

rions aussi la réputation du Canada. Nous devons attirer des gens au pays. Nous avons besoin d'immigrants.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. CAHILL: Monsieur l'Orateur, à l'heure de la suspension de la séance, la discussion portait sur le réseau des chemins de fer nationaux et, d'une manière générale, sur la nationalisation des voies ferrées; mais ce dernier sujet n'est pas de ceux qu'il y a lieu d'aborder au moment où nous sommes invités à voter la 3e lecture du présent projet de loi, vu que le chemin de fer national est en la possession de l'Etat et que la nationalisation des voies ferrées est déjà chose accomplie. On a quelque peu reproché à l'opposition d'avoir voulu se faire donner des renseignements au sujet de ce projet, bien que nombre des articles fussent susceptibles d'être modifiés pour le plus grand bien du pays et dans l'intérêt même de la nationalisation.

Au cours de la discussion en comité général, le premier ministre intérimaire proposa de réserver l'article 3, qui a trait au capital-actions de la compagnie; il s'agissait alors de savoir si le capital-actions devait être attribué au ministre des Finances sans que celui-ci fût autorisé à l'aliéner. Quand je demandai au ministre de l'Intérieur, chargé de piloter le projet de loi, pour quelle raison on mettait le Gouvernement en mesure d'aliéner les actions de la compagnie en écartant ainsi l'article en question, il me répondit qu'il existait une entente avec certains des porteurs d'obligations du Nord-Canadien, et que ces personnes aimeraient peut-être à échanger leurs valeurs contre des actions de la compagnie.

Laissez-moi dire tout d'abord que le peuple ne me semble pas disposé à partager avec qui que ce soit l'administration du chemin de fer national. Ce réseau appartient aujourd'hui à l'Etat, et nous avons l'occasion de mettre la nationalisation à l'épreuve; or, tant que le pays ne se sera pas déclaré incapable d'administrer ce réseau, les actions de la compagnie du chemin de fer national devront rester en la possession du Gouvernement et nulle partie n'en devra être aliénée à l'insu du Parlement.

L'autre jour, le premier ministre intérimaire donnait à entendre que l'on faisait de l'obstruction et, répondant à une question, affirmait dans les termes que voici qu'il avait pour lui la presse du pays:

A l'heure qu'il est, l'appui de la presse nous est pour ainsi dire entièrement acquis. Les [M. Cahill.]

journaux du Canada sont dirigés par des hommes intelligents avant tout, et l'on ne peut concevoir qu'ils ne prêtent pas un vigoureux appui à ce Gouvernement d'union.

Je ne sais s'il voulait parler de tous les actes du Gouvernement, mais il y a lieu de penser qu'il faisait allusion à la politique ministérielle en matière de chemin de fer. J'ai sous les yeux des découpures du "Globe" de Toronto et du "Star" de Montréal, deux journaux assez respectables qui, pour appuyer la plupart des mesures législatives proposées par le cabinet unioniste, n'en doutent pas moins que la décision arrêtée par le Gouvernement à l'égard du chemin de fer national soit dans l'intérêt bien entendu du pays. Voici ce que disait le "Globe" dans un article de fond publié le 30 avril:

Les gens se sentent pris de mécontentement et de crainte quand on leur apprend que le Gouvernement fédéral a chargé M. Z. A. Lash de rédiger la loi concernant le chemin de fer national et que, pour n'être plus chargés de l'exécution d'entreprises pour le compte du Nord-Canadien, Mackenzie et Mann, que l'on connaît de vieille date, font encore des affaires sous le nom de Northern Construction Company. On croirait plus volontiers que le Gouvernement se propose de tenter un effort réel en vue d'établir le chemin de fer national sur une base solide s'il nommait membres du conseil d'administration un ou deux des plus vaillants champions de la nationalisation, et s'il choisissait le principal adjoint de M. Hanna parmi les membres les plus habiles du personnel d'exploitation du Grand-Tronc. Il n'existe aucune raison de souffrir que les gros bonnets du défunt Nord-Canadien supplantent tous les autres dans l'administration du chemin de fer national. Si cela se continue, le public ne manquera pas de se douter que la nationalisation n'est qu'un simple camouflage dont on use pour permettre à l'ancienne clique de faiseurs et d'entrepreneurs de poursuivre leur jeu comme par le passé.

Le "Globe", soit dit en passant, soutient avec zèle la cause de la nationalisation. D'autre part, le "Star" de Montréal, qui la combat, si je ne me trompe, et se prononce en faveur de l'initiative privée, publiait dans son édition du 28 avril:

Que signifie cette précipitation? Le premier ministre intérimaire (à propos, quand sir Robert reviendra-t-il?), sir Thomas White, déclare que le Gouvernement est irrévocablement lié à la nationalisation des chemins de fer et que celle-ci est définitivement établie.

Et plus loin:

Sir Thomas White et M. Rowell insinuent clairement que les obstacles que l'on met à leur politique socialiste proviennent surtout de ce que le Pacifique-Canadien redoute la nationalisation des chemins de fer.

Par contre, nombreux sont ceux qui commentent à se demander quelle est la cause de l'empressement inquiet que, en ces temps de crise financière et industrielle, on met à faire peser sur le pays le fardeau de nouvelles voies ferrées. On disait autrefois: "Cox ne peut attendre." Qui est-ce qui est si pressé aujourd'hui?