COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION—TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

10 GEORGE V, 1919

EN DEUX VOLUMES

I: Pages 1-995. II: Pages 997-2034.

VOLUME CXL

DU QUATORZIÈME JOUR D'OCTOBRE AU DIXIÈME JOUR DE NOVEMBRE 1919

OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 14 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE DOCUMENTS.

Par l'hon. N. W. ROWELL: Un décret du conseil, en date du 6 septembre 1919, priant Sa Majesté de nommer l'hon. sir George Perley, haut commissaire du Canada à Londres, et sir Edward Kemp, ministre des Forces d'outre-mer, à titre de commissaires et plénipotentiaires du Canada aux fins de signer le traité de paix conclu avec l'Autriche.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI CONFERANT A LA COUR D'ECHIQUIER LES POUVOIRS DE LIQUIDER LES BIENS DES SUJETS ALLEMANDS.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 30) tendant à modifier la loi de la cour d'échiquier.

—Le but de ce bill, c'est d'ajouter aux affaires relevant de la juridiction exclusive de la cour d'échiquier les questions qui pourront surgir relativement à la liquidation des biens des sujets allemands, sous le régime du traité de paix, ainsi que des réclamations qu'ils peuvent avoir, ou que des citoyens canadiens pourront faire valoir contre eux. En vertu des conditions du traité, nous avons le droit de nous faire rembourser ces réclamations sur les sommes que produira la liquidation des biens des nationaux allemands. La cour d'échiquier, aux termes du projet de loi, est le tribunal désigné pour décider les questions de cette nature.

(La motion est adoptée; le projet de loi lu pour la 1re fois.)

LA RETRIBUTION DES RECEVEURS DES POSTES.

L'hon. A. K. MACLEAN demande à déposer un projet de loi (bill n° 31) tendant à modifier la loi de 1918 sur le service civil en ce qui regarde les appointements de certains receveurs des postes et adjoints.

—Aux termes de la loi actuelle, modifiée par un décret rendu en vertu de la loi des mesures de guerre, les appointements de certains receveurs des postes sont déterminés par le revenu total de leurs bureaux respectifs. Par suite de recettes provenant de la vente de timbres de guerre, le revenu de ces bureaux a considérablement augmenté, et, comme l'on a jugé qu'il serait incompatible avec l'esprit et l'objet de la loi des revenus de guerre de permettre qu'une partie de ce revenu fût employée au paiement des salaires de receveurs des postes, le conseil a, le 8 janvier 1918, par un décret rendu aux termes de la loi des mesures de guerre, donné au directeur général des postes le droit de déterminer quelle proportion de cet accroissement de revenus serait imputée au paiement des salaires de receveurs des postes ou d'adjoints. On désire faire durer par une loi l'effet de ce décret du conseil et tel est l'objet du présent bill.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re fois.)

1re LECTURE

D'un projet de loi, adopté par le Sénat, tendant à faire droit à Millie Wettlaufer.

LA CANDIDATURE DE SIR HENRY DRAYTON A KINGSTON.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, il est de mon devoir de porter à votre connaissance une lettre qui, sous la signature de J. M. Hughes, apparaît à la première page du "Daily Standard", journal publié dans la ville de Kingston. La lettre est peu longue et, si vous me permettez de la lire, ce sera le plus court moyen de régler la question.

M. l'ORATEUR: Si la lettre a trait à une affaire d'une importance suffisante pour que l'on y appelle l'attention de la Chambre avant qu'elle passe à l'ordre du jour et que l'on doive m'adresser une question, je ne pense pas pouvoir y répondre sur-le-champ.

M. McKENZIE: Mon seul désir est de fonder sur cette lettre, après que je l'aurai lue, une question au ministre des Chemins de fer. Adressée au directeur du "Standard", elle est ainsi conçue:

Monsieur,—Je désire faire savoir au public que je ne suis plus candidat au poste de député à la Chambre des communes. La raison pour laquelle j'en suis arrivé à cette décision, c'est que, d'après une rumeur, l'honorable J. D. Reid aurait déclaré à un certain nombre de notables citoyens que, si l'on accepte sir Henry Drayton pour représentant de la circonscription, la ville de Kingston en bénéficierait grandement et l'on se chargerait des améliorations du port. Comme je suis un bon et loyal citoyen de Kingston, ayant toujours travaillé au mieux de ses intérêts, j'ai cru ne pas pouvoir prendre la responsabilité de continuer la lutte et de mettre obstacle au progrès matériel de la ville. J'espère sincèrement que sir Henry Drayton verra à ce que les travaux soient commencés prochainement et à ce que Kingston devienne le terminus oriental des Grands lacs.

Je remercie les nombreux citoyens qui m'avaient assuré de leur appui et je leur demande de bien vouloir aider à l'agrandissement et à la prospérité de Kingston.

(Signé): J. M. Hughes.

Ce que cette lettre implique, monsieur l'Orateur, est tellement sérieux que j'ai voulu savoir du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid), si vraiment il a pris sur lui de faire des promesses aux citoyens de la ville de Kingston à l'égard de ce qui arriverait s'il n'était point fait opposition à sir Henry Drayton.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas vu dans le "Standard" de Kingston la lettre dont parle mon honorable ami, mais je l'ai lue dans le "Globe" de Toronto, où la nouvelle porte en tête: "On cherche à séduire Kingston". "Déclaration attribuée à l'honorable J. D. Reid diversement commentée"; puis la lettre est citée. Le chef de l'opposition remarquera que, dans cette lettre, monsieur Hughes dit "d'après une rumeur", non pas d'après sa propre connaissance. La meilleure réponse que je peux donner à cette lettre c'est, je crois, de citer la dernière partie de l'article du "Globe", où il est dit:

Les chefs unionistes ici assurent que l'honorable M. Reid n'a rien promis à Kingston.

Et cela est vrai.

DEMISSION DE M. ERNEST LAPOINTE.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Monsieur l'Orateur, je donne avis qu'aux termes de l'article 5 du chapitre XI des Statuts revisés du Canada, je résigne mon siège dans cette Chambre comme représentant du comté de Kamouraska.

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 21), concernant la commission canadienne du blé;

Le 2e (bill n° 18), tendant à modifier la loi de 1918 sur le service civil.

[M. Mcffienzie.]

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI PORTANT APPROBATION DU TRAITE DE PAIX.

L'ordre du jour appelle l'examen des modifications apportées par le Sénat au projet de loi (bill n° 3), adopté par la Chambre des communes, pour donner effet au traité de paix intervenu entre Sa Majesté et certaines autres puissances.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, les amendements apportés à ce bill par le Sénat ont pour objet d'étendre la portée des dispositions du bill autorisant le Gouvernement à donner effet aux dispositions du traité de paix signé avec l'Allemagne, de manière à les rendre applicables au traité de paix signé depuis avec l'Autriche et à tous autres traités signés ou à être signés, au nom de Sa Majesté agissant pour le Canada, avec toute autre nation avec qui Sa Majesté est ou a été en guerre. Après mûr examen nous avons décidé de prier cette Chambre d'approuver les amendements du Sénat relatifs au traité signé avec l'Autriche, mais de ne pas la prier de les approuver en ce qu'ils augmentent les pouvoirs conférés par le bill de manière à en permettre l'exercice par rapport à la mise à effet des dispositions des traités pouvant être signés avec d'autres nations au nom de Sa Majesté agissant pour le Canada.

L'hon. M. FIELDING: Le traité avec l'Autriche a-t-il été soumis à la Chambre?

L'hon. M. DOHERTY: Non, j'allais justement en dire un mot quand l'honorable député a posé cette question. Le 22 septembre, l'honorable député de Saint-Jacques (M. Lapointe) demandait:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de soumettre à l'approbation du Parlement le traité de paix signé par les puissances alliées et associées et l'Autriche, lequel a été signé par sir Edward Kemp, au nom du Canada?
2. Dans l'affirmative, quand?
3. Sinon, pourquoi?
4. Copie de ce traité et des documents qui s'y rattachent sera-t-elle fournie aux membres de la Chambre?

J'ai répondu:

Le traité de paix conclu entre les puissances alliées et associées et l'Autriche signé à Saint-Germain le 10 septembre 1919, suit en général les grandes lignes du traité conclu avec l'Allemagne, lequel a déjà été approuvé par le Parlement et en ce qui concerne les dispositions les plus importantes, telles que le pacte de la Ligue des nations et les articles relatifs au travail; elles cadrent parfaitement avec le traité conclu avec l'Allemagne. Si l'exemplaire légalisé du traité conclu avec l'Autriche arrive à temps, le Gouvernement soumettra le traité au Parlement au cours de cette session, sinon, le

Gouvernement ne se croirait pas autorisé à convoquer une autre session dans ce but, mais il assumera la responsabilité de proposer la ratification du traité, en vue de la décision prise par le Parlement et que je viens de mentionner. Dans tous les cas, des exemplaires du traité seront remis aux députés aussitôt que nous les aurons reçus.

Nous n'avons pas encore reçu copie authentique du traité, tel qu'il a été signé, mais nous avons reçu copie du projet de traité, et aussi un câblogramme nous prévenant que cette copie ne diffère, sur aucun point essentiel, du document qui a été signé et qui, je l'ai dit dans la réponse à la question citée plus haut, est absolument semblable au traité signé avec l'Allemagne. Les deux parties du traité ayant respectivement trait à la société des nations et à la classe ouvrière sont textuellement semblables aux parties correspondantes du traité relatif à l'Allemagne.

Le traité signé avec l'Autriche est divisé en quatorze parties, et le traité signé avec l'Allemagne, en quinze parties. Je le répète, la première partie du traité relatif à l'Autriche et qui concerne la ligue des nations est textuellement identique à la première partie du traité signé avec l'Allemagne.

La deuxième partie du traité allemand avait rapport aux frontières d'Allemagne. La deuxième partie du traité signé avec l'Autriche a rapport aux frontières de l'Autriche. Ces parties-là, dans chacun des deux traités, sont donc nécessairement différentes; mais dans chaque cas, les frontières du pays sont fixées, et elles ont été acceptées par ce pays-là.

La troisième partie du traité comprend les articles qui ont rapport à la situation politique de l'Europe. Les détails de ces articles ne sauraient être les mêmes dans les deux traités, parce que les deux pays étaient respectivement bornés par des pays différents, et que ce qui a été détaché de leur territoire respectif a été attribué à des pays différents. Au point de vue politique, les articles applicables à l'Europe diffèrent donc nécessairement selon la situation des différents pays; mais quand il s'agit des mêmes pays, les dispositions des deux traités au point de vue politique sont absolument les mêmes.

On conçoit aisément qu'il y a des pays que le traité signé avec l'Allemagne concerne et que le traité signé avec l'Autriche ne concerne pas, et vice versa, à cause des rapports différents qui existent entre eux et ces deux pays-là.

La cinquième partie du traité, qui renferme les dispositions ayant trait à l'armée, à la marine et à l'aéronautique, repose sur le même principe que la partie correspondante du traité avec l'Allemagne. Cependant, le désarmement imposé à l'Autriche est plus accentué, le nombre de soldats qu'elle pourra tenir sur pied étant beaucoup plus faible. On peut dire sans crainte que, à tous les autres égards, les principes d'après lesquels ces restrictions sont imposées, sont les mêmes que dans le traité conclu avec l'Allemagne.

La sixième partie, qui a trait aux prisonniers de guerre et aux sépultures, est calquée sur la partie correspondante du traité allemand. La phraséologie en est peut-être différente, mais le résultat en est identique.

La septième partie, qui se rapporte aux sanctions, est semblable dans les deux traités, à cette exception près, que, dans le traité allemand, il est pourvu à la mise en accusation et au procès de l'empereur d'Allemagne; cette clause ne figure pas, bien entendu, dans le traité autrichien.

La huitième partie, qui règle les séparations, repose sur les mêmes principes que ceux qu'énonce le traité imposé à l'Allemagne. Elle définit les mêmes catégories de dommages dont il est tenu compte dans la détermination des réparations; elle décrète la nomination d'une commission analogue pour étudier les diverses réclamations et fixer le montant que l'Autriche devra payer, ainsi que le mode de paiement. Il n'y a qu'une ou deux différences légères. Ainsi, la commission décidera de la quote-part des dommages entiers qui retombera sur l'Autriche, en tenant compte du montant que l'Allemagne aura été jugée en état de solder. De plus, le traité allemand renferme des clauses relatives à l'émission de bons que l'Allemagne devra faire de temps à autre; dans le traité autrichien, le soin de fixer les sommes à payer est laissé à la commission.

La neuvième partie, qui contient les clauses financières, cadre entièrement avec la partie correspondante du traité allemand. Il y a de légères retouches provenant de la situation particulière qui règne en Autriche, à cause, surtout, des nombreux pays dont les territoires forment partie de ce pays-là, mais qui sont devenus indépendants par suite de l'application du traité et qui exigent un traitement spécial, vu l'intérêt qu'ils ont dans ces questions.

Les clauses relatives aux biens et aux droits suivent les mêmes lignes et se ressemblent sensiblement. Celles qui ont trait aux ports, aux chemins de fer et aux cours d'eau sont semblables à celles du traité allemand, sauf les variations exigées par la di-

versité des territoires intéressés. Les dispositions ayant trait au travail sont identiques.

A tout prendre, les principes et la marche suivie étant les mêmes que dans le traité signé avec l'Allemagne, il ne me semble pas qu'il serait nécessaire ou que nous aurions raison de convoquer une session spéciale pour nous occuper, vu la décision prise par le Parlement à l'égard du traité allemand, qui est presque semblable. Néanmoins, nous serions tout disposés à le soumettre aux Chambres, si nous le recevions avant la prorogation.

Le présent amendement n'a pas pour effet d'approuver ce traité; mais, en prévision de sa ratification, il autorise les actes qui seront nécessaires pour l'appliquer et le mettre en vigueur. L'avis des conseillers de Sa Majesté, du Gouvernement de ce pays sera indispensable à cette ratification, il va sans dire. Si ce n'était de l'approbation déjà donnée par le Parlement au traité signé avec l'Allemagne, qui est semblable en substance à ce traité, on pourrait laisser entendre qu'il est nécessaire, ou, du moins, qu'il est à désirer, que celui-ci lui soit soumis séparément. Mais, vu l'absolue analogie, cela semble être une démarche inutile qui serait aussi très coûteuse, si elle exigeait une autre session spéciale.

A ce sujet, tout ce qu'on demande à la Chambre, c'est d'accepter la déclaration du Gouvernement, au sujet de la similitude des deux traités, ainsi que sa déclaration antérieure que ce n'est que dans ces conditions-là qu'il prendrait sur lui de conseiller la ratification du traité.

Relativement aux autres traités qui ne sont pas encore conclus ni signés et dont le Gouvernement n'est pas en mesure d'indiquer la portée, cela va sans dire qu'il nous semble que, en autant que l'amendement que le Sénat a adopté confère le pouvoir d'appliquer des traités qui ne sont pas encore signés—traités qui pourraient avoir trait à des choses qui ne sont pas nécessairement réglées par le traité allemand et qu'il nous est difficile de prévoir en ce moment—nous n'aurions pas raison de prier le Parlement de s'occuper de traités hypothétiques, même à l'égard des pouvoirs qu'ils conféreront, en supposant que, lorsqu'ils seront conclus, il conviendra de les ratifier, et qu'ils seront ratifiés.

Comme je l'ai dit, nous voulons demander à la Chambre d'accepter l'amendement du Sénat en ce qui regarde le traité en question, mais de le refuser en ce qui touche les autres traités. Je propose cette motion:

[L'hon. M. Doherty.]

Que la Chambre approuve les cinq premiers amendements faits à ce projet de loi par le Sénat.

Ces cinq amendements emploient le mot "traités" au pluriel au lieu du mot "traité" au singulier.

2. Que dans l'amendement au préambule tous les mots après "Les plénipotentiaires ici nommés" soient effacés et que l'amendement modifié soit adopté.

3. Que l'amendement fait par le Sénat au titre de ce bill soit adopté.

Cet amendement consiste simplement à employer le mot "traités" au pluriel au lieu du mot "traité" au singulier.

M. VIEN: Le ministre sait-il que le texte modifié par le Sénat n'a pas été imprimé ni distribué aux députés?

L'hon. M. DOHERTY: Je ne pense pas que ce soit l'habitude de réimprimer et de redistribuer les projets de loi qui reviennent du Sénat. Nous suivons la coutume ordinaire. J'ai demandé des copies des modifications et je les ai envoyées au chef de l'opposition qui, je l'espère, les a reçues.

M. McKENZIE: J'ai reçu ces copies.

M. McMASTER: Il me semble que ce que le Gouvernement demande à la Chambre cet après-midi créerait un mauvais précédent. En adoptant les amendements apportés par le Sénat et que le Gouvernement désire nous voir adopter, nous approuvons, si nous ne ratifions par virtuellement le traité de paix avec l'Autriche. Je poserai comme principe, alors que nous commençons pour ainsi dire à traiter de nations à nations, que si l'on demande l'approbation ou la ratification d'aucun traité entre le Canada et toute autre puissance, ce traité soit déposé devant la Chambre de manière à ce que les députés puissent le lire et l'étudier. Cette attitude me semble raisonnable, et si nous nous trouvons au commencement de ce que nous pourrions appeler notre histoire internationale, nous devrions prendre garde de commencer comme il faut.

Le ministre de la Justice (M. Doherty) nous a dit que le traité de paix avec l'Autriche est exactement pareil au traité allemand. Nous acceptons sa parole, mais après tout, l'Allemagne et l'Autriche sont deux pays différents. Beaucoup d'entre nous comprennent que quelques-unes des nations qui formaient l'empire autrichien ne sont animées d'aucun sentiment d'hostilité à l'égard de la Grande-Bretagne. Les clauses pénales qui peuvent trouver leur place dans un traité de paix passé avec l'Allemagne peuvent être déplacées dans un traité de paix avec l'Autriche. Ainsi,

par exemple, je lisais dans un journal, je ne sais pas si c'était un journal anglais, que l'ambassadeur anglais à Vienne avait été l'objet d'une réception sympathique et enthousiaste au moment où il se rendait à l'opéra. Je ne crois pas qu'une chose semblable puisse se produire à Berlin. Malgré le cas que je fais de l'avis du ministre de la Justice, je ne vois pas qu'il soit juste de sa part de demander à la Chambre son consentement pour la ratification de ce traité avec l'Autriche. Si notre approbation ou notre ratification sont désirables—et c'est là mon point de vue—on devrait nous les demander après que les membres de cette Chambre auront eu l'occasion d'étudier à fond le traité.

M. McKENZIE: J'appuie entièrement en principe ce que vient de déclarer l'honorable député de Brome (M. McMaster), c'est-à-dire que, si la décision de cette Chambre est nécessaire ou reconnue, nous devrions avoir l'occasion d'examiner les documents avant de pouvoir agir. Je suis certain que le ministre ne voudra pas nier l'excellence de ce principe. Je ne vois pas comment nous pourrions faire autrement que d'adopter ce principe qui veut qu'avant de ratifier ou d'approuver un document aussi important qu'un traité de paix entre nous et l'empire dont nous sommes partie et une des puissances ennemies que nous avons combattues au cours des cinq dernières années, ce document ne soit pas déposé devant la Chambre, et que chacun des députés puisse étudier de manière à donner son opinion de ce sujet. C'est là le seul principe sur lequel nous devrions nous baser.

Le ministre de la justice nous demande de tout mettre cela de côté et d'accepter sa parole touchant le contenu du document qu'il dit avoir été signé et qui l'a été réellement, il n'y a aucun doute. C'est fort bien, en un sens, et personne ne prétend que le ministre de la Justice fait la moindre cachotterie. Si un député, ou même un membre, propose la 1re lecture d'un projet de loi, la Chambre ne le lui permettra pas avant que le texte de la mesure soit remis à l'Orateur. Si c'est là une règle sage pour les projets de loi qui doivent être ensuite imprimés et distribués à tous les membres, elle devient beaucoup plus justifiée quand il s'agit d'un document aussi important qu'un traité. Pour cette raison, parlant en mon nom et pour les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre qui peuvent ne pas exprimer leurs propres vues. je crois que nous devons nous opposer au principe impliqué dans l'amendement fait par le Sénat et aux parties que le ministre de la Justice déclare avoir été acceptés par le Gouvernement. Il est parfaitement constitutionnel pour le Parlement du Canada de conseiller à Sa Majesté de ratifier le traité, sans qu'il ait été aucunement soumis au Parlement. Ce principe a été établi à la Chambre quand nous avons discuté le traité il y a quelques semaines, il l'a été d'après nos connaissances générales de la constitution de l'empire britannique. Nos amis de la droite n'ont pas jugé bon d'approuver cette doctrine, mais ont insisté pour que le traité fût déposé sur le bureau et que chaque député eût l'occasion d'en prendre connaissance et d'en donner son opinion. C'était une sage pensée démocratique, un bon début dans une autre orientation, une nouvelle page dans la constitution de l'empire britannique. D'autre part, ce n'était pas nécessaire conformément aux principes du droit constitutionnel. En effet, le roi, de l'avis de ses ministres, et en ce qui concerne les colonies, de l'avis de ses ministres coloniaux, n'aurait nullement violé la constitution, en donnant sa sanction au traité sans consulter personne autre. Si le roi, cependant, témoigne la gracieuseté de demander l'approbation des colonies autonomes, il a parfaitement le droit, sans empiéter sur la constitution, de ratifier le traité avec l'Autriche en ne consultant pas ce Parlement. On a déposé sur le bureau, il y a une semaine à peu près, une correspondance qui a été échangée entre les gouvernements anglais et canadien sur la conduite à tenir par le Parlement avant la ratification du traité. L'une des dépêches, envoyée de Londres le 23 juillet 1919, par lord Milner, et adressée, je le suppose, au Gouverneur général du Canada, est ainsi libellée en partie:

> Je me suis entendu avec le premier ministre et le cabinet au sujet de votre télégramme des plus secrets du 9 juillet. Nous sommes d'avis qu'une ratification urgente, surtout maintenant que l'Allemagne a ratifié le traité, est de la plus grande importance. Dans la constitution britannique, il n'y a rien qui oblige le roi à obtenir l'assentiment du parlement pour la ratification du traité. Le roi peut parfaitement respecter la constitution en ratifiant le traité de l'avis de ses membres. Pour un traité d'une aussi vaste portée, qui intéresse tout l'empire, le roi ne devrait agir que de l'avis de tous ses conseillers constitutionnels, les ministres des colonies aussi bien que ceux du Royaume-Uni.

Le câblogramme est long et je n'imposerai pas le reste au hansard. On y voit que lord Milner établit le principe qu'il n'est pas nécessaire pour aucun parlement, pas même celui de la Grande-Bretagne, de discuter nullement le traité, mais que si les colonies

le désirent, ou jugent indispensable qu'il soit soumis à leurs parlements, les autorités anglaises veulent bien se rendre à leur désir, bien que ce ne soit aucunement nécessaire au point de vue constitutionnel.

Lord Milner, qui a sans doute été guidé par les jurisconsultes de la couronne d'Angleterre, établit le principe qu'il n'était même pas besoin de consulter les gouvernements autonomes, mais qu'au point de vue politique et de la coutume constitutionnelle, il a été jugé préférable de le faire. Je ne prétends pas expliquer la loi au Gouvernement ou au ministre de la Justice, mais je leur rappellerai simplement qu'ils croient que le roi a le pouvoir de ratifier ce traité sans consulter le gouvernement du Canada, pour ne pas parler du Parlement. En demandant l'avis du Parlement, le roi a fait plus que ne l'exige la constitution dans sa forme primitive. J'émets donc l'opinion qu'il est parfaitement conforme aux droits et aux coutumes constitutionnels pour Sa Majesté de ratifier le traité avec l'Autriche sans consulter du tout ce Parlement. Le premier ministre, cependant, nous a dit, lors d'une des premières séances de la Chambre, qu'il avait assuré—je ne sais pas exactement à qui, au peuple canadien peut-être—que le traité avec l'Allemagne, le seul dont il était question alors, serait présenté au Parlement.

Fort bien, il dégageait sa parole en soumettant le traité au Parlement. Or, s'il n'était pas régulier ou constitutionnel que nous délibérions le traité avec l'Allemagne, sauf de l'avis de notre Parlement, comment justifier l'omission de cette formalité à l'égard d'un traité conclu avec une autre puissance qui à tous égards est, en ce qui nous concerne, sur le même pied que l'Allemagne? J'ajoute que le projet de loi n° 3 que le Gouvernement soumet au Parlement est mot pour mot la répétition du projet confirmant le traité avec l'Allemagne. Nous n'y avons pas changé un seul mot, si ce n'est que le mot "Canada" y remplace ceux de "Royaume-Uni" partout où c'est nécessaire. Le gouvernement anglais n'a pas déposé de mesure correspondante. Il se peut qu'il ait déposé un autre projet de loi, mais je l'ignore. Je le déclare au Gouvernement et au ministre de la Justice, à moins qu'il n'ait été déposé au parlement anglais une proposition allant au delà des dispositions du premier bill, nous ne sommes pas justifiés de faire plus que la métropole.

Ce n'est pas que je considère que nous manquerions de prudence en acceptant la parole du ministre de la Justice quant à la teneur de ce document, mais ce serait assurément un étourdi qui signerait un acte, par exemple, les yeux fermés, et sans connaître ce qui s'y trouve consigné. Je suis persuadé que le ministre est assez pratique, tout confiant qu'il puisse être, pour ne pas signer à l'aveuglette un projet d'acte que je lui soumettrais et dont l'effet serait d'aliéner un terrain de quarante pieds par cent situé rue Sparks, sur ma simple assurance qu'il se trouve des immeubles et boutiques de chaque côté. Si à l'égard d'une opération relativement de peu d'importance pareille décision à la légère paraît condamnable, le ministre devra reconnaître qu'il ne saurait inviter la Chambre et la nation canadienne à faire abstraction des stipulations d'un traité avec l'Autriche, et par le fait même nous charger des obligations financières qu'entraîne nécessairement l'exécution de ce traité. Je ne vois pas qu'on soit fondé à nous proposer l'acceptation de responsabilités pour le reste de nos jours sans de très graves raisons à l'appui, et comme principe de droit constitutionnel, je soutiens que la mesure qu'on nous propose n'a pas sa raison d'être.

L'hon. M. FIELDING: Je désire aussi exprimer mon dissentiment et protester contre la ligne de conduite tout à fait inusitée que le Gouvernement est à suivre. Tout d'abord, il est remarquable qu'un ministre d'Etat signe un document de l'importance d'un traité, et que plusieurs semaines après on vienne dire à la Chambre: "Nous ne pouvons nous procurer le texte même du document." C'est la première fois que pareil fait se produit dans l'histoire politique du Canada. On dépêche d'Angleterre —où, si je ne me trompe, se trouvait sir Edward Kemp—un ministre chargé de nous représenter à Versailles, ou ailleurs, en vue de la signature d'un document au nom et de la part du Canada. Il accomplit sa mission, et l'on vient maintenant nous déclarer, d'un grand sérieux, que le document qu'il a signé ne saurait être déposé. Je veux bien accepter l'assurance du ministre de la Justice, quant à la teneur du document en question. Ce n'est nullement ma pensée qu'il cherche à cacher quelque chose à cet égard. Je considère comme admis que son énoncé de la portée du document en question est, en somme, exact; mais je suis entièrement de l'avis du leader de l'opposition (M. McKenzie) et de l'honorable député de Brome (M. McMaster), qu'il est absolument sans précédent, non seulement dans l'histoire politique du Canada, mais dans celle d'aucune autre nation, que la députation soit invitée

à approuver ou confirmer un document de cette nature, sur la simple déclaration d'un ministre d'Etat. Je ne conçois pas qu'une pièce de cette importance soit communiquée à la Chambre sous forme d'un discours. On nous déclare: Vous devez vous en rapporter à nous quant à l'acceptabilité du traité. A mon point de vue,—et je ne vois pas qu'il ait lieu de m'y arrêter encore une fois,—il est absolument sans importance aucune que ces traités soient approuvés, ou ne soient pas approuvés, par le Dominion du Canada. C'est une considération que le leader de l'opposition a aussi mise en lumière. Mais dans une discussion antérieure, le ministre de la Justice et ceux qui sont de son avis là-dessus ont soutenu que l'approbation de la Chambre était nécessaire C'est bien l'attitude prise par le ministre, et j'observe qu'il approuve et accepte ce que je viens de dire. Si le Gouvernement n'était pas d'avis que l'approbation du Parlement était nécessaire dans les circonstances, la convocation d'une session spéciale à cette date serait, bien entendu, inexcusable. Mais voici maintenant que le Gouvernement modifie son attitude.

Dans la première circonstance, le ministre de la Justice, qui ne contredit pas à l'explication que je donne de son attitude, a déclaré impérative l'approbation par la Chambre du traité conclu avec l'Allemagne, tandis qu'au sujet du traité avec l'Autriche, il nous a affirmé que semblable approbation n'est pas nécessaire et qu'en conséquence, il ne juge pas utile de nous demander notre approbation. Il fait une distinction entre l'approbation du traité et sa mise en vigueur proposée par le présent projet de loi. J'appelle donc directement l'attention sur le changement d'attitude du Gouvernement à cet égard. Lorsque nous nous sommes occupés de ce sujet antérieurement, on nous a affirmé, en invoquant cela pour raison décisive de la convocation du Parlement par session spéciale, que l'"approbation"—j'emploie le mot "approbation" et non celui de "ratification" qui est l'acte du roi—l'approbation par cette Chambre du traité avec l'Allemagne était nécessaire pour la mise en vigueur de celui-ci. Voici maintenant le traité avec l'Autriche, lequel, à ce que déclare mon honorable ami, est en substance le même, et l'on nous avoue en toute franchise, qu'on peut ici se dispenser de notre approbation. C'est ma première allégation. Le Gouvernement, semble-t-il, n'a pas d'idées arrêtées à cet égard. Cela ne m'étonne pas, si j'en juge d'après toute son attitude qui est réellement extraordinaire. L'honorable ministre de la Justice dit que le Gouvernement ne se propose, à l'heure qu'il est, que d'obtenir le pouvoir pour l'exécution du traité; il nous avertit qu'on ne nous demandera pas de donner cette approbation, et que nous pouvons dormir en paix; il entend simplement obtenir le pouvoir de mettre en vigueur le traité avec l'Autriche. Mais son collègue a obtenu l'assentiment du Sénat du Canada à une modification très accentuée dont la Chambre est maintenant saisie. Le ministre de la couronne représentant le Gouvernement au Sénat a non seulement obtenu que ce corps donne son assentiment aux stipulations contenues dans le traité avec l'Autriche, mais lui a fait agréer une modification qui autorise le Gouvernement du Canada à mettre en vigueur, outre le traité avec l'Allemagne, le traité avec l'Autriche que nous n'avons pas sous les yeux, et même tous autres traités qui pourront être signés à l'avenir au nom du Canada. Le ministre, une fois que son collègue a obtenu cet assentiment du Sénat, change d'idée et en arrive à la conclusion de laisser les choses comme elles sont. Je crains, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement ne soit hors d'état de se débrouiller avec cette question et qu'il ne trouve difficile de s'en tirer à sa propre satisfaction. La simple idée de demander au Parlement de sceller de son approbation un document de la nature d'un traité sans que ce document ait été sur le bureau, constitue un procédé extraordinaire, et j'approuve entièrement l'opinion exprimée par l'honorable député de Brome, qu'en prenant une telle attitude, nous créons un précédent des plus dangereux.

M. l'ORATEUR: Je ne suis pas très sûr que le ministre de la Justice ait le droit de répliquer, mais la Chambre, sans doute, ne lui refusera pas de le faire. Je tiens cependant à faire observer à la Chambre que cette motion, bien que préparée par un fonctionnaire attitré, me paraît incomplète en ce sens qu'elle ne mentionne pas les motifs du refus de concourir dans l'amendement du Sénat.

M. GAUVREAU: Tout le monde est empêtré.

L'hon. M. DOHERTY: Monsieur l'Orateur, je demande à proposer en amendement l'insertion des motifs suivants:

Les traités mentionnés dans la partie de l'amendement au préambule du bill qu'on ci-après propose de rayer n'ont pas encore été signés, et le Gouvernement n'est pas en état de soumettre à la Chambre, même en raccourci, les dispositions que lesdits traités peuvent contenir, ni d'affirmer que ces dispositions seront conformes à celles du traité avec l'Allemagne, que la Chambre a déjà approuvé.

On peut ajouter cette stipulation au deuxième alinéa.

M. l'ORATEUR: Vu que c'est là, en somme, un refus d'accepter l'amendement du Sénat, nos règlements exigent que les motifs du refus soient exclus, et c'est pourquoi le ministre de la Justice désire ajouter ces mots à sa motion.

(Le projet de résolution, ainsi modifié, est adopté).

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 28), déposé par l'honorable M. Guthrie, ayant pour but de permettre temporairement l'importation, la fabrication et la vente de la margarine en Canada.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 6), déposé par M. Mowat, tendant à modifier le Code criminel et à autoriser le remplacement de la pendaison par l'électrocution.

M. MOWAT: Avant que la Chambre se forme en comité général, pour la suite de la discussion du projet de loi, je veux faire une brève déclaration. Le projet de loi tel qu'il est rédigé. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut faire aucune observation à l'appel d'une question, si ce n'est pour la faire rayer, pour la raison que l'Orateur quitte le fauteuil sans consulter la Chambre.

M. MOWAT: Ce projet de loi ayant été appelé et laissé en suspens plusieurs fois, veut-on me permettre d'en expliquer la raison? C'est parce que. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député demande-t-il que cet objet soit réservé?

M. MOWAT: J'explique pourquoi je demande qu'il soit réservé pour le moment.

M. l'ORATEUR: Le projet de loi est réservé.

SUITE DE LA DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE A L'EXTENSION DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

La Chambre passe à la suite de la discussion suspendue le 6 octobre, sur la motion suivante de M. McKenzie:

Considérant que le 16 mars 1914, la résolution suivante a été adoptée et acceptée par le Gouvernement: "Le temps est arrivé où l'on devrait faire pénétrer l'Intercolonial dans les régions des Provinces maritimes qui n'ont pas de voies ferrées, et qui sont à une distance raisonnable de ce chemin de fer" (voir pp. 1736-1737-1739 et 1740 du hansard (v.a.), pour ladite année 1914), la Chambre est d'avis que les propositions contenues dans ladite résolution du 16 mars 1919 devraient être acceptées le plus tôt possible.

M. TURGEON: Monsieur l'Orateur, à maintes reprises les habitants des Provinces maritimes ont demandé au Gouvernement, par l'intermédiaire de leurs représentants au Parlement, un meilleur service de chemin de fer. Aussi, je désire appuyer la résolution de l'honorable leader de l'opposition en faveur de l'extension du chemin de fer Intercolonial dans les régions mentionnées par lui, car je suis d'avis que la construction de ces lignes aiderait considérablement au développement de la ligne principale. Dans le Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse, le chemin de fer Intercolonial n'a qu'une grande ligne principale, et naturellement on ne peut pas s'attendre à ce que les capitaux soient attirés vers la construction de courtes lignes d'intérêt local, puisqu'elles ne pourraient pas être exploitées avec bénéfice. Quand on construit des lignes d'embranchement, ce n'est pas avec l'idée de faire rapporter le service local, mais bien pour alimenter la ligne principale avec ces lignes d'embranchement.

Tous mes collègues qui m'ont précédé dans la discussion de cette question ont déclaré que les régions mentionnées pourraient toutes procurer des marchandises à transporter dont la ligne principale profiterait considérablement sur une grande distance. Cela encouragerait la pêche sur la côte de l'Atlantique, qui profiterait non seulement aux gens de l'endroit, mais à la nation tout entière, car cela augmenterait notre provision d'aliments en même temps que la circulation de l'Intercolonial qui fait partie du réseau de l'Etat.

L'honorable député de Kent (M. Léger) a parlé de la ligne que l'on proposait entre Bouctouche, dans le comté de Kent, et Loggieville, dans le comté de Northumberland. Cette ligne relierait ces deux districts qui sont isolés actuellement en raison du manque de chemin de fer. Il y a quelques années, on avait cru pouvoir faire construire cette ligne par une société particulière. Mais, comme je l'ai déjà dit ici, je me suis opposé à la construction de lignes d'embranchement dans les Provinces maritimes par des sociétés particulières, à moins qu'elles ne fussent reliées à l'Intercolonial, car elles n'auraient pas pu couvrir leurs frais. Cette ligne que l'on propose de construire traverserait une superbe région à proximité des pêcheries et profiterait considérablement à tout le Canada de même qu'aux Provinces maritimes.

Je regrette que le ministre des Chemins de fer (M. J. D. Reid) ne soit pas présent, car je voudrais attirer de nouveau son attention sur la nécessité, pour le bien de notre réseau national, d'acquérir la vieille ligne appelée "Caraquet and Gulf Shore Railway" sur la rive nord, que j'avais particulièrement signalée à l'ancien ministre des Travaux publics (M. Carvell), en 1917. A cette époque-là, le Gouvernement prenait possession de certaines lignes locales qui étaient reliées à l'Intercolonial, principalement entre Moncton et Saint-Jean; mais il en avait laissé de côté une qui aurait bien alimenté la ligne principale, sous prétexte d'une différence de quelques milliers de dollars dans le prix de cette ligne. Comme je l'avais déclaré dans le temps, je n'avais pas fait la demande avec l'assurance que le revenu augmenterait immédiatement du fait de son exploitation conjointement avec l'Intercolonial, mais je pensais plutôt au bénéfice que cela procurerait à la ligne principale entre Halifax et Montréal. J'avais signalé les produits qu'elle pourrait transporter; entre autres 1,750 wagons de bois de construction qui arriveraient à Gloucester-Junction, non pas pour être distribués dans les alentours, mais pour être expédiés jusqu'à Montréal, à 533 milles de là. En outre, tous les ans nous avons, en raison d'autre situation géographique, une quantité considérable de poisson à transporter de Bathurst à Saint-Jean, soit 220 milles, ou à Halifax, 300 milles.

Eu égard à son trafic de long parcours, l'Intercolonial percevrait donc des recettes annuelles oscillant entre 200,000 et 300,000 dollars, comparativement aux 80,000 dollars de revenu que recevrait la ligne auxiliaire. J'ai alors affirmé que les recettes de ce chemin de fer s'accroîtraient notablement, et que, par conséquent, les recettes de la ligne mère doubleraient ou tripleraient. Il faut tenir compte de ce fait, et en y appelant l'attention du Gouvernement, je prétends qu'en persistant à refuser d'acquérir cette ligne, on néglige les intérêts de nos chemins de fer nationaux. Par suite de la négligence qu'il apporte à l'acquisition de cette ligne, l'Etat perd annuellement des milliers de dollars. L'acquisition de ces embranchements au Nouveau-Brunswick nord et en Nouvelle-Ecosse est une question de suprême intérêt national et une nécessité. La seule raison alléguée par le Gouvernement pour n'avoir pas fait l'acquisition des chemins de fer de Caraquet aux rives du golfe, c'est qu'il n'a pas réussi à conclure un accord avec les propriétaires de cette ligne touchant le prix d'achat. Lorsque cette question est venue en discussion dans une circonstance précédente, j'ai suggéré et je suggère encore le recours à l'arbitrage. Les propriétaires de cette ligne ont donné à entendre au ministre des chemins de fer qu'ils accepteraient volontiers la décision de tout tribunal d'arbitrage nommé par le Gouvernement pour étudier la question; ils auraient accepté d'avance la décision de l'ex-chef de la commission des chemins de fer, aujourd'hui ministre des Finances (sir Henry Drayton), et je pensai, à cette époque, que le ministre des Chemins de fer agréerait cette proposition. Les propriétaires de cette ligne adhéreraient volontiers aujourd'hui à la décision de tout expert en matière de chemins de fer que le Gouvernement pourrait choisir à titre d'arbitre, que ce soit un juge de la cour d'échiquier ou tout autre.

Le Gouvernement souscrit toujours volontiers au principe de l'arbitrage, quand il s'agit de traiter avec de puissantes compagnies et qu'il y a de grosses sommes en jeu. C'est ce qu'il a fait dans l'affaire du Nord-Canadien, et il se propose de prendre la même attitude touchant l'acquisition du Grand-Tronc, relativement aux propositions dont la Chambre est saisie. Pourquoi donc ne pas appliquer le même principe à l'acquisition des petites lignes? Pourquoi donc ne l'applique-t-on pas à la ligne en question et ne rend-on pas justice à la population desservie par cette ligne? On dira peut-être que cette ligne n'a guère de valeur aujourd'hui, ou n'en avait guère dans la situation où elle se trouvait, l'an dernier, ou il y a deux ans? J'en conviens, ce chemin de fer était détérioré; mais ce n'est pas seulement la valeur physique d'un chemin de fer dont il faille tenir compte; il importe aussi d'avoir égard à la valeur potentielle du chemin de fer, à titre d'affluent de la ligne mère. Les districts desservis par ces affluents peuvent être assez productifs pour que ces lignes tributaires soient de grande valeur pour la ligne principale. Si l'Intercolonial eût été la propriété d'une compagnie particulière, il y a longtemps que l'Etat aurait acquis la ligne de Caraquet; les propriétaires de la ligne principale auraient reconnu la valeur du territoire desservi par cet embranchement et sa valeur à titre d'affluent du tronc principal. Le ministre des Chemins de fer, je l'espère, et les autres membres du Gouvernement, qui sont présents ici aujourd'hui, se préoccuperont de cette question et décideront de faire l'acquisition du chemin de fer de Caraquet aux rives du golfe et de construire ces nou-

velles lignes mentionnées par mes honorables collègues qui ont porté la parole avant moi durant ce débat. Par là on tiendrait compte des intérêts des districts concernés et de l'avantage du réseau national canadien.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur. . . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois rappeler aux honorables députés que le chef de l'opposition va clore le débat sur cette motion et que plus tard d'autres députés ne pourront plus prendre part au débat. Par conséquent, si quelque autre honorable député désire porter la parole sur cette motion, il doit le faire maintenant.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, je regrette que les ministres s'intéressent si peu à la résolution adoptée par cette Chambre et acceptée par le Gouvernement, il y a quatre ans, au sujet de la construction de lignes de chemins de fer dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et peut-être de l'île du Prince-Edouard. Pas un ministre ne semble juger à propos de dire un seul mot sur la question. J'espérais que le ministre des Chemins de fer (M. Reid) ferait acte de présence ici, à un moment quelconque, durant ce débat, afin de prouver qu'il s'intéresse au progrès de ces importantes parties du pays.

Mais, bien que j'aie demandé la remise de ce débat plusieurs fois dans l'espérance que le ministre serait ici et bien que je lui aie demandé comme faveur spéciale de venir à la Chambre quand cette motion serait discutée, je vois que ni le ministre des chemins de fer, ni aucun membre du Gouvernement ne semble s'occuper le moindrement des intérêts de ces districts importants du Canada.

Le 16 mars 1914, la Chambre des communes a adopté la résolution suivante que j'avais présentée :

Cette Chambre est d'avis que le temps est arrivé où l'on devrait faire pénétrer l'Intercolonial dans les régions des Provinces maritimes qui n'ont pas de voies ferrées, et qui sont à une distance raisonnable de ce chemin de fer.

Cette résolution a été adoptée par le Gouvernement de l'époque. Durant la guerre, j'ai cru qu'il était mieux de ne pas embarrasser le Gouvernement en soulevant ces questions, mais, aujourd'hui que la guerre est terminée et que le Gouvernement semble avoir beaucoup d'argent—des millions et des centaines de millions—à dépenser dans des entreprises de chemin de fer, je crois qu'il est bon d'attirer de nouveau son attention sur ces bonnes vieilles provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, pour demander qu'on construise des chemins de fer dans les parties de ces provinces qui en sont privées. Mais il est évident que j'ai parlé dans le pays des sourds; "Dans le pays des sourds j'ai promené ma lyre"; la question a été traitée avec si peu d'intérêt que pas un membre du Gouvernement n'a voulu s'en occuper ou y porter la moindre attention. La gauche de la Chambre est habituée à se voir ainsi traitée. Cependant, nous continuerons de promouvoir les intérêts des districts que nous représentons et nous espérons qu'un jour viendra où le gouvernement dirigeant les affaires du Canada pensera qu'il est avantageux de s'occuper des intérêts des provinces que j'ai nommées.

