

dans son rapport sur la situation des voies ferrées en ce pays. On lit à la page 44 du rapport Drayton-Acworth :

Conclusions concernant le Nord-Canadien.

Nous concluons donc qu'il ne reste aux actionnaires de la compagnie aucun intérêt, ni à cause de leur mise de fonds, ni considérant ce qu'il en coûterait pour la reconstruction, ni en tenant compte de la valeur marchande de l'exploitation. Dans ce cas, si le peuple canadien a déjà trouvé la plus forte partie de la mise de fonds, ou s'il s'en est porté garant, s'il doit trouver les autres fonds dont on a besoin, et s'il doit combler pendant quelques années encore les gros déficits des recettes nettes, il semble découler logiquement qu'il doit avoir la haute main sur la propriété.

La commission royale, qui avait pour mission de renseigner le peuple canadien sur la véritable situation du Nord-Canadien et des autres voies ferrées du pays, a déclaré que la compagnie, ayant failli à ses engagements, l'entreprise est à la merci de l'Etat qui n'a qu'à en prendre possession et à la gérer pour le plus grand bien de la nation. Je ne conçois donc pas pourquoi on nous demanderait de voter la somme d'argent qu'un tribunal d'arbitrage fixerait comme la valeur des actions du Nord-Canadien. Cette somme serait peut-être modique, mais le ministère lui-même a déclaré qu'elle pourrait s'élever à \$60,000,000, ce qui laisse le champ libre aux arbitres dans la détermination de la valeur de ces actions. La commission royale, que le présent ministère a nommée et qui se composait de personnes des mieux renseignées et des plus avantageusement connues, a décidé qu'elles ne valaient rien. Néanmoins, le ministère crée un tribunal d'arbitrage et lui donne carte blanche. Il lui permet de se rendre jusqu'à \$60,000,000; les habitants du pays seront donc tenus de verser cette somme, si les arbitres en décident ainsi, et nous pouvons prendre pour acquis qu'il s'en faudra de peu qu'ils n'aient à la payer, s'ils ne la paient pas intégralement.

La population canadienne n'est pas en mesure de faire des dons à une compagnie, à l'heure qu'il est. Je n'ai pas de rancune contre Mackenzie et Mann eux-mêmes. Je ne les connais pas et ne les ai jamais rencontrés, et je ne puis les juger que par ce que des députés de la droite, notamment le représentant de Calgary, m'ont appris d'eux. Si je devais m'en rapporter aux propos du représentant de Calgary, je conseillerais assurément à tout le monde de ne pas approuver la création d'une commission qui pourrait nous entraîner à faire un nouveau don de cinquante à soixante millions de dollars à Mackenzie et Mann.

Je considère ce projet de loi au point de vue de la situation financière actuelle du

[M. Turgeon.]

pays. Nous ne sommes pas en état de faire des dons à qui que ce soit, quelque grands que soient les services qu'il peut avoir rendus à la nation. Mackenzie et Mann ont certainement accompli des exploits dans la mise en service des chemins de fer, mais ils ont été bien récompensés.

Aujourd'hui, l'Etat possède et exploite l'Intercolonial et le Transcontinental, et depuis des années, le matériel d'exploitation de ces réseaux est insuffisant. Le ministre des Chemins de fer a beau chercher une excuse dans la guerre, ces voies ferrées avaient un besoin impérieux de matériel d'exploitation avant l'ouverture des hostilités. Lorsqu'on en a acheté il y a quelques années, il a fallu le répartir entre l'Intercolonial et le Transcontinental et ni l'un, ni l'autre, n'est encore suffisamment outillé. Si le Transcontinental l'avait été, et s'il avait été bien administré depuis l'arrivée au pouvoir du présent ministère, il aurait rendu de grands services aux habitants du pays. Mais, puisque nous ne sommes pas en mesure de bien outiller ces deux réseaux, comment pouvons-nous acquérir le Nord-Canadien et l'exploiter avec succès?

Le représentant de Moosejaw disait tantôt que le rejet du traité de réciprocité, en 1911, a été le principal facteur de la situation économique où se trouve aujourd'hui le Canada. A mon avis bien des Canadiens regrettent du fond du cœur que ce traité ait été repoussé. Les cultivateurs de l'Ouest et tout le pays s'en sont ressentis. La défaite du ministère libéral en 1911 nous a privés des bienfaits de la loi du Service naval qui, si elle eût été mise en vigueur, nous eût donné des croiseurs et des contre-torpilleurs pour aider à l'empire. Ce fut un jour néfaste que le 11 septembre 1916!

Je le répète, notre situation financière est telle que nous ne pouvons pas utiliser convenablement les voies ferrées que nous possédons déjà. Aux premiers jours de la session, j'ai demandé au ministre des Chemins de fer s'il se proposait d'acquérir le chemin de Caraquet à la rive du golfe, comme ligne affluente de l'Intercolonial, et il m'a répondu qu'à cause de la guerre, il était fort difficile de se procurer des fonds et qu'il lui faudrait remettre à plus tard l'étude de cette question.

Je crus à sa parole. Si la raison qu'il alléguait dans le temps était bonne, elle vaut encore aujourd'hui. Au prix de quelques centaines de mille dollars, il aurait pu faire l'acquisition de ce chemin de fer et, sans que la dépense s'élevât même à un million, acquérir en même temps plusieurs autres embranchements qui eussent été fort utiles à l'Intercolonial. Mais puisque la