

suis donc opposé au projet parce qu'à mon avis, il ne va pas assez loin. L'année dernière, quand le Gouvernement a demandé au Parlement d'accorder de nouveaux secours à la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien, le ministre des Finances a affirmé, comme il l'a encore fait aujourd'hui, qu'une commission serait chargée de s'enquérir de la situation de tous les chemins de fer canadiens et de faire rapport quant aux meilleurs moyens à adopter pour régler cet important problème une fois pour toutes. Or, la commission a été nommée. Elle se composait des trois meilleurs experts que le Gouvernement a pu trouver — trois hommes exceptionnellement doués à tous les points de vue, il n'y a pas de doute quant à cela. Les commissaires ont préparé un rapport, et deux des membres, sir Henry Drayton et M. Acworth ont signé le rapport de la majorité. Ils se sont prononcés en faveur d'un plan absolument différent de celui que propose le Gouvernement en ce moment.

Le rapport de ces deux commissaires est diamétralement opposé, suivant moi, au projet actuel du Gouvernement. Pour moi, j'aurais aimé que nous nous conformions un peu plus au rapport de la majorité des membres de cette commission.

Le moment était propice pour le Gouvernement d'aborder courageusement la solution du problème sous ses différents aspects, en considération du doublement des lignes de chemin de fer traversant le Dominion du Canada, qui sont parallèles les unes aux autres et absolument inutiles. Dans toutes les parties du Canada, on construit des embranchements qui ne sont pas nécessaires du tout au développement ou aux besoins du pays. Il était donc du devoir du Gouvernement, et la population canadienne espérait que le Gouvernement adopterait une attitude plus courageuse et s'en tiendrait généralement aux conclusions du rapport de sir Henry Drayton et de M. Acworth, pour donner une solution au problème des chemins de fer. Or, ce n'est pas du tout la ligne de conduite qu'il suit, à l'heure actuelle. Je ne partage pas du tout l'opinion de la majorité des membres de la commission relativement à la compagnie du Grand-Tronc. Je suis plutôt porté à soutenir l'avis de l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) que le rapport de la majorité de la commission est très dur à l'égard de la compagnie du Grand-Tronc, la première voie ferrée qui a été construite au Canada; mais le moment n'est pas arrivé de discuter cet aspect de la question. Je n'hésite pas à le proclamer, toutefois, j'aurais été en faveur d'une politique plus large

et plus courageuse, se rapprochant un peu plus de la nationalisation des chemins de fer canadiens que le projet en discussion. Quelles qu'aient été les opinions que nous avons pu professer dans le passé, relativement à ce problème de la nationalisation des chemins de fer, nous sommes obligés de les modifier, à l'heure actuelle, si nous ne voulons pas nous laisser devancer par l'opinion publique; car c'est un fait indéniable que les idées démocratiques gagnent rapidement du terrain. Le choc de la démocratie avance à grande vitesse et ceux qui lui barrent la route seront écrasés sous ses roues, qu'ils soient lords, barons, chevaliers ou premiers ministres.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Alors, ne vous tenez pas sur son chemin.

M. GERMAN: C'est au Gouvernement à ne pas se mettre en travers. Le public veut la nationalisation de ces services d'utilité publique et il l'aura. Personnellement, j'approuve la décision du Gouvernement de prendre possession du Nord-Canadien, mais je n'approuve pas du tout la manière dont il veut opérer cette prise de possession. En 1914, j'ai demandé la nationalisation de tout ce réseau. Je disais alors que cette compagnie était en banqueroute. Le premier ministre admettait qu'elle était insolvable. Le solliciteur général avouait qu'elle avait besoin de l'aide du Gouvernement pour compléter ses lignes, sans quoi elle serait déclarée en faillite. Aujourd'hui, c'est encore la banqueroute qui l'attend, puisqu'elle ne peut ni compléter les travaux, ni continuer l'exploitation du réseau.

Ainsi que l'a expliqué le ministre des Finances, cette compagnie a besoin immédiatement de 20 à 25 millions de dollars pour faire honneur à ses obligations les plus pressantes. Dans ces circonstances, le Gouvernement a le devoir de prendre possession du réseau. Mais comment doit s'opérer cette prise de possession? Je n'ai aucune hésitation à déclarer que le moyen que propose le Gouvernement n'est pas le plus avantageux et ne sera pas approuvé par la majorité des électeurs de ce pays. Je partage l'avis de l'honorable député de Saint-Jean qui demande que l'opération se fasse par voie d'expropriation. Les honorables membres de la droite cherchent à faire croire au public qu'une expropriation est une affaire plus ou moins mystérieuse. Il n'y a rien de mystérieux dans une expropriation; nous en avons tous les jours; le Gouvernement en fait continuellement. Le jour même où le Gouvernement ordonnerait l'expropriation du réseau du Nord-Canadien, l'Etat en deviendrait le proprié-