En présentant cette résolution, je n'ai pas été au delà des considérations d'affaires intéressant ces provinces. J'ai toujours été d'avis que le développement et le prolongement ces lignes de chemins de fer apporterait un trafic considérable au réseau de l'Intercolonial ou à tout autre réseau que l'Etat peut posséder. J'ai fait remarquer que l'industrie du bois, celle du charbon, celle de la pierre à chaux, et surtout l'industrie des pêcheries se développeraient assez pour rendre ces prolongements avantageux. J'avais surtout le désir et l'espoir de voir développer les lignes de chemins de fer de mon comté de Victoria jusqu'aux ports de pêcheries de ce comté. Nous avons dans ce comté une suite ininterrompue de petits ports de pêche comme Rivière-du-Nord, North-Gut, South-Gut, Englishtown, North-Shore, South-Bay, Ingonish, Neil-Harbour, Baie-Dinwal, Saint-Laurent, Meat-Cove, etc.

Tous ces villages, le long de la côte du comté de Victoria, sont de magnifiques lieux de pêche, mais ils sont dépourvus de chemins de fer et l'industrie de la pêche ne peut s'y développer. Si un chemin de fer les traversait, rien ne saurait limiter la richesse de ces villages. Sur le côté d'Inverness, nous voyons plusieurs villages acadiens dans l'endroit appelé Chéticamp où les ressources sont magnifiques au point de vue des pêcheries. Viennent ensuite le havre Margaree et Sainte-Rose. Il est vrai qu'un chemin de fer existe à partir du détroit de Canso et sur le côté sud de l'île, chemin de fer que le gouvernement doit nationaliser un jour ou l'autre. Cette ligne touche plusieurs ports de la côte sud, mais les pêcheurs n'en ont jamais bénéficié, parce qu'elle sert exclusivement au transport du charbon, c'est-à-dire qu'elle appartient à une compagnie de houillères. Son outillage

est construit exclusivement pour le charbon et l'on n'a jamais rien fait pour la rendre utile aux pêcheurs des villes et villages de la côte sud de Cap-Breton. Cependant, quand le gouvernement s'en emparera, comme je compte qu'il le fera, il aura l'occasion de l'outiller de manière à ce qu'elle rende service aux pêcheurs qui pourront envoyer leurs pêches dans tout le Canada. Du côté sud de l'île, nous avons une ligne de 30 à 35 milles, allant du détroit de Canso au canal Saint-Pierre. Le leader du Gouvernement (sir George Foster) connaît parfaitement bien cette ligne, et il se peut qu'il y ait voyagé. Elle est assez bonne, mais elle devrait se prolonger jusqu'à Louisbourg où elle pourrait se relier à la ligne de la compagnie "Dominion Iron and Steel".

Je suis heureux de voir qu'avec tous mes efforts, j'ai réussi à amener à la Chambre le ministre des Chemins de fer (M. Reid), qui a écouté une partie de mes remarques. J'ai ainsi l'occasion de lui dire que la compagnie qui possède le chemin de fer de la rive sud, avait l'intention de prolonger cette ligne jusqu'à Louisbourg, le long de la côte sud du Cap-Breton et, à mon titre de conseiller légiste de la compagnie, j'ai eu le plaisir d'acheter un emplacement de gare pour cette ligne sur l'ancien emplacement du vieux Louisbourg.

Si le ministre est disposé à faire exécuter le projet de prolonger cette voie ferrée, il se rendra compte que la compagnie possède l'un des plus magnifiques emplacements de tête de ligne de tout le littoral Atlantique, sans compter que ces terrains comprennent l'emplacement de l'ancienne ville et du vieux quai de Louisbourg, à l'époque où cette ville était encore sous la domination française. Il aura également le plaisir de se rendre compte que les fondations du quai bâti sur les terrains de la compagnie sont excellentes et plus solides que jamais. Si ce chemin de fer était prolongé le long de la rive sud de l'île, il traverserait Saint-Pierre, l'Ardoise, Grande-Rivière, Fourchu, Gabarus, Louisbourg, Lorraine. Mainadieu et Malbaie. Tous ces villages progressent et se livrent à l'industrie de la pêche, mais ils sont absolument privés de toutes communications par chemins de fer. Je l'ai déjà expliqué et je le répète, il est inutile de songer à doter les deux rives de cette grande île du Cap-Breton de communications par voie ferrée en construisant simplement un chemin de fer au milieu de l'île. L'île du Cap-Breton a 125 milles de longueur par 90 milles de largeur, mais elle est séparée en deux parties par un bras de mer et le canal Saint-Pierre. Il est donc facile de se rendre compte qu'une ligne de chemin de fer, traversant cette grande étendue par le milieu, ne saurait assurer les communications voulues aux différents centres de pêcherie échelonnés sur le littoral. Je me contenterai donc de compléter les observations que j'ai déjà faites et de rappeler au ministre, maintenant qu'il est ici,—car je sais qu'il est fort occupé et c'est pour cela qu'il a été absent de son siège—qu'il siégeait au Parlement à l'époque où fut adoptée la résolution que je lirai dans un instant. L'honorable M. Rogers, qui remplissait alors les fonctions de ministre des Travaux publics, dirigeait les délibérations de la Chambre; il a donné sa parole que le Gouvernement acceptait ma proposition, mais je me rappelle parfaitement bien que le présent ministre des Chemins de fer et des Canaux, qui présidait dans le temps à la direction des Douanes, était également à son siège. La résolution que j'ai proposée et qui fut adoptée par le Gouvernement était ainsi conçue:

> La Chambre est d'avis que le temps est arrivé où l'on devrait faire pénétrer l'Intercolonial dans les régions des Provinces maritimes qui n'ont pas de voies ferrées, et qui sont à une distance raisonnable de ce chemin de fer.

Aujourd'hui, je propose la suivante:

> La Chambre est d'avis que les propositions contenues dans ladite résolution du 16 mars 1914 devraient être mises à exécution le plus tôt possible.

Le chemin de fer dont je parle, dans le comté de Victoria, fut commencé pour ainsi dire en 1911 en même temps que plusieurs autres voies ferrées dans les comtés de Guysborough, de Pictou et d'Halifax, ainsi que dans plusieurs autres parties de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Ces entreprises ont été abandonnées, mais le Gouvernement a promis de les reprendre plus tard. Or, j'ai confiance que le temps est arrivé et qu'avant longtemps le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour l'exécution des projets énumérés dans la proposition en discussion ainsi que dans celle qui fut acceptée le 16 mars 1914.

J'ose espérer que j'ai défini clairement l'attitude que j'adopte ainsi que la situation dans laquelle se trouvent les populations de l'île du Cap-Breton, des comtés d'Inverness et de Guysborough, dans la partie occidentale de la Nouvelle-Ecosse, aussi bien que celle des gens des régions de Québec et du Nouveau-Brunswick que ces projets intéressent particulièrement, quant à la portée et au but que vise la présente résolution.

J'ai le ferme espoir que le jour est proche où le ministre sera en mesure de réjouir le cœur de ces vieux colons, dont les ancê-

tres ont ouvert ces régions à la civilisation depuis plus de deux siècles, et qui ont toujours attendu patiemment les bénéfices que leur assurera la construction de ces voies ferrées. J'ose donc espérer que le ministre aura la satisfaction de rendre justice à cette excellente classe de notre population, qui a toujours été négligée, lorsque le reste du Canada jouissait des avantages que procurent les communications par voies ferrées.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: Le débat est clos. Le ministre ne peut avoir la parole que pour une explication ou un fait personnel.

(La motion est adoptée.)

IMPORTATION D'OPIUM ET DE COCAINE.

(Les questions répondues de vive voix sont indiquées par un astérique.)

*M. MOWAT demande:

1. L'importation des dérivés d'opium et de cocaïne en Canada a-t-elle été normale pendant les quatre dernières années?

2. Est-il vrai que pour les quatre exercices financiers terminés le 31 mars 1915, et les quatre exercices terminés le 31 mars 1919, les chiffres suivants sont approximativement exacts?

	Importations. Quantité.		Somme.	
	1915	1919	1915	1919
	once.	once.	$	$
Cocaïne . .	1,361	29,470	2,224	227,040
Morphine . .	7,181	125,317	15,602	640,304
Opium brut .	21.818	63,898	105,566	823,512
	30,360	218,685	123,792	1,690,865

3. Si ces chiffres ne sont pas approximativement exacts, quels sont les vrais chiffres?

L'hon. M. REID (au nom du ministre des Douanes):

1. Pour la période de quatre ans terminée le 31 mars 1919, les importations de cocaïne et de morphine excèdent de beaucoup celles des quatre ans écoulés le 31 mars 1915. Quant à l'opium toutefois, les importations des quatre années finies le 31 mars 1919 ne sont pas anormales, attendu que, dans la période de quatre ans terminée le 31 mars 1911, le pays n'a importé que 139,640 livres d'opium.

2. Oui, quant à la cocaïne et à la morphine; mais non quant à l'opium.

3. Pendant ces deux périodes de quatre ans, les importations ont été comme il suit:

	Quantité.		Valeur.	
	1915	1919	1915	1919
	once.	once.	$	$
Cocaïne . .	1,361	29,470	2,224	227,040
Morphine . .	7,221	125,317	15,602	640,304
Opium cru.	21,818 liv.	63,898 liv.	105,566	823,512

DETTE PUBLIQUE, DEPENSES, ETC.

Sur la question de M. McKenzie relative à la dette publique, aux dépenses annuelles, etc.

M. McKENZIE: Pour des raisons qui me semblent mystérieuses, cette question n'a pas paru l'autre jour au Feuilleton. On l'y retrouve aujourd'hui, et j'aimerais à y obtenir une réponse le plus tôt possible. Je remarque une erreur dans le premier paragraphe: l'année devrait être 1919, au lieu de 1917.

M. l'ORATEUR: Je verrai à ce que soit faite la correction nécessaire.

(La question est réservée.)

CLASSEMENT DES EMPLOYES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. ROBB (au nom de M. Tobin) demande:

Copie de tous papiers, correspondances, plans, tableaux, projets de classement, ou de tous autres documents touchant un nouveau classement des employés permanents de tous les grades de la Chambre des communes, qui ont été envoyés par un fonctionnaire quelconque de la Chambre des communes à la commission du service civil ou aux experts retenus par la commission pour faire le nouveau classement des fonctions publiques.

L'hon. A. K. MACLEAN: L'honorable député demande-t-il un relevé des noms de tous les employés permanents du service public?

M. ROBB: En l'absence de mon honorable ami de Richmond-et-Wolfe (M. Tobin), j'ai proposé la résolution telle qu'elle figure au Feuilleton.

L'hon. M. MACLEAN: Je n'aime guère à accepter la motion telle quelle, et je demanderai à la faire remettre à demain. Je veux bien entreprendre d'obtenir tous les renseignements susceptibles d'être demandés avec apparance de raison, mais ceci ne me paraît guère raisonnable.

(La motion est réservée.)

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. SINCLAIR (Guysborough):

Un relevé indiquant toutes les commissions, royales ou autres, nommées par le Gouvernement depuis octobre 1911, pour s'enquérir et faire rapport de toute question; et indiquant aussi en des tableaux détaillés: (a) la date du décret du conseil ou toute autre autorité: (b) les noms et adresses postales du ou des commissaires; (c) les fins pour lesquelles ces derniers ont été nommés; (d) le nombre des jours de séances; (e) les déboursés faits par le Gouvernement, comme paiement ou allocations aux commissaires; (f) tous les autres frais, hono-

raires de témoins, frais de déplacement, débours d'impression, de dactylographie et de toute autre nature dans le cas de chaque commission ou enquête; (g) la date du rapport officiel.

La Chambre a ordonné, sans débat, la production de ces documents.

OBSERVATIONS RELATIVES A LA TAXE DE 15 CENTS PRELEVEE PAR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLE.

La Chambre revient au chapitre des motions.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Il a été entendu, je crois, que, lors de la troisième lecture du bill voté aujourd'hui relativement à une extension des attributions de la commission canadienne du blé, je ferais une déclaration. J'avais pensé à donner une explication de la taxe de 15 cents, taxe qui a fait l'objet de certain débat devant la Chambre et, comme le bill a passé sans que je l'aie donnée, la Chambre voudra bien peut-être la recevoir maintenant.

Il y avait une autre question relative au point de savoir si le blé, les sons et recoupes devaient être sujets au prix maximum. Je répondrai d'abord à la seconde question. Un accord existe entre les meuniers et la commission. A une première séance de cette commission, les meuniers ont demandé une avance sur le prix de la farine. Ils ont allégué un accroissement des frais de consommation, et ils ont demandé 15 cents d'avance par baril.

M. McKENZIE: Quelle est la date de cette première réunion?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Elle a eu lieu vers la mi-août.

M. McKENZIE: Je veux dire la date à laquelle les meuniers ont fait cette demande.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que c'était à la première réunion de la commission du blé. Il fut et il est resté entendu, jusqu'à présent, que le prix de la farine ne devrait pas dépasser le prix qui était alors le prix courant, c'est-à-dire le maximum de $10.10 pour la farine provenant du blé d'hiver de l'Ontario et de $10.90 pour la farine provenant du blé dur et du blé de printemps de Manitoba, rendue dans les wagons à Montréal, et que, dans les autres districts, le prix serait basé sur celui de Montréal, sauf à tenir compte du taux différentiel de transport par chemin de fer. On m'a dit que la farine ne s'est pas toujours vendue à ce prix maximum, et que, par suite de la concurrence des minoteries, elle se vend actuellement à bien meilleur marché. Quant au son et au petit son, le prix convenu fut de $45 pour celui-là, et de $55 pour celui-ci, et il ne devrait en être exporté que sur permis, mais il ne s'en est guère exporté dans cet intervalle. Depuis quelque temps, cependant, nous en avons plus que pour nos besoins, et la commission du blé accorde des permis pour qu'il en soit exporté une certaine quantité aux Etats-Unis. Contrairement à ce que l'on a prétendu ici, le droit de 15 cents n'est pas une taxe, on peut en juger par l'objet de la commission du blé et les deux classes d'achats, dépendant de ce que le blé était acheté, soit pour être expédié en Angleterre, soit pour être consommé ici. On fixa le prix à $2.15 à Fort-William et il fut établi que, déduction faite de tous frais, l'excédent du prix obtenu en définitive, dans les cas où il y en aurait, serait divisé entre ceux qui auraient vendu le blé en premier lieu. Le cultivateur obtient donc, tout de suite, comme prix initial, $2.15 moins les frais de transport et de commission inséparables de tout système de commerce de grain. Il touche, en définitive, une certaine somme à même l'argent qui reste sur la vente totale de notre blé canadien au prix mondial. Cette partie du blé qui est vendue pour être consommée ici, doit aussi rapporter au cultivateur le prix du marché. Elle ne traverse pas la mer, elle est consommée au Canada, et, par conséquent, les prix payés par le minotier doivent représenter, autant que la commission du blé peut l'établir, le prix du marché. Le prix initial fixé au minotier fut donc de $2.30. C'est ce prix-là qu'il paie au commerçant. Le commerçant ayant déjà payé $2.15 au cultivateur, le minotier ne pourrait payer 15 cents de plus, c'est-à-dire $2.30 au commerçant, car cela représenterait, pour celui-ci, un profit de 15 cents. Ces 15 cents reviennent à la commission du blé et contribuent à former le fonds commun devant provenir de la différence de prix que les acheteurs en Europe auront payé au blé qu'on leur aura expédié. On le voit, en l'absence d'une mesure de ce genre, le cultivateur n'obtiendrait pas le prix mondial du marché. Le minotier ayant à payer le prix de $2.30, dont la proportion de 15 cents revient à la commission du blé pour les fins que j'ai mentionnées, il doit donc être exercé une certaine surveillance et un certain contrôle pour empêcher que cette partie du blé, ou une proportion considérable d'icelle, qui passe directement du cultivateur au minotier, n'obtienne l'aug-

mentation de prix qu'elle devrait obtenir sur le marché mondial, c'est-à-dire le prix de ce marché-là. Je le répète, sur ce prix de $2.30 que le minotier doit payer, la proportion de 15 cents est attribuée au fonds de la commission du blé. Il y a des minotiers qui s'occupent à la fois de moudre du blé pour les cultivateurs de leur localité et d'en acheter en vue de le moudre pour des fins générales. Il devient dès lors impossible de faire une différence entre ces deux cas; en faire une, ce serait ouvrir la porte aux abus et empêcher le cultivateur de réaliser le montant qui lui est dû. Il faut donc que les 15 cents excédant le prix fixé au cultivateur aillent, dans tous les cas, au fonds de la commission du blé.

Par rapport au blé moulu pour les propres besoins du cultivateur qui l'a apporté à la minoterie, la commission n'intervient pas, mais il serait injuste que la farine provenant du blé moulu pour les besoins du cultivateur lui-même fût ensuite offerte en vente au public sans payer le plein prix du marché. C'est ce qu'on a déjà tenté de faire, et c'est en vue de réprimer cet abus que la commission a ajouté 15 cents au prix initial. Il a été institué, dans la province d'Ontario et dans la province de Québec, des comités chargés spécialement de faire respecter la règle de la commission en froissant le moins possible le cultivateur qui fait moudre son blé pour ses propres besoins. L'application d'une loi générale est toujours susceptible de déranger certaines gens qui n'avaient pas l'intention de la violer; mais à cet égard, la commission du blé fait tout le possible pour réduire le dérangement au minimum.

Dans le cas de vente pour l'exportation, lorsque la commission canadienne du blé recevra les quinze cents, elle remettra au producteur ou vendeur un certificat de participation, qui attestera que la commission a inscrit sa réclamation concernant sa quote-part du surplus éventuel. Lorsque le meunier moud du blé pour l'exportation et que cette précaution est nécessaire, un billet ou certificat de participation est aussi remis, afin que le vendeur, ou le meunier, reçoive en dernier lieu, comme le premier vendeur pour l'exportation, sa quote-part du reliquat du fonds commun. Cette explication est un peu longue, mais, à la manière intelligente dont le représentant de Brome (M. McMaster) l'accueillit, je constate qu'elle lui a plu.

M. McMASTER: Dois-je comprendre que les cultivateurs—disons, dans les cantons de l'Est où ils sont fort intelligents—qui se rendent au moulin et reçoivent, par exemple, dix boisseaux de blé converti en farine pour leur propre usage, paient les quinze cents, et qu'ils auront droit à une remise sur ce fonds commun? Ai-je raison de le croire?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Vous avez raison en partie—raison au fond, je crois. En réalité, c'est le meunier qui doit payer les quinze cents; il donne un prix fixe que le cultivateur doit recevoir—le prix fixe pour l'exportation. Il paie quinze cents en sus du prix fixe—c'est-à-dire $2.30—et il doit faire en sorte que les quinze cents soient versés dans la caisse de la commission du blé. Dans ce cas, s'il se fait payer par le cultivateur, alors, celui-ci reçoit son certificat de participation et a un recours contre le fonds commun. Mais je tiens à ajouter un mot. Lorsqu'il s'agit d'une faible mouture pour le cultivateur, la commission a pour objet de rendre la chose aussi facile que possible.

M. PROULX: Si le meunier n'achète pas le blé du cultivateur, mais le moud seulement pour lui, exige-t-il de lui les quinze cents et les verse-t-il dans le fonds commun?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non. Il paie une certaine somme, $2.30 d'après le prix régulateur. Mais quel que soit celui-ci, quinze cents doivent tomber dans le fonds commun. Dans ce cas, le cultivateur reçoit son billet de participation.

M. PROULX: Mais, le plus souvent, il n'y a pas de vente. Un cultivateur ira au moulin porter du blé qui est moulu. Puis, il reprend sa farine et ses issues, moins la mouture?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. PROULX: Dans ce cas, le cultivateur doit-il payer au meunier les quinze cents par boisseau et le meunier verse-t-il la somme dans le fonds commun?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le cultivateur n'est pas tenu de payer quinze cents par une ordonnance de la commission. Le meunier doit payer le prix du blé et s'assurer que quinze cents déduits de ce prix soient versés dans le fonds commun. Or, souvent il n'est qu'un acheteur, bien qu'il moule le blé du cultivateur—c'est-à-dire qu'il le prend et le moud et remet une certaine quantité de farine. Cependant, il garde le gros son et le petit son qui sont vendus sur le marché libre. Or, il serait manifestement injuste qu'il pût vendre sans solde la différence.

M. VIEN: Le ministre soutient-il que le meunier versera au fonds commun les quinze cents par boisseau, sans se faire rembourser par le cultivateur qui lui apporte son blé pour le faire moudre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est une question que le cultivateur et le meunier doivent débattre entre eux.

M. ROBB: Le premier ministre intérimaire a fourni des explications qu'il se proposait de donner lors de la 2e lecture, de sorte que je suppose qu'il m'est permis de prendre la parole.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Les commentaires sur les explications du premier ministre intérimaire seraient contraires au règlement. L'honorable député ne peut parler qu'avec le consentement unanime de la Chambre.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je serai bien aise de répondre dans la mesure de mes forces aux questions qui me seront faites.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Un débat ne peut être permis que du consentement unanime de la Chambre.

M. ROBB: Je voulais faire observer que le ministre a donné une explication préparée avec soin, en supposant que les meuniers canadiens gèrent leurs affaires de la même manière que le Gouvernement—avec une armée de commis pour faire un tas de choses qui sont absolument superflues—et pour réfuter ma thèse que depuis des années les compagnies ont contenté leur clientèle.

Malgré les explications de mon très honorable ami, le fait demeure qu'il accorde aux minotiers le droit d'encaisser une taxe allant de 68 à 75 cents par baril de farine dont le cultivateur a besoin pour l'usage de sa famille. Il ne peut pas sortir de là. Je ne veux pas abuser de la permission qui m'a été donnée et je ne veux pas commencer un débat sur ce sujet à la Chambre, mais je désire néanmoins faire remarquer que le très honorable ministre a déclaré que les minotiers avaient demandé d'augmenter le prix de la farine et que la commission du blé avait repoussé cette demande. C'est parfaitement vrai, mais il y a quelque chose de plus. Les minotiers ont demandé d'augmenter le prix de la farine pour l'exportation, mais non pour le commerce du pays, et ils ont fait remarquer à la commision qu'il leur fallait faire un certain profit sur le blé. Un boisseau de blé est composé dans la proportion de 70 p. 100 de farine, de 30 p. 100 de son (gros ou fin), et les minotiers ont affirmé qu'il était plus avantageux pour le Canada de vendre notre farine d'exportation à un prix plus élevé afin qu'ils puissent disposer des issues de mouture à meilleur marché au profit des éleveurs canadiens. La commission du blé n'a pas vu les choses de la même manière.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: On me dit qu'on a demandé une augmentation de toutes les farines.

M. ROBB: Selon moi, cette demande n'a été faite que pour la farine d'exportation. Néanmoins, on a fait remarquer que si une augmentation se produisait dans le prix de la farine, une réduction correspondante aurait lieu dans le prix des issues de mouture.

DEPOT DE DOCUMENTS RELATIFS AU PROJET DE RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, je désire déposer devant la Chambre la correspondance qui a eu lieu touchant les négociations qui ont eu pour résultat un traité définitif pour l'acquisition du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc. Les députés verront que cette correspondance contient quatre ou cinq câblogrammes envoyés avant la lettre du 11 juillet 1918, laquelle donnait un sommaire officiel des négociations. Ces dépêches préliminaires étaient confidentielles, mais étant donné que sir Alfred Smithers y a fait allusion dans sa réponse à la lettre officielle du 11 juillet, nous avons cru que la Chambre devait en prendre connaissance.

Conséquemment, bien qu'elles soient confidentielles, et qu'elles aient fait suite à des ententes verbales entre les représentants de la compagnie et ceux du Gouvernement, nous tenons à les rendre publiques aujourd'hui. Je dépose aussi devant la Chambre certains mémoires contenant des états et des renseignements relatifs au réseau du Grand-Tronc. Je vais en résumer le contenu afin que la Chambre se fasse une idée des renseignements qui lui sont donnés. A la première page, on trouve un sommaire qui permettra aux députés de découvrir les renseignements spécifiques qu'ils pourraient désirer. Viennent ensuite: Un historique du réseau; le territoire traversé et les districts desservis; le nombre de milles, une table des distances au Canada et aux Etats-Unis, et sur les voies subsidiaires; les distances et les raccordements locaux des compagnies (le tout accompagné de cartes et de chiffres de renvoi); le bilan du réseau du Grand-Tronc au 31 décembre 1918, d'abord en livres sterling, puis en dollars; la capitalisation du Grand-Tronc au 31 décembre 1917 en dollars;

la dette consolidée du Grand-Tronc-Pacifique avec ses garanties et les intérêts mensuels dus au 31 décembre 1918; le bilan des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique; les dépenses et recettes du Grand-Tronc pendant six mois de 1919; le compte des recettes du Grand-Tronc de 1912 à 1918 en dollars; les recettes combinées du réseau du Grand-Tronc sans le Grand-Tronc-Pacifique en 1917; le compte des recettes du Grand-Tronc-Pacifique; les statistiques de trafic du Grand-Tronc; les garanties données par le Grand-Tronc; les dates d'échéances des obligations du Grand-Tronc; le déficit du Central-Vermont et les frais de perception de la compagnie "Atlantic Saint-Lawrence Railway"; les déficits des compagnies américaines de l'Ouest; les dividendes payés; le nombre de voix attribuées aux actionnaires; des cartes du réseau du Grand-Tronc dans l'Est et aussi du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Ce sommaire entre dans plus de détails à la page suivante, mais il n'est pas nécessaire que j'en fasse maintenant la récapitulation. Ces renseignements nous sont donnés par des fonctionnaires du Gouvernement d'après des états assermentés et les rapports annuels de la compagnie elle-même.

Je propose donc:

Que 400 copies en anglais et 200 copies en français des deux documents sur le bureau de la Chambre ce jour concernant l'achat proposé de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc soient imprimées immédiatement et que l'article 74 du règlement soit suspendu à cet effet.

M. VIEN: Puis-je demander au ministre si, dans les statistiques du trafic que l'on donne, on fait une distinction entre le trafic qui prend son origine aux Etats-Unis et le trafic d'origine canadienne? Si cette distinction n'existe pas, ne peut-on pas la fournir?

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que, dans l'ensemble, on peut établir cette distinction que désire l'honorable député, d'après le relevé concernant le trafic.

M. DENIS: Les documents que le ministre vient de déposer constituent une partie des renseignements que je cherchais à obtenir. Je ne crois pas qu'en justice, on doive exiger de la Chambre qu'elle délibère la résolution en comité général avant la distribution de copies imprimées de ces documents, comme le veut la motion qui vient d'être adoptée. De plus, on devrait donner au moins vingt-quatre heures aux députés pour prendre connaissance de ces documents, avant que nous entamions la discussion de la motion. J'espère que le ministre est en mesure de nous dire que nous n'aurons pas à discuter l'affaire tant que les documents n'auront pas été imprimés et qu'il nous sera accordé au moins vingt-quatre heures pour les étudier.

[L'hon. M. Meighen.]

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Cette question n'a pas de rapport avec la motion dont est saisie la Chambre. La question pourrait être posée sur la motion pour l'ajournement relativement à une demande de renseignement sur l'ordre du jour de demain; on pourrait y répondre immédiatement, du consentement unanime de la Chambre.

L'hon. M. MEIGHEN: Quant à continuer la discussion de la résolution, on verra tout de suite qu'on peut en discuter à fond les grandes lignes sans entrer dans tout le détail des indications fournies. En même temps, la Chambre ne sera pas tenue d'en venir à une conclusion définitive quant aux conditions avant qu'elle ait eu l'occasion d'en étudier les détails. Ce serait ridicule, à mon sens, de perdre du temps, à moins que la Chambre n'ait autre chose à faire, à discuter les particularités que tout le monde connaît aujourd'hui et qui, de fait sont du domaine public depuis environ vingt mois.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à cinq heures et demie.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 15 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix, sont indiquées par un astérique.

DECLARATION DU VICE-PRESIDENT DE LA COMMISSION DU COMMERCE.

M. SUTHERLAND demande :

1. Le Gouvernement a-t-il demandé à la commission du commerce une explication ou une déclaration, touchant l'affirmation du vice-président de la commission, M. W. F. O'Connor, faite à Hamilton, le 16 septembre, et publiée dans le "Toronto Globe" et autres journaux, le 17 septembre, et ainsi conçue:

"Le temps n'est pas à l'augmentation des prix. Les prix devraient dorénavant diminuer. Je désire annoncer sur ce point, dès maintenant, que tous les vendeurs, le cultivateur compris, qui augmenteront le prix du lait ou de toute

autre chose, seront coupables d'un délit justiciable du jury, et passibles d'une amende de $1,000 et de deux ans d'emprisonnement."

2. Dans l'affirmative, quelle explication ou déclaration a été donnée?

3. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il d'en demander une?

4. Le vice-président de la commission du commerce, M. W. F. O'Connor, a-t-il rendu le 16 septembre une décision, une ordonnance ou une injonction, touchant le prix du lait?

5. Dans l'affirmative, cette décision, cette ordonnance ou cette injonction avait-elle l'adhésion des autres membres de la commission?

6. S'appliquait-elle à tout le Canada ou à quelque partie ou région du Canada?

7. Est-elle encore en vigueur?

8. Dans la négative, quand a-t-elle été rappelée?

9. Si elle a été rappelée, quelle est la situation actuelle, en tant que la décision, l'ordonnance ou l'injonction de la commission s'applique aux laitiers, dans toute partie ou province du Canada?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): 1. Le Gouvernement n'a pas demandé d'explication ni de déclaration à ce sujet, attendu que ce propos me semble n'avoir été qu'un avertissement du commissaire, avec indication de peines possibles au cas de désobéissance aux ordres que la commission pourra donner.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

4. M. O'Connor, vice-président de la commission du commerce, a rendu, le 16 septembre 1919, au sujet du prix du lait, une décision dont voici le texte:

"Comme on a représenté et prouvé à la commission que certains producteurs et vendeurs des articles ci-dessus mentionnés, dans la province ci-dessus désignée, se proposent d'augmenter le prix de vente de ces articles, il est ordonné, en conformité et en vertu des dispositions de la loi de 1919 concernant les coalitions et les justes prix, et d'une certaine ordonnance rendue par la commission à Winnipeg, Manitoba, le 14 septembre 1919, conférant au commissaire ci-dessus nommé, en sus de ses attributions générales et de ses autres attributions spéciales, le pouvoir de rendre, de signer et d'émettre, pour et au nom de la commission, une ordonnance comme celle-ci;

"Que la Wentworth Milk Dealers Association, qui fait surtout affaires dans les limites de la ville d'Hamilton; la Model Dairy, qui fait surtout affaires dans les limites de la ville de Guelph; la Toronto Milk and Cream Producers Association, qui fait surtout affaires dans les limites de la ville de Toronto; la City Dairy Limited, et la Farms Dairy Company, Limited, qui font surtout affaires dans les limites de la ville de Toronto; que toutes autres compagnies, sociétés ou associations qui produisent ou vendent l'un quelconque de ces articles dans les limites de la province d'Ontario, ainsi que les fonctionnaires, directeurs, membres, gérants, commis, serviteurs et employés de l'une quelconque des dites associations, compagnies ou sociétés, et toutes personnes qui produisent ou vendent, à titre de principaux ou d'agents, en détail ou en gros ou autrement, l'un quelconque des dits articles dans la province, soient désormais empêchés de vendre ou d'offrir en vente, de continuer de vendre ou d'offrir en vente à toute association, compagnie ou personne, l'un quelconque des dits articles, et de s'unir à une personne ou compagnie quelconque pour vendre ou offrir en vente ou continuer d'offrir en vente l'un quelconque des dits articles à des prix de vente plus élevés que ceux d'après lesquels ces associations, compagnies, établissements et personnes avaient coutume de vendre les dits articles respectivement ou de les offrir en vente, à la date du 14 septembre 1919, jusqu'à nouvel ordre à être donné par cette commission dans le délai de quarante jours après le 14 septembre 1919.

"Et il est ordonné, en outre, que toute vente faite en violation de cet ordre soit présumée faite pour un prix déraisonnable et injuste."

5 et 6. Répondu sous le n° 4.

7. Le 26 septembre, en présence du commissaire en chef et de M. O'Connor fut rendue l'ordonnance que voici:

"Au sujet du prix du lait dans certaines parties de l'Ontario.

"Ayant lu l'ordonnance rendue par la commission le 16 septembre 1919, entendu les différents intéressés et constaté que, par rapport à la ville de Toronto, il a été conclu, par l'entremise d'un comité local, un arrangement dans les termes que voici:

"Pour le terme de deux mois devant expirer le 30 novembre 1919 on pourra fixer le prix de vente, en gros, du lait livré à la laiterie de Toronto, à $3.10 par bidon de 8 gallons, et le prix de vente au détail de cet article distribué aux consommateurs, à un dollar pour treize billets donnant droit chacun à une chopine."

"La commission décide:

"Que ces prix ne seront pas considérés injustes ni assez élevés pour comporter des profits excessifs, mais se réserve le droit de déclarer que tout prix plus élevé sera réputé exeessif;

"Qu'après le 30 novembre 1919, on pourra lui demander que ce prix soit déclaré injuste et qu'elle pourra, alors, considérer quels sont les prix de la nourriture destinée aux animaux et les autres frais relatifs à la production du lait;

" Que l'injonction contenue dans l'ordonnance citée, soit par les présentes rescindée;

" Que toute personne puisse, en tout temps, se plaindre à cette Commission, des prix du lait dans d'autres parties de l'Ontario, nonobstant cette ordonnance ou la rescision de la dite injonction. "

8 et 9. Répondu sous le n° 7.

AMNISTIE AUX INSOUMIS DU SERVICE MILITAIRE.

*M. ETHIER demande:

1. L'honorable secrétaire d'Etat a-t-il reçu depuis le 18 septembre dernier, copie d'une résolution adoptée par le conseil de ville de Montréal le 8 septembre dernier, touchant l'amnistie des particuliers qui ont manqué de se conformer à la loi du service militaire?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises sur ce point?

3. Le Gouvernement approuve-t-il ou désapprouve-t-il semblable résolution?

L'hon. M. GUTHRIE (solliciteur général):

1. Le Gouvernement a reçu copie d'une résolution à ce sujet. Elle était de la nature d'une requête adressée à S. A. R. le prince de Galles. Nulle démarche n'a eu lieu à son sujet.

2. Le ministère n'a rien fait à cet égard.

3. Le ministère n'approuve ni ne désapprouve une telle résolution.

SITUATION DES CANADIENS QUI ONT SERVI DANS L'ARMEE IMPERIALE.

M. DEMERS demande:

Est-ce l'intention du Gouvernement de prendre les dispositions nécessaires pour que les sujets britanniques, par naturalisation obtenue au Canada, qui, lors de la déclaration de la guerre, se sont enrôlés dans leur pays d'origine et après démobilisation sont revenus au Canada, reçoivent le même traitement que s'ils s'étaient enrôlés dans l'armée canadienne?

L'hon. M. MACLEAN: Un comité spécial de la Chambre, étudie cette question.

INVITATION AUX SOUVERAINS BELGES.

*M. LAVIGUEUR demande:

1. Une invitation à visiter le Canada a-t-elle été adressée à Leurs Majestés le roi et la reine de Belgique, et à leur fils, S.A.R. le prince Léopold, qui sont actuellement aux Etats-Unis?

2. Dans la négative, le Gouvernement a-t-il l'intention d'inviter à venir au Canada les souverains héroïques, qui sont actuellement les hôtes du gouvernement américain?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Une invitation a été adressée à leurs majestés le roi et la reine de Belgique, mais aucune réponse formelle et claire n'a été reçue d'eux.

[L'hon. M. Doherty.]

RARETE DES FOURGONS.

M. LAVIGUEUR demande:

1. L'honorable ministre des Chemins de fer sait-il que le commerce du bois souffre de la grande rareté des fourgons, vu que plus de 44,000 fourgons canadiens sont retenus aux Etats-Unis, contre 23,350 fourgons retenus sur les lignes canadiennes?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de fixer à $5 par jour le droit actuel de 70 cents que les compagnies de chemin de fer sont forcés de payer pour chaque fourgon appartenant à d'autres compagnies et retenu sur leurs lignes?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. D'après l'état fourni par la commission de guerre des chemins de fer du Canada, le 2 octobre 1919, il y avait 59,670 fourgons canadiens aux Etats-Unis et 38,069 fourgons américains en ce pays soit une différence de 21,602 en faveur du pays voisin. Dans ces chiffres étaient compris 44,019 fourgons fermés canadiens et 20,650 fourgons fermés américains; l'écart étant de 23,369 dans ce cas. Nous avons reçu peu de plaintes concernant la rareté des fourgons pour le transport du bois à des endroits situés au Canada ou outre-mer, mais il a été impossible de se procurer un nombre suffisant de wagons américains pour le transport du bois, de la pâte de bois et du papier du Canada aux Etats-Unis. On ne peut pas fournir des fourgons canadiens pour opérer ce transport, vu que ces fourgons ne sont pas renvoyés promptement, et que le retard causerait une rareté de fourgons pour les expéditions domestiques. Le ministre des Chemins de fer a discuté la question avec les autorités de Washington et il n'a négligé aucune démarche pour équilibrer les allées et venues des fourgons.

2. Le droit établi ou le loyer des fourgons, exigé d'une compagnie par une autre pour l'usage des fourgons à marchandise, est actuellement de soixante cents (60 c.) par jour et par fourgon; ce droit ayant été fixé par l'association américaine des chemins de fer, nous n'avons pas entendu parler du projet de le changer, et un changement n'aurait pas d'effet sensible.

"BULLETIN OFFICIEL CANADIEN"

M. DUFF demande:

1. A quelle date le "Bulletin officiel canadien" a-t-il été publié en premier lieu?

2. Quand sa publication a-t-elle été interrompue?

3. Combien au total ce "Bulletin officiel canadien" a-t-il coûté au pays, salaires compris?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. Le 1er octobre 1918.

2. Le 28 août 1919.

3. $40,134.36.

Dr A. T. SHILLINGTON.

M. DUFF demande:

1. Le docteur A. T. Shillington, d'Ottawa, a-t-il fait du service outre-mer pendant la guerre?
2. Dans l'affirmative, quelles fonctions a-t-il remplies et combien touchait-il par jour?
3. Combien a-t-on payé au docteur Shillington jusqu'ici?
4. Sa solde a-t-elle été interrompue, ou est-il encore sur les contrôles de l'armée.

L'hon. N. W. ROWELL (président du conseil):

1. Oui; il est parti pour Europe avec le premier détachement.

2. (a) Il a fait partie du personnel de l'hôpital n° 2 en France; il a été sous-directeur du service de santé à Branshott et est devenu directeur du même service à Londres, puis sous-directeur au camp canadien d'instruction à Shorncliffe et commandant de l'hôpital militaire de Kitchener, à Brighton. Il est revenu au Canada le 10 septembre 1917.

b) La solde et les allocations attachées à son rang, savoir: $6.25 par jour.

3. La somme payée jusqu'à présent au docteur Shillington est de $1,503.75, y compris la gratification pour service pendant la guerre et l'allocation de séparation.

4. La solde a été suspendue le 23 décembre 1917 et cet officier n'est plus maintenant sur les contrôles.

DRAGAGE A LANORAIE.

M. GERVAIS demande:

Combien ont coûté les travaux de dragage exécutés à Lanoraie au cours de l'été 1912?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics): $4,949.40 pour le dragage et $144 pour l'inspection.

LE TANLAC.

* M GAUVREAU demande:

Est-ce l'intention du Gouvernement ou du département de l'Hygiène publique d'ordonner une analyse du remède breveté Tanlac, pour vérifier s'il contient 16.4 p. 100 d'alcool?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Le Gouvernement a nommé une commission consultative conformément aux dispositions de la loi touchant les remèdes brevetés, chapitre 66, George V, adoptée au cours de la dernière session et il doit demander à cette commission de faire rapport au sujet du tanlac.

POISSON CANADIEN EN ANGLETERRE.

M. DUFF demande:

1. Est-il vrai qu'une grande quantité de poisson frais ou gelé, appartenant au gouvernement canadien, a été distribuée gratuitement à la population de Londres, Angleterre?

2. Dans l'affirmative, quelle est la quantité en livres qui a été ainsi distribuée?

3 Combien ce poisson avait-il coûté au Gouvernement?

4. Pourquoi ce poisson n'a-t-il pas été vendu au plus enchérisseur et le produit de la vente, versé au receveur général du Canada?

5. Si ce poisson ne pouvait pas être vendu, pourquoi n'a-t-il pas été rapporté au Canada dans des steamers à compartiments frigorifiques, et distribué gratuitement aux habitants du Canada?

L'hon. M. MACLEAN: Nous n'avons pas ces renseignements, mais nous avons câblé pour les obtenir.

M. FRANK YEIGH.

M. DUFF demande:

1. M. Frank Yeigh, de Toronto, a-t-il été employé par le président du Conseil privé dans le département de l'information publique ou dans quelque autre service sous la direction du ministre?
2. Dans l'affirmative, quelles étaient les fonctions de M. Yeigh, et quel traitement recevait-il?
3. M. Yeigh était-il employé en février 1918?
4. Tout en étant employé en février 1918, est-ce que M. Yeigh n'a pas assisté à un dîner sportif au camp canadien à New-York?
5. Combien a-t-il été payé à même le trésor public pour le voyage de M. Yeigh? Ladite somme a-t-elle été remboursée au trésor public ou demande a-t-elle été faite pour qu'elle soit remboursée?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. M. Yeigh a été employé au département d'informations publiques qui se trouve sous les ordres du président du conseil.
2. Secrétaire et organisateur ambulant pour le bureau de conférences de la guerre. $300 par mois.
3. Oui.
4. Le Gouvernement n'a pas ce renseignement.
5. Rien.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. BURNHAM:

1. Quelle est la part du corps expéditionnaire canadien dans les $30,000,000 de profits dans les cantines de l'armée anglaise, que sir Julian Byng s'occupe présentement de distribuer aux soldats anglais?
2. Que sont devenus les profits de cantines du corps expéditionnaire, et de la Y.M.C.A., et d'autres sources du corps expéditionnaire canadien?
3. Quel est le chiffre de ces profits respectivement?
4. Quelqu'un a-t-il été désigné afin de voir à ce que les cantines dans les limites du corps expéditionnaire canadien, où les soldats canadiens achetaient, eussent à verser leurs profits pour le bénéfice du soldat canadien?

LEGISLATION SUR LA TEMPERANCE.

M. McKENZIE: Je désirerais, monsieur l'Orateur, appeler l'attention de l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) sur le fait que deux projets de loi très importants, le bill 26 et le bill 27, l'un pour modifier la loi de tempérance et l'autre pour modifier la loi qui vient en aide aux provinces dans la vente, l'importation et l'usage des spiritueux, devaient être discutés hier. Le ministre de la Justice peut-il me donner la raison pour laquelle ces bills n'ont pas été discutés? Nous avions le temps et nous aurions pu parfaitement débattre ces mesures.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je n'étais pas ici hier quand la Chambre s'est ajournée. En réponse à l'honorable député je puis dire que j'ignore les raisons de notre abstention, si ce n'est qu'il existe toujours de bonnes raisons pour ce que ce Gouvernement accomplit et ce qu'il s'abstient de faire.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT AU RACHAT DU GRAND-TRONC.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux) propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre considérant que le capital-actions actuel de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada comporte ce qui suit:

Capital garanti de quatre pour cent (4%)..	£12,500,000
1re émission d'actions privilégiées de cinq pour cent (5%).. ..	3,420,000
2e émission d'actions privilégiées de cinq pour cent (5%).. ..	2,530,000
3e émission d'actions privilégiées de quatre pour cent (4%).. ..	7,168,055
Actions ordinaires..	23,955,437
	£49,573,492

Considérant que le capital-obligations actuellement en circulation de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, comportant:

Capital-obligations du Grand-Tronc, cinq pour cent (5%)..	$ 4,270,375
Capital-obligations du Great Western, cinq pour cent (5%).. ..	2,723,080
Capital-obligations du Grand-Tronc, quatre pour cent (4%)..	24,624,455
Capital-obligations du Northern, quatre pour cent (4%)..	308,215
	£31,926,125

(ci-après appelé "capital-obligations actuel"), ont droit à certain pouvoir de voter aux assemblées des actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada;

Considérant qu'il est à propos que Sa Majesté acquière la totalité du capital-actions de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, excepté les actions garanties à quatre pour cent (4%) ci-dessus mentionnées;

Décide, en conséquence, qu'il est expédient de décréter comme suit:

1. Que subordonnément aux dispositions des présentes résolutions, de Sa Majesté le roi, représenté par le ministre des Chemins de fer et Canaux, agissant par autorité du Gouverneur général en conseil (ci-après appelé le Gouvernement, pourra faire convention (ci-après appelée ladite convention) avec la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada (ci-après appelée le "Grand-Tronc") et avec telles autres compagnies et initiatives que le Gouvernement pourra juger nécessaires à l'acquisition, par le Gouvernement, de tout le capital-actions du Grand-Tronc, excepté les actions garanties à quatre pour cent (4%) du Grand-Tronc, lequel se chiffre à £12,500,000, et est ci-après appelé "les actions actuellement garanties".

