous pourrions modifier.

Il ne semblait donc pas qu'à ce moment-là le Gouvernement se fût définitivement engagé à l'égard du principe contre lequel je m'élève aujourd'hui. Le ministre donnait plutôt à entendre que c'était la chose qu'il y aurait lieu d'examiner et dont on s'occuperait plus tard. Quand le comité général de la Chambre eut été saisi du projet de loi, la question revint encore sur le tapis et l'on trouva de forts arguments pour démontrer que l'examen du bill devait être conforme à l'usage. Le Gouvernement toutefois ne crut pas devoir se rendre à ces raisons, et voilà comment il se fait que force nous est d'étudier le projet de loi sous la forme qu'il revêt en ce moment.

Il ne me paraît pas utile de discourir bien longuement sur le principe même de la nationalisation. Au point où en sont rendues les choses, on ne peut plus dire que la question soit encore pendante. Qu'on le veuille ou non, la réalisation de la nationalisation des chemins de fer est déjà passablement avancée; elle est devenue inévitable et je n'ai aucun désir d'y trouver matière à critique. J'accepte la situation telle qu'elle est; bon gré mal gré, il faut s'en accommoder. Je ne suis pas aussi empressé que certains de mes collègues de la Chambre à vanter l'application du principe de la nationalisation à nos voies ferrées. Il s'agit ici, je le dis sincèrement, qu'une importante

tentative, et je doute fort qu'elle soit couronnée de succès. Néanmoins, je n'ai aucun désir d'y mettre obstacle; loin de là, puisque la nationalisation doit être admise en principe, je tiens à ce qu'on en fasse un loyal essai. Malheureusement, ce n'est pas à cela que tend le projet de loi.

L'établissement du principe de la nationalisation, tel qu'il est consacré par le présent bill, s'est trouvé accompagné de deux entraves. Ce fut d'abord l'entrave de la clôture. Il m'est impossible de ne pas croire que le Gouvernement fut mal inspiré lorsqu'il décida de recourir à cette procédure exceptionnelle pour contraindre la Chambre à accepter son projet. Il est, je ne l'ignore point, des circonstances où l'application de la clôture se trouve justifiable, mais elles sont fort rares. Le seul fait d'avoir un règlement de clôture tend à prévenir l'obstruction; aussi est-il bien rare que le Gouvernement ait raison d'user d'un moyen si rigoureux. Il est bon d'avoir la force du lion, mais il n'est pas bon d'en abuser.

Rien, à mon avis, ne motivait l'application de la clôture à ce projet de loi dont le dépôt avait été précédé d'une résolution dont la Chambre ne fit qu'un très bref examen après quoi le bill fut déposé à la Chambre et renvoyé au comité général. La discussion en commença le mercredi et se poursuivit le lendemain; le surlendemain, vendredi, le ministre intérimaire (M. Meighen) donnait avis de la clôture qui fut appliquée à la séance suivante de la Chambre. C'était là accorder bien peu de temps pour la discussion d'un des plus importants projets de loi de la session. On n'a pas toujours été aussi pressé que cela. N'avons-nous pas, à deux jours près, passé un mois entier à discuter le discours d'ouverture de la session, discours qui ne laisse pas d'avoir quelque importance, j'en conviens, mais qui, en fin de compte, n'est qu'une simple formalité. Certains projets de loi sont inscrits au Feuilleton depuis cinq ou six semaines, qu'on ne se presse pas de faire voter. Nous avons discoursé à loisir sur le projet de loi relatif à l'immigration, matière de première importance; et cependant l'examen s'en poursuit encore sans la moindre hâte. Il en a été de même du projet de loi concernant la faillite; personne n'a tenté d'en précipiter l'adoption.

Comment se fait-il donc qu'au moment où, apparemment du moins, la Chambre s'occupait activement de ses travaux, qu'au moment où le bruit se répandait en divers milieux sympathiques au cabinet qu'au lieu de hâter l'expédition de la besogne, le Gou-