2. Que ladite convention devra contenir de dispositions pour la définition des compagnies, propriétés, et intérêts compris dans le régime du Grand-Tronc, et, y compris les termes et conditions ci-après indiqués, pourra contenir tous autres termes et conditions sur lesquels les parties pourront s'entendre.

3. Qu'au titre d'une partie de la considération pour l'acquisition susdite, le Gouvernement pourra consentir à garantir le paiement de:

(a) Dividendes payables semi-annuellement à quatre pour cent par année, sur le capital actuellement garanti;

(b) L'intérêt sur le capital-débentures actuel, comme et quand il est payable conformément à ces conditions;

ces garanties devant entrer en vigueur à la date de la nomination du comité d'administration mentionné ci-après.

(c) Dividendes payables semi-annuellement à quatre pour cent par année, à compter de la date de nomination du comité d'administration pour lequel il est pourvu ci-après, sur émission par le Grand-Tronc, autorisée aux présentes et subordonnément aux termes de ladite convention du capital non votant (ci-après appelé "nouvelles actions garanties"), et ne dépassant pas la somme déterminée par la commission d'arbitrage, comme il est ci-après indiqué.

Pourvu que concurremment avec la garantie des dividendes et de l'intérêt sur le capital actuellement garanti et le capital-débentures actuel, respectivement, les pouvoirs de voter aux assemblées des actionnaires du Grand-Tronc maintenant acquis ou exercés par les porteurs desdites actions respectivement, cesseront et finiront absolument;

4. Que les actions actuellement garanties et les nouvelles actions garanties ou toute partie d'icelles pourront être appelées ou libérées par le Gouvernement au pair, en tout temps après trente jours de la date de nomination dudit comité d'administration, à six mois d'avis par annonce donné aux porteurs d'iceux;

5. Que la valeur, s'il en est, des 1re, 2e et 3e émissions d'actions privilégiées et des actions ordinaires du Grand-Tronc, maintenant émises et en circulation aux valeurs nominales susmentionnées (ci-après appelées conjointement "les actions privilégiées et ordinaires") sera déterminée par une commission de trois arbitres, l'un devant être nommé par le Gouvernement, l'un par le Grand-Tronc et le troisième par les deux premiers, ou, faute d'entente, par des juges qui seront désignés dans ladite convention. Les nouvelles actions garanties d'une

somme n'excédant pas la valeur (s'il en est) ainsi déterminée, et portant un dividende autorisé comme ci-devant, seront réparties entre les porteurs des actions privilégiées et ordinaires, dès le transport ou l'acquisition par le Gouvernement de ce stock, dans des proportions déterminées par les arbitres.

6. Que dès que ladite convention aura été ratifiée par une majorité des porteurs des actions énumérées dans le préambule des présentes résolutions, présents en personne ou par procuration, et votant lors d'une assemblée extraordinaire desdits actionnaires régulièrement convoqués pour considérer ladite convention.

(a) Il sera formé un comité d'administration comportant cinq personnes, dont deux à nommer par le Grand-Tronc, deux par le Gouvernement, et la cinquième par les quatre ci-dessus, pour assurer l'exploitation du régime du Grand-Tronc, autant que faire se peut, en harmonie avec les chemins de fer nationaux du Canada, les deux réseaux étant exploités autant que possible comme simple réseau, dans l'intérêt public. Le comité continuera d'agir jusqu'à ce que les actions privilégiées et ordinaires ait été transportées ou acquises par le Gouvernement, alors que le comité sera libéré.

(b) Les livres, minutes, rapports, documents et autres archives, et tous les chemins de fer et propriétés des compagnies comprises dans le réseau du Grand-Tronc, seront en tout temps accessibles à l'inspection et à l'examen de toute personne ou toutes personnes nommées par le ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada ou par la commission d'arbitrage; et toute aide ou assistance devra sur demande être donnée aux personne ou personnes par la commission d'arbitrage et par les fonctionnaires et employés du Grand-Tronc et de ses compagnies alliées, y compris la rédaction et la remise de copies d'extraits et d'états.

7. Que le Gouvernement pourra prêter audit comité d'administration, sur des effets ou autres obligations du Grand-Tronc, telles sommes que le Gouvernement pourra de temps à autre juger nécessaires à la marche de l'exploitation du réseau du Grand-Tronc.

8. Que ladite convention pourvoira, entre autres dispositions nécessaires et ordinaires, à:

(a) La nomination des arbitres, au contrôle des procédures d'arbitrage, à la prestation des serments, à la production et à l'admission de la preuve, et au prononcé des décisions;

(b) Du transport ou à l'acquisition au Gouvernement ou à ses mandataires des actions privilégiées et ordinaires, dès l'émission des nouvelles actions garanties en échange d'iceux;

(c) A la résignation ou à la mise en disponibilité des charges de directeurs du Grand-Tronc et de chaque compagnie comprise dans le réseau du Grand-Tronc, dès le transport, et l'acquisition pour le compte du Gouvernement des actions privilégiées et ordinaires;

(d) A la soumission, audit comité d'administration (à des conditions subordonnées à l'approbation du Gouverneur en conseil), par le ministre des Chemins de fer et Canaux agissant comme séquestre du réseau du Grand-Tronc, de l'exercice de tels pouvoirs de séquestre que le Gouverneur en conseil pourra juger nécessaires, afin d'assurer que l'exploitation et l'administration dudit réseau du Grand-Tronc seront dirigées en harmonie avec l'exploitation des autres chemins de fer et propriétés placés sous le contrôle dudit comité;

(e) Au maintien et à l'administration de la caisse de prévoyance et de retraite du Grand-Tronc, du fonds de pension du Grand-Tronc, et de la société d'assurance et de prévoyance du Grand-Tronc, conformément aux conditions qui seront indiquées dans ladite convention.

9. Que le Gouvernement et le Grand-Tronc, et chaque compagnie comprise dans le régime du Grand-Tronc, et toutes personnes qui y seront intéressées, soient par les présentes autorisées et reçoivent pouvoir d'être parties à ladite convention, subordonnément aux conditions indiquées aux présentes, et de faire et d'accomplir tels actes et choses qui peuvent être jugés nécessaires pour l'observance exacte et le plein accomplissement des termes et conditions de ladite convention.

10. Que tout décret du Gouverneur en conseil que le Gouvernement jugera nécessaire pour l'acquisition par le Gouvernement d'une partie quelconque des actions privilégiées et ordinaires non transportées au Gouvernement ou ses mandataires aux conditions des présentes résolutions, ou nécessaires pour la mise en disponibilité de toute charge de directeurs, ou pour mettre d'autre façon en vigueur les termes et dispositions de ladite convention, pourra être fait et adopté avec l'effet spécifié dans un décret semblable du conseil.

11. Que dès le transport ou l'acquisition pour le compte du Gouvernement des actions privilégiées et ordinaires, comme il est pourvu aux présentes, le Gouvernement pourra, par décret du conseil, décréter la cessation du séquestre du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et la fin et le retrait des procédures faites à la cour d'échiquier du Canada.

M. l'ORATEUR: La motion est-elle adoptée?

Plusieurs VOIX: Non! non!

M. DEVLIN: Monsieur l'Orateur, le ministre voudra-t-il nous dire...

M. l'ORATEUR: La motion n'est pas sujette à débat. Bien entendu, si la députation désire que la proposition soit mise aux voix, il serait parfaitement régulier de le faire. La Chambre entend-elle adopter cette proposition?

(Exclamations diverses.)

La proposition de l'honorable M. Reid, est mise aux voix et adoptée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Allan,	Boyce,
Andrews,	Buchanan,
Argue,	Campbell,
Armstrong (Lambton),	Chaplin,
Ball,	Charlton,
Blair,	Clark (Bruce),
Blake,	Clements,
Bolton,	Cowan,
Bowman,	Crerar,

Cronyn,
Davidson,
Foster (York),
Guthrie,
Halladay,
Harold,
Harrison,
Hay,
Henders,
Johnston,
Lang,
Mackie (Edmonton),
Maclean (Halifax),
McGregor,
McIsaac,
McLean (Royal),
McQuarrie,
Manion,
Martin,
Meighen,
Mowat,
Myers,
Nesbitt,
Nicholson (Queen) (I.P.-E.),
Redman,
Reid (Grenville),
Reid (Mackenzie),
Rowell,
Shaw,
Sheard,
Sifton,
Steele,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Thompson (Weyburn),
Thompson (Hastings),
Thompson (Yukon),
Tweedie,
Whidden,
Wigmore.—58.

ONT VOTE CONTRE.

MM.

Archambault,
Boivin,
Bourassa,
Cahill,
Chisholm,
d'Anjou,
Déchêne,
Delisle,
Denis,
Desaulniers,
Devlin,
Duff,
Fielding,
Fontaine,
Gauthier,
Gervais,
Gladu,
Hunt,
Jacobs,
Lavigueur,
Leduc,
Leger,
McGibbon (Argenteuil),
McKenzie,
Marcile (Bagot),
Murphy,
Pacaud,
Papineau,
Pardee,
Pedlow,
Pelletier,
Ross,
Savard,
Séguin,
Sinclair (Antigonish et Guysborough),
Trahan,
Turgeon,
Vien.—38.

ONT PAIRE:

MM.

Borden, sir Robert,
Doherty,
Green,
White, sir Thomas,
Wilson, G.,
Richardson,
Burnham,
Clarke (Wellington),
Stacey,
Armstrong (Lambton),
McCurdy,
Spinney,
Mewburn,
Burrell,
Smith, B.,
Wallace,
Glass,
Stewart (Lanark),
Knox,
Ames, sir Herbert,
Anderson,
Armstrong (York),
Arthurs,
Best,
Bonnell,
Boys,
Brien,
Lemieux,
Marcil (Bonaventure),
White (Victoria),
McMaster,
Béland,
Prévost,
Gauvreau,
Truax,
Baldwin,
Proulx,
Tobin,
Sinclair (Queen) (I.P.-E.),
Fournier,
Brouillard,
Boyer,
Cannon,
Bureau,
Cardin,
Casgrain,
Copp,
Demers,
Deslauriers,
Du Tremblay,
Ethier,
Euler,
Fafard,
Fortier,
Bristol,
Butts,
Calder,
Casselman,
Chabot,
Charters,
Clark (Red-Deer),
Cockshutt,
Cooper,
Crothers,
Crowe,
Cruise,
Currie,
Foster, sir George,
Edwards,
Kay,
McCrea,
Lafortune,
Lanctôt,
Lapointe
Lesage,
McCoig,
Mayrand,
Molloy,
Parent,
Power,
Verville,
Kennedy,
Michaud.
Proulx.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur l'Orateur, je veux donner une explication. Je suis pairé avec l'honorable député de Prescott (M. Proulx) jusqu'à son retour, aujourd'hui, et je constate qu'il n'est pas à son siège. Je ne veux pas profiter le moindrement de ma situation, et je demande que mon vote soit biffé.

M. l'ORATEUR: Le règlement de la Chambre exige le maintien du vote dès qu'il est enregistré.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général).

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Avant de demander au comité d'adopter la résolution qui figure en mon nom, je veux donner quelques explications sur la situation, quant à ce chemin de fer. Qu'on me permette de dire, d'abord, que l'exposé que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a fait, vendredi dernier, fournit tous les détails des négociations qui se sont poursuivies relativement au rachat du chemin de fer du Grand-Tronc. La résolution dont le comité est maintenant saisi énonce le projet de loi que je déposerai, une fois le projet de résolution adopté. Il convient peut-être que je fasse connaître les circonstances de la présente situation et de la décision prise d'acquérir et d'exploiter le réseau des voies ferrées du Grand-Tronc.

Le comité se rappellera que, en 1903, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, administrée alors par Charles M. Hays, avait, en vue de soutenir la concurrence, dans des conditions égales, de la compagnie du Pacifique-Canadien, décidé de prolonger sa voie vers les vastes territoires du Nord-Ouest. En conséquence, elle demanda au Parlement et elle obtint de celui-ci une charte l'autorisant à construire un chemin de fer de Winnipeg au littoral de la Colombie-Anglaise. Le gouvernement décida de construire une voie ferrée de Winnipeg à Moncton et de la céder ensuite à bail à la compagnie du Grand-Tronc. On a débattu si souvent, dans cette Chambre, les circonstances se rattachant à cette opé-

ration, que je n'ai pas l'intention d'entrer dans des explications bien détaillées, je me contenterai de dire qu'une fois le parachèvement du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et celui du chemin de fer Transcontinental accomplis, le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc, ou ce qu'on appelle l'ancienne compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc assumait la responsabilité du coût de l'exploitation et de toutes les obligations qui pourraient en découler. Elle refusa de prendre à sa charge le Transcontinental entre Winnipeg et Montréal. Le Gouvernement a exploité ce chemin depuis son parachèvement moyennant une perte, chaque année, de plusieurs millions de dollars.

Le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique une fois parachevé, la compagnie du Grand-Tronc devint responsable de l'exploitation et des obligations définies du Grand-Tronc-Pacifique. Le 1er février dernier, la compagnie du Grand-Tronc refusa de continuer à acquitter l'intérêt sur les obligations qu'elle avait garanties et, en conséquence, on dut mettre le chemin entre les mains d'un séquestre.

Voyons l'aide que le Gouvernement fédéral avait accordée à cette compagnie jusqu'à cette date, sans tenir compte de l'entente conclue en premier lieu, relativement à cette voie ferrée. En voici les détails:

1re année—1909—prêt	..	$10,000,000,
1913 "	.	15,000,000
1914 "	.	6,000,000
1914 en outre garantie de		16,000,000 de ses obligations.
1916 prêt.	..	8,000,000
1917 "	..	7,500,000
1918 "	..	7,500,000
		$70,000,000

On verra donc que l'on a avancé une somme totale de $70,000,000 au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement, on a pris des hypothèques sur le chemin de fer, mais à quoi servait cette garantie si le réseau perdait de l'argent? Ne valait-il pas mieux s'en porter acquéreur ou en disposer de telle façon que l'on pût empêcher les pertes annuelles que j'ai mentionnées?

Pourquoi le Gouvernement a-t-il fait ces prêts au Grand-Tronc-Pacifique? C'est parce qu'il croyait que ce serait une calamité nationale que de créer une crise financière en temps de guerre, et que tant que la compagnie pourrait entièrement couvrir ses frais d'exploitation ou à peu près, il valait mieux attendre que la guerre fût finie ou qu'on pût en présager la fin. Cependant, quand le Gouvernement a décidé qu'il ne pouvait plus avancer d'argent à la compagnie, l'examen de toute la question des chemins de fer s'imposait. On décida de faire exploiter le réseau sous la direction d'un séquestre. La mise en séquestre du Grand-Tronc-Pacifique rendait le Grand-Tronc directement responsable des valeurs qu'il avait garanties. Le Gouvernement ne pouvait pas se charger du passif du Grand-Tronc-Pacifique et décharger le Grand-Tronc de ses obligations. Or on était certain de ce qui allait arriver si le Grand-Tronc était obligé de payer ce qu'il avait garanti; il lui était impossible de le faire. C'est pourquoi le Grand-Tronc a insisté pour que les négociations se continuent jusqu'à ce que l'on ait pris une décision finale. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a déjà fait part du résultat final des négociations; je veux indiquer plus particulièrement la position dans laquelle le Gouvernement se trouvera placé.

Quand le réseau du Grand-Tronc sera contrôlé par l'Etat et inclus dans son réseau, l'Etat possédera et exploitera les chemins de fer suivants: Réseau du Grand-Tronc, 5,357 milles; Nord-Canadien, environ 10,000 milles; Transcontinental, 1,810 milles; Intercolonial et lignes s'y rattachant, 1,800 milles; soit un total de 21,783 milles de voies ferrées. En chiffres ronds' l,Etat possédera et exploitera 22,000 milles de chemins de fer, ce qui constitue le plus vaste réseau possédé ou contrôlé par une seule société sur le continent américain.

Le public a toujours compris que si nous voulions avoir un réseau transcontinental qui puisse être exploité économiquement et sur une base similaire ou égale à celle sur laquelle est exploité son grand concurrent, le Pacifique-Canadien, il était nécessaire de relier le Nord-Canadien, qui desservait particulièrement l'Ouest, avec le Grand-Tronc qui desservait principalement l'est du Canada; les deux mis ensemble feraient un réseau complet et économique. Le Nord-Canadien ayant toutes ses lignes principales et d'embranchement dans les quatre provinces de l'Ouest, et le Grand-Tronc ayant toutes les siennes dans les provinces d'Ontario et de Québec, les deux réseaux pourraient être exploités d'une façon économique et s'aideraient mutuellement.

Quelle était la position du Gouvernement après voir acquis le Canadian-Northern? Il se trouvait possesseur d'un magnifique réseau dans l'Ouest avec une ligne de Port-Arthur à Montréal et Québec sans

lignes d'embranchement ni terminus des grandes provinces d'Ontario et de Québec, de sorte qu'il ne pouvait pas avoir assez de marchandises dans l'est du Canada pour payer ses frais.

Que devra faire le Gouvernement s'il ne prend pas possession du chemin de fer du Grand-Tronc? Le Gouvernement, autrement dit le peuple canadien devra dépenser dans le cours des trois, quatre ou cinq prochaines années au moins cent millions de dollars pour établir des terminus, des lignes d'embranchement reliant son réseau aux autres chemins de fer des provinces de l'Est, et quand tout cela sera fait, il lui restera encore comme concurrents, non seulement le Pacifique-Canadien, mais encore le Grand-Tronc. Or, si la nation doit dépenser cent millions pour établir des lignes d'embranchement qui ne seront pas nécessaires, si l'on prend le Grand-Tronc, n'avons-nous pas intérêt à économiser ces cent millions, l'intérêt qu'il faudrait payer sur cette somme et qui s'élèverait probablement à cinq millions et demi, ainsi que les frais qu'entraîneraient l'exploitation et la duplication de ces terminus et de ces lignes subsidiaires?

Certains journaux prétendent que si nous faisons l'acquisition du réseau du Grand-Tronc, le pays sera grevé d'une dette de douze millions de dollars. C'est à tort qu'ils le prétendent et j'espère qu'ils rectifieront leur erreur et mettront sous les yeux du public le légitime exposé de la question. Le réseau du Grand-Tronc, il est vrai, est grevé des obligations portant première hypothèque avec intérêt.

Obligations du Grand-Tronc 5%..	£ 4,270,375
Obligations du Great Western 5%.	2,723,080
Obligation du Grand Tronc, 4%..	24,624,455
Obligations du Northern..	408,215
Total..	£32,026,125

La totalité de l'intérêt annuel sur ces obligations s'élèverait à environ sept millions de dollars.

Les honorables députés remarqueront que les émissisions que j'ai mentionnées sont les obligations primitives se rattachant à la construction du Grand-Tronc et à l'acquisition des chemins de fer du Grand-Occidental. Le Grand-Tronc a toujours gagné l'intérêt de 7,000,000 de dollars. En outre, il y a les actions garanties, £12,500,000. L'intérêt sur ces actions atteint environ deux millions et demi de dollars. Cet intérêt a également été gagné et acquitté, sans que la compagnie ait jamais manqué à cette obligation se rattachant aux diverses émissions que je viens de mentionner.

Quant à ces sept millions et demi de dollars et aux deux millions et demi de dollars représentant l'intérêt sur les obligations et sur les actions garanties, non seulement la compagnie du Grand-Tronc a toujours été en mesure d'acquitter l'intérêt, mais en outre elle a toujours encaissé un excédent, en sus de cela, à répartir entre les actionnaires des autres émissions ultérieures de stock, et elle a pu payer, sinon la totalité, du moins partie des dividendes sur les valeurs négociables en circulation, autres que celles mentionnées, et que voici:

Action privilégiée 1er rang 5%.. ..	£3,420,000
Action privilégiée 2e rang 5%.. ..	2,530,000
Action privilégiée 3e rang 4%.. ..	7,168,055

Sur ces trois stocks les bénéfices répartis entre les actionnaires, en sus des frais obligatoires sur les obligations de capital et les actions privilégiées, ont atteint, durant les dix années antérieurement à la guerre, une somme annuelle d'environ un demi-million.

Par conséquent, en acquérant la compagnie du Grand-Tronc, le Gouvernement peut devenir responsable, en chiffres ronds, du paiement annuel d'environ douze millions de dollars, en frais d'intérêt. Le Gouvernement ne se grèvera pas d'un passif, parce que le réseau du Grand-Tronc a toujours gagné ces sommes par le passé et sera en meilleure situation de le faire à l'avenir, lorsque ce réseau sera fusionné avec le réseau des chemins de fer nationaux canadiens, et ce que j'affirme ici est corroboré par les experts en matière de chemin de fer. Il y a encore les actions ordinaires, £23,955,426, sur lesquelles il n'a pas été payé de dividende ou d'intérêt depuis leur émission, et par conséquent, à mon avis, elles n'ont de valeur sensible que relativement au nombre de voix dont peut disposer chaque actionnaire.

Les experts en matière de chemins de fer ajoutent qu'à leur avis, l'économie effectuée en frais d'exploitation et en capitaux qu'il n'y aura pas lieu d'affecter aux installations de tête de ligne et sur lesquels il aurait fallu payer un intérêt annuel, tout cela, disent-ils, contribuera notablement à l'équilibre du budget des divers chemins de fer qui seront fusionnés en un seul réseau.

Après avoir discuté, au regard de cette question, la situation du réseau des che-

mins de fer de l'Etat, je dirai quelques mots de la situation créée aux porteurs d'obligations et d'actions du Grand-Tronc. A mon avis, sans aucun doute, force serait à la compagnie du Grand-Tronc de faire son exploitation sans pouvoir payer un seul sou d'intérêt sur ses obligations ou sur un stock quelconque, s'il fallait qu'elle demeurât grevée des obligations et de la responsabilité du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Les pertes se rattachant à ce dernier réseau atteindront fatalement, pendant un certain nombre d'années, le chiffre de cinq à six millions de dollars et peut-être davantage. S'il fallait que le Grand-Tronc eût à puiser cette somme dans ses recettes et à maintenir le Grand-Tronc-Pacifique en exploitation, je ne vois qu'il serait possible de payer aux actionnaires du Grand-Tronc les dividendes qu'ils touchent depuis nombre d'années. En outre, étant donné que, le Gouvernement possède un si vaste réseau de voies ferrées, réseau presque égal à celui du Pacifique-Canadien, comment l'ancien réseau du Grand-Tronc, qui est bien moins vaste, pourrait-il espérer vivre et concurrencer avantageusement ces deux grandes compagnies, d'autant plus qu'il ne possède pas de lignes de correspondance dans l'Ouest canadien? A coup sûr, les actionnaires et les porteurs d'obligations en Angleterre, ont tout à gagner à savoir, dorénavant, sans souci ni inquiétude, qu'ils toucheront les dividendes annuels dont ils bénéficient de si ancienne date.

En étudiant la somme qu'il nous faut payer pour l'acquisition du réseau, les arbitres doivent tenir compte des pertes que subissent actuellement le Grand-Tronc-Pacifique et son entreprise, et s'ils concluent que l'avenir de ce dernier réseau ne sera probablement pas plus brillant que par le passé, alors il est assez probable que ces arbitres décideront qu'il ne faut pas payer les sommes que la compagnie du Grand-Tronc a été en mesure de répartir par le passé entre ses actionnaires.

Puis-je ajouter que, selon moi, le contrat pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental avait pris la forme d'un traité entre le gouvernement de l'époque et le Grand-Tronc. J'étais député à cette époque et je me souviens que M. Hays ne voulait pas construire le Transcontinental. Il ne voulait pas prolonger la ligne en Colombie-Anglaise et ne tenait qu'aux raccordements avec les districts producteurs de blé de l'Alberta et de la Saskatchewan. Cependant, le Gouvernement insista pour faire construire le Transcontinental et les lignes de la Colombie-Anglaise, et c'est là que je trouve une cause de l'échec d'un projet venant de M. Hays. Il n'y a pas de doute que les arbitres tiendront compte du fait que le chemin de fer du Grand-Tronc a été le premier en Canada et, sachant que le peuple canadien veut être généreux vis-à-vis des actionnaires de cette compagnie, ils ne se montreront pas trop sévères dans leur décision.

Il existe aussi un autre point sur lequel je désire appeler votre attention par rapport à cette entreprise. Quand ces deux réseaux seront exploités comme réseau unique le Gouvernement devra, de toute nécessité, choisir une direction et un personnel de premier choix, d'où que vienne ce personnel. C'est lui qui devra exploiter le réseau complet et ses membres devront assurer toute la responsabilité de cette exploitation. Ce personnel ne saurait faire réussir l'entreprise s'il n'a pas les mains libres et s'il n'est pas dégagé de toute influence politique ou de toute pression venue de l'extérieur. Il n'y a qu'une manière de venir à bout de cette entreprise et nous devons en informer le peuple canadien avant de commencer l'exploitation. La compagnie rivale, le Pacifique-Canadien est un des réseaux les mieux dirigés du monde. Il est exploité suivant le principe des affaires. Ses directeurs ne voudraient subir aucune influence et ne sont du reste influencés par personne. Ils ne permettraient pas à un employé de demeurer au service de la compagnie si cet employé ne travaillait pas dans l'intérêt de la compagnie. C'est de cette manière que les chemins de fer nationaux canadiens devraient être exploités et, en ce qui me regarde, j'ai toujours suivi cette ligne de conduite pour le réseau de l'Etat. Je suis heureux d'ajouter, que, jusqu'ici, nous n'avons pas eu à subir l'influence des demandes et des conseils, soit des députés, soit de l'extérieur. Je redoute parfois cette influence extérieure quand je vois certaines questions mises à l'ordre du jour et dont les réponses peuvent donner à nos rivaux des renseignements préjudiciables au réseau national. Cependant, une fois que le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc se trouvera ajouté au nôtre, nous devrons continuer notre politique de confiance absolue. En conséquence, je demande à tous les membres de cette Chambre comme à tous les citoyens du Canada d'aider le Gouvernement dans l'exploitation de ce vaste réseau qui appartient au peuple du Canada sur les mêmes

bases que notre réseau de chemins de fer nationaux.

Le réseau du Pacifique-Canadien est, vous le savez, considérable. Il a beaucoup accompli pour le Canada et le fait que le Gouvernement possède et exploite un réseau semblable à celui du Pacifique-Canadien ne devrait servir d'excuse à aucune influence qui pourrait être exercée contre le Pacifique-Canadien. L'exploitation de ce réseau doit être mise entre les mains d'individus qui le dirigeront comme si c'était une compagnie particulière. Ils devront subir la concurrenece du transport. Ils devront donner satisfaction au public et ne pas profiter du fait que le réseau appartient au Gouvernement qui en a la gestion. Je crois sincèrement que les deux réseaux sont nécessaires et que tous les deux peuvent prospérer. Tous les réseaux, qu'ils appartiennent au Gouvernement ou à des particuliers, seront placés sous la direction de la commission des chemins de fer. Aucune préférence ne sera montrée pour le réseau du Gouvernement. Il n'y a pas de doute que la compagnie du Pacifique-Canadien voit d'un mauvais œil cette nationalisation du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc. Elle s'est opposée au rachat par le Gouvernement du Nord-Canadien et son opposition sera encore plus forte en ce qui regarde le réseau du Grand-Tronc. Elle croit que ceci peut amener la nationalisation complète des chemins de fer canadiens. Elle se rend certainement compte que le Gouvernement ne pouvait pas faire autrement que de s'emparer du réseau du Nord-Canadien; aucun particulier ou aucune compagnie particulière ne pouvait exploiter cette ligne dans les conditions où elle se trouvait. Elle comprend aussi qu'aucun particulier ou compagnie particulière ne pouvait prendre la direction du Grand-Tronc-Pacifique et elle comprend parfaitement que la compagnie du Grand-Tronc ne peut faire autrement que de se joindre au réseau de l'Etat.

La seule alternative, ce serait de remettre entre les mains de la compagnie du Pacifique-Canadien tous les chemins de fer dont l'Etat a acquis la possession; mais je ne crois pas que le pays verrait d'un bon œil l'exécution d'un pareil projet. Pendant tout le cours de la dernière guerre, les trois grands réseaux de chemins de fer canadiens, c'est-à-dire le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc, ont conduit l'exploitation de leurs lignes dans l'harmonie la plus parfaite. L'institution connue sous le nom de la commission de guerre des chemins de fer canadiens a beaucoup contribué à établir, en réalité, une coopération efficace, afin d'amener les différentes compagnies à s'entr'aider dans l'intérêt bien entendu du public. Nos chemins de fer ont tellement bien fonctionné sur toute la ligne, que j'espère voir se continuer la tâche qu'ils ont accomplie dans une harmonie si parfaite.

En comité général, les députés obtiendront tous les renseignements qu'ils pourront désirer. Pour moi, il s'agit d'une question qui mérite d'être sérieusement étudiée par le Parlement, afin que tous les faits soient étalés au grand jour. Bien que les honorables députés eussent l'espoir de retourner dans leurs familles d'ici à une couple de jours, j'ose espérer et j'ai confiance qu'ils porteront beaucoup d'intérêt à la solution de cet important problème, qu'ils le discuteront sous ses divers aspects et qu'ils nous donneront le bénéfice de leurs avis. Je suis convaincu que le Parlement, après avoir étudié la question à fond, adoptera la résolution ainsi que le projet de loi qui en sera la suite. Nous avons déjà déposé sur le bureau des documents renfermant de nombreux renseignements et nous communiquerons sans délai toutes les autres informations nécessaires. Donnons-nous donc la main et faisons tout ce qui dépend de nous pour tenter de trouver une solution satisfaisante au problème des chemins de fer, afin de les sortir de l'ornière, et faisons en sorte qu'ils deviennent une des principales sources de richesses du Canada.

M. VIEN: Ai-je bien compris les explications du ministre, à savoir que le Gouvernement a acquis le Grand-Tronc-Pacifique parce que le Grand-Tronc n'était pas en mesure d'acquitter l'intérêt sur les obligations?

L'hon. M. REID: J'ai dit que le Gouvernement veut opérer le rachat du réseau du Grand-Tronc, parce que la compagnie n'est pas en mesure de faire face aux obligations qu'elle a assumées relativement à l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc a garanti une bonne partie des obligations émises par le Grand-Tronc-Pacifique. Elle est donc obligée d'acquitter l'intérêt sur ces obligations; la compagnie est responsable du paiement de ces sommes; or, si elle acquittait les intérêts en question, elle serait dans l'impossibilité de verser des dividendes à ses actionnaires, puisque ces intérêts sont garantis par un gage privilégié sur les recettes du Grand-Tronc.

M. VIEN: Le ministre n'a pas répondu à ma question. Si j'ai bien compris, il a

affirmé que le Grand-Tronc-Pacifique a été mis sous séquestre par décret du conseil, au mois de février dernier, parce que la compagnie n'était pas en mesure d'acquitter les intérêts sur les obligations qu'elle avait émises. Est-ce exact?

L'hon. M. REID: A l'époque où le Grand-Tronc-Pacifique a été mis sous séquestre, l'année dernière, la compagnie du Grand-Tronc avertit le Gouvernement qu'elle n'était pas en mesure d'acquitter les intérêts dus le 1er février, si j'ai bonne mémoire; or, puisque c'était là la situation, il était évident que le chemin de fer tomberait entre les mains d'un séquestre. C'est alors que le Gouvernement a, par décret en conseil, mis le réseau sous séquestre.

M. VIEN: Il ne s'agit pas de cela. Le ministre a fait une affirmation, tout à l'heure, si j'ai bien compris, alléguant qu'à l'époque où le Grand-Tronc-Pacifique fut mis sous séquestre, la compagnie du Grand-Tronc n'avait pas acquitté les intérêts sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. REID: Je n'ai jamais prétendu cela. J'ai déclaré que la compagnie du Grand-Tronc a averti le Gouvernement qu'elle n'était plus en mesure de continuer l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie du Grand-Tronc n'était pas arriérée dans le paiement des intérêts, à cette date-là, mais elle le serait devenue quelques jours plus tard, si nous n'avions pas décidé de nommer un séquestre.

M. VIEN: C'est parfait. J'accepte la rectification.

M. CAMPBELL: Est-ce que tous les chemins de fer que possède l'Etat en ce moment sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer?

L'hon. M. REID: Je le crois.

M. CAMPBELL: Tous les chemins de fer exploités par l'Etat?

L'hon. M. REID: Voici: Le Nord-Canadien a toujours été sous la juridiction de la commission des chemins de fer; le Gouverneur en conseil a mis par décret l'Intercolonial sur le même pied que le Nord-Canadien. J'ai donc raison de dire que tous les chemins de fer de l'Etat sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. VIEN: Le ministre me permettra-t-il de lui poser une autre question? Une bonne partie du Grand-Tronc traverse le territoire des Etats-Unis. Le gouvernement canadien a-t-il fait des démarches pour savoir quelle attitude adopterait le gouvernement américain, au cas où le gouvernement canadien se porterait acquéreur des lignes du Grand-Tronc traversant le territoire des Etats-Unis?

Il n'y a pas d'exemple, ce me semble, d'un gouvernement autorisant un pays étranger à posséder sur son territoire des réseaux de chemins de fer.

L'hon. M. REID: C'est là un point de droit que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) pourra peut-être résoudre.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que l'honorable député (M. Vien) connaît lui-même la réponse. Nous ne prenons pas le chemin. Nous sommes aujourd'hui, pour le tout, les actionnaires d'un autre réseau qui possède aux Etats-Unis des chemins et les exploite. Il ne s'agit que d'une simple répétition de ce que nous avons déjà fait, et le gouvernement américain ne s'opposerait sans doute pas plus dans un cas que dans l'autre.

M. VIEN: Le ministre dit-il que le gouvernement canadien ne prend pas possession du réseau de voies ferrées du Grand-Tronc? Ne s'agit-il pas en effet, d'une nationalisation de ce réseau et le gouvernement canadien n'en sera-t-il pas désormais le propriétaire, comme de ses raccordements sur le territoire américain ?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce que j'ai dit est l'absolue vérité, et mon honorable ami peut l'expliquer comme il l'entendra. Nous sommes les détenteurs du capital-actions d'un réseau d'une compagnie qui possède ces lignes et en exploite d'autres par des raccordements. Tout comme dans le cas du Nord-Canadien, nous sommes les propriétaires des actions d'une compagnie qui possédait et exploitait des lignes dans la république voisine. Le cas actuel n'a rien qui diffère de l'autre en principe, et il est à présumer que le gouvernement américain ne ferait pas plus d'opposition dans un cas que dans l'autre.

M. VIEN: Je n'ignore pas que dans le moment, le gouvernement américain gère toutes ces voies par l'entremise de la commission des chemins de fer des Etats-Unis. Ma question n'a pas pour objet de surprendre le ministre, mais simplement de savoir quelle sera la position du Canada une fois devenu propriétaire de la ligne, et quand le gouvernement américain aura décidé de rendre à leurs anciens propriétaires les réseaux de voies ferrées des Etats-Unis. Le gouvernement canadien s'est-il informé et assuré si le gouvernement américain permettra que les embranchements améri-

cains du Grand-Tronc ou du Nord-Canadien retournent à leur propriétaire, si ce propriétaire est le gouvernement canadien ?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'a pas prêté l'oreille à ma réponse.

M. VIEN: Parfaitement.

L'hon. M. MEIGHEN: Le gouvernement américain n'ignore pas que, depuis près de deux ans, le gouvernement canadien est le propriétaire d'un réseau qui contrôle, possède ou exploite des lignes aux Etats-Unis, ou tous les trois à la fois. Il est aujourd'hui le propriétaire d'un autre réseau ; par le moyen du même procédé—détention des parts—il fait précisément la même chose. Le gouvernement américain n'a pas cru être concerné dans le premier cas, et je ne vois point de raison pour qu'il se juge concerné dans le deuxième, qui est absolument le même.

M. VIEN: La raison en est claire et apparente: c'est parce que ces raccordements, ceux du Nord-Canadien et ceux du Grand-Tronc, sont aujourd'hui dans les mains du gouvernement américain. Celui-ci peut ne pas être concerné dans l'affaire tant qu'il ne rend pas ces lignes et raccordements à leurs propriétaires d'autrefois, mais il le sera quand viendra le temps de cette rétrocession. Il me semble qu'il est à propos de demander si le gouvernement canadien s'est informé du gouvernement américain, quelle serait son attitude en pareil cas.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député est encore dans l'erreur. Les lignes du Nord-Canadien, dont le capital-actions est aujourd'hui la propriété du gouvernement du Canada sont mises en service par nous et non par les Etats-Unis. Elles n'ont, au reste, jamais été mises en service par ce dernier pays.

L'honorable député est mal informé sur ce point; le gouvernement des Etats-Unis n'a pas jugé devoir prendre possession de ces lignes. Il a pris possession, toutefois, de celles du Grand-Tronc, et c'est encore lui qui les exploite. Quand le gouvernement américain les rendra, s'il décide de le faire, elles seront exactement dans la même position où se trouvent aujourd'hui les lignes américaines du Nord-Canadien. Je suis donc toujours incapable de voir pourquoi le gouvernement américain se jugerait concerné dans un cas plus que dans l'autre, qui ne le touchait d'aucune façon.

M. ARMSTRONG (Lambton): Le ministre des chemins de fer aurait-il la complaisance de fournir à la Chambre un relevé des intérêts que le Gouvernement a déjà payé depuis qu'il a, comme liquidateur, pris posssesion du Grand-Tronc-Pacifique, comme aussi des intérêts annuels que le Gouvernement devra payer à l'avenir pour cette partie du réseau ?

L'hon. M. REID: Je fournirai, un peu plus tard, les renseignements demandés à ce sujet. Je les avais ici hier, mais je ne pouvais donner exactement les chiffres. Je crois que, depuis le premier février, on a avancé, au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, environ $2,500,000 à titre d'intérêt.

M. ARMSTRONG: D'intérêt annuel?

L'hon. M. REID: Pour le temps qui s'est écoulé depuis qu'il a été séquestré.

L'hon. M. FIELDING: Avant de cesser de parler du nombre de milles que représentent les chemins de fer américains, l'honorable ministre (M. Meighen) pourrait-il nous dire, de mémoire, combien le Nord-Canadien compte de milles aux Etats-Unis?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Nord-Canadien possède, aux Etats-Unis, deux lignes qui ne sont pas bien longues; l'une passe au sud du lac des Bois et se raccorde à la ligne mère, qui va de Winnipeg à Port-Arthur; l'autre, connue sous le nom de Duluth and Western, est entièrement située aux Etats-Unis. Je ne crois pas qu'elles représentent, ensemble, plus de cent milles.

L'hon. M. FIELDING: Ces petites lignes passent dans les Etats-Unis sans y être bien utiles, mais il en est autrement du Grand-Tronc, qui y compte nombre de milles. Le gouvernement américain n'a peut-être pas décidé de refuser l'entrée du territoire américain à des chemins de fer possédés par des états étrangers, mais s'il a objection à la permettre, il fera certainement valoir cette objection en apprenant que toutes les actions de ce chemin appartiennent à un gouvernement étranger.

M. GAUTHIER: A ce propos, je demanderai au Gouvernement s'il est informé que, la semaine dernière, le représentant d'un certain syndicat est venu soumettre aux officiers du Grand-Tronc l'idée d'acquérir les lignes américaines, c'est-à-dire la vieille ligne du Vermont-Central, la ligne du New-London, la ligne de steamers allant de New-London à New-York, toutes les lignes d'embranchement de la péninsule du Michigan, et la ligne allant de Chicago à Détroit et à Port-Huron, avec l'entente que ces lignes seraient passées par le gouver-

nement américain à leurs anciens propriétaires?

L'hon. M. REID: Je n'ai jamais entendu parler de cela. L'honorable député a-t-il dit "un représentant du gouvernement américain"?

M. GAUTHIER: Non. J'ai parlé du représentant d'un syndicat, qui a été en conférence avec les autorités du Grand-Tronc, à Montréal.

L'hon. M. REID: L'honorable député doit avoir puisé ces renseignements à une source où il ne nous est pas permis, à nous, d'en puiser.

M. GAUTHIER: A bonne source.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Grand-Tronc a toujours entendu faire de Portland, Maine, le terminus de sa ligne sur l'Atlantique. L'honorable ministre des chemins de fer va-t-il être du même avis?

L'hon. M. REID: Comme je l'ai dit, il y a un instant, lorsque nous aurons acquis le Grand-Tronc, le grand réseau de chemins de fer nationaux que nous aurons alors sera administré par les hommes les plus capables que nous puissions trouver, et ce sera à eux de dire ce qu'il y a de mieux à faire pour assurer le succès de nos opérations. Je ne saurais exprimer d'opinion en réponse à mon honorable ami; le gérant qui sera nommé répondra lui-même aux questions de ce genre.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce qui m'a porté à poser cette question, c'est que le Gouvernement se propose d'acheter le chemin, dont le terminus est à Portland, Maine. Si ce port n'est pas utilisé comme terminus d'hiver, la ligne nous sera peu utile et nous ne devrions pas l'acheter. La réponse de l'honorable ministre me fait présumer qu'il entend garder Portland comme terminus sur l'Atlantique.

L'hon. M. REID: Tout ce que j'ai à dire, c'est que nous ferons ce qu'il y aura mieux à faire dans l'intérêt de cette ligne.

M. ARCHAMBAULT: Le Gouvernement a-t-il une liste des actionnaires du Grand-Tronc, comprenant les dates où ils sont devenus acquéreurs de leurs actions? Dans l'affirmative, voudrait-il la déposer?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'irai pas désappointer l'honorable député en lui répondant autrement que par un "non". Je suis informé que les actionnaires du Grand-Tronc sont au nombre d'environ 180,000.

Les actions sont en vente tous les jours, et l'on ne pourrait pas obtenir une liste des actionnaires pour un seul jour. Quant à moi, je ne connais pas le propriétaire d'une seule action du Grand-Tronc.

M. VIEN: Le ministre peut n'en pas connaître personnellement; en connaît-il en sa qualité officielle?

L'hon. M. MEIGHEN: Ni en ma qualité officielle.

M. DENIS: Le ministre est-il en mesure de nous dire quels sont les cours actuels des actions ordinaires et des actions privilégiées occupant le premier, le deuxième ou le troisième rang? Si mes souvenirs sont fidèles, ces actions étaient cotées à la bourse de New-York, mais je n'ai pas vu de cotes depuis des années.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ignore ce que les actions valent. J'ai entendu, dernièrement, indiquer un cours de 60 à 70 pour les actions garanties. Je sais que les actions du Grand-Tronc ont déjà été cotées à 12, mais je n'en connais pas le cours actuel.

M. DENIS: Par "actions garanties", le ministre entend, j'imagine, les actions 4 p. 100 garanties?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. DENIS: Le ministre sait-il qu'à l'heure qu'il est les actions ordinaires, qui représentent plus de £23,000,000, n'ont pas cours à la bourse, et qu'on peut en dire autant des actions privilégiées du premier, deuxième ou troisième rang?

L'hon. M. MEIGHEN: D'après les cours de la bourse, n'est-ce pas?

M. DENIS: Je parle des cours réels de ces actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'ignorais. Mais, s'il en était ainsi, nous aurions peu de chose à payer.

M. ARCHAMBAULT: Il en était de même des actions du Nord-Canadien.

M. VIEN: De l'avis du ministère, quelle est la valeur de ces actions qui seront soumises à un arbitrage? Certes, il a dû s'en faire une idée; c'est là un facteur important dans l'examen de cette affaire.

L'hon. M. MEIGHEN: Le ministère a fait une offre pour les cinq catégories d'actions —c'est-à-dire qu'il a fait une offre sous forme de loyer—offre dont la valeur représente l'intérêt sur les actions à émettre. Ainsi que l'honorable député le sait, cette offre était de $2,500,000 pendant trois ans, de $3,000,000 pendant cinq ans et de $3,500,000 ensuite. Le ministère jugeait que c'était une offre raisonnable comme loyer. Si elle était acceptée, nous paierions une somme

équivalente comme intérêt sur ces cinq catégories d'actions, y compris les actions garanties. C'est la seule démarche du ministère pour établir ce qui serait une offre raisonnable. L'affaire ayant été soumise à un arbitrage, il s'abstient de faire des calculs; c'est à un tribunal d'arbitrage que ce soin incombe.

M. CAHILL: Pourquoi le ministère a-t-il changé d'idée au sujet de cette première offre? Pourquoi en fait-il une autre maintenant? L'arbitrage devait comprendre cinq catégories d'actions; il n'en comprend plus que quatre. Il y a des actions qui n'étaient pas garanties—qui ne l'étaient qu'autant que les actionnaires pouvaient les garantir —et que le Gouvernement convertit maintenant en actions 4 p. 100 garanties par l'Etat; elles représentent $60,833,000. Qu'est-ce qui a porté le ministère à les soustraire au premier arrangement et à en faire des actions garanties par l'Etat, de manière à augmenter la valeur d'actions dont le cours à la bourse était de 45 et est actuellement de 60? C'est une hausse de 15 points, soit une augmentation de $9,000,000 en un seul jour dans la valeur de ces actions.

Autrement dit, lorsque le gouvernement canadien garantira ces actions 6 p. 100, elles vaudront 80, ou $20,000,000 de plus que le prix courant. Tout d'abord, le ministère a prétendu qu'il n'offrirait qu'une certaine somme pour les cinq catégories d'actions, mais grâce à la garantie de l'Etat, il donne maintenant une valeur de 80 à 85 à $60,000,000 de ces actions qui ne valaient rien.

L'hon. M. MEIGHEN: Plus que tout autre membre de la Chambre, l'honorable député réussit à entasser des faussetés dans un bref discours. Tout d'abord, si j'ai bien saisi son argument, il dit que le ministère a changé d'attitude, vu que, d'après son offre du 11 juillet 1918, l'arbitrage devait comprendre les cinq catégories d'actions, à savoir: les actions garanties, les trois émissions d'actions privilégiées et les actions ordinaires. C'est là la première fausseté débitée par l'honorable député. S'il se reporte à la lettre du 11 juillet 1918, il constatera que le ministère a proposé de traiter les actions garanties comme des obligations et sur le même pied que les actions-obligations ou les obligations. C'est précisément ce que nous faisons; il n'y a aucun changement d'attitude.

L'honorable député s'est ensuite trompé en disant que le capital-actions garanti vaudrait 80. A quoi peut-il bien penser? Le capital-actions garanti comporte un dividende de 4 p. 100. Ce dividende a toujours été payé et jamais la compagnie n'y a fait défaut.

M. CAHILL: A-t-il été payé l'an dernier?

L'hon. M. MEIGHEN: L'an dernier et tous les ans. Les actions garanties ont toujours comporté leur dividende et ce dividende a toujours été distribué. Jamais ces actions n'ont été dépréciées et elles ne le sont pas. C'est d'elles que je parlais quand j'ai répondu à mon honorable ami (M. Vien) comme actions cotées. Il y a quelques jours on m'en a donné la valeur comme étant de 60 à 70, et cela bien avant la fin des négociations. L'honorable député dit qu'elles valent aujourd'hui ce montant. Je le crois, je n'en sais rien. Ces actions ont toujours comporté leur dividende et le dividende a toujours été payé. Nous n'avons jamais craint que ce dividende ne fût pas payé et en conséquence le Gouvernement s'est toujours proposé, comme il le fait maintenant, de regarder ces valeurs comme un capital-obligations. L'arbitrage se fait sur les autres quatre catégories de valeurs comme nous le disions dans la lettre originale.

M. VIEN: Quel est le but de donner aux actionnaires du Grand-Tronc les actions garanties qu'ils possèdent en même temps que les nouvelles actions garanties au lieu de leur donner des obligations? Dans un cas de ce genre c'est une manière étrange de procéder.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député demande pourquoi nous ne voulons pas donner des obligations plutôt que des actions pour la valeur décidée par l'arbitrage?

M. VIEN: Pour les actions actuelles comme pour les actions nouvelles.

L'hon. M. MEIGHEN: Les actions garanties actuelles constituent un capital-actions, non pas des obligations. Nous ne pouvons pas changer cela et il n'y a aucune raison de le changer. Si nous le changions nous imposerions une charge nouvelle au réseau, et si cela pouvait avoir un effet quelconque, ce serait celui d'ajouter de la valeur aux obligations. Nous ne voulons rien faire qui ne soit nécessaire et nous n'avons aucune raison d'agir autrement.

M. VIEN: Comment cela ajouterait-il de la valeur au capital-obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas si ce serait l'effet produit, mais je suppose qu'en tous les cas cela ajouterait une garan-

tie de sécurité. Cependant il est inutile de faire cela. Le Gouvernement ne se propose pas d'imposer un nouveau capital-actions. Les valeurs émises n'auront pas de suffrage, mais le paiement des intérêts à 4 p. 100 sera garanti par le Gouvernement. Il n'y a pas autre chose à faire et c'est tout ce que nous ferons.

M. CAHILL: Je pensais que le ministre se trompait dans sa déclaration. J'aimerais bien à ce qu'il me suive attentivement parce qu'il semble avoir une idée très vague des chiffres. Je cite une des lettres écrites par le ministre.

Le Gouvernement versera annuellement $2,500,000 pendant les trois premières années, $3,000,000 pendant les cinq années suivantes et $3,600,000 pendant toutes les années qui suivront; ces sommes devant être distribuées par la direction du Grand-Tronc comme elle le jugera à propos, entre les porteurs d'actions 4 p. 100 garanties et autre capital-actions.

Voici ce que le Gouvernement voulait tout d'abord faire au sujet de l'arbitrage. Aujourd'hui, cependant, vous ne voulez plus arbitrer cette question; vous voulez donner le 4 p. 100 aux actionnaires, soit $2,500,000 d'intérêt avant même de commencer l'arbitrage. J'aimerais à ce que le ministre réponde à ma question.

L'hon. M. MEIGHEN: Je vais y répondre et l'honorable député regrettera de s'être fâché si vite. Il ne s'agit pas du tout de l'arbitrage. L'honorable député fait allusion à la proposition d'un paiement en espèces et si les actionnaires avaient accepté ce paiement il n'y aurait pas eu d'arbitrage. C'est plus loin dans la lettre que nous parlons d'arbitrage. Je cite la page de la correspondance:

Ces conditions devraient-elles être acceptées...

Il s'agit du paiement en espèces.

...On a suggéré...

C'est dans la dépêche à laquelle j'ai fait allusion. . .

...que les montants en question puissent être soumis à l'arbitrage. Ces propositions n'ont pas été acceptées.

Le paragraphe suivant n'a pas d'importance, je passe au second:

Nous sommes prêts maintenant...

Cela se lit "nous ne sommes pas préparés". Mais c'est une erreur d'impression et ce devrait être "nous sommes prêts maintenant".

Nous sommes prêts maintenant à respecter les conditions qui vous ont été offertes en février dernier, ou encore, nous pouvons soumettre toute la question pour le compte du Gouvernement à une commission d'arbitrage selon les conditions générales suivantes:

1. La commission sera composée de trois membres...

Et ainsi de suite.

2. La commission aura pleins pouvoirs touchant les dépositions des témoins.

3. L'ordonnance sera à l'effet d'un loyer annuel pour une période de 999 ans...

Et ainsi de suite.

4. Il ne sera pas tenu compte de la situation causée par la guerre.

Et puis:

Si la compagnie désire que les actions garanties soient regardées comme obligations de même que pour les actions de la compagnie.

Voilà la proposition originale. Elle subsiste dans les propositions actuelles.

M. CAHILL: Cela englobe presque les 2,500,000 piastres?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. CAHILL: Sur quelle base, alors, le Gouvernement se propose-t-il d'arbitrer le reste?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous arbitrons la valeur des quatre autres émissions.

M. CAHILL: Mais vous avez modifié votre première idée que vous donneriez 2,500,000 piastres?

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. CAHILL: Maintenant, vous donnez cela tout de suite et vous vous préparez à arbitrer quelque autre chose?

L'hon. M. MEIGHEN: Voici quelle était la proposition d'arbitrage: Si vous le voulez, nous allons payer le dividende, se chiffrant à 2,500,000 piastres, sur vos actions garanties et nous arbitrerons le reste, ou bien nous vous paierons cette somme, ce qui veut dire que vous aurez tant pour le reste. Vous n'en recevrez rien durant trois ans; puis vous toucherez 500,000 piastres par année, et dans la suite 1,100,000 piastres par année, tout le temps à venir. Si cela ne vous convient pas, nous arbitrerons le tout, et cette proposition d'arbitrage a été acceptée. Il n'y a pas de mystère à ce sujet.

M. DEVLIN: En d'autres termes, je désirerais savoir si le ministre a dit qu'à l'exception des actions garanties à 4 p. 100, la compagnie ne fait que louer le reste des autres actions pour 999 ans?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Comme je l'ai expliqué vendredi dernier, nous voulons payer une somme annuelle, c'est-à-dire si nous sommes obligés de payer quoi que ce soit. Nous avons d'abord songé à faire décider que cette somme annuelle représenterait la valeur du loyer de la ligne.

Trouvant cela impraticable, nous avons cherché un autre moyen de proposer à peu près la même chose à l'arbitrage. Nous disons donc que nous prendrons ces actions, les trois rémissions privilégiées et les actions ordinaires, et nous en paierons 1 p. 100, mais nous deviendrons les possesseurs absolus de ces actions; nous y substituerons une nouvelle sorte d'actions ne donnant pas le droit de vote.

M. DEVLIN: Il n'est pas question de loyer ici?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. DEVLIN: Le ministre de l'Intérieur veut-il dire que les actions ordinaires que l'on dit valoir £23,955,437 ne valent que par le droit de vote qu'elles confèrent?

L'hon. M. MEIGHEN: En un sens, oui. Elles n'ont jamais rapporté de dividendes, mais elles ont toujours une certaine valeur sur le marché pour les raisons dont l'honorable député sera aussi bon juge que moi. Je n'ai jamais pu voir qu'elles valaient beaucoup, et je suis bien certain de n'en avoir jamais eues en ma possession. Mais l'honorable député a tort de dire que la résolution leur donne la valeur de £23,955,437 Cela n'est pas; il ne s'agit que de leur valeur nominale. Je ne crois pas qu'on en ait jamais donné cette somme à l'origine; on les a payées beaucoup moins, si je ne me trompe, bien qu'elles aient été vendues en bon argent.

M. DEVLIN: Si j'ai posé cette question. c'est que le ministre des Chemins de fer a dit, il y a quelques minutes, qu'à son avis les actions ordinaires n'avaient de valeur que pour le droit de vote qu'elles donnaient.

L'hon. M. REID: Je pense avoir dit " de peu de valeur, excepté pour le droit de vote. "

M. DEVLIN: Peut-être n'ai-je pas bien compris le ministre. Alors je suppose—et je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de discussion à ce sujet—que les actions ordinaires, puisqu'elles ne rapportent pas de dividendes et qu'elles n'en rapporteront probablement jamais, ne valent pour ainsi dire rien, que ce sont vos actions majorées, ou qu'on les appelle comme on voudra. Bien qu'elles puissent être très utiles avec les actions privilégiées pour des fins de vote, elles ne vaudront pas grand'chose pour l'actif du Canada. Alors il ne nous reste plus que la première émission privilégiée de 5 p. 100, la deuxième de 5 p. 100 et la troisième de 4 p. 100. Voilà ce que nous allons réellement acquérir.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, et aussi les actions ordinaires. Je ferai observer à l'honorable membre qui peut avoir été induit en erreur par un de ses honorables collègues qui a pris la parole. . .

M. DEVLIN: Ce n'est pas la " Gazette " de Montréal que le ministre a à la main, n'est-ce pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. c'est dans le "Times", de Londres, numéro du 18 septembre, qu'il est dit que les actions ordinaires du Grand-Tronc sont cotées à 9⅞, 9 15/16, 9¾, et ainsi de suite.

M. J.-H. SINCLAIR: Cela veut-il dire £9 ou $9?

L'hon. M. MEIGHEN: La proportion est la même, elle est tant pour cent de la valeur au pair; peu importe donc qu'elle soit cotée en livres ou en dollars. Les affaires de bourse ne me sont pas bien familières. Je devrai donc m'informer; mais, en attendant, telles sont les cotations. Par conséquent, les actions du Grand-Tronc garanties à quatre pour cent et représentées par l'honorable député de Pontiac comme n'ayant aucune valeur. . .

SANCTION ROYALE.

M. le colonel S. Chambers, huissier à verge noire du Sénat, apporte le message suivant:

Monsieur l'Orateur, l'honorable juge en chef du Canada, suppléant de S. Exc. le Gouverneur général, désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et la Chambre se rendent au Sénat, et de retour,

M. l'Orateur fait rapport qu'il a plu à Son Honneur le suppléant de S. Exc. le Gouverneur général de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Loi modifiant la loi des élections partielles fédérales de 1919.
Loi modifiant la loi de naturalisation de 1919.
Loi modifiant la loi créant la commission du commerce.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE RACHAT DU GRAND-TRONC.

L'hon. M. MEIGHEN (continuant): J'étais à parler de certaines cotations mentionnées dans le "Times" de Londres. Je vois que, le 18 septembre, les actions ordinaires du Grand-Tronc étaient cotées 9⅞, 9 15/16 et ainsi de suite; que les actions garanties à 4 p. 100 étaient cotées à 49½, à 49¾ et à 50¼; que la première émission d'actions

privilégiées à 5 p. 100 était cotée à 51 et jusqu'à 52. Je ne vois pas de cotations pour la seconde émission d'actions privilégiées, mais les obligations sont cotées. Je toruve dans le "Star", de Montréal, numéro d'hier soir, les cotations correspondantes que voici: Pour le 13 octobre, les actions garanties à 4 p. 100, 61½, et pour le 14 octobre, 65. Il y a donc eu une hausse de trois points et demi. La première émission d'actions privilégiées est cotée à 50 et 55, c'est-à-dire au même chiffre qu'à Londres le 18 septembre. Les actions ordinaires sont cotées à 9 et à 11, c'est-à-dire à un peu moins qu'à Londres le 18 septembre.

M. McMASTER: Non pas, si elles sont cotées à 11, car elles furent cotées, à Londres, à 9 15/16.

L'hon. M. MEIGHEN: Je me trompais. Elles furent cotées, à Londres, à 9⅞, 9 15/16, et ainsi de suite.

M. DEVLIN: N'explique-t-on pas que les actions du Grand-Tronc prennent de la valeur parce que le Gouvernement canadien veut les acheter? Cela, plusieurs journaux l'ont dit. Toutefois, je ne conseillerais pas au ministre de toujours se fier aux journaux pour acheter des actions, et c'est ce qu'il ne fera pas, d'ailleurs. Cependant, on a remarqué, dans les journaux, que depuis que le Gouvernement s'occupe activement d'acheter le Grand-Tronc, les actions de cette compagnie ont augmenté de quelques points à Londres. Mais ce n'est pas là la véritable preuve de la valeur réelle de ces actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'admets bien. Ainsi est-il fort possible qu'elles baissent au lieu d'être cotées plus haut dans la sentence arbitrale. Je tiens à corriger une erreur que j'ai commise il y a quelque temps. J'ai dit que les actions garanties avaient toujours payé un dividende. Il n'en est pas ainsi depuis deux ou trois ans. Depuis la confédération même, elles avaient toujours produit un dividende de quatre pour cent. Ces actions garanties à 4 p. 100 provenaient de l'achat du chemin de fer Great-Western, ayant été données comme prix d'achat de ce chemin. On y a ajouté, depuis, pour d'autres fins, et elles ont toujours produit le dividende jusqu'en 1917, sauf une réduction d'un demi pour cent en 1915.

M. CAMPBELL: Par qui ces actions furent-elles garanties?

L'hon. M. MEIGHEN: Par le Grand-Tronc. Voilà tout ce que signifie le mot "garanties". C'est la seule garantie, c'est que les actions ont reçu priorité sur toutes autres émissions du Grand-Tronc, et voilà pourquoi on les a appellées actions garanties.

Advenant une liquidation, ces actions garanties étaient imputables sur l'actif immédiatement à la suite des actions-débentures.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre a cité un extrait du "Times" de Londres, portant que les actions garanties sont côtées sur la place à 61½. Dans ce cas, d'après quel principe allons-nous les payer 100? La résolution tend à autoriser le rachat de ces actions garanties et le paiement par nous de l'intérêt perpétuel jusqu'à son rachat au pair. Quelle excuse avons-nous de payer au pair des actions qui se vendent 67½ sur la place de Londres?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce que nous faisons. Nous ne faisons que garantir le paiement du 4 p. 100 sur les actions garanties. Nous n'acquérons pas ces actions; elles restent aux porteurs, mais ceux-ci renoncent à leur droit de vote. Il importe d'expliquer au comité que ce droit de vote ajoute à la valeur de ces actions. Je ne saurais en préciser l'importance; j'ignore ce qu'il représente, mais on m'assure que les porteurs de ces actions y attachent du prix. Je ne saurais indiquer exactement quel en est le quantum, mais cette émission confère, dollar pour dollar, un droit de vote plus étendue que n'en confèrent les précédentes. Les détenteurs de ces actions renoncent à leur droit de vote, et c'est le Gouvernement qui ajoute sa garantie à celle du Grand-Tronc qu'ils possèdent déjà.

L'hon. M. FIELDING: Des actions garanties de 4 p. 100, garanties par le Gouvernement du Canada représentent une valeur au pair sur la place de Londres, en temps normal. Il va sans dire qu'aujourd'hui, dans les conditions créées par la guerre, l'état du marché financier est anormal, mais ce malaise disparaîtra bientôt. Donc, si nous assumons de payer 4 p. 100 sur ce capital qui n'a pas rapporté de dividende depuis deux ans, nous nous trouvons, en réalité, à le coter au pair, et ceux qui l'achètent, aujourd'hui, à 60 environ et en relèvent la cote, font une spéculation excellente et dont on ne doit pas s'étonner, après tout, si l'on tient compte des circonstances.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être que oui et peut-être que non.

L'hon. M. FIELDING: Il ne saurait exister de doute à cet égard.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est la valeur présente qui compte. Ces actions ne sont pas cotées au pair aujourd'hui. Peut-être l'étaient-elles, avant la guerre, mais je ne le pense pas. Or, nous payons ces quatre catégories d'actions exactement ce qu'elles valent. Les arbitres disent que leur valeur représente tel montant. Nous ne versons pas aux actionnaires d'argent comptant, mais nous leur remettons un nouveau certificat de 4 p. 100, qui, sur le marché, aujourd'hui, ne pourrait trouver acheteur au pair, loin de là. C'est donc là une opération avantageuse pour nous, du moins, à mon avis. Quant à ces actions, il est fort probable que cette garantie fournie par le Gouvernement, ajoutera quelque peu à leur valeur sur la place, et que les porteurs se trouveront favorisés dans cette mesure, s'ils prennent le parti de vendre. Mais dans la pratique des affaires, il n'y a pas de moyen d'éviter cet inconvénient. Un gouvernement, quelque soin qu'il y mette et quelques précautions qu'il prenne, ne saurait, sur la place, se porter acquéreur de ces actions. Même s'il se produit une légère dépréciation de valeur, nous obtenons en retour la renonciation au droit de vote et par suite le contrôle absolu de toute l'affaire.

L'hon. M. FIELDING: La hausse légère dont mon honorable ami parle n'est assurément pas justifiée. Un capital-action qui n'a pas acquitté de dividende depuis deux ans et qui porte nominalement une garantie non pas du Gouvernement, mais de la compagnie du Grand-Tronc, est médiocre et de très peu de valeur. Lorsqu'on le convertit en un capital garanti par le Gouvernement du Canada, à 4 p. 100, on augmente sa valeur présente, quelle qu'elle soit, à un chiffre voisin du pair. Peut-être cela est-il inévitable. Je ne trouve pas à redire aux moyens adoptés, mais je fais observer que la valeur du capital-actions, au moins, est considérablement augmentée, grâce à cet arrangement.

M. McMASTER: Ne pourrait-on pas traiter le capital-actions garanti à 4 p. 100 de la même façon que les actions privilégiées, faire fixer sa valeur par des arbitres, ainsi que celle des actions privilégiées, puis le remplacer par une nouvelle émission?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement aurait préféré cette solution et c'était l'offre faite d'abord dans le message du 5 mars de la part du premier ministre à M. Smithers, en Angleterre. Mais, comme concession dernière, nous avons offert, dans une lettre du 11 juillet, de traiter comme obligations les actions garanties, et nous nous en tenons à cela. Cette offre, même alors, ne fut pas acceptée, on l'a tenue pour toute autre chose qu'une concession, et c'est pour cela que nous avons échoué dans tous nos efforts. Mais aujourd'hui, ils acceptent nos conditions sous ce rapport et nous maintenons notre offre.

M. DENIS: Les porteurs d'actions privilégiées des trois émissions ont-ils droit de vote comme les porteurs d'actions ordinaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, ce sont toutes des actions comportant droit de vote, mais je crois que l'on attribue plus de voix aux actions privilégiées.

M. DENIS: Le ministre a dit que l'on avait payé des dividendes sur les actions garanties, sauf pendant ces deux dernières années. A-t-on payé un dividende sur les actions privilégiées de premier, second et troisième rang et aussi sur les actions ordinaires ? Je voudrais aussi que l'on m'explique en détail ce que l'on a payé ou pas payé en dividendes sur toutes ces valeurs, disons depuis dix ans.

L'hon. M. MEIGHEN: On peut trouver tout cela à la page 56 de l'état déposé hier. La compagnie a payé des dividendes presque tous les ans; sur les actions de premier rang tous les ans, sauf deux à venir jusqu'à 1917; la même chose sur celles de second rang et de troisième rang, mais ces dernières n'ont jamais rapporté plus de 3 p. 100 et une année, celles de second rang, n'ont rapporté que 2½ p. 100.

L'hon. M. REID: Et l'on n'a jamais payé de dividendes sur les actions ordinaires.

M. DENIS: On sait très bien qu'une compagnie qui ne paie pas de dividende sur des actions privilégiées portant un intérêt de quatre ou cinq pour cent est sujette à payer les arrérages de dividendes. Je fais peut-être erreur, mais je crois que c'est exact.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que ce soit cumulatif, mais si cela était, c'est la compagnie qui assumerait l'obligation. Cela tendrait grandement à diminuer la valeur des autres actions, mais je ne pense pas que les dividendes soient cumulatifs.

M. DENIS: Je ne vois pas de différence entre une compagnie et le Gouvernement

dans une question comme celle-ci. Le Gouvernement se porte acquéreur des actions ordinaires et des actions privilégiées de premier, second et troisième rang. Il achète des actions comportant privilège de vote et dit: "La compagnie doit l'intérêt; celle-ci a ses responsabilités et son passif, mais nous ne sommes pas une compagnie". J'ai entendu le ministre se servir du même argument au sujet de la partie du réseau qui se trouve aux Etats-Unis. Pour moi, je comprends que lorsqu'une personne possède toutes les actions comportant droit de vote d'une compagnie, cette personne constitue en réalité la compagnie ; par conséquent, le passif de la compagnie devient le passif du Gouvernement. Aussi, nous avons intérêt à savoir quelles seront les responsabilités du Gouvernement, relativement à ces dividendes en retard.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas qu'il y ait une responsabilité quelconque quant au paiement de dividendes, mais j'en informerai l'honorable député aujourd'hui ou demain.

M. SINCLAIR (Guysborough): Comment était constitué le capital du Grand-Tronc ? Les actions ordinaires étaient-elles acquittées ou non ?

L'hon. M. REID: Elles représentaient trente millions de dollars.

M. SINCLAIR (Antigonish): Ou bien étaient-elles comme celles du Nord-Canadien, que l'on savait très bien représenter un capital fictif ?

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis informé que le produit de la vente des actions ordinaires, soit trente millions de dollars, a été employé par le Grand-Tronc.

M. McKENZIE: Le Gouvernement indiquera la date à laquelle la valeur de ces actions devra être fixée ?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McKENZIE: Le Gouvernement se proposant d'acheter le réseau, ces actions peuvent acquérir une valeur qu'elles n'auraient pu avoir autrefois quand elles ne rapportaient aucun dividende et n'avaient pour ainsi dire aucune valeur commerciale. Quand nous commencerons les procédures d'arbitrage, nous devrons fixer une date définie à laquelle les arbitres devront examiner la valeur de ces actions. Quand il s'agit, pour un chemin de fer, d'avoir droit de passage sur une propriété, on estime cette propriété à la valeur qu'elle possédait avant que l'on sût que le chemin de fer doit la traverser. Le propriétaire ne peut pas se prévaloir du fait que la voie traverse sa propriété. De même qu'il ne peut invoquer cette raison pour se faire payer plus cher; les arbitres, dans la circonstance, ne doivent pas tenir compte de la valeur additionnelle qu'a pu créer le fait de l'achat du réseau par le Gouvernement. Ce que je veux savoir, c'est si le Gouvernement fixe une date à laquelle ces actions seront estimées. Quoiqu'il ne puisse savoir les noms de tous les porteurs d'actions, le Gouvernement devrait connaître aussi exactement que possible l'état des actions et obligations en cours leur valeur actuelle ou leur valeur à la fin d'août 1919, c'est-à-dire avant que l'on fût au courant de la tournure que prenaient les négociations. De cette façon, nous éviterions de payer l'excédent de valeur provenant du fait que nous avons fait connaître notre intention d'acheter le réseau.

L'hon. M. MEIGHEN: Il faut nécessairement qu'il soit fixé une date pour la prise en considération et la détermination de la valeur de ces terres. Si cette date est fixée plus tard que celle mentionnée par l'honorable député, il n'en résulterait pas de majoration de la valeur des terres, par suite de l'acquisition du chemin de fer par l'Etat, ou de son acquisition probable. Tout cela sera prévu, je crois, dans la convention. Il est possible que la date soit fixée ainsi que l'honorable député l'indique, vers la fin d'août, et le cas échéant, il serait inutile d'insérer pareille disposition dans la convention.

L'hon. M. FIELDING: Cela s'appliquerait-il également aux actions de 4 p. 100?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, le Gouvernement s'engage à payer l'intérêt sur ce stock.

L'hon. M FIELDING: Vous faites là un joli cadeau à certains intéressés à la Bourse de Londres.

M. VIEN: Le Gouvernement a-t-il constaté le chiffre des frais qu'il faudra effectuer pour réfections d'urgence, pour le bon entretien du chemin de fer et du matériel roulant?

L'hon. M. REID: J'irai aux informations à cet égard et tâcherai d'obtenir quelques renseignements plus tard.

M. VIEN: Le Gouvernement informe-t-il la Chambre qu'il ne possède pas encore ce renseignement?

L'hon. M. REID: J'irai aux informations, afin de constater s'il existe quelques renseignements autres que ceux déjà dé-

posés sur le bureau. Je ne saurais dire, séance tenante, s'il existe quelques renseignements officiels. L'honorable député sait sans doute que la compagnie transmet des rapports officiels annuels au ministère des Chemins de fer sur la condition du réseau.

M. VIEN: Le ministre n'a pas répondu à ma question. Je le sais, chaque compagnie de chemin de fer transmet au ministère des Chemins de fer et Canaux un rapport annuel qui sert de base à la condensation de la statistique des chemins de fer; je le sais, cette statistique des chemins de fer est publiée; je le sais, la dépense imputable sur le capital, effectuée par chaque compagnie de chemin de fer, figure dans ces rapports; mais voici à quoi vise ma question: le Gouvernement sait que, depuis nombre d'années, la compagnie du Grand-Tronc néglige, dans une large mesure, d'entretenir en bon état la plateforme de sa voie et son matériel roulant. Je fais allusion au rapport Drayton-Acworth, où il est affirmé que 36,000,000 de dollars, versés aux actionnaires de la compagnie et qu'elle n'avait pas gagnés, ont été payés aux dépens de l'entretien du réseau et du matériel roulant.

S'il est vrai, d'après les renseignements que possède le Gouvernement, que la voie et le matériel roulant sont en mauvaise condition, le Gouvernement, avant d'entamer des pourparlers avec le bureau de la compagnie touchant l'évaluation à faire du chemin de fer, devrait au préalable constater le chiffre des dépenses pour lesquelles il devra demander au Parlement d'ouvrir des crédits, afin de remédier aux défectuosités de la voie et du matériel roulant.

L'hon. M. REID: L'honorable député a parfaitement raison; le rapport Drayton-Acworth contient pareille affirmation, et le Gouvernement pense qu'il faudra probablement effectuer quelques dépenses pour ce chemin. En revanche, les administrateurs du Grand-Tronc m'assurent que le chemin est en bon état et qu'il sera possible de faire les réfections voulues à peu de frais.

M. VIEN: C'est la compagnie qui vend.

L'hon. M. REID: J'en conviens, mais il faudra prouver aux arbitres que le réseau est en bon état. Des experts devront examiner la condition matérielle du réseau et son outillage, et il faudra leur présenter des preuves satisfaisantes à cet égard. Voilà le genre de preuves que les arbitres exigeront, et cela influera sans doute sur leur décision touchant le prix à payer pour le stock.

M. VIEN: J'en conviens, en ce qui concerne l'évaluation des actions privilégiées de 1er, de 2e et de 3e rang, ainsi que celle des actions ordinaires, les arbitres devront tenir compte de la condition matérielle du réseau; or, supposons qu'ils concluent que la valeur du réseau n'autorise pas la dépense de 50 à 60 millions de dollars, sur les actions garanties de 4 p. 100, ainsi que l'engagement de payer toutes les dettes de la compagnie, le Gouvernement, en pareille circonstance, avant de s'engager à payer l'intérêt sur les obligations de 4 p. 100, s'est-il donné la peine de se renseigner? Voilà le renseignement que je demande au Gouvernement de donner à cette Chambre.

L'hon. M REID: Le Gouvernement s'est cru autorisé à acquérir le Grand-Tronc et à garantir aux actionnaires leurs dividendes. La compagnie a toujours payé des dividendes jusqu'à concurrence d'un million de dollars et davantage sur les actions garanties.

Quoi qu'on fasse pour améliorer les conditions du G.T.R. nous nous sentons dans une position assurée en adoptant le traité. Je crois que les fonctionnaires de chemins de fer admettront que l'état de choses qui existe au G.T.R. n'est pas très grave. Il n'y a pas de doute que cette compagnie comme toutes les autres, n'occupe pas la position qu'elle occupait avant la guerre. Cependant, des améliorations ont été faites depuis. La compagnie a entretenu ses voies comme l'ont fait les autres chemins de fer du Canada et nous sommes parfaitement justifiés de prendre la responsabilité des actions garanties. Si la voie ou le matériel roulant était en mauvais état, les arbitres pourraient très bien ne rien donner sur les actions préférentielles de la première, seconde ou troisième catégorie ou même sur les actions ordinaires.

M. VIEN: Ce veut dire que le ministre ne sait pas ou qu'il ne veut pas donner au comité les renseignements que je demande. Si le ministre n'est pas à même de dire quelles seront les dépenses nécessaires pour mettre en parfait état la voie ferrée et le matériel roulant, je le renverrai à la page XCIX du rapport Drayton-Acworth où M. Smith déclare dans le rapport de la minorité:

Mes collègues ont proposé le paiement aux actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc d'une annuité qui serait "une part modérée mais substantielle de $3,600,000, moyenne des dividendes payés pendant les dix dernières années". Cette proposition a été faite bien que le

rapport constate qu'il existe des arrérages dans l'entretien de la voie, ce qui demandera des dépenses au montant de 21 millions, et que la compagnie a porté au compte du capital des item qui devaient figurer au compte du revenu; ces faits indiquant qu'on a payé des dividendes qui n'étaient pas mérités.

Ainsi donc le Gouvernement n'est pas à même de nous dire ce qu'il faudrait prendre des fonds publics pour mettre en bon état, et la voie et le matériel roulant.

L'hon. M. REID: La direction du G.T.R. peut me donner des renseignements en ce qui regarde l'état actuel du réseau, mais je sais parfaitement que sur la ligne entre Toronto et Montréal on pose de nouvelles traverses et de nouveaux rails et que d'après moi cette ligne est sans égale au Canada. J'y ai voyagé et je sais ce dont je parle.

M. VIEN: Quelques sections seulement.

L'hon. M. REID: La ligne de Toronto à Montréal est la ligne principale. Nos propres fonctionnaires de chemins de fer me disent que les autres parties du réseau sont en aussi bon état que n'importe quel chemin de fer. La compagnie a parfaitement entretenu son réseau canadien. En ce qui touche le réseau aux Etats-Unis nous pouvons avoir des renseignements des fonctionnaires du G.T.R., mais les journaux m'apprennent que le gouvernement américain, qui, actuellement, exploite les chemins de fer des Etats-Unis les a remis dans l'état où ils se trouvaient quand il les a pris et que le réseau du Grand-Tronc était en bon état. Conséquemment, sachant que la section américaine doit être mise en bon état, ayant l'opinion verbale de nos propres fonctionnaires qui ont parcouru cette ligne, et l'ayant parcourue moi-même, je puis parfaitement déclarer que le réseau du G.T.R. est en bon état. En tous les cas, comme je l'ai dit il y a quelques instants, l'état actuel du G.T.R. justifie, à mes yeux, le paiement par le Gouvernement des intérêts sur les actions garanties. Je crois que si l'honorable député veut consulter des experts en chemins de fer, ceux-ci exprimeront la même opinion.

M. SINCLAIR (Guysborough): En ce qui touche aux actions garanties, le ministre des Chemins de fer nous a souvent répété que le Gouvernement était parfaitement justifiable de payer des intérêts. Je ne crois pas qu'il ait l'intention de tromper la Chambre, mais la question ne se limite pas seulement aux actions garanties. Comme je le comprends nous nous engageons par notre traité à payer des intérêts sur les actions garanties qui valent 12 millions et demi de livres sterling; et les actions débentures qui valent £31,926,125 ce qui fait un total de £44,426,125 ou plus de 220 millions de dollars. Ce sont là des valeurs que nous acceptons entièrement et sur lesquelles nous nous engageons à payer 4 p. 100 dans certain cas et 5 p. 100 dans d'autres cas. Le ministre ne doit donc pas s'imaginer que nous payons l'intérêt simplement sur les actions garanties, chose qu'il a répétée plusieurs fois devant le comité. Alors, devons-nous maintenant comprendre que le ministre a entrepris d'acheter ce réseau et qu'il accepte la responsabilité de ces 220 millions sans avoir même un rapport écrit d'aucun ingénieur sur l'état réel du réseau?

L'hon. M. REID: Je ne me suis pas peut-être bien expliqué, quand j'ai parlé des actions garanties.

Le Gouvernement a consenti à acquitter sans conditions et à perpétuité l'intérêt de $7,000,000 sur le capital-obligations et l'intérêt de $2,500,000 sur les obligations garanties. Je désire faire observer à ce sujet, que le Gouvernement est fondé à assumer cette responsabilité pour les raisons que j'ai énoncées lorsque j'ai fait mention des obligations garanties. Pour ce qui est du reproche que le Gouvernement n'a aucuns rapports devant lui, l'honorable député sait fort bien que nous avons le rapport Drayton-Acworth; or, dans ce rapport, tous les commissaires admettent que si nous avions acquis le réseau à cette époque, nous aurions du verser non seulement une somme de $7,000,000 sur le capital-obligations, mais aussi un montant représentant une partie de $3,600,000, chiffre moyen de la somme versée au cours des dix années précédentes. Sir Henry Drayton et M. Acworth ont émis l'avis—je n'ai pas le rapport sous la main, mais si l'honorable député veut bien se donner la peine de la lire il s'en convaincra—qu'au cas où le Gouvernement se déciderait à faire l'acquisition du Grand-Tronc, il devrait verser à la compagnie au moins une partie de cette somme de $3,600,000.

M. VIEN: J'ai lu le rapport.

L'hon. M. REID: Le Gouvernement se borne donc à garantir $7,000,000 et en sus de cela une partie de la somme de $3,600,000 suivant l'avis de sir Henry Drayton et de M. Acworth.

M. VIEN: Il s'agit d'une grosse partie de la somme.

M. ROBB: Le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster) a annoncé ces jours derniers qu'il espérait voir proroger le Parlement la semaine dernière. Or, à cette heure, dans les derniers jours de

la session et lorsque le Gouvernement a laissé entendre au pays que son programme législatif était épuisé, voici que le ministre des Chemins de fer et des Canaux dépose un projet de loi comportant l'acquisition d'un vaste réseau de voies ferrées s'étendant de Chicago à Portland, Maine, et traversant le Canada tout entier. Cependant le ministre des Chemins de fer, le défenseur de l'intérêt public en matière de chemins de fer déclare froidement au Parlement et au pays cet après-midi que tous les renseignements qu'il possède relativement à la partie du réseau du Grand-Tronc qui traverse les Etats-Unis sont basés sur des informations de la presse. Dans les circonstances, j'émets l'opinion que le ministre des Chemins de fer pourrait fort bien remettre à plus tard le dépôt de ce projet de loi, afin de permettre au Parlement et au pays d'examiner avec soin l'état actuel du réseau; dans l'intervalle, le ministre pourrait de son côté envoyer sur les lieux des experts de son département, de sorte qu'à la prochaine session il serait en mesure de communiquer à la Chambre des renseignements plus sûrs que ceux qu'il a sous la main à l'heure actuelle, puisqu'ils sont basés sur des comptes-rendus de journaux.

L'hon M. MEIGHEN: L'honorable député expose inexactement l'attitude du ministre, les renseignements qu'il a sous la main ne sont nullement basés sur des informations de journaux.

M. VIEN: Des preuves verbales.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons devant nous le rapport Drayton-Acworth, c'est-à-dire l'opinion des meilleurs experts que le Gouvernement a pu se procurer. Ce rapport est devant le Parlement et le pays depuis plus de trois ans. Il n'y a pas lieu de croire que, à proprement parler, le réseau du Grand-Tronc ait subi une détérioration appréciable depuis que le rapport des experts a été publié. Nos collègues sont eux-mêmes au fait de la condition actuelle du réseau; nous voyageons tous assez régulièrement sur les trains du Grand-Tronc, nous connaissons ce chemin de fer depuis notre enfance. Nous avons donc aujourd'hui devant nous un rapport bien fondé, complet, mûri et digne de foi. Nous sommes au fait de l'état général du réseau du Grand-Tronc en Canada, non pas tant à titre d'experts qu'à notre titre de citoyens ordinaires et intelligents.

Quant à la partie du réseau qui traverse les Etats-Unis, nous savons parfaitement que le gouvernement américain est obligé

en honneur de remettre le chemin de fer en aussi bon état qu'il l'était lorsqu'ils jugèrent à propos d'abandonner l'administration du du Grand-Tronc. Il est impossible de supposer pour un seul instant que le gouvernement américain, exploitant cette partie du réseau qui traverse le territoire des Etats-Unis, la laisse se détériorer de telle façon que la ligne deviendrait dangereuse à exploiter ou que sa valeur serait dépréciée au point que nous ne pourrions plus nous fier aux principes fondamentaux et aux détails qu'expose le rapport Drayton-Acworth.

Tant qu'il ne fut pas probable que le Gouvernement pourrait terminer les négociations avec le Grand-Tronc avant la fin de la présente session, nous avons laissé entendre, c'est vrai, que le Parlement serait prorogé plus tôt. Or, qu'est-ce que cela peut bien avoir à faire avec la question en discussion? Cet espoir d'une prorogation hâtive est maintenant disparu. Nous sommes ici; nous avons plus de temps à notre disposition que nous n'en aurons jamais; nous avons tout l'automne devant nous. Mes honorables amis n'ont pas la moindre raison au monde d'adopter cette proposition à la hâte. Nous prendrons tout le temps qu'il faudra pour étudier la question sous tous ses aspects. Du moment que quelqu'un est opposé à l'adoption d'un projet, il va sans dire que son premier mouvement c'est de s'écrier: N'abordez pas la discussion de ce projet aujourd'hui; ce n'est pas le moment."

Ce n'est jamais le temps de commencer une entreprise, dans l'opinion de quiconque y est opposé. Sans doute que la gauche ajoutera: Vous précipitez les choses à la dernière minute de la session. A cela je répondrai que le temps ne manquera point. Ce n'est pas comme s'il s'agissait d'une proposition nouvelle. Le pays la voit venir depuis le mois d'août 1918. Je suis à peu près sûr de ne pas me tromper même quant au mois. Le projet auquel on nous demande notre adhésion est, dans tous ses traits essentiels, connu du Parlement qui en a déjà pris connaissance au cours de deux sessions. Nous sommes ici parce que dans le moment le Grand-Tronc a accepté nos conditions; nous sommes ici pour un examen de l'affaire comme Parlement. Il n'y a pas de surprise et, autant que je peux m'en souvenir, pas une seule objection n'a été faite, tant d'un côté que de l'autre, à un principe, à un paragraphe, à une phrase un projet déposé devant la Chambre le 11 juillet 1918. Jamais, à coup sûr, il n'a été demandé au

Parlement de se prononcer contre ce projet, non plus que contre l'autre à titre d'option. Jamais il n'a été suggéré au Parlement ni au Gouvernement de retirer ou de modifier d'aucune manière l'offre alors faite. Si donc jamais un Parlement a eu tout loisir d'examiner à son aise une question, c'est bien le Parlement actuel dans le cas qui nous occupe. L'attitude du Gouvernement est d'inviter la Chambre, de la solliciter pour ainsi dire, à une mûre délibération de tous les détails du projet. Tous les renseignements qu'il nous est possible de donner à la Chambre, nous les lui donnerons, de même que tout le temps voulu pour un examen de ces renseignements jusqu'à ce que les députés aient pu se faire une opinion à leur égard.

M. VIEN: Fort bien! mais quand je pose deux questions qui ont un rapport direct avec le sujet principal du débat, j'obtiens des réponses évasives. Ma première question était celle-ci: Au cas où le gouvernement américain refuserait de laisser aller les embranchements du Grand-Tronc aux Etats-Unis, où en serons-nous? Le Gouvernement a-t-il fait des démarches auprès de nos voisins pour s'assurer de leurs intentions? Le ministre dit: "L'honorable député n'ignore point que c'est là une compagnie particulière; rien n'est changé à son droit de propriété; elle continue d'être la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, et le gouvernement américain ne poussera pas la désobligeance jusqu'à nous causer de l'embarras". La Chambre n'est pas en possession du renseignement qui lui est nécessaire pour un examen intelligent du sujet qui lui est soumis. Nous ne savons pas ce que va faire le gouvernement américain. S'il refuse de nous rendre les raccordements du Grand-Tronc, voici dans quelle position nous allons nous trouver. nous aurons fait un versement sur la pleine valeur du réseau dans sa totalité, d'un réseau qui, comme le disait il y a un instant mon honorable ami (M. Robb), a pour point de départ la ville de Chicago et vient aboutir à Portland, et il ne nous restera dans les mains que la partie de ce réseau située au Canada. Je défie le ministre de me citer un exemple, l'exemple d'un gouvernement étranger autorisant l'achat ou la prise de possession par un autre gouvernement de lignes situées sur son territoire. Le déguisement dont l'honorable ministre cherche à revêtir l'opération ne trompera point le gouvernement américain. Il est puéril de prétendre que le gouvernement des Etats-Unis va croire de cette ligne qu'elle est encore le vieux réseau du Grand-Tronc. Dès que le gouvernement canadien sera devenu le propriétaire des actions qu'il se propose aujourd'hui d'acheter, ce que l'on connaissait comme étant le réseau de voies ferrées du Grand-Tronc formera partie du réseau des chemins de fer nationaux canadiens, possédés et exploités par le gouverenement du Canada. C'est là une question sérieuse, une question de grande importance dans une détermination de la valeur du chemin pour le peuple de ce pays.

Le Gouvernement invite à lui poser des questions; il nous invite à étudier l'affaire, mais il omet de nous donner les renseignements dont nous avons besoin. Les réponses du ministre me portent à croire que les membres du cabinet ne savent pas eux-mêmes quelle va être l'action du gouvernement américain. Tout ce que le ministre nous dit, c'est que ce dernier gouvernement ne fera rien de désobligeant à notre égard.

L'autre question que j'ai faite a été celle-ci: Quelle dépense le Gouvernement se juge-t-il obligé de demander à la Chambre qu'elle vote pour parer à la négligence de la compagnie et rétablir le réseau dans l'état ou elle aurait dû le maintenir?

Le ministre des Chemins de fer nous dit d'après les informations de journaux, d'après ce qu'il a pu constater en voyageant sur le Grand-Tronc, il sait qu'il est en bon état. Il est enfantin, même pour le ministre des Chemins de fer, de dire qu'il peut, en voyageant de Montréal à Toronto sur une partie du chemin, nous renseigner sur ce que sera la somme nécessaire au rétablissement du matériel roulant et au maintien de la voie.

On le sait, la partie qui s'étend de Montréal à Toronto et de là à Chicago est une des meilleures de tout le réseau et possède ce que le Grand Tronc a de mieux en fait d'équipement. Mais quand une commission, dont le ministre actuel des Finances (sir Henry Drayton) était membre, vient nous dire—et j'ai lu son rapport au comité—que le Grand-Tronc a failli de maintenir sa voie et son matériel roulant en excellente condition; quand les trois commissaires sont unanimes sur ce point; quand ils ont dit, dès 1916, année où ils ont achevé leur rapport, que la compagnie manquait alors de $21,000,000 qui auraient dû être consacrés à l'entretien de la voie et du matériel roulant, mais qui furent employés à payer des

dividendes, et quand des négociations sont en cours depuis ce temps-là entre le Gouvernement et la compagnie pour l'achat du réseau, il est évident que les officiers du Grand-Tronc n'ont pas dû conseiller à leur compagnie de faire de nouvelles dépenses pour l'entretien de la voie ou du matériel roulant pendant les négociations.

Les renseignements fournis de vive voix par le ministre des Chemins de fer au comité ne sont pas de ceux auxquels le comité a droit. Quant le ministre de l'Intérieur vient dire au comité que le ministère est prêt à lui fournir les renseignements et qu'il l'invite à les lui demander, il se moque tout simplement du peuple canadien et cherche à lui faire croire, par l'entremise des correspondants de la presse que tous les renseignements sont contenus dans ce petit livre imprimé hier et distribué aujourd'hui à la députation. Il est vrai qu'on y trouve copie de la correspondance et certaines statistiques, mais il ne contient pas d'autres renseignements que ceux qui sont fournis dans le Livre bleu concernant les statistiques des chemins de fer et que le ministère des Chemins de fer a publié l'année dernière. Quant au chiffre exact des dépenses qu'on veut maintenant faire encourir au pays, il n'existe pas encore de renseignements, et nos questions à ce sujet ne provoquent que des réponses évasives. Je le répète, ce n'est pas ainsi qu'il convient de traiter le comité ni le peuple canadien. Appelés à scruter cette mesure que le ministère parle maintenant de faire adopter, nous avons droit à plus de bonne foi, à de plus amples renseignements et à des réponses plus claires que celles qu'on nous a fournies cet après-midi .

L'hon. M. MEIGHEN: Lors même que nous restérions ici durant un demi-siècle, les membres de la gauche trouveraient moyen de nous tenir occupés, durant tout ce temps-là, à leur fournir des renseignements.

M. VIEN: Vous n'avez toujours pas à vous plaindre, jusqu'à présent.

L'hon. M. MEIGHEN: Cet après-midi, on nous a posé trois questions. La première demandait le dépôt d'une liste des 100,000 ou 180,000 actionnaires du Grand-Tronc; par la deuxième on manifestait le désir de savoir ce que le gouvernement américain pense de cette proposition, et par la troisième, le désir de savoir combien nous pensons qu'il va en coûter pour mettre le chemin dans un état satisfaisant, comme l'entend l'honorable député, je suppose. Je me suis déjà occupé de la première, et comme on n'y est pas revenu, je présume qu'on y a renoncé. Quant à la deuxième, j'ajouterai un mot à ce que je viens d'en dire. A en croire, l'honorable député (M. Vien), notre attitude est absolument sans précédent; avant d'acquérir les actions du Grand-Tronc nous aurions dû demander au gouvernement américain ce qu'il allait décider.

M. VIEN: Avant d'acquérir toutes les actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Disons toutes les actions. Je suppose que la gauche consent à ce que nous en possédions quelques-unes, mais qu'elle ne veut pas que nous en possédions davantage. Est-ce bien cela? A-t-on jamais entendu dire, s'écrie l'honorable député, qu'un gouvernement ait exploité un chemin de fer dans un pays étranger? Je lui ai cité un cas identique à celui-ci, bien que le nombre de milles ne fût pas le même. Nous exploitons aujourd'hui deux lignes du réseau du Nord-Canadien qui sont situées aux Etats-Unis. Cet exemple ne satisfait pas l'honorable député, il ne constitue pas, à ses yeux, un précédent. Je vais donc lui en citer une couple d'autres. Bien qu'il pose ici au critique, il semble ignorer. . . . .

M. VIEN: Je ne pose pas du tout.

L'hon. M. MEIGHEN: Vous ne posez pas?

M. VIEN: Non.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a prêté à ce mot une signification que je n'entendais pas y attacher. Il est vraiment un critique. C'est là non pas une supposition, mais une réalité.

M. VIEN: Je questionne; je ne critique pas.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député demande quel exemple le ministère a d'un autre pays qui exploite des voies ferrées. Je lui en ai déjà donné un; je lui en citerai maintenant quelques autres. Ne sait-il pas que le gouvernement américain exploite aujourd'hui, non pas un seul chemin de fer, mais plusieurs, au Canada?

M. VIEN: Le gouvernement américain?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. Il ne nous a pas demandé la permission. Il n'a pas voulu savoir ce que nous pensions de sa conduite; il s'est tout bonnement mis à l'œuvre et les a exploités. Il exploite le New-York-Central dans la ville d'Ottawa.

M. VIEN: Ce n'est qu'un arrangement provisoire.

M. JACOBS: Il a des droits de parcours sur la ligne.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député fait encore une distinction. Il croit, j'imagine, que le gouvernement américain nous permettrait d'exploiter quelques lignes pendant longtemps, ou plusieurs lignes pendant quelque temps.

M. VIEN: Le ministre soutient-il que le gouvernement américain est propriétaire des chemins de fer qu'il administre à présent? Il a temporairement entrepris d'exploiter quelques lignes dans l'intention, très souvent exprimée, de les remettre plus tard à leurs propriétaires.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député change de terrain. Il y a quelques instants, ce n'est pas la propriété qui le préoccupait. "Lorsque vous possédez les voies ferrées", disait-il, "comment les exploiterez-vous; vous serez dans l'embarras dès que vous commencerez à les exploiter", C'est l'exploitation qui lui faisait peur. Lorsque je lui démontre que le gouvernement américain exploite maintes lignes, le New-York-Central à Ottawa, le Michigan-Central dans l'Ontario, le Great-Northern dans l'Ouest....

M. JACOBS: N'est-il pas vrai qu'il n'a que des droits de parcours sur ces lignes?

L'hon. M. MEIGHEN: Non; le gouvernement américain exploite vraiment ces chemins de fer lui-même; il ne les exploite pas par l'entremise d'une compagnie. Il ne dit pas à ce pays "avec votre permission".

M. JACOBS: Les lignes appartiennent à des chemins de fer canadiens, n'est-ce pas, et le gouvernement américain a des droits de parcours?

L'hon. M. MEIGHEN: A quel chemin de fer canadien le New-York-Central appartient-il?

M. JACOBS: Je crois savoir qu'il passe sur la voie du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: Non. A quel chemin de fer canadien le Michigan-Central ou le Great-Northern appartiennent-ils? Ce sont-là des lignes américaines qui sont exploitées ici comme le Grand-Tronc est exploité aux Etats-Unis.

M. JACOBS: Ces lignes ont-elles été établies au Canada par des compagnies américaines?

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement, le Michigan-Central et le New-York-Central l'ont été. Qu'importe celui qui les a établies; c'est le gouvernement américain qui les utilise.

M. ARCHAMBAULT: N'est-il pas vrai qu'elles appartiennent à des particuliers et que le gouvernement des Etats-Unis ne s'en est emparé que provisoirement?

L'hon. M. MEIGHEN: D'accord. Je m'occupe maintenant de leur exploitation, parce que c'est ce que l'honorable député discutait lorsqu'il a changé de terrain.

Quelques VOIX: Oh, non.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, c'est la question de propriété qui vous préoccupe, n'est-ce pas? Fort bien. Nous avons possédé des voies ferrées aux Etats-Unis. N'est-il pas aussi dommageable de posséder cent milles de chemins de fer que mille milles?

M. JACOBS: Il est dix fois plus dommageable d'en posséder mille milles.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dira-t-il que nous devrions obtenir la permission du gouvernement américain lorsque nous devenons propriétaires de mille milles, et que cela importe peu lorsqu'il ne s'agit que le cent milles? Si l'honorable député avait un argument, il aurait dû s'en tenir à la question de l'exploitation. C'est de l'exploitation que le gouvernement et la population des Etats-Unis se préoccupent. Le gouvernement américain veut s'assurer qu'un chemin de fer est exploité dans l'intérêt des habitants du pays. Si l'on peut concevoir un inconvénient, c'est à l'égard de l'exploitation, et non au sujet de la propriété. Celle-là n'a pas d'importance. Il y a plusieurs exemples chez eux et quelques-uns au moins chez nous. Certes, ces exemples doivent suffire pour contenter l'honorable député.

Pense-t-il que nous devrions aller à Washington et suggérer au gouvernement américain qu'il s'oppose à cette transaction? Je ne puis rien concevoir—. . . . j'allais dire de plus absurde, en tous les cas cela serait aussi inopportun que dangereux. Si le gouvernement américain doit nous faire des représentations il saura les faire en temps venu.

M. VIEN: Vous aurez alors acheté ce réseau?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit que nous aurons payé tout le réseau et que nous n'en posséderons qu'une partie. Croit-il que le gouvernement américain veut voler les chemins de fer?

M. VIEN: Il peut les garder.

L'hon. M. MEIGHEN: S'il les garde, est-ce qu'il ne les paiera pas?

M. VIEN: Le gouvernement américain ne paie rien.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'a pas l'intention de voler les chemins de fer et l'on ne peut pas dire que nous paierons tout le réseau pour n'en obtenir qu'une partie. Il est probable que le gouvernement américain traitera aussi honnêtement une compagnie dont les actions appartiennent au gouvernement canadien que toute autre compagnie. L'honorable député pense-t-il le contraire? Si des négociations se font plus tard avec le gouvernement américain, nous, comme actionnaires du Grand-Tronc serons dans la même position que les actionnaires actuels de cette compagnie. Il n'y a aucune différence. Revenons à la dernière question. Combien d'argent faudra-t-il? D'après les auteurs du rapport Drayton-Acworth il faudra le montant que l'honorable député a cité.

M. VIEN: En 1916?

L'hon. M. MEIGHEN: En effet, à cette date. La compagnie du Grand-Tronc a protesté contre les conclusions de ce rapport et a déclaré qu'elle croyait—ce qu'elle avait apparemment raison de croire—que ce montant ne serait pas nécessaire et que son réseau était en bon état. Elle semble convaincue de ce fait. Une enquête complète sera nécessaire pour établir les faits. Nous pensons que la différence n'est pas très grande, mais il peut y en avoir une. Cette enquête doit se faire avant qu'un conseil d'arbitrage siège et nos preuves doivent être présentées à ce conseil comme cela s'est fait lors de l'achat des actions du Nord-Canadien. L'honorable député dit que nous ne pouvons pas nous faire une idée exacte de l'état du réseau.

M. VIEN: Ceci se rapporte aux compensations à payer, mais ne touche en rien au montant que le Gouvernement devra demander aux Chambres.

L'hon. M. MEIGHEN: Quand nous demanderons au Parlement de voter un crédit, nous donnerons tous les détails. Ce n'est pas ce que nous faisons maintenant nous nous occupons seulement de la compensation à payer.

M. VIEN: Cependant nous nous engageons.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement. J'ai dit que nous fournirions des preuves pour établir le montant dont nous aurions besoin. Mon honorable ami dit que les députés ne savent rien de l'état du réseau. Il ajoute que nous ne pourrions pas nous renseigner simplement en voyageant sur ce réseau. "Nous savons tous" ajoute-t-il "que la ligne de Montréal à Toronto est excellente et l'une des mieux outillées au monde". Si nous savons tout cela, est-ce que les députés qui ont parcouru les autres lignes ne peuvent pas être aussi bien renseignés? Nous sommes certainement à même de juger une ligne aussi bien qu'une autre. Nous ne sommes pas des experts mais nous en savons assez pour comprendre qu'il n'y a pas grande différence dans l'entretien tel qu'il se faisait en 1916 et celui qui se fait aujourd'hui. Cela nous suffit. Nous tenterons d'établir nos prétentions devant le conseil d'arbitrage pour prouver que le défaut d'entretien justifie une diminution dans le montant à payer pour le capital-actions. Ce sera le lieu de donner ces détails.

M. FOURNIER: Avez-vous les chiffres de ce qui a été dépensé pour l'entretien des voies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien en 1916, 1917 et 1918?

L'hon. M. MEIGHEN: Si ces renseignements ne se trouvent pas dans le mémoire nous les donnerons certainement.

M. McMASTER: Je ne voudrais pas que les paroles du ministre puissent produire une impression inexacte dans le pays. Le rapport de la commission royale nommée pour s'enquérir des questions de transport au Canada et qu'on connaît généralement sous le nom de rapport Drayton-Acworth a été cité par le ministre de l'Intérieur en termes très élogieux. A mes yeux ce rapport constitue un trésor dans lequel nous puisons pour élucider cette question.

Je déduis des paroles du ministre que, d'après ce rapport, il faudrait 21 millions pour mettre le Grand-Tronc en bonne posture en 1916. Ce n'est pas ce que dit le rapport Drayton-Acworth; il y est question d'une somme beaucoup plus élevée. A la page XXXIV, les commissaires déclarent:

> En calculant les revenus et les frais de premier établissement, nous voyons que le Grand-Tronc, de l'avis de ses propres administrateurs, a besoin de 51 millions pour le mettre en état de faire face aux exigences de ses affaires présentes.

Si je parle ainsi c'est que certains députés, en discutant la question, ont pu, sans le vouloir, laisser croire à la Chambre et au pays qu'on avait besoin d'une somme beaucoup moins élevée.

M. VIEN: J'ai dit, si je ne me trompe, que les 21 millions qui auraient dû être dé-

pensés pour l'entretien de la ligne et le matériel roulant ont été affectés aux dividendes. C'est ce que l'on trouve à la page 99 du rapport.

L'hon. M. MEIGHEN: Si je m'en souviens bien, ce sont les mêmes chiffres, et c'est cette somme que nous devrions discuter dans le moment. Il faudra peut-être plus d'argent pour les besoins de la ligne, mais cette somme supplémentaire se retrouvera dans la valeur de la voie ferrée. C'est-à-dire que l'on aura peut-être besoin d'une gare en un endroit et d'une construction en un autre, mais cela n'est pas dû à la dépréciation; il ne s'agit que du progrès de l'entreprise. Les chiffres cités par l'honorable député (M. Vien) sont ceux dont on aurait dû se servir en discutant le prix qu'il faudrait, d'après ce rapport Drayton-Acworth, pour mettre la ligne, telle qu'elle est maintenant, dans une position convenable d'entretien. Le rapport dit que cette somme aurait dû être employée pour entretenir convenablement la ligne, au lieu de la faire servir aux dividendes. Voilà la somme en question.

Mon honorable ami (M. Fournier) trouvera aux pages 48 et 49 de l'état la réponse à ses questions. S'il regarde au bas de la page 49 en particulier, il verra que les frais d'entretien du matériel sont les suivants: en 1918, $14,434,694, et seulement $9,380,688, l'année précédente, soit une augmentation d'environ 40 p. 100; en 1916, $7,329,455 et en 1915, $6,847,059.

M. FOURNIER: Le ministre veut-il compléter sa réponse à ma question en déposant la statistique des chemins de fer montrant les dépenses du Pacifique-Canadien par mille?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. FOURNIER: Les mêmes dépenses que pour le Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: Je puis donner ces chiffres parce que je me rappelle les avoir vus moi-même.

M. ARCHAMBAULT: Je dois insister sur ma question antérieure que le ministre semble traiter à la légère: je veux parler de la liste des actionnaires. Le ministre dit qu'il est très difficile de se procurer cette liste, parce qu'elle peut changer du jour au lendemain. Il est certainement facile d'obtenir la liste des actionnaires dans les livres de la compagnie à la date du 9 octobre. J'espère que le ministre se procurera et déposera cette liste.

L'hon. M. MEIGHEN: Je me demande comment je pourrais le faire facilement. Je n'ai jamais fait de recherches au sujet d'un seul actionnaire, et je ne pense pas que cela nous intéresse en rien.

M. ARCHAMBAULT: Le public croit généralement qu'il y a anguille sous roche, et nous voulons le savoir au juste.

L'hon. M. MEIGHEN: Il vous faudra chercher sous cent quatre-vingt mille roches pour le découvrir. Mon honorable ami nous citera peut-être un nom. S'il le donne, nous pourrons lui donner satisfaction.

M. VIEN: Le ministre connaît le nom.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre est plus en état que moi de donner leur nom.

L'hon. M. MEIGHEN: Si mon honorable ami compte sur moi pour ce renseignement il s'abuse et n'en parlons plus.

M. McKENZIE: Le ministre peut-il nous dire quelle est l'obligation directe du Grand-Tronc envers le trésor, étant données les garanties fournies par cette compagnie au sujet du Grand-Tronc-Pacifique? Combien la compagnie du Grand-Tronc devrait-elle aux contribuables canadiens aujourd'hui, si nous la forcions de payer toutes ses obligations? Est-ce l'intention du Gouvernement que l'argent représenté par ces obligations soit placé au crédit du Canada dans la somme qui lui sera attribuée?

L'hon. M. MEIGHEN: Tout ce que le Grand-Tronc doit à l'Etat, sera certainement inscrit au crédit de ce dernier dans la sentence arbitrale. Le Grand-Tronc devra payer ce qu'il doit à l'Etat avant que les actionnaires reçoivent quoi que ce soit.

L'hon. M. FIELDING: Parlez-vous de ses emprunts ?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, certes; de toutes les dettes du Grand-Tronc. Quant à ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique, elles seront traitées comme des obligations de la compagnie du Grand-Tronc et seront dettes comme les autres dont les arbitres devront tenir compte avant de rendre une sentence arbitrale relativement à ces actions. Les obligations du Grand-Tronc-Pacifique seront considérées comme toutes les autres.

M. McKENZIE: Le ministre dira-t-il le chiffre exact de la réclamation de l'Etat contre le Grand-Tronc du chef de ces obligations ?

L'hon. M. MEIGHEN: La dette directe du Grand-Tronc envers l'Etat n'est pas très élevée.

M. McKENZIE: La dette directe et la dette indirecte. Il a garanti des obliga-

tions que nous avons garanties après lui et que nous n'avons pas remboursées. Nous lui demandons la somme qu'il a garantie. J'aimerais savoir combien, il y a en jeu directement ou indirectement.

L'hon. M. MEIGHEN : Les chiffres exacts seront fournis. On les trouverait dans le livre, je crois, mais je prends note de la question. Si je comprends bien, l'honorable député demande combien le Gouvernement a payé lui-même pour des dettes que le Grand-Tronc aurait dû acquitter avant lui. Autrement dit, supposant que la compagnie du Grand-Tronc ait négligé de remplir ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique lorsqu'elle était tenue de les remplir avant l'Etat, et supposant que nous acquittions la dette, il s'agit de savoir quelle somme le Grand-Tronc nous devra. Ces chiffres peuvent être communiqués à la Chambre.

Mais je tiens à ce que mon honorable ami comprenne que le Grand-Tronc a pris, relativement au Grand-Tronc-Pacifique, des engagements qu'il n'a pas tenus. Le Gouvernement ne s'est pas engagé directement. Les prêts ont été consentis par le Grand-Tronc pour aider au Grand-Tronc-Pacifique à payer lui-même ses dettes. C'est ainsi que les choses se sont passées le plus souvent. Ainsi, il n'en est pas résulté de dette directe du Grand-Tronc envers l'Etat. Mais les dettes du Grand-Tronc, relativement au Grand-Tronc-Pacifique, s'élevaient à près de cinq millions de dollars par année, il y a deux ans, et elles se chiffreront par $7,000,000 environ, par année, dans trois ans.

M. VIEN: Les directeurs du Grand-Tronc reconnaissent-ils cette dette ?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, certes. Ils n'ont jamais nié leur dette, relativement au Grand-Tronc-Pacifique.

M. VIEN: Ils ne l'ont pas reconnue, lorsque le rapport Drayton-Ackworth a été présenté. Ils soutenaient qu'ils étaient dégagés jusqu'à un certain point, parce que le Gouvernement n'avait pas observé le marché conclu en 1903.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils ont prétendu que le passage du Nord-Canadien dans la parti septentrionale de l'Ontario, ce qui leur faisait payer la main-d'œuvre plus cher, constituait une obligation morale. Je ne pense pas qu'ils aient soutenu sérieusement qu'ils étaient légalement dégagés de leur dette relativement au Grand-Tronc-Pacifique.

[M. McKenzie.]

L'hon. M. FIELDING: Au dire du ministre, l'Etat demandera le paiement de toutes les dettes du Grand-Tronc, lors de l'arbitrage. J'accepte l'assurance que le ministère a l'intention de présenter cette réclamation, mais le ministre dira-t-il clairement dans le projet de résolution, que cette réclamation servira de compensation?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne conçois pas qu'il puisse en être autrement.

L'hon. M. FIELDING: Raison de plus de le dire clairement.

L'hon. M. MEIGHEN: Si cela est déjà clair, il n'y a pas de raison de le rendre plus clair.

L'hon. M. FIELDING: Deux précautions valent mieux qu'une.

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député peut prouver qu'il existe un doute à ce sujet, nous le ferons disparaître. Toute dette du Grand-Tronc envers l'Etat entrera certainement en ligne de compte. Si les arbitres décidaient que ces actions valent quinze millions de dollars, mais que le Grand-Tronc doit dix millions de dollars à l'Etat, ces actions ne vaudraient réellement que cinq millions.

L'hon. M. FIELDING: Les arbitres n'auront pas à se prononcer sur la réclamation de l'Etat, mais seulement sur la valeur des actions, et à moins d'une entente formelle au sujet de la compensation, il y aura du grabuge.

Il n'est pas clair que les arbitres doivent statuer sur la réclamation du Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: La réclamation doit être établie devant le jury d'arbitrage. Il doit s'assurer qu'elle est fondée avant de considérer la valeur du capital-actions.

L'hon. M. FIELDING: Cela veut-il dire que les arbitres auront à considérer l'éventualité d'une compensation? Ils sont seulement appelés à fixer la valeur des actions. Leurs attributions s'arrêtent là, et je ne pense pas qu'ils aient le droit d'aborder d'autres questions. Il faudra que le Gouvernement ait d'autres moyens d'établir son droit à compensation.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas du tout d'accord avec l'honorable député. Le Gouvernement exigera chaque dollar que lui doit le Grand-Tronc.

L'hon. M. FIELDING: Mais cette question n'est pas soumise au jury d'arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: Au contraire, tout ce qui affecte la valeur du capital ressortit aux arbitres. L'honorable député admet-il cela?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: Est-ce que les dettes de la compagnie ne sont pas un élément influençant le cours des actions? Conséquemment, toute dette de la compagnie est soumise à l'examen des arbitres. Une dette envers le Gouvernement ne diffère pas des autres; elle doit ressortir aux arbitres. Mais je tiens à dire à mon honorable ami que je ferai étudier au point de vue juridique la question qu'il a soulevée. S'il y a doute à cet égard, il sera éclairé.

M. VIEN: Supposons que les arbitres évaluent le capital à 15 millions et constatent que la compagnie est endettée envers le Gouvernement de 20 millions: il restera 5 millions pour le Gouvernement. Mais cet arbitrage ne saurait avoir lieu, si l'on s'en tient au texte de la résolution. En pareil cas, en effet, le jury ne pourrait évaluer ce que réclame le Gouvernement que sous forme de déduction à opérer sur l'évaluation du capital-actions. Si la demande du Gouvernement excède la valeur attribuée aux actions, le jury devrait pouvoir donner au Gouvernement une compensation aux dépens de la compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement peut prendre les moyens de se protéger indépendamment d'eux. Au seul point de vue de l'arbitrage, la sentence la plus favorable au Gouvernement serait la contestation que ces quatre catégories d'actions ne valent rien. Si le jury en décidait ainsi, la compagnie resterait notre débitrice de la même somme; la dette resterait la même.

M. VIEN: Il n'est pas certain que vous en veniez à une entente qui mette fin aux négociations qui se sont poursuivies entre le Gouvernement et le Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sait fort bien à quoi s'en tenir; étant avocat. Nous soumettons à l'arbitrage la valeur du capital. Le Gouvernement est un être distinct et aussi la compagnie. La valeur des actions forme une question par elle-même, et les créances du Gouvernement demeurent les créances du Gouvernement. Nous ne pourrions peut-être pas en opérer la perception, mais nous pourrons faire rentrer les fonds tout autant qu'aujourd'hui. La compagnie ne vaudra pas un dollar de plus ou de moins; sa position restera exactement la même.

M. VIEN: Le ministre entend-il suggérer au comité que l'arrangement projeté ne met pas fin aux négociations entre le Gouvernement et la compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne les clôt pas plus qu'il ne les ouvre; il les laisse au même point. Nous soumettons à l'arbitrage la question de la valeur des actions propriété des actionnaires, non pas la valeur de quelque bien de la compagnie.

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

Reprise de la séance.

M. CAHILL: Le Gouvernement entend-il tenir le Grand-Tronc responsable de la convention du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. REID: On a déjà parlé trois ou quatre fois, aujourd'hui, des garanties du Grand-Tronc au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc, sans doute, sera tenu, lors de l'arbitrage, responsable de ses garanties. C'est un des points que devront considérer les arbitres.

M. CAHILL: Quelle dépense annuelle cela entrainerait-il pour le Grand-Tronc s'il payait ce qu'il a garanti?

L'hon. M. REID: Dans les documents qui ont été soumis il y a une liste des obligations garanties par le chemin de fer du Grand-Tronc montrant la somme totale des intérêts à payer. J'ai cité la liste cet après-midi. Si l'honorable député veut se reporter à la page 41 il lira ce qui suit:

La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc a garanti pour le compte du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique une somme de $87,301,253, dont 62,422,000 pour capital et intérêt et $34,879,253 pour intérêt seulement. On en trouvera les détails dans un document ci-joint. Une somme de 25 millions sur la somme totale de 62,422,000 constitue la garantie des prêts faits par le Gouvernement fédéral.

Voilà la réponse.

M. CAHILL: Comment le Gouvernement conclut-il que le Grand-Tronc est en état de payer ces dix ou sept millions de dollars par année pour le Grand-Tronc-Pacifique, aussi de payer l'intérêt sur les débentures et sur les actions garanties à 4 p. 100, et après tout cela laisser une valeur à être estimée par arbitrage? Quel calcul fait donc le ministre?

L'hon. M. REID: L'honorable député doit se rappeler, par les discussions qui ont eu lieu de temps en temps au sujet des prêts faits au Grand-Tronc-Pacifique que la compagnie du Grand-Tronc n'a jamais payé à même ses recettes les intérêts des valeurs

du Grand-Tronc-Pacifique qu'elle avait garanties. Cet intérêt a toujours été payé avec l'argent que le Gouvernement avançait de temps en temps. Par conséquent, le vieux réseau du Grand-Tronc a toujours eu la totalité de ses recettes pour payer l'intérêt sur ses débentures, ses actions garanties et ses actions privilégiée de premier, second et troisième rang. Comme il a été démontré, la compagnie a toujours gagné suffisamment d'argent pour payer l'intérêt, disons sept millions en chiffres ronds, sur les débentures émises au début pour la construction de l'ancien chemin de fer du Grand-Tronc et pour l'achat du Great-Western.

M. CAHILL: Que veut dire le ministre par le mot "toujours"? Le chemin de fer du Grand-Tronc a été formé en société en 1851.

L'hon. M. REID: A partir de 1851, le chemin de fer du Grand-Tronc a toujours gagné suffisamment pour payer l'intérêt sur les débentures émises pour la construction de l'ancien chemin de fer du Grand-Tronc. Quelques années plus tard (on trouvera la date dans ce document) la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc acheta la ligne du Great-Western et fit une nouvelle émission de débentures. A partir du moment de l'achat de cette ligne la compagnie a toujours gagné suffisamment pour payer l'intérêt.

M. CAHILL: Sur quoi?

L'hon. M. REID: Sur les débentures émises pour l'achat du Great-Western. Plus tard on a émis les actions garanties. Par conséquent, après avoir émis ces actions garanties pour d'autres constructions et améliorations, la compagnie a toujours pu gagner suffisamment pour payer les sept millions d'intérêt sur les valeurs que j'ai mentionnées et les 2,500,000 sur les actions garanties.

M. CAHILL: Depuis quand?

L'hon. M. REID: Depuis l'émission de ces actions.

M. CAHILL: Quand eut lieu cette émission?

L'hon. M. REID: Je ne pourrais pas donner la date sur-le-champ, mais on la trouvera dans le document parlementaire. J'y regarderai et j'en informerai l'honorable député un peu plus tard. Mais je dis que la compagnie tu Grand-Tronc a toujours pu payer cet intérêt et avoir malgré tout un excédent de recettes. La compagnie a alors émis les actions privilégiées de premier, second et troisième rang dont on trouvera les détails à la page 56 du document. L'honorable député se rendra compte qu'à partir de 1906, la compagnie du Grand-Tronc a payé l'intérêt du 4 p. 100 sur les actions garanties, de 5 p. 100 sur les actions privilégiées de premier rang, 5 p. 100 sur celles de second rang et 3 p. 100 pour celles de troisième rang, soit un total d'un peu plus de 4 millions. Si l'honorable député veut examiner le document, il verra qu'entre 1906 et 1907, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc a payé l'intérêt sur ses actions garanties tous les ans, l'intérêt sur ses actions privilégiées de premier et second rang, également tous les ans en 1914 et 1915. Sur les actions privilégiées de troisième rang elle a payé l'intérêt en 1906 et 1907 et aussi en 1910, 1911, 1912 et 1913. Sur les actions ordinaires, évidemment elle n'a jamais payé de dividende. Celles-ci ont été émises, pour ainsi dire, au moment de la construction du chemin de fer du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Revenons aux actions garanties portant intérêt de 4 p. 100. Les rapports officiels de la bourse de Londres indiquent que le Grand-Tronc n'a pas toujours payé l'intérêt de 4 p. 100 sur ces actions garanties pendant les dix dernières années.

Auparavant la compagnie acquittait l'intérêt en divers montants, oscillant entre 2 et 3 p. 100. Je tiens à savoir comment le Gouvernement a pu constater que ces obligations garanties de 4 p. 100 ont une valeur quelconque aujourd'hui, s'il nous faut tenir la compagnie du Grand-Tronc responsable de la garantie du Grand-Tronc-Pacifique. En d'autres termes, par quel calcul le Gouvernement réussit-il à voir une valeur dans ces obligations de 4 p. 100 garanties?

L'hon. M. REID: L'honorable député a affirmé, je crois, que les rapports de la Bourse établissent que depuis dix ans, la compagnie du Grand-Tronc n'a pas payé d'intérêt sur les obligations garanties.

M. CAHILL: Pas tout ce temps.

L'hon. M. REID: Le document officiel soumis à la Chambre établit que l'intérêt sur les obligations garanties a été versés de 1906 à 1916. Cela ne saurait faire doute.

M. CAHILL: Et en 1914?

L'hon. M. REID: En 1914, la compagnie du Grand-Tronc a payé 3½ p. 100 au lieu de 4 p. 100; en d'autres termes, elle a versé $2,129,166.67 en dividendes sur les obligations garanties, au lieu de $2,433,333.33, soit ½ p. 100 de moins. Ainsi, durant cette période de dix ans, elle a acquitté intégralement

l'intérêt, sauf le ½ p. 100, l'année en question, au début de la guerre.

Voici comment la compagnie du Grand-Tronc est responsable; elle a garanti l'intérêt sur une certaine quotité des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, et si je ne me trompe, la compagnie est convenue de payer les dividendes sur ses propres recettes, jusqu'à ce que cet intérêt garanti eût été acquitté en premier lieu. En d'autres termes, elle a manqué de payer cet intérêt; elle n'a pas été en mesure de verser à ses actionnaires de dividendes sur leurs actions. Voilà la fâcheuse situation où la compagnie se trouve acculée. Si la compagnie puisait dans ses recettes qui reviendraient d'ordinaire aux actionnaires de quoi payer l'intérêt sur les obligations garanties du Grand-Tronc-Pacifique il va sans dire qu'il ne resterait rien à ses propres actionnaires. Voilà pourquoi la compagnie nous presse d'effectuer la liquidation, afin qu'elle soit en mesure de verser des dividendes à ses propres actionnaires.

M. CAHILL: Le Gouvernement a-t-il donc l'intention de lier la compagnie du Grand-Tronc à ses obligations?

L'hon. M. REID: Certainement. Les arbitres doivent tenir compte des obligations de toutes les compagnies auxiliaires du Grand-Tronc, et le Grand-Tronc-Pacifique est une compagnie auxiliaire. Nous ne délions nullement la compagnie du Grand-Tronc de la responsabilité se rattachant au Grand-Tronc-Pacifique et les arbitres doivent tenir compte de cette responsabilité. Je le répète, si les arbitres jugent que l'avenir du Grand-Tronc-Pacifique n'offre pas de plus grandes espérances que les perspectives actuelles, ils pourront en faire table rase et ne rien allouer à la compagnie du Grand-Tronc sur les actions privilégiées de 1re, de 2e et 3e émissions.

M. CAHILL: Voilà précisément la question. Avant de s'engager à rendre le Grand-Tronc responsable de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement fait un transport de £12,500,000 d'actions en obligations—ou actions garanties—ce qui revient au même. C'est donc une émission de 60,033,000 dollars valant de nouvelles valeurs. Ces actions garanties, qu'on le remarque bien, ne sont pas des obligations; ce ne sont pas des actions-débentures ni rien qu'on puisse considérer comme valeur négociable quelconque, indépendante des actions; ce ne sont que des actions privilégiées. Ce projet de loi autorise le Gouvernement à rendre ces 60,000,000 de dollars valant de stock l'équivalent d'une obligation, et à la faire passer avant sa créance. Avant de s'engager à rien obtenir de la compagnie du Grand-Tronc, le Gouvernement lui donne ces 60,000,000 de dollars de valeurs négociables qu'il ne saurait toucher. En d'autres termes, le Gouvernement lui dit: Vous êtes dans l'impuissance de faire honneur à vos obligations; nous allons donc faire de ces $60,000,000 de capital-actions l'équivalent d'une obligation, ce stock qui n'a pas payé de dividendes depuis deux ans, qui depuis dix ans n'a pas payé 4 p. 100 et qui antérieurement avait acquitté divers dividendes de moins de 4 p. 100. Vous faites de ces $60,000,000 de capital-actions une obligation du gouvernement fédéral de 4 p. 100. Puis s'il y a un reliquat de ces actions privilégiées de 1ère, 2e et 3e catégories et des actions ordinaires, le ministre affirme que la compagnie du Grand-Tronc sera obligée de remplir son obligation relative au Grand-Tronc-Pacifique. Mais pourquoi donc le Gouvernement verse-t-il ces $60,000,000 dans la caisse du Grand-Tronc avant d'obliger cette compagnie à observer ses garanties touchant le Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. REID: Quant à ces obligations de capital et à ces actions privilégiées la compagnie du Grand-Tronc a toujours payé les dividendes.

M. CAHILL: Pas toujours.

L'hon. M. REID: Je crois savoir qu'il les a presque toujours payés. Pendant les dix derniers exercices du moins, à l'exception des deux dernières années, l'ancien Grand-Tronc payait l'intérêt. Or, une somme considérable a été engagée dans cette ligne de chemin de fer pour les actions de première, deuxième et troisième priorités, de même que quelque $30,000,000 pour les actions ordinaires. Le Gouvernement s'engage à payer les dividendes sur le capital-actions garanti, parce que ces dividendes ont été gagnés et même au delà. Mais si les arbitres décidaient de ne pas accorder d'intérêt au Grand-Tronc sur les actions de première, deuxième et troisième priorités, et de ne rien lui allouer sur les actions ordinaires, la compagnie se verrait assurément lourdement pénalisée pour avoir conclu cet arrangement du "Grand Trunk Pacific".

M. CAHILL: Comment en arrivez-vous à savoir que le Grand-Tronc était en mesure de payer ce quatre pour cent, ou qu'il avait gagné ce quatre pour cent? Sur quelle base offrez-vous de payer, ou avez-vous offert en premier lieu de payer les $2,500,000 $3,000,000 et $3,600,000?

L'hon. M. REID: Voici sur quelle base: L'intérêt a été effectivement payé depuis tant d'années; et le rapport Drayton-Acworth a reconnu que la compagnie avait gagné et payé non seulement les $7,000,000, mais également la moyenne de $3,000,000 par année—dont $2,500,000 sur le stock garanti et $1,100,000 sur l'autre. Cette déclaration que contient le rapport Drayton-Acworth nous prouve, de même que la déclaration du Grand-Tronc, que la compagnie a en réalité payé les dividendes non pas à même du capital, mais des recettes elles-mêmes.

M. CAHILL: Alors j'entends que le ministre dit que le rapport Drayton-Acworth est la base sur laquelle il appuie ses prétentions; c'est son point de départ. Il sait, naturellement, que le rapport en question a affirmé que ces dividendes n'auraient pas dû être payés; qu'on les a distribués à même de ce qui aurait dû être consacré à des travaux de perfectionnement et d'amélioration; que la ligne ne gagnait pas de dividendes sur les actions-débentures ainsi que les frais d'entretien et de maintien de la voie. S'il en est ainsi, où l'argument de mon honorable ami le mènera-t-il?

L'hon. M. REID: Le rapport Drayton-Acworth dit qu'une partie de ce montant qui a été distribué sous forme de dividendes —non pas tout le montant—aurait dû être consacré à la ligne. Cependant, la compagnie du Grand-Tronc proteste et prétend que cet avancé du rapport est inexact. Mais toutes ces choses seront soumises au conseil d'arbitrage. Si la compagnie peut convaincre les arbitres de la fausseté du rapport, ces derniers agiront naturellement en conséquence. Le Gouvernement devra charger son procureur de régler la question avec eux.

M. CAHILL: Par où le ministre débute-t-il? Sur quoi se base-t-il pour procéder? Il n'accepte pas le rapport Drayton-Acworth; il rejette la déclaration du Grand-Tronc. A l'aide de quel renseignement en vient-il à la conclusion que ces 60 millions valent quelque chose, et qu'après avoir pris cela en considération, il reste encore de quoi soumettre à l'arbitrage? Cela me paraît être un raisonnement des plus absurdes.

L'hon. M. REID: Je ne pense pas qu'il soit possible de mieux m'expliquer; j'ai tenté d'expliquer la situation de mon mieux. Tout ce que j'ai à dire c'est que, lorsque l'affaire sera soumise au conseil d'arbitrage, le Gouvernement prendra toutes les mesures possibles pour exposer sa cause et recueillir toute la preuve voulue pour obtenir une décision des arbitres aussi juste que possible dans l'intérêt du Gouvernement.

M. CAHILL: Sur le même pied que l'arbitrage du Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: Pour ma part, je crois que lors de l'arbitrage du Nord-Canadien, le Gouvernement était représenté par les meilleurs avocats que l'on puisse trouver au Canada.

M. DENIS: On me dira peut-être que l'on a déjà répondu à cela, mais il me semble que le bilan qui expose les affaires existantes entre le réseau du Grand-Tronc de chemin de fer et le Gouvernement du Canada n'a pas encore été précisé, et que jusqu'à présent, on ne nous a pas soumis tous les chiffres de nature à indiquer ce que la compagnie du Grand-Tronc doit en réalité au Dominion. Selon moi, la dette du Grand-Tronc au Dominion se partage sous trois chefs: Premièrement, le Grand-Tronc a garanti les obligations du "Grand Trunk Pacific", et comme ce dernier est maintenant la propriété du Dominion. . . . .

L'hon. M. REID: Il ne l'est pas encore.

M. DENIS: C'est presque la même chose, et pour les fins de la discussion, je suppose qu'il l'est, et le ministre s'est servi lui-même de cet argument cet après-midi lorsqu'il a dit que le pays aurait la direction de 22,000 milles de voie ferrée, car dans ce nombre de milles il comprenait le "Grand Trunk Pacific".

L'hon. M. REID: C'est-à-dire, après l'arbitrage.

M. DENIS: Pour les fins de mon raisonnement, je suppose que tôt ou tard le Dominion deviendra seul propriétaire du Grand-Tronc-Pacifique. Partant de ce point, j'affirme en premier lieu que la compagnie du Grand-Tronc a garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de $97,301,253. Je constate ce fait à la page 51 et, avant d'aller plus loin, je demande au ministre de me dire si ce renseignement est exact?

L'hon. M. REID: Il doit l'être, car ce sont des chiffres officiels qui m'ont été communiqués et que j'ai fait déposer sur le bureau.

M. DENIS: Ainsi, le premier point est établi quant à la responsabilité du Grand-Tronc dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique et conséquemment vis-à-vis du Dominion, c'est-à-dire $97,301,253. En second lieu, quelles sont les sommes réelles

que le Grand-Tronc doit directement au Trésor fédéral? Je ne pense pas que le ministre ait encore répondu sur ce point d'une façon exacte cet après-midi? Troisièmement, qu'elles sont les sommes que la compagnie du Grand-Tronc doit indirectement au Dominion et à quel titre? Quand le Parlement sera renseigné sur ces sujets, nous serons en mesure de nous faire une idée exacte des sommes que la compagnie du Grand-Tronc doit réellement au Trésor. Quand le ministre m'aura communiqué ces chiffres, j'aurai encore quelques observations à faire sur la question.

L'hon. M. REID: L'honorable député demande des renseignements relatifs aux sommes que la compagnie du Grand-Tronc doit réellement au Canada et quant au chiffre des obligations qu'elle a assumées envers le Trésor fédéral. Je cherche si j'ai ces renseignements sous la main; en tout cas, je m'engage à les communiquer à notre collègue. Si je ne réussis pas à me les procurer avant la fin de la séance, je verrai à les obtenir pour demain sans faute. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) m'informe que ces renseignements se trouvent aux pages 51 et 52 du rapport où il est dit:

Outre les garanties accordées au nom du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc a assumé les garanties qui suivent:

Puis vient une liste des obligations assumées par la compagnie.

M. VIEN: A la page 51, le rapport donne les obligations qu'a assumées la compagnie du Grand-Tronc relativement au Grand-Tronc-Pacifique, mais il ne donne pas les engagements du Grand-Tronc relativement aux obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par l'Etat. Si j'ai bien compris la question, il existe deux catégories d'obligations émises par le Grand-Tronc-Pacifique. Il y a d'abord une catégorie d'obligations garanties en premier lieu par le Grand-Tronc et en second lieu par le Trésor, puis il y a encore une autre catégorie d'obligations qui sont garanties seulement par la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Certainement; mais la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc n'est pas responsable des obligations garanties par le Gouvernement sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique.

M. VIEN: La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc n'est-elle pas garante des obligations que le Gouvernement a garanties pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. REID: Pas du tout; elle est responsable des obligations qu'elle a garanties elle-même. Le réseau du Grand-Tronc n'est nullement responsable des obligations qui ont été garanties par le Gouvernement du Canada.

M. DENIS: Le ministre est-il en mesure de donner une idée approximative du montant dont la compagnie du Grand-Tronc est débitrice envers le Dominion?

L'hon M. MEIGHEN: La compagnie du Grand-Tronc ne doit que des sommes relativement insignifiantes au Trésor canadien, et elle a, je crois, des contre-réclamations à faire valoir de ce chef.

M. DENIS: Ces contre-réclamations s'élèvent-elles au chiffre d'une dizaine de millions de dollars?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Je consulte les comptes du Grand-Tronc et je ne trouve rien de tel. Je ne prétends pas que la compagnie ne doive rien au Gouvernement fédéral; je crois qu'elle nous doit quelque chose, mais il ne s'agit pas de fortes sommes. La compagnie du Grand-Tronc n'a jamais emprunté du Canada; c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui a négocié des emprunts, mais le Grand-Tronc ne les a jamais garantis, sauf un, si j'ai bonne mémoire; le document doit faire mention de ce fait, mais il est assez difficile de mettre le doigt sur la page comme cela du premier coup. Je relève l'item suivant à la page 53:

$15,000,000—emprunt à l'Etat, 4 p. 100, échéant en juillet 1923, garanti par les obligations du Grand-Tronc-Pacifique et par le chemin de fer du Grand-Tronc.

Voici pour le premier. A la même page, je relève l'item qui suit:

$10,000,000—emprunt à l'Etat à 4 p. 100, garanti par le Grand-Tronc et par les obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

Cette somme est également garantie par le Grand-Tronc et elle n'a pas, que je sache, été payée.

M. VIEN: C'est ce que je veux dire.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Grand-Tronc la doit à l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique en est la garantie.

M. DENIS: A part la somme de 97 millions due par le Grand-Tronc au Dominion.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, il ne serait pas juste de dire que le Grand-Tronc doit cette somme à l'Etat. C'est le Grand-Tronc-Pacifique qui la doit, et elle est garantie par des obligations qui portent sur

le Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc, toutefois, est dans la position d'un débiteur, comme garant de la dette. Aussi faute de pouvoir nous la faire payer par le Grand-Tronc-Pacifique, nous avons un recours contre le Grand-Tronc, si bien que, dans le cas où nous déciderions d'exercer ce droit de recours, le Grand-Tronc serait contraint à payer, et la commission d'arbitrage devra nécessairement tenir compte de cette obligation dans une détermination de la valeur des parts à arbitrer. Il y a des obligations que le Grand-Tronc avait garanties au début: les premières sont garanties par le Grand-Tronc et les deuxièmes par l'Etat.

L'hon. M. FIELDING: Les premières le sont par le Trésor.

L'hon. M. MEIGHEN: En effet, et les deuxièmes par le Grand-Tronc. Les autres viennent après.

M. SINCLAIR (Guysborough)) Si le ministre veut bien regarder à la page 26, il y verra une somme de $15,142,633, laquelle est désignée comme "non comprise dans l'avance de l'Etat au Grand-Tronc". Qu'est-ce que cela veut dire?

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois qu'il s'agit du prêt fait à l'époque de la confédération, ou même auparavant.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce prêt sera-t-il remboursé?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est là un point qui n'a jamais été étudié. M'est avis que le public juge qu'il s'agit là d'une subvention, encore qu'elle ait toujours l'apparence d'un prêt, même au point de vue de la légalité. Autant que je peux voir cependant, ni les intérêts ni le principal n'ont jamais été même demandés à la compagnie du Grand-Tronc. Cette somme représente tout ce que la compagnie a garanti par ses lignes en ce qui regarde les subventions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Grand-Tronc a-t-il admis sa responsabilité en ce qui concerne la garantie du Grand-Tronc-Pacifique, ou est-ce là un point sujet à controverse?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais dire si le Grand-Tronc a admis sa responsabilité. Il ne l'a toujours pas fait expressément sous forme documentaire. Je ne saurais dire non plus s'il y a un doute à cet égard. Si on me demande mon avis, je dirai qu'il n'en existe point. La responsabilité du Grand-Tronc demeure entière.

[L'hon. M. Meighen.]

M. CAHILL: A combien s'élèverait cette responsabilité?

L'hon. M. MEIGHEN: Tout cela se trouve dans les pièces mises sur le bureau. Ce renseignement apparaît à la page 50 et aux deux ou trois qui suivent.

M. CAHILL: Relativement à cette somme de 97 millions?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, page 51. Les garanties données par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc pour le Grand-Tronc-Pacifique sont de $97,201,253; c'est-à-dire $62,422,000 pour le principal et les intérêts, et $34,879,253 pour l'intérêt seulement. Les détails sont dans un état annexé. Sur ce total de $62,422,000, il y a $25,000,000 pour une garantie d'avances faites par le gouvernement fédéral. Ces 25 millions couvrent les dix et les quinze millions dont je viens de parler. Il semble que ce soit là tout en ce qui concerne les garanties relatives au Grand-Tronc-Pacifique.

M. CAHILL: Au cas où le Gouvernement obligerait le Grand-Tronc à un acquittement de ses obligations relatives au Grand-Tronc-Pacifique, quelle somme faudrait-il à peu près pour y satisfaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Il y faudrait le tout.

M. CAHILL: Les $97,000,000?

L'hon. M. MEIGHEN: Sans doute, puisque c'est là le chiffre de la dette. Mais le Grand-Tronc dira naturellement: "Nous avons une garantie pour cela, c'est-à-dire le Grand-Tronc-Pacifique". Si ensuite il est capable de montrer que cette garantie a une valeur marchande, une valeur qui nous protège amplement, les arbitres décideront peut-être que cette responsabilité se réduit à rien. A notre avis, toutefois, à mon avis du moins, une telle décision de la part des arbitres est peu probable.

Si l'actif du Grand-Tronc-Pacifique égalait son passif, le Grand-Tronc ne se serait pas avoué lui-même, il y a deux ans, à bout de ressources, ni, il y a quelques mois, incapable d'exploiter plus longtemps le chemin.

M. CAHILL: Le Grand-Tronc se libérerait-il de ses obligations en payant $30,000,000?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne le crois pas?

M. CAHILL: Voici à quoi je veux en venir. D'après les rapports de la bourse, la valeur de la première, de la deuxième, de la troisième émissions d'actions privilégiées

et des actions ordinaires réunies était, le 11 septembre 1919, de $28,000,000. Voilà tout l'actif du Grand-Tronc qu'il reste à soumettre au tribunal d'arbitrage. Mon honorable ami prétend qu'il ne suffirait pas de $30,000,000 pour éteindre les obligations du Grand-Tronc. Alors, pourquoi garantir pour $27,000,000 de ce qu'on appelle actions garanties? Pourquoi garantir ces actions et les mettre hors de notre atteinte, si nous nous proposons d'obliger le Grand-Tronc à remplir ses obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami ne voit-il pas que les $28,000,000—j'ignore si ces chiffres sont exacts—représentent la valeur courante, et que, pour l'établir, il a fallu tenir compte du passif de la compagnie? S'imagine-t-il qu'on achète des actions du Grand-Tronc sans égard à son passif et sans comprendre ce qu'il doit, aussi, par rapport au Grand-Tronc-Pacifique? Si, donc, la valeur courante est exactement fixée—je ne crois pas qu'elle le soit—le Gouvernement devra assumer la responsabilité des lettres, y compris celles qui concernent le Grand-Tronc-Pacifique, et payer cela en outre.

M. CAHILL: Non pas.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député hoche la tête et sourit comme pour signifier que je n'ai pas compris?

M. CAHILL: En effet.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, qu'il veuille s'expliquer.

M. CAHILL: L'honorable ministre a avoué, cet après-midi, que les affaires de bourse ne lui sont pas familières. C'est bien là ce que je crois. La valeur totale attribuée à ces actions, à la bourse, est de $28,000,000. L'honorable ministre vient de dire qu'il ne suffirait pas de $30,000,000 pour éteindre la dette du Grand-Tronc envers le Canada. Cependant, le Grand-Tronc a un autre élément d'actif qui représente $27,000,000 de plus, ce sont les $60,000,000 d'actions garanties qui sont cotées, à la bourse, à 45. Cette cotation en porte la valeur à $27,000,000. Depuis quelques jours elles sont montées à 60. Cela signifie que mon honorable ami soutient un projet de loi qui a rendu possible la réalisation d'un profit de $9,000,000. Il prend des précautions pour mettre ces $60,000,000 d'actions hors de l'atteinte du gouvernement canadien en ce qui concerne la dette du Grand-Tronc envers le Grand-Tronc-Pacifique, et il ne se garde qu'environ $28,000,000, si telle est la valeur des actions, pour acquitter toutes les obligations du Grand-Tronc par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Je ne vois pas qu'il puisse échapper à l'accusation de sacrifier l'actif du peuple canadien en garantissant le paiement d'actions qui ont produit un dividende de 4 pour cent à certaines époques, d'un peu moins en d'autres temps, et n'en produisent plus du tout depuis deux ans, sous prétexte que les détenteurs de ces actions possèdent réellement des valeurs. Et le moyen d'opérer compensation, ce serait, pour nous, de garantir ces actions? Je ne puis comprendre le raisonnement de mon honorable ami.

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'admets. Je reconnais aussi qu'il est difficile de savoir de quel point partir pour démêler l'écheveau d'absurdités que mon honorable ami est à soumettre au comité.

M. CAHILL: Vous avez dit cela l'année dernière.

L'hon. M. MEIGHEN: Il avoue que la somme de $28,000,000 représente la valeur courante des trois émissions d'actions privilégiées et des actions ordinaires et que la somme de $27,000,000 représente la valeur des actions garanties. Or, il s'agit de déterminer, par voie d'arbitrage, le prix que nous devrions payer pour ces actions privilégiées et ces actions ordinaires. Il affirme que leur valeur courante est de $28,000,000 et que la dette de la compagnie par rapport au Grand-Tronc-Pacifique est de $30,000,000. Je viens de lui dire, et il va le comprendre s'il le veut, que ceux qui estiment la valeur courante des actions du Grand-Tronc l'estiment à un chiffre inférieur, à cause de sa dette par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. N'est-ce pas vrai? Mon honorable ami osera-t-il dire que la valeur courante des actions du Grand-Tronc ne serait pas à un chiffre plus élevé, sans les entraves qui lui proviennent du Grand-Tronc-Pacifique? Oui, n'est-ce pas? En d'autres termes, la valeur en est amoindrie par la dette contractée au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. J'avance lentement et à petits pas, afin de fournir à mon honorable ami tous les moyens possibles de me comprendre. En nous basant sur l'estimation de ceux qui achètent des valeurs au prix courant nous pouvons donc payer les trois émissions d'actions privilégiées et les actions ordinaires $27,000,000, et assumer les dettes du Grand-Tronc sans rien perdre. N'est-ce pas vrai?

Ainsi, si leurs calculs sont exacts, nous avons une marge de $27,000,000. Mais je n'accepte pas leur estimation; elle me semble trop élevée. Cependant, nous devons nous en rapporter à un arbitrage; il n'y a pas à sortir de là.

M. CAHILL: Avant de vous en rapporter à un arbitrage, vous défalquez $60,000,000 d'actions que le Grand-Tronc pourrait avoir à rembourser à l'Etat.

L'hon. M. MEIGHEN: Oh, non!

M. CAHILL: Il a une dette de $97,000,000 et, pour le protéger, vous garantissez ces actions et vous les convertissez, pour ainsi dire, en obligations de l'Etat, et les arbitres n'ont plus qu'à se prononcer sur ces $28,000,000, plus ou moins, d'actions qui n'ont aucune valeur. Vous ne voulez pas dire que vous acceptez une propriété hypothèquée pour faire face à tout ce passif. Non, bien entendu. Vous êtes mieux renseigné que cela. Ainsi, vous convertissez ces $60,000,000 en une hypothèque, en des obligations ou des débentures—selon qu'il vous plaira—et vous leur remettez cela entre les mains, et il n'y a plus qu'à s'occuper de $28,000,000 d'actions; de sorte que, si leur passif est de $30,000,000, vous savez qu'il vous manque $2,000,000 au point de départ. Cependant, il y aura un arbitrage pour constater si les $28,000,000 d'actions valent encore quelque chose.

Vous dites que $30,000,000 seraient moins que vous vous attendriez à payer pour toute l'entreprise. L'argument n'a aucune plausibilité et j'ose dire que, lorsqu'il aura bâclé l'affaire, mon honorable ami s'apercevra qu'il a fait perdre au Canada une somme d'argent énorme, en libérant le Grand-Tronc-Pacifique de ses obligations relativement à ces $60,000,000. Tout ce que l'Etat peut recevoir en échange d'une créance de $97,000,000 c'est $78,000,000 d'actions d'une valeur problématique.

M. FOURNIER: Si j'ai bien saisi la pensée du ministre des Chemins de fer cet après-midi, en s'emparant du Grand-Tronc, nous assumons les obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais, non. Il n'est pas spécifié que nous assumons cette dette.

M. FOURNIER: N'y a-t-il pas $17,000,000 d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique que l'ancien Grand-Tronc a garanties.

L'hon. M. MEIGHEN: Il y en a pour une grosse somme.

M. FOURNIER: Ne serons-nous pas tenus de payer ces obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas plus que nous le sommes aujourd'hui.

M. FOURNIER: Le ministre a dit que le Grand-Tronc a pu pendant dix ans distribuer annuellement un million de dollars de dividendes. N'est-ce pas parce que l'Etat a soldé l'intérêt sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique qui étaient garanties par l'ancien Grand-Tronc?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. FOURNIER: Si le Grand-Tronc avait servi l'intérêt sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, aurait-il été en état de payer des dividendes à ses actionnaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne l'aurait pas été depuis deux à trois ans. Le Grand-Tronc-Pacifique a payé ses propres dividendes, mais il l'a fait parce que nous lui avons prêté de l'argent sur la garantie du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc a des dettes relativement au Grand-Tronc-Pacifique. Si, au jugement des arbitres, ces dettes dépassent le montant que le Grand-Tronc-Pacifique sert à garantir, la somme allouée sera diminuée d'autant. Cependant, nous prétendons certainement—et à bon droit, il me semble—que, si la compagnie du Grand-Tronc est tenue de solder les dettes du Grand-Tronc-Pacifique, celui-ci ne peut pas les acquitter lui-même, elle serait, sans cela, en mesure de payer des dividendes sur ces quatre catégories d'actions.

M. FOURNIER: Si le Grand-Tronc-Pacifique liquidait ou ne réussissait pas à couvrir ses dépenses fixes, l'ancien Grand-Tronc ne serait-il pas tenu de payer environ $3,000,000 d'intérêt annuel sur les obligations non garanties du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, ou même plus.

M. FOURNIER: S'il servait l'intérêt sur ces obligations pourrait-il payer des dividendes sur ses actions privilégiées?

L'hon. M. MEIGHEN: Il le pourrait peut-être, il va sans dire.

M. FOURNIER: Si les actions privilégiées ne rapportaient rien, quelle en serait la valeur?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne serais pas un juge en la matière. Une raison par laquelle il serait difficile de se prononcer, c'est qu'il y a des actions ordinaires pour lesquelles on a payé $30,000,000 sans jamais recevoir un dividende, et que les apparences n'ont jamais été plus sombres que l'an dernier. Cependant, elles ont toujours eu une valeur. Je ne pourrais pas dire qu'elles n'en avaient pas.

M. FOURNIER: Mon honorable ami doit avoir tous les renseignements. Voudra-t-il lire au comité la lettre écrite, il y a trois ans, à sir Robert Borden par sir Alfred Smithers, et dans laquelle il est dit que le Grand-Tronc est au bout de son rouleau?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai lu la lettre.

M. FOURNIER: Le Gouvernement voudra-t-il affirmer que le Grand-Tronc peut gagner suffisamment pour payer un dividende sur ses obligations, sur ses actions garanties et aussi payer l'intérêt des obligations du Grand-Tronc-Pacifique qu'il a garanties?

L'hon. M. MEIGHEN: On ne le pourrait certainement pas. Notre argument est même que le Grand-Tronc ne le pourrait pas. D'un autre côté, le Grand-Tronc nous dit: "Nous devrions pouvoir réaliser des revenus, et ceci nous est impossible, si l'on ne nous autorise pas à établir des tarifs proportionnés à l'état de choses actuel." En un mot, tout dépend des tarifs de transport. La compagnie pourrait réaliser des profits si les tarifs étaient plus élevés, mais le Gouvernement soutient que s'il veut maintenir les tarifs à un taux raisonnable, il sera impossible de payer les obligations du Grand-Tronc-Pacifique et les dividendes des actions privilégiées ou de toutes les autres actions. Telle est notre manière de voir.

M. FOURNIER: Le ministre veut-il nous dire si, étant donnés les engagements pris vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie du Grand-Tronc est solvable?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous pouvons dire qu'elle ne pourrait pas payer ses dividendes et se libérer de toutes ses obligations. Mais je suis certain que la compagnie du Grand-Tronc prétendra le contraire. Ce n'est pas à moi de juger cela et c'est du ressort des arbitres.

M. FOURNIER: Si la compagnie n'est pas solvable, comment ses actions peuvent-elles avoir quelque valeur et que reste-t-il à soumettre à l'arbitrage?

L'hon. M. MEIGHEN: Si les arbitres trouvent que la compagnie n'est pas solvable, ils n'adjugeront aucune valeur, c'est tout. Mon honorable ami doit comprendre que la suite de questions qu'il a posées ne repose que sur une seule question, et quand on y a répondu, il sera inutile de répondre au reste.

M. FOURNIER: Le ministre me pardonnera de lui poser encore une autre question Le Gouvernement ne pourrait-il pas s'emparer du Grand-Tronc au moyen d'un séquestre et sans avoir à payer pour les actions privilégiées ou ordinaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Pour répondre exactement à cette question, il faudrait, en outre du don des affaires, posséder celui de prophétie. Tout dépendra des circonstances. Ce que la commission des chemins de fer réglera au sujet des tarifs, ainsi que l'attitude des autres chemins de fer à l'égard du Grand-Tronc, aura son influence. Il peut exister dans le monde —et peut-être au Canada—des compagnies de chemin de fer qui pourraient sauver le Grand-Tronc de sa position embarrassante, en agrandissant leurs propres réseaux.

M. DENIS: J'ai tenté, monsieur l'Orateur, de découvrir quelle était la dette du Grand-Tronc vis-à-vis du Canada et, bien qu'on ne nous ait pas donné les chiffres exacts, je ne veux imputer de blâme à personne à ce sujet.

Pour développer l'argument que j'avance, supposons un moment que le Grand-Tronc soit prêt à payer au Dominion ce qu'il lui doit, directement ou indirectement; nous pourrions lui donner un reçu pour 50 millions, par exemple. Je crois que le ministre a dit que la somme dépassait 30 millions. D'un autre côté, il existe des garanties ou responsabilités évaluées à 97 millions. Nous devons nous fixer sur un chiffre et nous dirons 50 millions. Je pars donc du point de vue que le Grand-Tronc doit au pays la somme de 50 millions. Avant que cette compagnie puisse payer un sou de dividendes sur ses actions ordinaires, garanties ou privilégiées, elle doit faire face à ses obligations vis-à-vis du Dominion. La compagnie peut encore moins payer des intérêts sur ce qu'on appelle ses actions 4 p. 100 garanties, et qui se chiffrent à £12,500,000, tant qu'elle n'aura pas rempli ses obligations envers le Canada. En conséquence, cette dette de 50 millions, que nous détenons à l'égard du Grand-Tronc, et jusqu'à ce que ce traité soit conclu, doit avoir la préférence sur le capital-actions de £12,500,000. Quand l'affaire sera terminée et que le Gouvernement aura accepté le traité que nous discutons, ce montant de £12,500,000 aura la préférence sur la dette de 50 millions que le Grand-Tronc doit actuellement au Canada. Je vais m'expliquer: Nous aurons la même dette et celle-ci demeurera semblable, du moins en ce qui regarde son privilège.

Mais cette somme de £12,500,000 aura été garantie par le Canada. Etant donc ga-

rantie par le Canada, elle deviendra garantie de première classe. Elle vaudra, au moins n'importe quelle série d'obligations du Grand-Tronc; elle sera garantie par le Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Il en est de même des obligations.

M. DENIS: Oui, je m'étais trompé à ce sujet. Elle aura la même valeur que les obligations garanties, parce que les obligations vont être garanties; autrement, elle aurait priorité sur les obligations. Mais, je laisse celles-ci de côté pour le moment, parce que je ne parle que de la somme de £12,500,000 d'actions garanties. Avant de terminer le contrat, nous avons, pour notre dette, une préférence de 50 millions sur cette somme de £12,500,000. Une fois le traité conclu, cette somme de £12,500,000 sera garantie par le Canada et nous devrons donc assumer une dette, ou une responsabilité, se montant à 60 millions, que personne, autrement, ne serait peut-être obligé de payer. Le Grand-Tronc n'y ferait jamais honneur, parce qu'il ne le pourrait pas. Cette compagnie prendra plusieurs années à faire face à ses obligations régulières, à payer ces 50 millions et les dividendes de ces actions garanties. Et cependant, nous acceptons ces actions garanties--qui n'ont que peu de valeur parce qu'on n'espère en retirer aucun dividende jusqu'à ce que la dette du Grand-Tronc ait été acquittée—et nous leur donnons leur pesant d'or; nous leur accordons la valeur au pair. Voilà qui, à mes yeux, est un grand obstacle à l'opération. Il me semble évident que nous donnons au Grand-Tronc un avantage que nous ne devrions pas lui concéder.

Ceux qui veulent acheter le Grand-Tronc font preuve d'un but louable. Naturellement, il y a lieu de discuter, s'il est bon ou non, d'en faire l'acquisition, mais pour ceux qui y tiennent, il est juste de dire qu'ils veulent l'acheter ce qu'il vaut. Mais on ne peut acheter la ligne à sa valeur et, en même temps, garantir les actions et les obligations qui, sans la garantie du Canada, ne vaudraient que 50 p. 100 de leur valeur nominale. Vous prenez cette exploitation et en augmentez la valeur. Dès que vous faites l'acquisition d'un bien et que vous en augmentez le prix, la valeur additionnelle que vous donnez à ce bien doit être acquittée par quelqu'un. Dans ce cas-ci, ce sera le pays qui paiera. La compagnie a des actions qui ne valent que 50 p. 100, parce que chaque partie ne peut pas rapporter plus de 50 cents. Leur valeur fondamentale n'est pas plus de 50 cents à la piastre. Si, en recevant cette propriété, vous lui donnez une valeur de 100 p. 100, alors, il faut y ajouter quelque chose, car on ne peut rien produire du néant. Ce que vous ajoutez, dans ce cas-ci, est la garantie du Canada qui vaut de l'argent. Vous faites un cadeau à la compagnie du Grand-Tronc, sans compter que vous achetez l'entreprise. Faites-en l'acquisition, si vous le voulez, mais n'offrez pas de cadeau aux porteurs d'obligations et d'actions garanties 4 p. 100.

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Mon honorable ami a oublié un point important. Les actions garanties sont réellement des actions privilégiées. La première, la deuxième et la troisième émissions privilégiées et les actions ordinaires sont garanties par une première hypothèque sur l'actif de la compagnie. Si celle-ci était liquidée, les actions garanties devraient être payées en entier avant que les porteurs d'actions privilégiées ou ordinaires pussent toucher une seule piastre. Mon honorable ami admettra que dans l'autre proposition les première, deuxième et troisième émissions et les actions ordinaires ne sont pas gagées sur les biens...

M. CAHILL: Pas plus que les actions garanties.

L'hon. M. ROWELL: ...dans la distribution de la propriété. Si elles ne sont pas gagées sur les biens de la compagnie, alors elles n'ont aucune valeur jusqu'à ce que toutes les dettes soient acquittées et toutes les actions garanties payées.

Passons maintenant aux chiffres de l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). Il dit qu'aux cotes actuelles à la bourse, la valeur des première, deuxième et troisième émissions et actions ordinaires, est de 28 millions. Le Grand-Tronc ne pouvant faire honneur à sa garantie, au sujet du prêt de 10 millions fait par l'Etat, et la propriété du Grand-Tronc-Pacifique se trouvant entre les mains d'un receveur, la valeur en bourse de ces actions, toutes dettes payées, est de 27 ou 28 millions.

Le Gouvernement propose simplement d'arbitrer la valeur de ces actions qui, aux cotes du marché, et dégrevées de tout passif, sont estimées à 27 ou 28 millions. Dans les circonstances, le Gouvernement fait-il une opération préjudiciable au pays?

M. CAHILL: Oui.

L'hon. M. ROWELL: Je ne crois pas que mon honorable ami soit sérieux; je suis sûr

même qu'il ne l'est pas. Si l'Etat fait l'acquisition des biens du Grand-Tronc, est-il juste de décider si ce capital-actions, oui ou non, quand il représente comme il le fait, a une valeur de plus de 200 millions?

M. CAHILL: Je suis certain que le ministre ne veut pas tromper le comité. L'émission totale au pair des première, deuxième et troisième actions privilégiées et actions ordinaires n'est que de 180 millions. Les actionnaires n'auraient donc pas pu payer 200 millions.

L'hon. M. ROWELL: La première émission privilégiée est de £3,420,000, la deuxième de £2,530,000 et la troisième de £7,148,000; les actions ordinaires sont de £23,000,000, soit un total de £37,000,000. Je m'étais trompé sur le véritable montant.

M. CAHILL: Evidemment.

L'hon. M. ROWELL: J'avais les deux chiffres devant moi, ceux des actions privilégiées et des obligations. La somme exacte est de £37,000,000 ou 185 millions de piastres d'actions ordinaires ou privilégiées au pair.

M. ARCHAMBAULT: Une différence insignifiante de 100 millions de piastres.

L'hon. M. ROWELL: C'est près des 200 millions de piastres d'action au pair.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mais le ministre ne doit pas oublier que les actions ordinaires sont comprises dans ce total, et qu'elles n'ont pas été vendues au pair.

L'hon. M. ROWELL: J'ai dit, il y a un instant, que dans ma première déclaration de 200 millions, je me suis trompé parce que j'avais devant moi les chiffres plus élevés des obligations. L'argent réellement versé pour les actions ne serait pas de 200 millions. La valeur au pair des actions est de 185 millions, mais elles ont toutes été vendues, je pense; il n'y a pas d'actions majorées.

M. VIEN: Y compris les actions majorées.

L'hon. M. ROWELL: Pas d'après ce que je sais. Il est vrai que les actions ordinaires n'ont pas rapporté leur valeur au pair, mais elles ont toutes été vendues à la bourse et valent, d'après mes renseignements. près de 100 millions, je n'ai pas les chiffres ici. Mais il est certain qu'elles représentent près de 100 millions de l'argent réellement placée dans l'entreprise par les actionnaires du Grand-Tronc. Et le Gouvernement est à arbitrer avec le Grand-Tronc la valeur des actions qui, aujourd'hui, sont cotées à la bourse, selon le député de Pontiac (M. Cahill) à 27 ou 28 millions et représentent un réel placement en argent de près de 100 millions. Je prétends donc que, d'après ces chiffres, la proposition n'est pas seulement raisonnable, mais très favorable à l'intérêt public. Le Grand-Tronc pense avoir été très durement traité, mais au point de vue du pays, je prétends que c'est là une réponse complète aux observations de mon honorable ami.

M. VIEN: Le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Reid) a déclaré, il n'y a pas longtemps, en réponse à la question qui lui a été posée, que le Gouvernement se proposait de tenir la compagnie du Grand-Tronc responsable de tout son passif concernant le Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Meighen) a dit, après coup, que, depuis quelques années, le Grand-Tronc n'aurait pu distribuer aucun dividende même pour les actions garanties, s'il fallait tenir compte de tout le passif du Grand-Tronc-Pacifique, et il ne le pourrait pas plus maintenant.

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. VIEN: Si j'ai bien compris la réponse du ministre à la question de l'honorable député de Bellechasse (M. Fournier), si la compagnie du Grand-Tronc était obligée de payer l'intérêt des actions du Grand-Tronc-Pacifique, garanties par elle, de même que tout son passif, elle ne le pourrait pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela du tout. Voici comment j'ai compris la question: Le Grand-Tronc pourrait-il payer l'intérêt des trois émissions privilégiées et des actions ordinaires? J'ai répondu que le Gouvernement soutiendrait qu'il ne le pourrait pas. Le Grand-Tronc prétend le contraire, et dit qu'il est du devoir des institutions, qui ont la haute main d'autoriser des tarifs permettant à la compagnie, de le faire. Mais j'ai déclaré que le Gouvernement objecterait qu'au sujet de ces actions, le Grand-Tronc ne pourrait payer aucun intérêt s'il lui fallait acquitter toutes ses autres obligations. Je n'ai pas été jusqu'à dire qu'il ne pourrait pas le faire. Ce sera là la prétention du Gouvernement. Le Grand-Tronc soutient le contraire. Il faut donc s'en remettre à l'arbitrage.

M. VIEN: J'accepte la rectification du ministre de l'Intérieur. Mais en tout cas, si la compagnie du Grand-Tronc était tenue de solder toutes ses dettes relatives au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, il serait fort douteux qu'elle pût payer l'intérêt de ce qu'on appelle les trois émissions d'actions privilégiées de 4 p. 100. D'autant plus que

le Grand-Tronc, ces deux dernières années, n'a pas exécuté ses obligations quant à l'intérêt de ses dettes du Grand-Tronc-Pacifique, qu'il n'a pas même pu, en 1917 et en 1918, payer l'intérêt sur ces actions privilégiées garanties. Il y a donc lieu de croire que la compagnie du Grand-Tronc, si on la tient responsable de toutes ses dettes contractées du fait du Grand-Tronc-Pacifique, ne pourrait, pas plus actuellement que ces dernières années, payer l'intérêt sur ces actions privilégiées. L'objection soulevée par l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) et reprise par l'honorable député de Joliette (M. Denis), n'a pas encore eu sa réponse: le Gouvernement, bien que le capital-actions garanti ne paie pas de dividende, se propose, aux termes de cette convention, de garantir 4 p. 100 d'intérêt sur ces actions. Cette garantie est donc un pur don du Gouvernement aux actionnaires. Mais il y a plus. Le ministre de l'Intérieur a dit, cet après-midi, suivant sa propre expression, que le Gouvernement ne renonce aucune partie de sa créance contre la compagnie du Grand-Tronc, qu'en évaluant les trois premières émissions d'actions privilégiées ainsi que les actions ordinaires, les arbitres devront faire entrer en ligne de compte des obligations du Grand-Tronc par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Or, il se peut que la créance du Gouvernement contre la compagnie du Grand-Tronc contre-balance et au delà l'évaluation que l'on fera de ces trois premières émissions d'actions privilégiées. La compagnie pourrait être déclarée débitrice au Gouvernement, par suite des obligations assumées à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique pour une somme excédant l'évaluation de son capital.

Si cette créance du Gouvernement contre le Grand-Tronc est plus élevée que la somme adjugée au Grand-Tronc comme valeur de son capital-actions, elle pourra figurer, en déduction du prix que le Gouvernement s'engage maintenant à payer pour ces actions garanties. Mais le Gouvernement met à part ces actions garanties; il les classe avec les obligations de la compagnie; puis il se met à évaluer ce qui reste du capital-actions, et cette évaluation pourra être bien moindre que le montant de la réclamation du Gouvernement contre le Grand-Tronc par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. On ne peut pas dire maintenant à combien s'élèvera cette créance. L'an dernier, le ministre des Chemins de fer fut nommé, par décret du conseil, séquestre du Grand-Tronc-Pacifique. Mais il n'y eut aucune liquidation. Nous ignorons de quels biens dispose le Grand-Tronc-Pacifique pour contre-balancer son passif. Le Gouvernement n'est pas en état de dire aujourd'hui ce qu'il lui faudra débourser pour la garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Il ne peut dire non plus quel sera le chiffre de la réclamation du séquestre du Grand-Tronc-Pacifique contre le Grand-Tronc, par rapport à la garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, soit en sa qualité de séquestre, soit à titre de représentant du Gouvernement garant de ces obligations. Alors, comment peut-on estimer la créance du Gouvernement contre la compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: Du Grand-Tronc?

M. VIEN: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: Qu'ont à faire les frais de séquestre avec notre réclamation contre le Grand-Tronc?

M. VIEN: Le Gouvernement est garant de certaines obligations du Grand-Tronc-Pacifique. A la liquidation complète de celui-ci, le Gouvernement pourra exiger du Grand-Tronc, vu que le Grand-Tronc-Pacifique est sous le séquestre du ministre des Chemins de fer, l'exécution de ses obligations envers le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela n'a rien à faire avec les frais de séquestre ou les déboursés pour l'administration du chemin de fer.

M. VIEN: Je ne parle pas des déboursés du séquestre; mais bien de la valeur des actions, garanties ou privilégiées, du Grand-Tronc.

On ne peut pas estimer comme il faut cette valeur tant que nous ne saurons pas ce que le Grand-Tronc devra payer pour les obligations du Grand-Tronc-Pacifique qu'il a garanties. Le liquidateur a une réclamation contre le Grand-Tronc, parce que l'intérêt sur les obligations garanties par ce dernier n'a pas été payé depuis deux ans. De plus, le liquidateur a une autre réclamation contre la compagnie pour le capital que représentent ces obligations, si l'actif du Grand-Tronc-Pacifique n'est pas suffisant pour les rembourser. Il faut d'abord régler ce point avant de pouvoir estimer convenablement la valeur des actions du Grand-Tronc. Mais ce que le Gouvernement ne soumet pas à l'arbitrage, c'est la valeur des actions garanties de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. Le Gouvernement garantit le paiement du capital et le versement perpétuel de l'intérêt de 4 p. 100 sur ces actions garanties, malgré qu'elles puissent être sans valeur. Comme mon honorable ami, (M. Denis) la dit, elles peuvent valoir 50 centins par dollar et peut-être 40 centins, mais le Gouver-

nement se charge de payer 100 centins par dollar pour ces actions. Je vois le ministre faire signe que non; mais en réalité le Gouvernement garantit le paiement perpétuel d'un intérêt de 4 p. 100 sur ces valeurs et le remboursement ou la conversion possible. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Comment pouvez-vous garantir une conversion possible?

M. VIEN: Je vais mettre les points sur les i. Je vais essayer de discuter les points difficiles, bien que ma connaissance imparfaite de la langue anglaise ne me permette pas de les discuter aussi bien que l'honorable ministre. Néanmoins, je ferai tout mon possible pour me faire comprendre. Le Gouvernement garantit le paiement perpétuel d'un intérêt de 4 p. 100 sur les actions garanties du Grand-Tronc et se réserve le droit d'acheter tout d'un coup en remboursant les porteurs des actions garanties jusqu'à concurrence de 25 fois le versement annuel qui doit être fait en guise de dividende. Cela revient au même. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Oh! non.

M. VIEN: . . . parce que cela donne une valeur aux actions. Comme on l'a indiqué cet après-midi, cela a déjà fait monter la valeur des actions en bourse. Nous disons que c'est une mauvaise politique. C'est une mauvaise transaction que de faire un tel cadeau aux porteurs d'actions garanties en fixant une valeur et en assurant le paiement d'un dividende pour des actions sur lesquelles aucun dividende n'a été payé depuis deux ans et ne serait peut-être payé à l'avenir, si la compagnie était obligée de remplir ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique.

Le président du conseil (M. Rowell) a dit que nous ne devions pas être trop sévères avec les actionnaires du Grand-Tronc, parce qu'ils avaient engagé dans l'entreprise plus de 200 millions. Mais la bonté du président du conseil ne s'applique qu'à une classe des actionnaires du Grand-Tronc. Elle ne touche pas les porteurs des actions prévilégiées de premier, second et troisième rang, elle ne s'applique qu'aux porteurs des actions garanties. Mais il faut protéger les amis du cercle ministériel; il faut garantir l'intérêt et veiller à ce qu'ils ne perdent rien.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne se rend-t-il pas compte que les actions privilégiées sur lesquelles nous ne garantissons rien ont été augmentées de valeur dans une proportion plus grande que les actions garanties?

M. VIEN: Oui, mais le ministre a dit cet après-midi à ce même propos que ceux qui achetaient à la bourse pourraient regretter leur acte.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. VIEN: Que la valeur à la bourse est une valeur grossie.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela. Elle peut baisser comme celle des actions garanties. Cela démontrerait que c'est simplement la nouvelle de la transaction qui en serait la cause. C'est une chose que nous ne pouvons pas empêcher. Ils peuvent y gagner; ils peuvent y perdre, nous n'en savons rien maintenant.

M. VIEN: Voilà une subtile distinction. Le ministre dit que la valeur peut baisser. Ceci revient absolument à dire que ceux qui achètent actuellement pourront peut-être le regretter plus tard; je ne vois pas de différence. Mais en tous les cas, même si les actions prévilégiées de premier, second et troisième rang ont augmenté de valeur à la bourse, elles ne sont nullement garanties par le Gouvernement. Tandis que le Gouvernement, par la transaction qu'il demande à la Chambre de sanctionner, garantit l'intérêt sur les actions garanties. Or, ce n'est ni plus ni moins qu'un cadeau qui n'a pas sa raison d'être, parce que le Gouvernement n'aura aucun recours pour se faire rembourser la différence qui pourrait lui être due après que les comptes du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique auront été réglés par l'arbitrage.

Cet après-midi, quelques instants avant la suspension de la séance, le ministre a dit: "nous ne céderons rien de notre créance; si notre créance contre le Grand-Tronc dépasse le prix que les arbitres attribueront aux actions privilégiées, nous ferons valoir quand même notre créance contre le Grand-Tronc." Or, le ministre sait assurément que le Gouvernement, par le marché projeté, est substitué aux actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc. Le Gouvernement aura recours contre la compagnie du Grand-Tronc, et cette dernière compagnie, en réalité, sera le Gouvernement lui-même. Par conséquent, en mettant de côté ces $60,000,000 valant d'actions garanties sur lesquelles l'intérêt est maintenant garanti, nous avons tout simplement garanti un paiement que les arbitres—si cette catégorie d'actions eût été laissée à l'arbitrage comme les actions privilégiées—auraient peut-être évaluées à 50 cents dans le dollar ou encore moins.

L'hon. M. ROWELL: Dans son argumentation, l'honorable député semble envisager sous un certain angle, la situation du Grand-Tronc-Pacifique, croit-il donc que la construction du Grand-Tronc-Pacifique a été une

énorme bévue et que c'est de l'argent gaspillé?

M. VIEN: Non, je n'ai jamais prétendu cela. J'approuve, ainsi que le peuple canadien l'a souvent fait, la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. ROWELL: Si l'honorable député admet que la construction du Grand-Tronc-Pacifique a été dans l'intérêt national, et que c'est de l'argent judicieusement employé, à quoi bon toute cette argumentation sur la responsabilité du Grand-Tronc à titre de garant de ces obligations?

M. VIEN: Il y a lieu ici de distinguer un double point de vue. Il y a la question de savoir si la construction du Grand-Tronc-Pacifique a été une entreprise judicieuse, et à cet égard je suis entièrement d'accord avec le ministre et avec les promoteurs de cette entreprise. Le ministre lui-même, à cette époque paraît-il, a hautement approuvé le projet. Mais il y a une autre question, et c'est à cet égard que le ministre m'a posé une question: il s'agit de la valeur du Grand-Tronc-Pacifique relativement aux obligations dont il se trouve grevé. A cet égard, je n'ai pas d'opinion à exprimer. J'ignore ce qui en est; le Gouvernement l'ignore aussi et n'est pas en mesure de dire au comité si, dans l'état actuel des choses, l'actif de la compagnie du Grand-Tronc suffira pour faire face aux obligations de cette compagnie. Voilà un an qu'un administrateur-séquestre en est chargé, et il ne s'est pas encore donné la peine de tout liquider. Il n'a pas transmis de rapport à cette Chambre. Il n'est pas en mesure de dire aux arbitres qu'il a une créance à faire valoir contre la compagnie du Grand-Tronc, ni d'informer cette dernière qu'elle doit respecter ses obligations et combler le déficit, si l'actif est insuffisant pour répondre aux obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne suis pas plus en mesure de le dire que ne l'est le président du conseil (M. Rowell). Le président du conseil me demande si, à mon avis, l'actif du Grand-Tronc-Pacifique suffit pour répondre des obligations. Je ne le saurais dire. C'est au ministre des Chemins de fer, le séquestre, qui a été en possession de tous les livres et de tous les détails, qu'il appartient d'éclairer le comité et le pays à cet égard. Mais, telle n'est point la question, et cela ne se rattache nullement à la question soulevée par l'honorable député de Pontiac (M. Cahill), par l'honorable député de Joliette (M. Denis) et par l'honorable député de Bellechasse (M. Fournier).

[L'hon. M. Rowell.]

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député affirme-t-il que le ministre des Chemins de fer devrait vendre le Grand-Tronc-Pacifique, et voir ce qu'il en peut obtenir, afin de constater s'il est responsable des obligations dont il est grevé?

M. VIEN: Le séquestre n'est pas tenu de vendre.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, comment pourrait-il le constater?

M. VIEN: Les arbitres pourraient tenir un arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est précisément ce que nous sommes à établir.

M. VIEN: Nullement.

L'hon. M. MEIGHEN: Des arbitres?

M. VIEN: Nous établissons des arbitres qui, aux termes de la résolution, seront tenus d'évaluer les actions privilégiées de première, de deuxième et de troisième catégories et les actions ordinaires.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. VIEN: Je comprends où le ministre veut en venir; seulement je le prierai de patienter un instant, et je répondrai volontiers à sa question.

La question que l'on a posée à maintes reprises au Gouvernement et qui est restée sans réponse—et je crois qu'avant de poser d'autres questions le ministre devrait d'abord répondre aux nôtres—est celle-ci: Pourquoi ce stock garanti n'est-il pas soumis à l'arbitrage tout comme les actions de première, deuxième et troisième priorité? Pourquoi faire une distinction entre les porteurs de stock garanti et les propriétaires d'actions ordinaires?

Pourquoi ne pas soumettre toute la chose à l'arbitrage? Pourquoi donner une plus-value aux actions que peuvent avoir amassé un petit groupe d'amis du Gouvernement? Nous ne ne connaissons rien de l'affaire. Il se peut que la valeur que lui attache le Gouvernement en garantissant le paiement de l'intérêt sur ce stock ne soit pas la même que les arbitres lui donneraient advenant les cas où ils seraient en mesure et auraient l'autorisation d'en faire l'arbitrage. Je ne vois pourquoi le Gouvernement fixerait une valeur et s'engagerait à payer un pareil montant lorsqu'il pourrait soumettre le tout, les stocks privilégiés et garanties à l'arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: Selon son habitude, l'honorable député est d'un sans-gêne étonnant lorsqu'il tente de flétrir la réputa-

tion des membres du Gouvernement quand il dit qu'ils essaient de...

M. VIEN: Ce n'est pas une flétrissure, c'est une question?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas une flétrissure? L'honorable député a laissé entendre que des amis du Gouvernement étaient propriétaires de stock garanti. Je lui ai dit que je ne connaissais pas le propriétaire d'une seule action?

M. ARCHAMBAULT: Donnez-nous alors une liste des actionnaires.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne connaissons pas le nom d'un seul propriétaire. Si l'honorable député en connaît, nous serons contents de l'apprendre de lui.

M. TOBIN: C'est du domaine public.

M. ARCHAMBAULT: Le Gouvernement peut assurément, se procurer facilement une liste des actionnaires ou les régistres de la compagnie à une date quelconque et déposer ces pièces sur la table. Je ne vois pas quelle objection on pourrait avoir à la production de cette liste.

L'hon. M. MEIGHEN: Un instant. Je le ferai savoir à l'honorable député demain. Je n'ai jamais demandé combien de temps il faudrait pour avoir une liste des actionnaires inscrits à une table déterminée. Je vais m'en informer auprès des fonctionnaires du Grand-Tronc et je le dirai à mon honorable ami. Je n'ai jamais demandé, et je ne crois pas que le renseignement ait été demandé par un membre du Gouvernement. Maintenant si l'honorable député a quelque chose pour appuyer son allégué ou cette flétrissure, c'est le temps de le faire.

M. VIEN: Je m'oppose au mot "flétrissure". Nous pouvons assurément dire ce que nous pensons sans être accusé de ternir de réputations. Je dis que cette distinction que le Gouvernement fait à cet égard, sans aucune raison apparente, est pour le moins de nature à exciter les soupçons. Nous avons tenté d'en obtenir la raison et nous avons demandé au Gouvernement, pourquoi cette distinction était faite, mais nous n'avons pas eu de réponse satisfaisante. Aussi, je dis que la chose se prête aux soupçons, et lorsqu'un député de ce Parlement trouve quelque chose d'étrange il a le droit d'en parler sans qu'on l'accuse de ternir la réputation des gens.

L'hon. M. MEIGHEN: En me servant du mot "flétrissure", je me suis servi d'un terme qui ne cadre pas tout à fait avec la circonstance. Le méfait de l'honorable député est beaucoup plus grave que le nom par lequel je l'ai désigné. J'ai donné la raison à la Chambre cet après-midi, et la seule raison pour laquelle, dans l'arrangement arrêté, nous nous sommes engagés à payer l'intérêt sur le stock garanti, et tout ce que je peux faire c'est de le dire de nouveau. Le Gouvernement a offert de déterminer par arbitrage la valeur de tous les cinq blocs de stock. C'est ce que le Gouvernement était désireux de faire, mais nous n'avancions à rien du tout. Dans l'intervalle, on nous demandait de prendre à notre charge les obligations, et la situation devenait de plus en plus épineuse.

Nous avons ensuite offert, en juillet 1918, de considérer le stock du rang qui suivait, savoir le stock garanti, comme une obligation. L'arbitrage eut-il été sur la base de tout le bloc des cinq séries de stock, la décision ne serait appliquée sur le stock garanti d'abord, parce que ce stock avait la priorité—la priorité au point de vue des dividendes, le droit de priorité au point de vue de son capital, et droit de priorité en cas de liquidation. Ainsi, afin d'en venir à une entente avec la compagnie, et dans l'espoir d'avancer à quelque chose, nous avons offert de prendre à titre de dette le premier appel qui venait immédiatement à la suite des actions obligatoires. Cette offre en reste là depuis le 11 juillet 1918 jusque vers le 1er octobre 1919, sans être acceptée, ou du moins jusqu'au mois de septembre 1919, sans que l'on n'ait fait rien de plus. Aujourd'hui la compagnie se rend à nos conditions. C'est la raison et l'unique raison pour laquelle on a agi de la sorte. Nous aurions préféré l'autre moyen, l'arbitrage de tous les stocks, mais nous n'avons pu l'obtenir.

Or, ce n'est pas une raison pour qu'un honorable député qui ne connaît pas le premier mot de la question et qui n'a pas l'ombre d'un motif pour appuyer son allégation, se lève ici et nous accuse de tenter de faire réaliser de fortes sommes à des amis du Gouvernement, parce que nous n'avons pas réussi à faire accepter l'arbitrage et que nous étions désireux de faire aboutir ces importantes négociations. Je le répète, si l'honorable député a dans l'idée que nous voulons permettre à certains amis du Gouvernement ou à qui que ce soit de faire de l'argent à la faveur de cette transaction, c'est le moment ou jamais d'exposer ses preuves et nous lui en fournirons tous les jours l'occasion d'ici à la clôture

du débat. Si mon honorable ami néglige de produire ses preuves avant la fin du présent débat, j'espère qu'il aura de son attitude la même opinion que la grande majorité du Parlement en ont déjà à cette heure.

M. VIEN: Je laisse cette tâche à mes commettants et au public, en considération de la conduite du Gouvernement qui refuse de répondre à la question que nous avons posée cet après-midi. Le ministre a fait une distinction fort subtile. Il a pris les voies d'évitement, peut-être celles qui appartiennent au ministre des Chemins de fer et il n'a pas du tout répondu à la question, à savoir, pour quelle raison le Gouvernement traite différemment ces actions garanties des actions privilégiées. Il a affirmé qu'il n'a pas pu obtenir de meilleures conditions. Cette raison n'est pas valable. Si le Gouvernement est d'avis que les administrateurs du Grand-Tronc ne se sont pas montrés raisonnables, il n'avait qu'à invoquer les obligations que la compagnie a assumées relativement à l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Or il n'y a rien qui laisse voir que le Gouvernement ait eu recours à ce moyen. La réponse du ministre se résume donc à ceci: nous avons été obligés de consentir à cela parce que les actionnaires n'ont pas voulu accepter d'autres conditions; nous nous sommes donc livrés entre les mains des actionnaires. Voilà la seule raison que le ministre a donnée et pour moi elle est loin d'être satisfaisante.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami (M. Vien) fait de la cause un exposé bien différent de celui qu'a fait l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Meighen). Mon honorable ami ne tient aucun compte des déclarations que le ministre des Chemins de fer et le ministre de l'Intérieur ont faites cet après-midi. L'honorable député sait fort bien que le Gouvernement a fait une offre argent comptant dans le projet du mois de juillet 1918; il a offert de verser à la compagnie $2,500,000 pour les premiers trois ans, $3,000,000 pour les cinq années suivantes, et $2,600,000 par année pour le reste du temps. Or dans l'idée du Gouvernement, cette offre de $2,500,000 était le minimum de la somme que vaut le réseau du Grand-Tronc pour le Canada. Le Gouvernement était disposé à verser cette somme minimum de $2,500,000 pour commencer, puis à l'augmenter jusqu'aux chiffres que j'ai cités avec les années. Le Gouvernement aurait été satisfait si le Grand-Tronc avait consenti à accepter cette offre. Nous aurions préféré de beaucoup l'exécution de ce plan, au lieu d'avoir recours à l'arbitrage. Pourquoi ce chiffre de $2,500,000? Il représente purement et simplement le montant de l'intérêt sur les actions garanties. En garantissant l'intérêt sur les actions, nous n'ajoutons pas un seul dollar à la somme minimum que le Gouvernement était disposé à verser en espèces pour l'acquisition du Grand-Tronc.

M. McMASTER: Dans le cas où les arbitres décideraient que les autres actions ne valent rien.

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout; en faisant absolument abstraction de l'arbitrage. Nous avons offert $2,500,000 comptant pour trois ans, $3,000,000 pour les cinq années suivantes et $3,000,000 par année pour le reste du temps. Le Gouvernement était disposé à payer une somme minimum de $2,500,000. C'est justement le montant de l'intérêt sur les actions garanties et jamais, depuis le jour où le projet a été soumis au Parlement, un seul membre de la gauche a laissé entendre que le prix offert était trop élevé.

M. VIEN: Le projet n'a jamais été soumis à l'assentiment du Parlement.

L'hon. M. ROWELL: Au contraire; la Chambre en est saisie depuis la dernière session.

M. VIEN: Le projet ne nous a jamais été soumis.

L'hon. M. ROWELL: Le ministre du Commerce et de l'Industrie a lu le projet au cours de la dernière session.

M. VIEN: Oui, en relation avec la mise sous séquestre du Grand-Tronc-Pacifique, mais non pas dans le sens que le donne à entendre le ministre.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami aurait dû soulever des objections à ce moment-là, s'il trouvait que le prix offert est trop élevé.

M. McKENZIE: La compagnie a refusé cette offre et le projet n'a jamais été formellement soumis à l'assentiment du Parlement; de quelle façon aurions-nous donc pu le débattre?

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement a déclaré ici que c'était là l'offre faite à la compagnie du Grand-Tronc. Donc si mon honorable ami ou n'importe quel autre membre de la gauche étaient d'avis que le Gouvernement offrait un prix trop élevé, ils avaient le devoir de le dire et d'exiger

que le Gouvernement mît fin aux négociations.

Mais personne ne l'a suggéré. Ce que le Gouvernement a fait aujourd'hui, ç'a été simplement de garantir l'intérêt sur ces parts, ce qui représente l'offre la moins avantageuse, et nous soumettons le reste à l'arbritrage.

Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur a fait connaître à la Chambre la raison pour laquelle nous sommes convenus de ceci Nous ne pouvions procéder à un arbitrage sans y mettre cette réserve. Elle était mentionnée dans la lettre du mois de juillet 1918, et mon honorable ami l'y verra. Jamais depuis cette époque personne n'a fait entendre un mot d'opposition. Voici en quels termes est couchée cette réserve:

Si la compagnie le désire, les actions garanties pourront être traitées comme obligation, au même titre que celles de la compagnie.

Elle est devant la Chambre et devant le pays depuis plus d'un an et personne n'a fait entendre qu'il pût y avoir des objections à ce que le Gouvernement fît cet accord.

Je désire maintenant parler de nouveau du Grand-Tronc-Pacifique. A moins de considérer l'affaire du Grand-Tronc-Pacifique comme une bévue monumentale et comme une entreprise dans laquelle on n'aurait jamais dû se lancer, toute l'argumentation de mon honorable ami porte à faux.

M. DEVLIN: On n'aurait jamais dû dénigrer cette entreprise.

L'hon. M. ROWELL: Le Grand-Tronc-Pacifique est une ligne qui va de Winnipeg au littoral du Pacifique et, s'il était opportun de le construire, le Grand-Tronc dira, et avec beaucoup d'à-propos, je pense, qu'il vaut au moins la somme que l'on y a mise et que, par suite, les obligations contractées à l'égard de cette ligne par le Grand-Tronc ne doivent guère avoir fait perdre de la valeur à ses actions. Voilà l'argument qu'il pourra faire valoir.

M. McKENZIE: Pourquoi ne pas faire d'abord un nettoyage des obligations relatives au Grand-Tronc-Pacifique, et nous saurons alors où nous en sommes?

L'hon. M. ROWELL: Vous arriveriez à ce nettoyage par une liquidation et la mise en vente aux enchères du Grand-Tronc-Pacifique.

M. McKENZIE: Le président du conseil veut-il faire entendre par là que le séquestre va prendre un caractère de perpétuité.

L'hon. M. ROWELL: Pas le moins du monde.

M. McKENZIE: Pourquoi ne pas y mettre un terme maintenant?

L'hon. M. ROWELL: De quelle façon? On ne peut y mettre fin que d'une manière, par une liquidation, ou encore le continuer jusqu'à ce que l'arbitrage soit fini et que l'on ait pris possession de la ligne. Est-ce que le chef de la gauche et ceux qui siègent derrière lui désirent que soit vendu à l'enchère le Grand-Tronc-Pacifique, que sir Wilfrid Laurier considérait comme une des œuvres les plus méritoires de toute sa carrière.

Quelques DEPUTES: Non pas.

L'hon. M. ROWELL: C'est à cela que tend votre argumentation.

M. McKENZIE: Pas le moins du monde. Le président du conseil, comme membre du Gouvernement, met ce réseau dans les mains d'un séquestre, et nous disons que c'est là un acte honteux, un acte peu pratique. Mais maintenant qu'il est dans les mains de ce séquestre, il faut le traiter au point de vue des affaires.

L'hon. M. ROWELL: Je vais répondre aux deux points que soulève l'honorable député. Le Grand-Tronc-Pacifique était en défaut. Il disait ne pas pouvoir davantage continuer le service faute de fonds. Que pouvait faire le gouvernement du Canada? Continuer à débourser par millions l'argent du peuple au bénéfice de particuliers? Le peuple entendait ne plus tolérer une semblable politique. Elle avait duré trop longtemps. Aussi, plutôt que d'accéder aux demandes de cette nature du Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement décida de mettre un séquestre en possession du réseau et, s'il n'avait pas fait cela, s'il n'avait pas clairement fait savoir à la compagnie du Grand-Tronc ou à ses actionnaires qu'il se refusait à toute nouvelle avance de fonds publics à des particuliers, nous n'aurions pas eu ce projet d'arrangement qui nous est soumis ce soir. Le cabinet a fermement déclaré qu'il était tenu de voir à ce que fussent protégés les intérêts du peuple de ce pays en toute chose relative aux chemins de fer, et c'est pourquoi il a été possible de conclure l'accord satisfaisant auquel nous sommes arrivés avec le Grand-Tronc. Mes honorables amis doivent envisager la question telle qu'elle est. De deux choses l'une: ou le Grand-Tronc-Pacifique a été une sage entreprise ou, je le répète, ç'a été une bévue monumentale et il ne fallait pas le cons-

truire. S'il était opportun de l'entreprendre, il devrait valoir pour le peuple canadien ce qu'il a coûté.

M. McKENZIE: Ce n'est pas là un argument.

L'hon. M. ROWELL: Il faut tenir à l'une ou à l'autre de ces opinions. S'il devait être construit, il doit valoir pour le peuple ce qu'il a coûté.

Mon honorable ami dit que j'ai été favorable à l'idée de le construire? De fait, j'y ai été favorable.

M. VIEN: Moi aussi.

L'hon. M. ROWELL: Nous avons donc cru, tous deux, qu'il convenait de le construire; mais je crois que le Gouvernement actuel et les gouvernements provinciaux n'auraient pas dû accorder des garanties et des subventions pour permettre au Nord-Canadien de s'étendre dans une direction parallèle à celui-là.

Une VOIX: C'est une autre question.

L'hon. M. ROWELL: Les deux gouvernements sont responsables de la construction du Nord-Canadien, et la confusion qui règne aujourd'hui par rapport aux chemins de fer dépend en grande partie de ce que l'Etat a aidé à des particuliers à construire trois chemins de fer transcontinentaux. Nous comprenons aujourd'hui jusqu'à quel point nous avons péché contre l'intérêt public en permettant la construction de chemins de fer qui, dans certaines parties du pays, se côtoient sur des centaines de milles de parcours. Nous avons construit beaucoup trop de chemins de fer pour les besoins de notre population et pour ceux du trafic; leur exploitation ne saurait être lucrative à l'heure qu'il est; leurs recettes n'excéderont leurs frais d'exploitation que si le pays se développe et si le trafic résultant de la colonisation augmente. Je le dis donc à mon honorable ami, demander de liquider le Grand-Tronc-Pacifique et de déterminer ainsi le montant de ses obligations, c'est demander qu'une des œuvres qui ont couronné la carrière politique de sir Wilfrid Laurier, comme il l'a lui-même prétendu, soit dépréciée et que le chemin de fer soit vendu sur le marché. Voilà qui serait contraire à l'intérêt national; mieux vaut faire l'acquisition du Grand-Tronc, qui comprend le Grand-Tronc-Pacifique, et réunir le tout en un réseau national, comme c'est l'objet du marché dont il s'agit, et comme le ministre des Chemins de fer et le ministre de l'Intérieur l'ont indiqué aujourd'hui. Voilà ce que l'intérêt public exige et ce qu'il faut faire pour assurer l'efficacité de notre réseau actuel, et lui faire produire des bénifices.

M. TOBIN: L'honorable ministre veut-il dire que le peuple demande l'exécution du projet dont il vient de parler?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. TOBIN: J'en suis bien surpris.

L'hon. M. ROWELL: Il y a deux groupes de gens qui sont hostiles à ce projet. L'un de ces groupes se compose de ceux qui sont intéressés dans l'autre grand réseau de chemins de fer de ce pays.

M. TOBIN: Quel réseau?

L'hon. M. ROWELL: Le Pacifique-Canadien.

M. TOBIN: Le Pacifique-Canadien ne s'en inquiète pas.

L'hon. M. ROWELL: Je ne saurais dire si, de son côté, mon honorable ami s'en inquiète ou s'en réjouit. Peut-être s'en réjouit-il plus qu'il ne s'en inquiète?

M. TOBIN: Le Pacifique ne s'en inquiète pas.

L'hon. M. ROWELL: Je ne blâme pas le Pacifique-Canadien de s'opposer à ce projet, il a droit de s'y opposer. Ceux qui sont intéressés dans le Pacifique-Canadien savent que la nationalisation des chemins de fer dans ce pays ne saurait être couronnée de succès si le Grand-Tronc n'est associé au réseau de l'Etat pour lui assurer des lignes tributaires dans l'Est, et un réseau de chemins de fer devenu national par nationalisation ou par placement de fonds de l'Etat, ne saurait donner satisfaction si l'on n'y ajoute le réseau du Grand-Tronc. C'est à quoi le Pacifique-Canadien s'oppose, naturellement, mais cette opposition, dont je n'ai pas à le blâmer, ne doit pas empêcher le Gouvernement de faire ce qu'il juge conforme à l'intérêt du pays. D'autres combattent ce projet parce qu'ils réprouvent le principe de la nationalisation. Cependant, ce principe n'est pas nécessairement lié à la considération de la proposition dont il s'agit.

M. VIEN: Pas du tout.

L'hon. M. ROWELL: Abstraction faite du principe de la nationalisation on peut dire que l'intérêt national exige que nous fassions l'acquisition du Grand-Tronc si nous voulons que nos chemins de fer actuels finissent par produire des bénéfices et donner satisfaction. Ceux qui sont opposés à la nationalisation ne devraient pas aller, pour cela, jusqu'à mettre en péril les

placements que le pays a déjà faits dans les chemins de fer. Pour moi, je crois à la nationalisation de ce grand réseau de chemins de fer, et j'y suis favorable tant pour cette raison que parce qu'il est conforme à l'intérêt national que nous fassions l'acquisition du chemin.

D'autres pourront l'appuyer uniquement parce que l'acquisition du réseau est d'intérêt public, mais je l'appuie pour les deux raisons. Cette entente est d'intérêt public et autant que j'ai pu sonder l'opinion publique, la population canadienne l'approuve fortement et cordialement. Je sais qu'un groupe de Montréalais s'y oppose. Elle contrecarre certains intérêts, mais les trois quarts des habitants à l'ouest d'Ottawa l'approuvent, j'en suis certain, et j'imagine que, si vous vous rendez un peu à l'est de la ville de Montréal, vous constaterez que les trois quarts de la population sont aussi en faveur de l'arrangement.

M. VIEN: Je pourrais opposer au ministre ses propres paroles. Il dit que le Gouvernement n'a pas voulu protéger certains actionnaires en avançant d'autres sommes d'argent au Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi se propose-t-il maintenant de protéger une certaine classe d'actionnaires. Voici ce que je demande au ministère: Pourquoi ne soumet-il pas à un arbitrage la valeur des actions garanties comme la valeur des autres actions? Le ministre ne répond pas.

L'hon. M. ROWELL: Je ne puis répondre que de la manière que mon collègue a déjà répondu—parce que nous n'avons pas pu obtenir le consentement du Grand-Tronc. Nous n'avons pas pu nous entendre autrement. Nous avons pensé que le réseau valait l'argent que nous déboursons. Nous avions déjà offert une somme plus forte; par conséquent, nous n'avons pas cru devoir empêcher un arbitrage.

M. CAHILL: Pourquoi ne pas acquérir le réseau par voie d'expropriation?

L'hon. M. ROWELL: Nous ne pouvions pas exproprier le Grand-Tronc de son réseau. Nous ne pouvons pas acquérir par voie d'expropriation des chemins de fer situés aux Etats-Unis. Nous ne pouvions mettre la main sur cette voie ferrée qu'au moyen de négociations. Si jamais un gouvernement a travaillé ferme, si jamais un ministre des Chemins de fer et ses collaborateurs ont peiné pour acquérir ce chemin à des conditions équitables pour la population canadienne, c'est ce qu'ont fait dans ce cas-ci le Gouvernement, le ministre et ses collaborateurs.

M. DEVLIN: Avant de poser une question au ministre des Chemins de fer et des Canaux, je voudrais renvoyer le président du conseil privé à une lettre d'Alfred Smithers, datée du 22 juillet 1918, en réponse à une lettre qu'il avait reçue du ministre de l'Intérieur; la première de ces lettres étant celle dont mon honorable ami a parlé au sujet de l'offre, faite par le Gouvernement, d'acheter le Grand-Tronc au cours des négociations du ministre de l'Intérieur à Londres. M. Smithers écrit ainsi à sir Robert Borden:

Londres, 22 juillet 1918.

Cher sir Robert Borden,

J'ai reçu de M. Meighen une lettre datée du 11 juillet, mais qui n'est parvenue ici que le 15 de ce mois. J'ai aussitôt accusé réception de la lettre à M. Meighen, et je lui ai dit que le la soumettrais à l'examen de mon conseil d'administration. C'est ce que j'ai fait à la réunion du vendredi, 19 juillet.

On s'est demandé quelles étaient vraiment les conditions posées ou l'offre faite dans l'avant-dernier paragraphe de la lettre.

Il saute aux yeux que, lorsque le ministre a fait son offre à la compagnie du Grand- Tronc de chemin de fer, elle n'a pas bien compris quelle était l'offre. Il y a eu une autre lettre du même M. Smithers, adressée à sir Robert Borden et datée du 2 août. La voici:

Cher sir Robert Borden,

J'ai reçu, le 15 juillet, de M. Meighen, une lettre datée du 11. J'ai aussitôt accusé réception à M. Meighen, et je lui ai dit que je la soumettrais à l'examen de mon conseil d'administration. C'est ce que j'ai fait à la réunion du vendredi 19 juillet. On s'est demandé quel est le sens de l'avant-dernier paragraphe de la lettre de M. Meighen. Vu que celui-ci était parti pour le Canada, je vous ai demandé une explication que j'ai reçue dans une lettre de vous, datée du 29 juillet.

Il était donc évident que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer ne comprenait pas ce que le ministre de l'Intérieur entendait par les conditions du gouvernement canadien. Pour surcroît d'éloges à l'adresse du ministre, il y a lieu de dire qu'il en imposait complètement à la compagnie du Grand-Tronc à Londres.

Puis, pour en venir au projet de résolution dont il est question, il y a une chose qui nous inquiète en ce moment. Je ne poserai pas la question au ministre de l'Intérieur (M. Meighen) parce qu'elle ne se rattache pas à la loi, mais je questionnerai le ministre des Chemins de fer et des Canaux—s'il n'est pas trop affairé—parce qu'il s'agit d'un fait. Pourquoi prépare-t-il une émission de nouvelles actions, qui seront désignées comme nouvelles actions garanties, indépendamment de la garantie par l'Etat des actions-obligations 4 p. 100 et des

actions garanties 4 p. 100? Quel est le but de cette émission?

L'hon. M. REID: J'allais dire à mon honorable ami que cette question est vraiment une question légale.

Cependant, bien que n'étant pas avocat, je pourrais peut-être donner une réponse qui l'expliquera. Les nouvelles actions qu'il s'agit d'émettre doivent remplacer les actions ordinaires et les actions privilégiées de premier, second et troisième rang. Quelle que soit l'estimation qui sera faite de ces différentes valeurs, de nouvelles actions seront émises et les autres disparaîtront.

M. DEVLIN: Alors, je comprends que le ministre veut dire que l'arrangement proposé par le Gouvernement est de continuer de garantir les actions garanties, d'éliminer les actions privilégiées de premier, second et troisième rang ainsi que les actions ordinaires et d'émettre de nouvelles actions garanties?

L'hon. M. REID: Non, c'est d'émettre de nouvelles actions ne comportant pas droit de vote. Les actions ordinaires et les actions privilégiées de premier, second et troisième rang deviendraient la possession du Gouvernement et alors de nouvelles actions garanties ne comportant pas droit de vote seraient émises jusqu'à concurrence du chiffre fixé par jugement arbitral.

M. DEVLIN: Comment ces nouvelles actions garanties seront-elles réparties?

L'hon. M. REID: Les arbitres fixeront la valeur des actions détenues par chaque actionnaire.

M. DEVLIN: Les arbitres fixent la valeur, mais comment les nouvelles actions seront-elles réparties?

L'hon. M. REID: C'est le tribunal d'arbitrage qui les répartira.

L'hon. M. MEIGHEN: Ceci est prévu dans une lettre du 9 octobre qui conclut l'arrangement, sujet à l'approbation du Parlement. On aurait voulu, si possible, faire un arrangement avant l'arbitrage; autrement dit, on voulait laisser cela au soin des actionnaires, mais après plus ample étude, les directeurs de la compagnie comprirent que ce serait très difficile, sinon impraticable, pour les actionnaires de pouvoir, dans un délai raisonnable, s'entendre sur la répartition. Finalement, ils demandèrent que cela soit soumis à l'arbitrage, croyant que les actionnaires consentiraient à soumettre leurs réclamations respectives et, dans un sens, contraires à la commission d'arbitrage, ce qui réglerait finalement toute la question.

M. McKENZIE: L'explication que vient de donner le président du conseil privé au sujet du Grand-Tronc-Pacifique ne me satisfait pas tout à fait. Il prétend que s'il était de bonne politique, à propos et juste de construire le Grand-Tronc-Pacifique, ce chemin de fer doit valoir les dettes qu'il a contractées ou qu'on lui a fait contracter. C'est une prétention absolument ridicule et sans fondement. Le ministre (M. Rowell), qui a généralement le don de soulever l'enthousiasme qui doit l'aider à surmonter une difficulté, a essayé de s'attirer la sympathie de ses amis et de la presse en disant: "Puisque ce chemin de fer a été construit, il nous faut le maintenir." Ce n'est pas un argument. Il s'agit ici d'une simple proposition d'affaires, à savoir, si oui ou non le Grand-Tronc-Pacifique vaut en argent son passif; et pour savoir cela, il faut mettre toute question de sentiment à part. Je ne vois pas qu'il puisse être question de sentiment, car c'est une proposition purement commerciale.

Le compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique est un corps par lui-même. Mais elle est certainement étroitement liée à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, car elles ont été pour ainsi dire ensemble à construire le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à la mer. Par conséquent l'obligation de l'une est pour ainsi dire l'obligation de l'autre. Tout ce que le Gouvernement avait à faire avec ces compagnies était de les aider à construire ce chemin de fer. La compagnie du Grand-Tronc a failli dans son entreprise; elle n'a pas pu remplir les obligations qu'elle avait contractées sous forme d'emprunts émis au Canada. Elle a, simplement, comme corporation, emprunté du Gouvernement des sommes considérables d'argent sans souci de l'opération. Maintenant elle en est arrivée au point où elle doit rembourser cet argent. Le peuple canadien, par l'intermédiaire de son gouvernement, a prêté à la compagnie des centaines de milliers de dollars et par l'intermédiaire de son gouvernement encore a endossé des obligations qu'elle doit payer un jour ou l'autre, à moins qu'elle n'en soit dispensée d'une manière quelconque. Ce n'est pas agir en bon homme d'affaires que de dire qu'au lieu d'insister pour que l'opération se fasse dans la forme commerciale régulière, il suffit de se présenter au Parlement et de déclarer: "Feu le très hon. sir Wilfrid Laurier pensait que ce serait une

grande entreprise et ce serait ternir sa réputation si la compagnie devenait dans l'impossibilité de satisfaire à ses obligations."

Je dis au président du conseil (M. Rowell) et au Gouvernement qu'une compagnie comme le Grand-Tronc n'a pas le droit de venir dicter ses conditions au Gouvernement. Le Grand-Tronc est l'obligé de ce Gouvernement jusqu'à concurrence du passif du Grand-Tronc-Pacifique. Il ne peut pas le payer. Evidemment il a lui-même des obligations qu'il ne peut pas remplir. Va-t-on nous dire que le Grand-Tronc, dans la situation précaire où il se trouve et à la veille d'une mise en liquidation, peut venir dicter ses conditions au Gouvernement en ayant l'air de dire:

"Vous devez garantir certaines actions privilégiées, vous devez faire ceci, cela; autrement nous refusons de traiter avec vous. Cemment vous êtes-vous conduits envers le Nord-Canadien? Vous saviez qu'il avait 60 millions de dollars d'actions qui ne valaient pas un sou, mais vous lui en avez donné 10,800,000 dollars. Faites la même chose pour nous." Voilà la raison que l'on met de l'avant.

Et le président du conseil, qui préside à la sagesse des délibérations du Gouverneur en conseil, se trouve à la Chambre en contradiction absolue avec le ministre de l'Intérieur (M. Meighen). Ce dernier nous dit que le Gouvernement va calculer jusqu'au dernier sou ce que le Grand-Tronc-Pacifique doit au pays et qu'il va voir à ce que ce soit le premier paiement qui sera fait. C'est là un bon principe d'affaires, s'il est mis en pratique. Mais, immédiatement après, le président du conseil, avec des accents pathétiques, s'adresse à la mémoire du regretté sir Wilfrid Laurier, et faisant un appel aux sympathies du peuple canadien, il dit que le pauvre Grand-Tronc-Pacifique, comme le voyageur de Jérusalem à Jéricho, est tombé entre les mains des voleurs, qu'il faut le secourir et ne rien lui faire payer.

Lequel de ces deux ministres exprime les vues du Gouvernement? Le ministre de l'Intérieur nous encourage en nous assurant qu'il nous restera un fort surplus contre cette entreprise et que nous ne serons pas en si mauvaise posture, parce que la compagnie sera obligée de payer notre facture. Mais, s'il faut en croire le président du conseil, nous ne toucherons pas un sou, parce que nous avons le chemin de fer dont la valeur n'est pas moindre que le chiffre de ses obligations. Je ferai observer au Gouvernement et surtout au président du conseil, qu'il faut d'abord voir clair dans les opérations privées entre le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement. Que le Grand-Tronc nous paie ce qu'il nous doit.

L'hon. M. REID: Alors, vous voulez sa liquidation?

M. McKENZIE: Je ne crains pas la liquidation. Le Grand-Tronc ne sera pas le premier chemin de fer qui aura été forcé de liquider. Quand les compagnies de chemins de fer n'en peuvent plus, tellement elles se sont imposées d'actions et d'obligations, il ne leur reste plus qu'à liquider. Que leurs affaires soient mises au jour, alors nous saurons où elles en sont. Il arrive que des compagnies de chemins de fer entassent des dettes, vendent tout ce qu'elles peuvent, touchent l'argent qu'elles mettent à l'abri quelque part, et puis, quand elles se trouvent dans une situation désespérée, elles font des menaces au Gouvernement: Si vous ne nous prenez sous votre aile, disent-elles, nous allons liquider. Et le Gouvernement s'empresse de leur dire de ne pas le faire pour rien au monde parce qu'il va les secourir. Et ces compagnies, quelle que soit leur situation, n'hésitent pas à accepter cette offre.

Voilà une coutume qui a été établie par le Gouvernement; on en a profité; de là, tout cet embarras. Il n'est pas de chemin de fer de quelque importance aux Etats-Unis qui n'ait passé par les mains d'un séquestre. Il y a des lignes au Canada qui ont suivi leur exemple parce que leurs finances étaient compromises. Je puis assurer au ministre des Chemins de fer (M. Reid) que la nation ne lui cherchera pas noise s'il laisse régler par un séquestre les affaires d'une compagnie qui est dans l'embarras. Nous avons une loi à cette fin, et nos tribunaux ont une procédure tout établie pour trancher ces questions. Mais le Gouvernement n'est pas préparé pour cela, parce qu'il n'entre pas dans ces fonctions de jouer le rôle de séquestre. Je répète ce que j'ai dit: si nous voulons discuter cette question d'une façon honnête et pratique, réglons les comptes du Grand-Tronc, du Gouvernement et du Grand-Tronc-Pacifique. Sachons exactement où nous en sommes, et alors nous verrons quelles sont les obligations du Grand-Tronc à notre égard. Après cela, si nous trouvons avantageux d'acheter la ligne, ce sera une autre affaire à considérer. Mais si nous n'approfondissons pas cet abîme touchant le Grand-Tronc-Pacifique, nous ne connaîtrons jamais sa situation. Le séquestre (M. Reid) ne nous renseignera pas; apparemment, il n'en sait

rien lui-même. Personne ne peut dire combien le Grand-Tronc nous doit, vu les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. J'espère que les ministres admettront que c'est la ligne de conduite à suivre. Faisons d'abord ce qu'il faut, et déblayons le terrain à mesure que nous avançons.

Mon bon ami le président du conseil me permettra de lui dire que j'ai autant de respect pour la mémoire de mon vénéré chef défunt que lui, mais je prétends que je ne peux pas faire souffrir mon pays sous prétexte que le nom de mon ancien chef peut être mêlé de loin à une chose qui n'a pas donné les résultats qu'il en attendait.

L'hon. M. REID: Le leader de l'opposition (M. McKenzie) propose que nous réglions la question du Grand-Tronc-Pacifique avant de nous occuper du Grand-Tronc. Cela revient à dire qu'il propose de retarder le règlement. Le Grand-Tronc doit 10 millions pour certaines débentures qui ont été garanties par le Gouvernement; or l'honorable député prétend que le Gouvernement devrait poursuivre le Grand-Tronc pour lui faire rembourser ces 10 millions. Il propose que nous intentions des poursuites contre le Grand-Tronc parce qu'il n'a pas payé les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Cela veut dire: N'achetez pas le réseau; exigez la mise en liquidation et forcez-en la vente, ou bien que la compagnie prenne d'autres arrangements. Alors qu'est-ce qui arriverait? Ce que mon honorable ami propose, ce soir, est réellement un retard qui placerait le Grand-Tronc dans une position telle qu'il passerait aux mains du Pacifique-Canadien. On ne peut faire un plaidoyer plus éloquent en faveur de l'achat du Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien. Si nous laissons le Pacifique-Canadien s'emparer du Grand-Tronc, l'avenir de notre chemin de fer national est perdu. Si le Pacifique-Canadien possédait ou contrôlait le Grand-Tronc directement ou indirectement, qu'elle chance aurait le réseau de l'Etat de faire concurrence à ce chemin de fer? Si nous ne voulons pas continuer l'exploitation du chemin de fer national alors laissons mettre le Grand-Tronc en liquidation et que le tout, chemin de fer de l'Etat. Grand-Tronc et le reste, passe aux mains du Pacifique-Canadien.

L'offre faite par le Gouvernement au Grand-Tronc est connue du public depuis un an et plus et, à part quelques journaux dans l'Est, la presse et le public sont en faveur de l'achat du Grand-Tronc par le Gouvernement afin d'avoir seulement deux réseaux complets au Canada. Je crois qu'il est dans notre intérêt d'avoir deux réseaux complets, et rien que deux. Donc de deux choses l'une: ou bien nous allons avoir un réseau de chemin de fer complet, qui sera la propriété de l'Etat et qui sera exploité par lui—c'est ce qui arrivera si nous adoptons la résolution—ou bien nous laisserons le chemin de fer national et le Grand-Tronc passer sous le contrôle direct ou indirect du Pacifique-Canadien. Parlons franchement; prenons une décision et que le public soit mis au courant.

M. VIEN: Le ministre du Commerce (sir George Foster) n'avait pas l'air de juger la question si importante quand il a déclaré mercredi dernier qu'il pensait que la Chambre pourrait clore sa session le samedi de la même semaine. Le ministre des Chemins de fer lui-même n'a pas montré beaucoup de hâte. Encore qu'il eût été depuis un an séquestre du Grand-Tronc, il n'a fait aucune démarche particulière pour faire évaluer l'actif et le passif de ce chemin de fer. Si le Gouvernement n'avait pas pu s'entendre avec le Grand-Tronc-Pacifique sur l'estimation de son bilan, on aurait pu soumettre la question à l'arbritrage. Le ministre de l'Intérieur a dit, il y a un instant, que le tout serait soumis à l'arbitrage. Mais cela n'est fait qu'après que 60 millions d'actions ont été mises à part de l'estimation des arbitres. Nous ne savons même pas quel est le passif du Grand-Tronc. Une liquidation n'entraîne pas nécessairement une vente aux enchères; le bilan peut-être établi par arbitrage. Le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique a eu huit mois pour faire cela, mais il ne l'a pas fait. Donc s'il faut se presser aujourd'hui, c'est la faute du séquestre.

L'hon. M. REID: L'honorable député dit que nous n'étions pas pressés il y a une semaine ou deux. Il sait que le Grand-Tronc demande depuis un an que nous réglions cette affaire soit par arbitrage ou autrement. Sir Alfred Smithers a été ici pendant deux mois. A venir jusqu'à il y a deux jours nous ne pensions pas qu'il accepterait notre offre; mais quand il a accepté nos conditions que nous restait-il à faire? Allions-nous dire: Nous n'allons pas soumettre la question à cette session, nous allons attendre à l'an prochain?

L'honorable député reconnaîtra certainement avec moi qu'il incombait au Gouvernement, après avoir accepté ces conditions, de ne pas laisser traîner l'affaire durant des mois, mais de la soumettre immédiatement à l'étude de la Chambre. Nous sommes

ici pour légiférer dans l'intérêt du pays, et j'estime, pour les motifs que je viens d'expliquer, qu'il serait désastreux pour le Gouvernement de remettre le règlement à plusieurs mois. Aussi, ayant accusé réception de la lettre d'acceptation, notre premier acte fut de saisir le Parlement de la question. Je crois qu'il n'est dans l'intérêt ni de notre grand réseau de voies ferrées ni du pays de tenir l'opinion publique dans l'incertitude à propos du règlement de cette question importante de chemin de fer. C'est pour cette raison, je le déclare, qu'il nous a fallu reconsidérer la question de la prorogation prochaine de la Chambre.

M. McLEAN (Royal): Puis-je poser une question au ministre des Chemins de fer? La réponse à cette question intéressera vivement toute la population des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Si le ministre des Chemins de fer n'est pas prêt à donner une réponse ce soir, je n'exigerai rien maintenant. Mais lorsque ce projet de loi sera en discussion, je demanderai au ministre, à défaut d'une réponse, une déclaration. Voici ma question: le Gouvernement se propose-t-il d'utiliser les têtes de lignes du Grand-Tronc à Portland (Maine) pour le chargement et le déchargement du commerce maritime?

L'hon. M. REID: Il va sans dire que lorsque nous délibérerons le projet de loi, je serai heureux de discuter cet aspect de la question, mais je pourrais dire, dès ce soir, que les ports de Saint-Jean et d'Halifax ont été aménagés et le sont tous les jours d'avantage au bénéfice de nos ports maritimes aux points d'aboutissement de nos voies ferrées canadiennes, et que le Gouvernement se propose d'utiliser ces installations dans la pleine mesure. Il n'y a pas de doute à cet égard. Nous avons maintenant le Transcontinental qu'on a prolongé, dans ce dessein, jusque dans Saint-Jean. Mais Portland est compris dans le réseau du Grand-Tronc et l'honorable député comprendra qu'une grande partie du Grand-Tronc se trouve dans les Etats-Unis. Il y a aussi le Vermont-Central et d'autres voies subsidiaires; de sorte que l'on devra se servir de Portland, dans une certaine mesure, pour des parties du réseau du Grand-Tronc. Je tiens cependant à bien faire comprendre à l'honorable député que nous ne songeons nullement à renoncer à la politique ministérielle du passé, et qui consiste à développer et à conserver notre trafic dans nos propres ports canadiens, sans exception, autant que cela peut se faire.

M. McLEAN (Royal): Le ministre des Chemins de fer le conçoit, notre population de l'Est compte que les marchandises destinées au transport par mer et cueillies par le Grand-Tronc-Pacifique, dans l'Ouest et autres districts, devraient être expédiées par les ports canadiens, et que les cargaisons destinées à des points desservis par le Grand-Tronc-Pacifique, dans l'Ouest, devraient être reçues à des ports canadiens.

L'hon. M. REID: En effet.

M. McLEAN (Royal): Nous n'avons pas seulement de très belles installations terminales dans la ville de Saint-Jean. Le Gouvernement y dépense de fortes sommes à agrandir le port et construire de nouvelles installations. Nous nous croyons en mesure de manutentionner aux ports de Saint-Jean et d'Halifax toutes les marchandises transportées d'un endroit quelconque du Canada, aux endroits que j'ai dit.

M. ARCHAMBAULT: Le président du Conseil privé (M. Rowell) a déclaré que nous ne saurions exproprier le chemin de fer Grand-Tronc parce que nous ne saurions exproprier un chemin de fer en territoire américain. Je l'admets volontiers; mais j'irai plus loin. Je ne pense pas que le Canada puisse exploiter des voies ferrées aux Etats-Unis. La raison, à mon avis, c'est que, si nous exploitions des chemins de fer aux Etats-Unis, nous serions soumis à la législation américaine à cet égard. Tous le reconnaîtront. Quand on dit que le Canada possède et exploite des voies ferrées aux Etats-Unis, cela implique que Sa Majesté le roi possède et exploite des voies ferrées aux Etats-Unis. Et mon honorable ami, certes, est trop loyal sujet pour prétendre que le roi puisse être régi par la loi américaine. Cette raison me paraît très grave.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai discuté longuement ce point cet après-midi. Même si le gouvernement était propriétaire de la voie, il n'y aurait pas plus d'objection à ce qu'elle fût possédée et exploitée directement par lui qu'il y en a maintenant contre l'exploitation directe, par le gouvernement américain, de voies au Canada.

M. ARCHAMBAULT: Si le ministre me le permet, je ne crois pas que le gouvernement américain ait de lignes exploitées au Canada, autres que des lignes comme le New York Central et la Delaware and Hudson, entreprises privées que le gouvernement américain, si je ne me trompe, n'exploite que temporairement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je le sais. L'honorable député parlait d'exploitation. C'est tout ce dont il a parlé dans sa première déclaration. Prétend-il qu'il est bien pour un gou-

vernement d'exploiter un chemin de fer dans un autre pays, pourvu que ce chemin de fer ne soit pas sa propriété? Il reconnaîtra toute l'absurdité d'une telle assertion.

M. ARCHAMBAULT: Je ne pense pas que le Canada puisse exploiter de chemin de fer en pays étranger.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors les pays étrangers ne peuvent pas exploiter de chemin de fer au Canada; c'est pourtant ce qui se fait tous les jours et c'est ce que nous faisons aux Etats-Unis.

M. SINCLAIR (Antigonish): Temporairement.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui c'est vrai.

M. ARCHAMBAULT: Des chemins de fer appartenant à des compagnies particulières.

L'hon. M. MEIGHEN: Que ce soit temporairement ou non je ne vois pas qu'il y ait plus d'inconvénient à ce que les Etats-Unis exploitent un chemin de fer en Canada pendant dix ans que pendant un an. Ceci n'en change pas l'aspect légal; c'est la même chose dans les deux cas. Quant à l'opportunité de le faire, c'est à eux de le dire. D'après l'honorable député nous avons en ce moment au pays l'exploitation directe sous sa forme la plus condamnable. Le gouvernement des Etats-Unis exploite directement au moins quatre chemins de fer au Canada.

M. ARCHAMBAULT: Ils ne sont pas la propriété du gouvernement des Etats-Unis.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il qu'il est juste pour le Gouvernement d'exploiter des chemins de fer en pays étrangers pourvu qu'il n'en soit pas le propriétaire.

M. ARCHAMBAULT: Oui. (Exclamations.)

L'hon. M. MEIGHEN: La réponse de l'honorable député comporte sa propre réfutation; l'absurdité en est tellement apparente qu'elle se passe de commentaire. Dans le cas qui nous occupe le Gouvernement ne propose pas d'exploiter directement le chemin de fer. Il ne sera pas porteur du capital-action de la compagnie exploitante. On dira que ce n'est qu'un changement de méthode. C'est tout ce que c'est, mais c'est un changement très important, parce que si au cours de l'exploitation de ce chemin de fer il se produit quelque contravention à la loi du pays dans lequel il est exploité, alors la poursuite est dirigée contre la compagnie et le fait que le Gouvernement est détenteur des actions ne change rien à l'affaire. La sanction sera appliquée à la compagnie, soit la compagnie du Grand-Tronc ou la compagnie du chemin de fer national du Canada, mais pas contre le roi représenté par le Canada.

Bien que ce ne soit qu'un changement de forme, c'en est un vraiment très important au point de vue des objections légales, constitutionnelles ou internationales qui peuvent se produire. Je ne vois pas la moindre objection à ce que le Gouvernement exploite le chemin de fer directement. Je ne vois pas qu'on puisse opposer à l'exploitation de ce chemin de fer pendant trois ans une objection qui ne pût être invoquée tout aussi bien contre son exploitation pendant un an. Par conséquent s'il n'y a pas d'objection à ce qu'on l'exploite directement, alors il ne peut pas y en avoir quand nous ne sommes que les porteurs des actions d'une compagnie qui exploite et que cette compagnie est là pour satisfaire toutes les réclamations et se conformer à toutes les obligations que lui impose la loi américaine.

M. ARCHAMBAULT: Si je comprends mon honorable ami, ce contrat ne fait pas du Canada le propriétaire des chemins de fer que le Grand-Tronc possède aux Etats-Unis.

L'hon. M. MEIGHEN: L'Etat canadien devient le propriétaire ou détenteur, il prend exactement la place qu'occupait le Grand-Tronc en ce qui regarde ces chemins de fer. Autrement dit, nous devenons les actionnaires de la compagnie qui, après que nous en devenons actionnaires, a les droits sur ces lignes américaines qu'elle en avait avant que nous achetions les actions. Il n'y a aucun changement à ce sujet.

M. SINCLAIR (Guysborough): A la page 51 du mémoire, je remarque une longue liste de chemins de fer tels que le Atlantic and St. Lawrence, Buffalo and Lake Huron, Central Vermont, Southern New England Railway et autres. Je suppose que ces chemins de fer sont complètement en territoire américain. Lorsque nous deviendrons les propriétaires de toutes les actions du Grand-Tronc nous serons alors en mesure de nommer les directeurs. Pourrions-nous nommer des directeurs canadiens?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne dirai pas que nous pourrons nommer des directeurs dans tous les cas.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ne conserverez-vous pas ces compagnies constituées en corporation?

L'hon. M. MEIGHEN: Tout ce que je peux dire c'est ceci: à l'heure actuelle, je

ne vois pas la raison d'agir différemment à l'égard de ces chemins de fer que ne l'a fait jusqu'ici le Grand-Tronc.

A mon avis, il n'y a pas lieu de modifier ce système. Aujourd'hui la compagnie du Grand-Tronc possède le stock de ces chemins de fer ou en a obtenu le bail—ce sont des baux perpétuels, si je ne me trompe. Quel que soit le système que la compagnie du Grand-Tronc adopte à l'égard de ces chemins de fer, il n'y a pas lieu, à mon avis, de modifier ce système, et cela tout simplement parce que nous devenons les actionnaires du Grand-Tronc. Je ne saurais en dire davantage. Il appartiendrait au nouveau bureau de direction du Grand-Tronc, après la démission du comité de direction, de se prononcer sur le meilleur système à suivre à l'égard de ces intérêts américains.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y a une autre question, ce soir, il n'a été question que de la garantie donnée par la compagnie du Grand-Tronc relativement au Grand-Tronc-Pacifique; or, la compagnie a également garanti les obligations de toute cette longue liste de chemins de fer. Que deviendront ces garanties, quand nous aurons pris possession du réseau du Grand-Tronc? Faudra-t-il parfaire ces garanties que la compagnie du Grand-Tronc a données aux actionnaires, et aux obligataires de ces chemins?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous n'aurons rien à faire. La compagnie du Grand-Tronc continuera alors à faire ce qu'elle fait aujourd'hui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce sera le Gouvernement?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement sera le propriétaire des actions. La compagnie aura les mêmes obligations que par le passé. Il ne faut pas oublier que la compagnie du Grand-Tronc ne garantit pas les 5 p. 100 du capital-actions du chemin de fer de l'Atlantique et du Saint-Laurent, entre autres; c'est le loyer que paie la compagnie du Grand-Tronc pour ce chemin de fer. Il va sans dire que s'il nous faut faire l'exploitation du chemin de fer, nous devrons payer le loyer, et cet argument s'applique également à toutes les autres compagnies en question. Quand le Gouvernement sera devenu actionnaire, la compagnie du Grand-Tronc aura les mêmes obligations qu'aujourd'hui, alors qu'il existe 180,000 actionnaires; seulement, cela ne veut pas dire que ces obligations soient onéreuses. Ces obligations ont été assumées au bénéfice du réseau de la compagnie du Grand-Tronc qui a fait l'acquisition de ces chemins de fer par bail, par contrôle ou propriété des actions.

M. McKENZIE: Le ministre affirme que nous sommes propriétaires des actions et il dit que la compagnie conserve sa personnalité, encore qu'elle ne possède rien.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela.

M. McKENZIE: En tout cas, l'actif physique de la compagnie du Grand-Tronc demeurera la propriété de cette compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: En effet.

M. McKENZIE: La compagnie du Grand-Tronc, entre autres, pour ne mentionner que cette compagnie, demeurera-t-elle à perpétuité sous son nom actuel, sans perdre son identité, alors que le Gouvernement sera propriétaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais affirmer qu'un système quelconque ait été adopté; je me bornerai à dire qu'en toute probabilité, lorsque l'acquisition aura été réalisée, ce chemin de fer sera fusionné avec le réseau des chemins de fer nationaux canadiens et qu'ainsi il perdra son nom.

M. McKENZIE: Que deviendra ce stock dont nous garantissons l'intérêt, si la compagnie disparaît complètement? Supposons que la compagnie soit liquidée et cesse d'exister?

L'hon. M. MEIGHEN: Pour que la fusion de ce réseau se réalise, il n'est pas nécessaire que la compagnie cesse d'exister. Ainsi, le réseau du Nord-Canadien possédait, je crois, vingt et une compagnies distinctes qui toutes avaient leur propre personnalité et leurs propres émissions d'actions. Ces compagnies, créations de la compagnie du Nord-Canadien, devinrent partie intégrante du réseau. Ces actions du Grand-Tronc pourront encore demeurer en circulation: c'est-à-dire que les certificats d'actions ne comportant pas droit de vote pourront demeurer en circulation, encore que le réseau, à ce titre, soit fusionné avec le réseau des chemins de fer nationaux canadiens et exploité comme partie de ce dernier réseau. Ces certificats ne conférant pas aux actionnaires le droit de vote, ces actions qui n'attribuent pas de voix, seront détenues par les propriétaires du stock actuel et ils pourront toucher leurs dividendes, tout comme le font les porteurs de certificats de l'Emprunt de la Victoire, alors que le Grand-Tronc sera fusionné avec le réseau des chemins de fer nationaux canadiens et ainsi connu.

M. McKENZIE: Je m'explique difficilement qu'il existe tant de compagnies différentes et autant de noms, puisque nous sommes propriétaires du réseau. Ainsi, l'Intercolonial qui est la propriété de l'Etat depuis cinquante ans, n'a aucune personnalité civile. Il n'a pas de stock et n'en a jamais eu. C'est la proporiété de l'Etat, mais il n'est pas plus propriété de l'Etat que ne l'est le Nord-Canadien.

Le gouvernement canadien est également propriétaire du Nord-Canadien, sauf quelques actions en cours ici et là. Je suis d'avis toutefois que tout le monde aimerait mieux que le Canada fût propriétaire du Nord-Canadien de la même façon qu'il l'est de l'Intercolonial et c'est la même chose relativement au Grand-Tronc. Si le Canada doit acquérir le réseau du Grand-Tronc, qu'on l'acquière au même titre que les autres propriétés que nous avons. Il ne sert de rien d'avoir un certain nombre de compagnies différentes et une variété infinie d'actions et d'obligations. Si le Canada doit acquérir le réseau du Grand-Tronc, que le Gouvernement se rende acquéreur de toutes ces lignes et qu'il n'existe qu'un seul système de tenue de livres et une seule direction comme nous l'avons pour l'Intercolonial.

Toutefois, c'est là une simple question de détail. L'honorable député de Royal (M. McLean) a demandé au ministre des Chemins de fer quel est le programme que le Gouvernement entend mettre à exécution relativement aux ports de Portland, de Saint-Jean et d'Halifax. Or, le ministre doit se souvenir qu'à l'époque où le projet de la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique fut étudié l'une des conditions du marché en tant qu'il s'agissait de l'intérêt du peuple canadien, c'est que tout le trafic dont le trajet ne serait pas indiqué par l'expéditeur serait indiqué par le Gouvernement. Le présent Gouvernement ne dirigeait pas les affaires du pays en ce temps-là, mais les principes posés par les gouvernements ne meurent point et les obligations assumées par un gouvernement doivent être nécessairement remplies par son successeur. Je crois devoir rappeler au ministre des Chemins de fer que l'un des principaux articles du programme du gouvernement du Canada, c'est que toutes les marchandises transportées sur les chemins de fer du pays, et dont l'envoi n'est pas spécifié par l'expédition, doivent aboutir aux ports canadiens. Il nous faudrait donc savoir maintenant si le Gouvernement a l'intention de s'en tenir à l'exécution de ce programme. Il n'y a pas eu, cela va sans dire, de conventions par écrit entre le Gouvernement du temps et le peuple canadien à ce sujet, mais c'était là la politique arrêtée du Gouvernement, à cette époque, et je n'ai jamais entendu dire que le présent Gouvernement avait l'intention de s'éloigner de la politique qu'avaient préconisée ses prédécesseurs.

Maintenant qu'il est question d'acquérir un débouché aux Etats-Unis pour l'écoulement des produits canadiens, il serait intéressant de savoir si nos gouvernants ont l'intention de s'en tenir à ce programme.

L'hon. M. REID: Je ne crois pas qu'il soit possible de donner à cette question une réponse plus formelle que celle que j'ai faite à l'honorable député de Royal. Du moment que nous construisons et outillons des ports au Canada, nous avons certainement l'intention de les utiliser. Nous avons raccourci la distance pour atteindre le port de Saint-Jean en faisant l'acquisition de la ligne du chemin de fer St. John Valley; nous le savons tous, la route la plus courte par rail et par eau entre Liverpool et le Canada, c'est via Halifax. Le Gouvernement utilisera donc nos ports canadiens et leur donnera toujours la préférence.

M. TURGEON: Le ministre est-il prêt à affirmer que tout le trafic recueilli sur la nouvelle ligne du Grand-Tronc, à partir des Etats de l'ouest des Etats-Unis et de l'Ouest canadien, après avoir atteint Montréal, sera expédié directement à Montréal et à Saint-Jean et à Halifax au lieu d'être détourné de Montréal à Portland? Le peuple canadien, surtout la population des Provinces maritimes, s'intéressent fortement à la politique que le Gouvernement entend suivre à l'avenir de ce chef.

L'hon. M. REID: Je ne vois pas trop qu'est-ce que je pourrais bien ajouter aux déclarations que j'ai déjà faites. Le Gouvernement n'a pas l'intention de modifier la politique qu'il a mise en vigueur depuis qu'il a pris la direction des affaires du pays en 1911. Nous outillons les ports de Saint-Jean et d'Halifax et certes! nous avons l'intention de les utiliser.

M. ARCHAMBAULT: J'ai examiné à la hâte le mémoire qui a été remis entre les mains des députés, mais je n'y trouve pas de renseignements quant au chiffre total des subventions ou de l'assistance que le gouvernement du Canada a accordées à la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: Ces renseignements se trouvent à la page 26.

M. McKENZIE: Il faudra prolonger la séance, je le crains fort, si nous essayons d'adopter la résolution ce soir; je propose donc au leader de la Chambre que nous fassions rapport sur l'état de la question.

L'hon. M. DOHERTY: Monsieur le président, je propose que la suite de la discussion soit renvoyée à une autre séance.

(Il est fait rapport sur l'état de la question.)

L'hon. M. REID demande à déposer sur le bureau quelques cartes indiquant le parcours du réseau du Grand-Tronc.

M. McKENZIE: Est-ce que mon honorable ami ne pourrait pas faire distribuer ces cartes?

L'hon. M. REID: Je ne crois pas qu'il y en ait assez pour en faire distribuer un exemplaire à chaque député. Il y en a une douzaine au plus dont quelques-unes ont trait au Grand-Tronc-Pacifique et les autres au réseau du Grand-Tronc. S'il en faut plus, je me ferai un devoir de m'en procurer d'autres.

La séance est levée à onze heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 16 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par des astérisques.

REPRESENTATION PROPORTIONNELLE.

*M. ANDREWS demande:

Quelle décision le Gouvernement compte-t-il prendre relativement à l'adoption de la représentation proportionnelle?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Comme le premier ministre l'a donné à entendre, il est question d'avoir une conférence avec l'Orateur, pour traiter la question de la représentation proportionnelle.

EXPORTATION DU NICKEL.

M. PEDLOW demande:

1 Une enquête, ordonnée par le Gouvernement fédéral, a-t-elle été tenue par le représentant du Gouvernement concernant l'exportation du nickel durant les années 1916, 1917 ou 1918?

2. Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été tenue?

3. Quel a été le résultat?

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur):

1. Dès que la guerre fut déclarée, en 1914, le Gouvernement a ordonné une enquête minitieuse au sujet de l'exportation du nickle et de la mise en pratique d'un système efficace de contrôle susceptible d'empêcher l'exportation de notre nickle dans des pays étrangers qui seraient des pays ennemis du nôtre.

2. Par G. A. Bell, sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux.

3. Il fut établi un système de contrôle approuvé par les autorités impériales, qui permit au Gouvernement canadien de diriger et de contrôler le rendement des mines de nickle, et de s'assurer absolument de l'objet auquel chaque livre de nickle serait consacrée.

UNE VENTE DE SUCRE EN DETAIL.

*M. PEDLOW demande:

1. Le Gouvernement a-t-il été averti officiellement par le secrétaire du Board of Trade de Winnipeg, que les marchands détaillants de Winnipeg, en raison d'une ordonnance de la commission de commerce limitant le profit brut des détaillants à 1 cent par livre sur le sucre, ont décidé de ne plus vendre de sucre?

2. Le Board of Trade de Winnipeg a-t-il demandé au Gouvernement fédéral de prendre en main la distribution au détail du sucre dans la ville et le district de Winnipeg?

3. Dans l'affirmative, quel mode de distribution de cette denrée le Gouvernement a-t-il décidé d'adopter?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1. Non.

2. Non.

3. Cela n'est pas nécessaire.

L'ATTENTAT A L'HABITATION DE LORD ATHOLSTAN.

M. LANCTOT demande:

1. Le Gouvernement a-t-il promis une récompense au sujet de l'attentat commis à la résidence de lord Atholstan à Cartierville, le 9 août 1917?

2. Cette récompense a-t-elle été payée, et à qui a-t-elle été payée?

3. Le ministre de la Justice a-t-il reçu une requête demandant la permission d'instituer des procédures légales contre le Gouvernement en recouvrement de la somme de $5,000?

4. Cette demande a-t-elle été refusée?

5. Dans l'affirmative, pour quelle raison?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice):

1. Oui.

2. Non.

3. Le ministre de la Justice n'a pas reçu de requête semblable.

4 et 5. Répondu sous le n° 3.

ENQUETE SUR L'INCIDENT DU NOVICIAT DE GUELPH.

M. TURGEON demande:

Quel a été le coût de l'enquête tenue sur les plaintes portées contre le collège des jésuites, à Guelph, Ontario, au sujet de l'inobservance de la loi du service militaire par les directeurs de ce collège.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Le ministère de la Justice a payé $440.97 jusqu'à ce jour. Il y a encore quelques comptes à régler.

LES SOLDATS RAPATRIES AU BUREAU DE POSTE DE MONTREAL.

M. DESLAURIERS demande:

1. Est-il vrai que près d'un millier d'anciens combattants, employés du bureau de poste de Montréal surtout, ont été remerciés de leurs services?

2. Dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil):

1. Non; mais les vacances étant finies et les employés réguliers ayant repris le travail, on s'est dispensé des services de 140 surnuméraires qu'on avait retenus au bureau de poste de Montréal pour les remplacer pendant le temps des vacances. Leurs services n'étaient donc plus nécessaires. Il y avait parmi ces surnuméraires 115 anciens combattants.

2. Répondu sous le n° 1.

LE BOARD OF TRADE DE MONTREAL ET LE PROJET DE RACHAT DU GRAND-TRONC.

M. JACOBS: Je voudrais savoir du ministère s'il a reçu une communication du conseil du Board of Trade de Montréal, qui laisse entendre que l'Etat devrait différer l'achat du Grand-Tronc de chemin de fer; et dans l'affirmative, quelle a été la réponse.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): En ma qualité de ministre des Chemins de fer, je n'ai reçu aucune communication du Board of Trade de Montréal. Dans le cas contraire, j'aurais répondu que la Chambre est actuellement saisie du projet de résolution, et que nous nous proposons de la prier d'adopter le projet fondé sur celui-ci à la présente session.

M. JACOBS: J'avais demandé en deuxième lieu si le ministère avait répondu au conseil du Board of Trade de Montréal.

[L'hon. M. Doherty.]

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Nous avons reçu deux ou trois communications nous faisant part des sentiments du Board of Trade sur cette question. J'en ai accusé réception, sans rien faire de plus.

WERNER HORN, L'ESPION ALLEMAND.

M. MICHAUD: Le Gouvernement sait-il qu'un nommé Werner Horn, qui, de son propre aveu, est un agent allemand qui s'est vanté d'avoir fait sauter le pont du Pacifique-Canadien sur la rivière Sainte-Croix, au Nouveau-Brunswick, en février 1915, a été conduit à New-York hier par deux officiers canadiens et qu'il sera amené au Canada pour y subir un procès? Dans l'affirmative, où et quand aura lieu le procès?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je ne savais pas où cette affaire en était rendue. Une demande d'extradition de cet individu s'instruit depuis quelque temps. Les procédures ont été retardées par sa condamnation et son internement aux Etats-Unis pour divers délits.

Je ne sais pas si les renseignements auxquels mon honorable ami fait allusion sont exacts, mais je prendrai des renseignements.

SERVICE AMBULANT DES POSTES.

M. DECHENE: Divers endroits de la province de Québec ont demandé un meilleur service du courrier par chemin de fer, et je crois savoir que ces demandes ont été remises, parce qu'on attend l'étude de propositions dans le but d'augmenter le taux payé aux chemins de fer pour le transport des courriers. Le Gouvernement va-t-il régler cette question et améliorer le service?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Cette question est à l'étude.

M. DECHENE: Je désirerais savoir quand elle sera réglée?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Après qu'elle aura été complètement étudiée.

SUITE DE LA DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de résolution tendant au rachat du réseau du Grand-Tronc.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'avais eu d'abord l'intention de prendre la parole sur cette question, lors de la discussion générale du projet de loi qui sera déposé, mais le débat s'est tellement élargi que je crois utile de dire dès maintenant ma pensée.

Je dois, en commençant, déclarer que la ligne de conduite suivie par le Gouvernement, en opérant le rachat de ce réseau, a mon entier et sincère appui. Il me semble impossible que le Gouvernement puisse agir autrement, s'il comprend son devoir dans la situation des affaires, et s'il saisit bien les besoins du Canada, au point de vue des transports. Cette question ne saurait se discuter sans revenir à la situation générale des chemins de fer dans le pays.

Je ne voudrais pas retenir l'attention de la Chambre trop longuement, en discutant la condition financière des divers réseaux du Canada, car ces questions ont été débattues assez souvent devant la Chambre que ce serait pour moi abuser de la patience de mes collègues, en entrant dans des détails. Je crois que les députés sont assez au courant des affaires des divers réseaux transcontinentaux. Je confinerai donc mes remarques à la politique générale préconisée par le Gouvernement en ce qui touche le rachat du réseau du Grand-Tronc.

Pour se former une idée exacte de la manière dont nous devrions traiter la compagnie du Grand-Tronc, à l'heure qu'il est, nous devons faire entrer en ligne de compte les points saillants de la situation. Tout d'abord, je crois que nous nous mettrons d'accord pour estimer que notre système de transport a été très exagéré en ce qui touche la construction des lignes transcontinentales. Il suffit de voir ce qui existe de Winnipeg à la côte du Pacifique, ou de Montréal à Toronto, où trois lignes sont parallèles, pour en venir à la conviction que nos travaux de chemin de fer ont été inutilement doublés en ce qui regarde la construction des réseaux transcontinentaux. Il est inutile, pour le moment, de chercher lequel de nos partis politiques doit porter la responsabilité de pareil état de choses. Je crois avoir déjà dit à la Chambre que les deux partis politiques sont responsables de ce qui s'est accompli.

Le Canada a traversé une période magnifique de développement matériel, et nous pouvons dire que le peuple tout entier a consenti à cette politique d'expansion des voies ferrées, qui a duré depuis vingt ans. Il est difficile, aujourd'hui, d'entendre les plaintes de ceux qui se sont opposés, dans le temps, à l'agrandissement de notre système de transport, mêmes si ces plaintes se basent sur la situation critique actuelle. Et nous ne saurions cacher que la situation actuelle est critique.

Je pense que le comité admettra avec moi que, vu les questions excessivement graves qui se sont présentées à nous durant la guerre et qui existent encore à la suite des hostilités, il vaut mieux ne pas perdre notre temps à chercher à savoir qui est à blâmer. Il faut que les hommes publics se demandent quelle est la situation, s'il est besoin d'y remédier, et si oui, quels sont les remèdes à apporter? Voilà le problème qui s'offre à l'attention de la Chambre et du pays.

J'ai dit que l'établissement de nouvelles lignes transcontinentales en Canada a été exagéré. Voyons ce qui se passait il y a quinze ans, ou disons au commencement de ce siècle, il y a dix-neuf ans tout près. Le Canada était desservi par un splendide réseau transcontinental, admirablement administré, le Pacifique-Canadien qui était alors l'unique ligne transcontinentale. Nous avions aussi le Grand-Tronc, l'un des premiers chemins de fer du Canada qui a beaucoup contribué au développement du pays. Ses voies se trouvaient surtout dans le centre avec des raccordements importants avec Chicago et divers endroits de l'est des Etats-Unis. Nous avons eu ensuite au Manitoba, et dans les deux provinces situées immédiatement à l'Ouest, le Nord-Canadien avec ses nombreux embranchements.

N'oublions pas que le Nord-Canadien a mis en valeur un immense territoire qui, sans lui, ne l'aurait pas été aujourd'hui. Je pense moi-même que la construction du Nord-Canadien, dans le Nord-Ouest, a augmenté considérablement la production de ces trois provinces. Qu'il suffise de calculer la quantité de grain transporté par le Nord-Canadien.

Telle était la situation il y a quinze ou vingt ans. Je suis d'avis—je ne parle pas ex cathedra, car on ne peut m'accuser d'avoir jamais parlé de la sorte à la Chambre —que le Nord-Canadien avec ses nombreux raccordements au Nord-Ouest, aurait dû être relié avec le Grand-Tronc, dans le centre du pays. Nous aurions eu alors deux lignes transcontinentales, le Pacifique-Canadien qui existait déjà, et qui a fort grandi, et le Grand-Tronc-Nord-Canadien, qui aurait eu les voies du Grand-Tronc à l'Est avec leurs raccordements, comme je l'ai dit, aux Etats-Unis, et le Nord-Canadien au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta. Cependant, cela n'a pas été fait.

La construction du Grand-Tronc-Pacifique a été entreprise en exécution du traité conclu entre le gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc en 1903. La division de l'Est du Transcontinental national, c'est-à-dire la ligne de Moncton à Winnipeg, a aussi été entreprise. Il n'est que juste de dire que ces projets furent alors présentés au peuple, et que le gouvernement qui les proposa en 1904 et 1908 eut l'approbation du pays. On construisit donc le Transcontinental national de Moncton à Winnipeg, au coût de 160 ou 170 millions, et le Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à la côte, comme concurrent du Nord-Canadien et du Pacifique-Canadien. Plus tard, le Nord-Canadien prolongea son réseau à l'Est.

Je prétends que la gravité de la situation des chemins de fer en Canada a pour cause le prolongement du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à la côte, et du Nord-Canadien d'Ontario et de Québec à l'Est. Il en est résulté une énorme dépense additionnelle de capital, et un vaste et onéreux doublement de voies, au détriment de tout le pays, parce que les tarifs du transport des marchandises sont en raison directe du coût de l'exploitation des chemins de fer, qui comprend, naturellement, les charges fixes et permanentes.

Avant la guerre, la situation sérieuse des chemins de fer, dont j'ai parlé, était de beaucoup le problème le plus important du pays. Les hostilités ont, durant quatre ans et plus, relégué cette question dans l'ombre, mais il est tout naturel que le problème des chemins de fer, qui, après celui de la guerre, était le plus grave en Canada, reprenne sa place importante à la Chambre. Nous nous trouvons donc aujourd'hui à discuter cette affaire très sérieuse, l'acquisition par l'Etat du Grand-Tronc.

En 1911, on se le rappelle, le gouvernement libéral, a déposé un projet de loi tendant à garantir les obligations du Nord-Canadien, jusqu'à concurrence de 35 millions, ce qui englobait toute la ligne, à proprement parler, de Montréal à Port-Arthur.

Je ne sache pas que le parti conservateur se soit fortement opposé à cette garantie. Il appert donc que les deux partis politiques furent également d'avis qu'il convenait d'accorder cette garantie-là, qui a réellement déterminé le caractère du Nord-Canadien comme réseau transcontinental.

En arrivant au pouvoir, en 1911, le cabinet conservateur s'est donc trouvé en face de la situation suivante: la division de l'Ouest du Transcontinental national, c'est-à-dire la section s'étendant de Moncton à Winnipeg, et la ligne du Nord-Canadien allant de Montréal à Port-Arthur étaient partiellement achevées et étaient payées ou sur le point d'être payées sur le produit des obligations qui, je le répète, devaient être garanties par le Gouvernement fédéral. La construction du Grand-Tronc du Pacifique n'était pas achevée. Telle était la situation en 1911. J'ajouterai que mes collègues et moi avons tâché de répondre le mieux possible aux exigences qu'elle imposait; nous avons cherché volontiers et avons trouvé l'argent qu'il fallait pour achever la construction du Grand-Tronc-Pacifique. En 1909 le gouvernement libéral avait donné une garantie de $10,000,000 pour procurer au Grand-Tronc-Pacifique les fonds nécessaires à la poursuite de son entreprise. En 1913, deux ans après notre arrivée au pouvoir, nous avons versé une somme supplémentaire de $15,000,000, et en 1916 une autre somme de $16,000,000. En 1916, nous avons aussi inscrit au budget $8,000,000, pour venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique, plus une somme de $7,500,000 en 1917 et en 1918. Ce que je veux dire, c'est que le gouvernement fédéral tenait que la construction du Grand-Tronc-Pacifique fût achevée selon les plans et devis qui devaient y présider, et c'est ce qui a lieu. Nous avons aussi achevé la construction du Transcontinental national entre Moncton et Winnipeg. Quant au Nord-Canadien, le caractère indéfini de sa situation nous a engagés à voter une subvention supplémentaire, puis une garantie de $45,000,000 d'obligations, puis un prêt de $15,000,000, je crois.

Le Grand-Tronc-Pacifique s'était obligé à prendre possession de la division Est du Transcontinental allant de Moncton à Winnipeg, et à payer, au bout de sept ans, à titre de loyer, un intérêt de 3 p. 100 sur le total que la construction de cette division aura coûté; mais il m'a paru évident à moi, comme au ministère, qu'il serait impossible au Grand-Tronc-Pacifique de payer cet intérêt, quelque fût le succès de ses opérations, parce que la construction avait coûté beaucoup plus cher qu'on n'avait d'abord cru. Le ministère en vint donc à la décision que les pertes provenant de la division Est serait supportées par l'Etat.

J'arrive à l'année 1916. Nous étions alors en pleine guerre. On nous demandait des sommes considérables, et le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique nous en avaient déjà tellement demandé eux-mêmes, que le ministère décida de ne plus subventionner ces chemins de fer, s'ils devaient continuer d'appartenir à des particuliers, et le public a fortement approuvé cette décision, j'en

suis sûr. Après avoir fourni à la Chambre un exposé minutieux, nous avons décidé d'instituer une commission chargée de s'enquérir de la situation par rapport à tous les chemins de fer du Canada et d'émettre son avis. Cette commission se composa de sir Henry Drayton, alors président de la commission des chemins de fer; de M. Smith, président du New-York-Central, et de M. Acworth, financier distingué et expert en chemins de fer, que nous fîmes venir d'Angleterre. Leur rapport est un document historique et les conclusions qu'il contient ont été, en somme, acceptées par le pays. Il est vrai que M. Smith fut dissident, mais il me semble, quand même, que leurs conclusions étaient absolument justes et répondaient à la situation financière de ces compagnies de chemins de fer ainsi qu'à la nécessité de maintenir nos réseaux en état de répondre aux besoins du pays. Ces commissaires ont proposé le rachat du Nord-Canadien, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, et leur réunion à l'Intercolonial, cette vieille ligne qui relie ensemble les Provinces maritimes, la province de Québec et la province d'Ontario.

Elle proposait, en outre, la nomination d'une commission d'hommes compétents et soustraits à toute influence politique, pour administrer les affaires de ce réseau national de voies ferrées. Si les conclusions de ce rapport devaient être mises en pratique, nous aurions deux réseaux de voies ferrées à travers le Canada. Cela eût été à désirer, si l'on avait réussi par le moyen que je mentionnais, en 1904. On voulait qu'il y eût deux réseaux.

On ne proposait pas l'acquisition de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien. En ce qui me concerne, je m'oppose au rachat de cette compagnie, car j'estime qu'elle donne à la population de ce pays un service admirable. C'est un chemin de fer dont nous nous enorgueillissons tous. Son administration est de tout premier ordre, et ce qu'elle a accompli avant et pendant la guerre a fait l'admiration de la population non seulement du Canada, mais encore de l'univers entier. Le gouvernement fédéral, se rendant compte que les conclusions du rapport Drayton-Acworth avaient leur raison d'être, a voulu les mettre à exécution. Cela ne pouvait s'accomplir immédiatement. En conséquence, le Gouvernement acquit la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, qu'il exploite par un bureau de directeurs qui est également chargé de l'administration du chemin de fer Intercolonial du Canada. La politique d'acquérir le Nord-Canadien et de l'unir à l'Intercolonial fut la mise en œuvre des conclusions du rapport Drayton-Acworth.

Nous en arrivons maintenant à une phase plus récente. Nous avons accordé à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de 7 millions et demie à 8 millions de dollars, par année, afin de lui permettre de poursuivre son exploitation. Il vint un temps où le Gouvernement considéra que l'opinion publique, au Canada, le condamnerait, s'il faisait de nouvelles avances considérables —sept millions, huit millions ou dix millions de dollars qu'il aurait fallu au cours de l'année dernière, pour exploiter le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dont le capital-actions appartenait au chemin de fer du Grand-Tronc et dont les obligations étaient garanties, pour la plupart, par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. La Chambre se rappelle—puisque le fait est relativement récent—que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, se trouvant dans l'impossibilité de poursuivre ses opérations, fut mise en séquestre par le Gouvernement du Canada. Cela se passait au mois de février, ou au mois de mars dernier. Au cours de l'été précédent, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc avait demandé de l'aide au gouvernement fédéral. Il était évident que cette compagnie se trouvait dans un embarras sérieux, vu qu'elle s'était portée responsable—et cela dans une très large mesure—des garanties de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Je crois que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc était indirectement responsable d'engagements de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour une somme d'environ 100 millions de dollars. D'autre part—et cela a un rapport étroit à la discussion de cette affaire—on ne doit pas oublier que le gouvernement fédéral a contracté des engagements directs et indirects, au sujet de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, au chiffre d'au moins 140 millions ou plus,—disons, 145 millions de dollars.

Or, monsieur le président, à mon avis, la mise en séquestre du Grand-Tronc-Pacifique rend inévitable le rachat du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, dans le but de continuer l'exploitation de sa voie ferrée, aurait été forcée de solder ses garanties des obligations de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, qui étaient en souffrance. Le gouvernement fédéral a garanti 10 millions de dollars de ces valeurs émises, en

1909. Le Grand-Tronc, comme tout autre réseau transcontinental de voies ferrées, aurait été tenu de faire les prolongements et travaux d'administration requis et qui sont d'une importance capitale, en vue de l'entretien convenable et suffisant de son réseau. Il semble donc que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, se trouvant en séquestre, devaient inévitablement solliciter l'aide du gouvernement fédéral. Ainsi que je l'ai fait observer, en 1908, bien que le Grand-Tronc-Pacifique ne fût pas alors en séquestre, demande fut faite d'aide au Gouvernement fédéral, et c'est alors que fut soulevée, dans la correspondance échangée entre le premier ministre et M. Alfred Smithers, la question de la responsabilité du Grand-Tronc à l'égard des obligations garanties du Grand-Tronc-Pacifique. La situation était claire, et c'est pour cela que je ne m'y attarderai pas. Le Grand-Tronc était à ce point intéressé avec le Grand-Tronc-Pacifique qu'il lui aurait été excessivement difficile de continuer à maintenir son service et son outillage, tout en acquittant ses obligations au sujet des garanties du Grand-Tronc-Pacifique.

M. McKENZIE: L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre? Je tiens à dire au comité quel était le genre d'aide que demandait le Grand-Tronc à cette occasion.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je parle de mémoire, mais je crois que c'était pour lui permettre de payer certaines échéances sur ses propres obligations qui allaient devenir dues à Londres.

M. McKENZIE: Combien demandait-il?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je regrette de ne pouvoir donner le renseignement à l'honorable député, mais je suis sûr qu'il pourra l'obtenir du Gouvernement. Ce n'était pas une somme considérable pour un chemin de fer, mais cependant elle était assez importante. Qu'on me permette de récapituler les différentes démarches qui ont amené la situation actuelle, situation inévitable si le Gouvernement veut faire son devoir, eu égard à la condition grave dans laquelle se trouvent les chemins de fer du Canada en ce moment et à nos besoins de transport. Il était évident qu'il fallait aider le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique. Quand le Gouvernement fédéral donna, en 1914, sa garantie de 45 millions pour les valeurs du Nord-Canadien, il insista pour qu'on lui remît 40 millions de dollars d'actions ordinaires. Il prétendait que puisqu'on lui demandait de donner une aussi forte garantie, il devait avoir un intérêt raisonnable dans l'entreprise. Le Gouvernement reçut donc, avec les actions qui lui avaient été remises l'année précédente, une somme totale de $40,000,000 sur les $100,000,000 qui constituaient le capital de la compagnie; il se trouvait donc avoir un intérêt dans le réseau du Nord-Canadien. Puis les nouvelles avances de fonds faites au Nord-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique amenèrent la nomination d'une commission pour s'enquérir de la situation des chemins de fer au Canada. Il en résulta le rapport Drayton-Acworth sur lequel le Gouvernement s'est basé depuis et sur lequel il se base encore en présentant la résolution qui est actuellement devant la Chambre.

Je tiens à dire quelques mots sur l'aspect financier de l'opération et aussi, d'une façon générale, sur le rachat des chemins de fer. Souvent on prétend que lorsque le Gouvernement fédéral se porte acquéreur d'un chemin de fer, il augmente la dette publique du montant des valeurs qui ont été émises et qui sont dues par telle compagnie. On peut comprendre ce que ceux qui pensent ainsi veulent dire. Ils disent: "Si vous achetez une compagnie de chemin de fer qui a un lourd passif, vous augmentez la dette publique du Canada dans une mesure égale à ce passif." La Chambre doit bien comprendre, et je désire insister quelque peu sur ce point, qu'en prenant possession d'un chemin de fer, la responsabilité que l'on assume est purement résiduelle. Elle ne s'étend pas à la totalité des valeurs en cours de la compagnie. Voici un exemple: Supposons que le Gouvernement achète demain le Pacifique-Canadien, va-t-on supposer que nous allons nous inquiéter des débentures dues par cette compagnie? On dirait: "Oui, il est vrai que vous achetez la compagnie du Pacifique-Canadien et que ce passif existe, mais de l'autre côté vous avez l'actif de ce merveilleux réseau, vous avez des recettes nettes qui sont suffisantes pour payer l'intérêt sur toutes les valeurs en cours et vous laissez en plus un gros excédent." Cela est si évident que je ne me propose pas de l'expliquer plus longuement. Mais ce n'est pas le cas pour le réseau du Nord-Canadien, ni pour le Grand-Tronc-Pacifique, ni pour le Grand-Tronc. Néanmoins ce que je veux faire ressortir, c'est que la responsabilité assumée par le Gouvernement en achetant le

Grand-Tronc est purement résiduelle. Chaque année il faudra combler le déficit, si déficit il y a, entre les recettes nettes et la somme que le Gouvernement aura été ordonné de payer d'après la sentence arbitrale. Par xeemple, si le Grand-Tronc donne, une année quelconque, un excédent de $3,000,000 et que la sentence arbitrale ordonne au Gouvernement de verser $3,000,000 par année, naturellement il n'y aura pas besoin de s'inquiéter de la responsabilité représentée par les valeurs de la compagnie, car les recettes nettes seront suffisantes pour acquitter les frais fixes et les frais d'exploitation.

Personne ne comprend mieux que moi combien grave est la situation financière dans laquelle nous nous trouvons après avoir pris part à la plus grande guerre de l'histoire. Je n'ai aucun désir de diminuer l'importance de cette question ou de dire qu'elle ne mérite que peu d'examen. C'est une affaire de suprême importance qui s'impose aux plus vives préoccupations de cette Chambre. A mon avis, c'est une question de grande urgence, et le Gouvernement aurait manqué à son devoir, en retardant de soumettre cette résolution à la Chambre.

Cette question n'a certes pas le mérite de la nouveauté, puisqu'elle est sur le tapis depuis la publication du rapport Drayton-Acworth. Le Parlement en fut saisi presque immédiatement après que le premier ministre eût fait son offre à la compagnie du Grand-Tronc en Angleterre, en 1918. La correspondance est maintenant devant la Chambre. A titre de ministre des Finances et de premier ministre intérimaire, j'annonçai, la session dernière, que nous ferions l'acquisition de la compagnie du Grand-Tronc. Cela me semblait inévitable, presque aussi inévitable qu'aujourd'hui Pour résoudre le problème des chemins de fer qui se dresse devant nous, il n'y a pas d'autre alternative et il faut se mettre à l'œuvre maintenant, si nous voulons faire face aux besoins de l'industrie des transports au pays. L'exploitation d'un vaste réseau de chemins de fer ne saurait s'assimiler à une entreprise d'intérêt privé. La prospérité de nos populations est subordonnée à l'exploitation des voies ferrées et à leur valeur générale. Eu égard à la vaste étendue du pays et à sa configuration géographique, la question des transports prime tout le reste dans les préoccupations du Gouvernement. Voici donc que la situation où se trouvait le Gouvernement en 1918. Le premier ministre fit son offre, au nom de l'Etat, à Alfred Smithers, le président de la compagnie du Grand-Tronc. C'était l'offre faite au nom du Canada. Le premier ministre dit: "Nous allons acquérir le réseau du Grand-Tronc." L'objectif alors visé était un bail de 999 ans. Il ajouta: "Nous payerons 2,500,000 dollars pour les trois premières années; 3,000,000 de dollars, les cinq années suivantes, et 3,600,000 dollars par année subséquemment." Voilà l'offre faite par le gouvernement canadien par l'entremise du premier ministre. La compagnie du Grand-Tronc, toutefois, n'agréa pas cette offre, et je dois observer ici que je ne m'explique guère certaines critiques formulées à Londres touchant l'attitude du gouvernement envers la compagnie du Grand-Tronc. L'offre du Gouvernement était une alternative. Il dit: "Nous vous offrons 2,500,000 dollars annuellement pendant trois ans; 3,000,000 de dollars par an pendant cinq ans et 3,600,000 de dollars par année subséquemment. Dans l'atternative, nous vous offrons l'arbitrage." Or, certains journaux de Londres nous disent qu'ils sont bien aises que le Gouvernement ait adopté une autre attitude à cet égard. La compagnie du Grand-Tronc était libre d'accepter l'arbitrage dès le début. L'attitude du Gouvernement n'a jamais varié. Dès que sir Alfred Smithers, le président de la compagnie du Grand-Tronc, eut accepté l'offre du Gouvernement et dit: "Nous acceptons votre offre, M. le premier ministre", le Gouvernement avait le devoir de soumettre la question à cette Chambre, ainsi qu'il l'a fait.

Il est fâcheux que cela arrive au moment où nous pensions clore cette session, mais, à mon avis, ce n'est pas la faute du Gouvernement. Jusqu'ici la compagnie du Grand-Tronc n'avait pas donné son consentement, encore que les négociations fussent en marche. Du moment que sir Alfred Smithers, au nom de la compagnie du Grand-Tronc, eut donné son consentement, le Gouvernement, en conformité de son devoir public, était tenu de soumettre la question à la Chambre et de lui demander d'approuver l'attitude qu'il avait adoptée dès 1918, c'est-à-dire, de faire l'acquisition du Grand-Tronc. On ne saurait donc se plaindre à bon droit que la Chambre ait été saisie de cette mesure à pareil moment. Sans doute, eu égard à nombre de raisons qu'il serait oiseux de mentionner, le Gouvernement préférerait ajourner à une autre session l'étude de cette question; mais à mon avis, il manquerait à son devoir en le faisant. En outre, et j'exprime ici ma propre pensée et celle de mes collègues de la Cham-

bre—le Parlement, je crois, manquerait aussi à son devoir, s'il refusait de siéger pendant le temps voulu pour délibérer et régler cette question, maintenant que la compagnie du Grand-Tronc a dit: "Nous acceptons l'offre du premier ministre."

J'aborde l'étude d'une autre objection qu'on a fait valoir. On a soulevé ici une objection, entre autres, qui, évidemment semble importante. On dit: "Vous avez garanti les actions garanties de la compagnie du Grand-Tronc du Canada." Or, en jetant, avant d'entrer ici, un rapide coup d'œil sur la lettre adressée par le ministre de l'Intérieur à sir Alfred Smithers, à Londres, je constate que l'offre est de 2,500,000 dollars annuellement pour les trois premières années; de 3,000,000 de dollars pour les cinq années suivantes et subséquemment de 3,600,000 dollars, que les directeurs du Grand-Tronc répartiront à leur gré, parmi les détenteurs du stock garanti, des actions de préférence et des actions ordinaires.

Très bien. Mais ce que je tiens à faire ressortir—et il me semble que c'est une réponse à l'objection avancée—est ceci: les 2 millions et demi, 3 millions ou $3,600,000 qui ont été offerts par le Gouvernement étaient plus que suffisants pour couvrir les frais d'intérêt des actions garanties. Dans ce cas, ces actions étaient entièrement garanties, du moins si les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc voulaient utiliser ces sommes pour payer des intérêts. La compagnie semble avoir considéré ces actions comme des obligations au lieu d'y voir des actions dans le sens propre du mot; c'est-à-dire des parts d'actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc. Les directeurs ont toujours regardé ces actions comme un passif de la compagnie plutôt qu'une participation des actionnaires. Pardonnez-moi si je me répète, mais c'est un point que je veux bien faire comprendre à la Chambre. L'offre que nous avons faite suffisait pour payer les intérêts sur les actions garanties du Grand-Tronc. Alors, pourquoi nous casser la tête si cette compagnie nous dit aujourd'hui qu'elle veut faire garantir ces actions. L'offre du Gouvernement tient encore et pourrait être acceptée par le Grand-Tronc si cette compagnie avait le désir de le faire.

Je crois, monsieur l'Orateur, m'être étendu suffisamment sur le sujet. Ce que je désire faire ressortir, c'est que des erreurs ont été commises dans le passé par rapport au développement des chemins de fer dans notre pays et le résultat a été que le Gouvernement a dû parfois s'en occuper comme il s'en occupe aujourd'hui. Cependant, je ne voudrais pas en rester là. L'administration du pays est difficile. Notre population est dispersée sur un territoire aussi grand que celui des Etats-Unis, et même que celui de l'Europe. Beaucoup de régions sont improductives. Notre système de construction de chemin de fer a dû se préparer et s'exécuter malgré des difficultés considérables. Dès le début, le réseau de l'Intercolonial devait traverser de longues distances pour remplir l'engagement de la confédération qui voulait relier les Provinces maritimes à l'ancien Canada. Même dès le début personne n'a voulu croire au succès du chemin de fer Intercolonial. Le gouvernement a dû y sacrifier de grosses sommes afin de rendre possible ce vœu de la confédération, c'est-à-dire de relier les Provinces maritimes avec le Québec et l'Ontario.

Quand nous avons construit la ligne du Pacifique-Canadien, nous avons dû payer des subsides énormes en terres et en argent, afin que les territoires du Nord-Ouest puissent être reliés avec le Québec et l'Ontario. Entre l'Ontario et le Manitoba il existe un désert de 1,000 milles et entre les provinces de l'Ouest et la Colombie-Anglaise se trouve la grande barrière des montagnes Rocheuses. Nous avons dû surmonter ces difficultés. Et ce n'est pas tout; il fallait que ce pays trouve les immigrants nécessaires pour peupler ces contrées; les chemins de fer n'attendent pas. Les divers gouvernements du pays ont dû se préparer pour l'immigration afin que les terres fussent disponibles pour les immigrants. C'est un point que nous ne devrions pas oublier et nous devrions toujours considérer ce résultat inévitable que, si le Gouvernement n'avait que deux lignes transcontinentales au lieu de trois, il devrait donner encore plus d'aide à la population immigrante jusqu'au moment où celle-ci permettrait aux chemins de fer d'être exploités, si non avec profit du moins sans de trop grandes pertes. On peut considérer que les sommes dépensées par le Gouvernement pour régler les déficits de l'Intercolonial, les subsides qui ont été accordés au Pacifique-Canadien, au Nord-Canadien ou au Grand-Tronc-Pacifique l'ont été dans le but de notre bien-être futur et afin de surmonter les difficultés géographiques et physiques auxquelles nous avons dû faire face en Canada.

Or, quel est le but de mon argument? Le voici: la dette contractée par l'acquisition du réseau du Nord-Canadien, du réseau du Grand-Tronc et du réseau de l'Intercolonial constitue une dette variable. Il n'est pas juste de dire que le Gouvernement a pris toutes les dettes de ces réseaux comme il n'est pas juste de dire que le Gouvernement

devra payer tous les déficits résultant de leur exploitation. Mettons de côté le passé, reconnaissons l'inutilité de nos récriminations au point de vue de notre responsabilité en ce qui touche les chemins de fer. Que serait-il prudent de faire? Nous devons permettre à ces compagnies de conserver leur outillage, leurs voies, leur matériel roulant, si nous voulons qu'elles suffisent aux besoins du pays.

Et à ce propos, j'ajouterai ceci: Les chemins de fer du Canada ont joué un rôle magnifique au cours de la dernière guerre; le magnifique outillage et l'habileté du personnel de nos grands réseaux de voies ferrées ont permis au Canada de jouer un rôle considérable. Je suis donc d'avis que nous devons inscrire ce fait au crédit de nos administrateurs des chemins de fer. Je ferai observer que nous assumons une dette plus ou moins relative. Je prévois qu'elle sera peut-être lourde durant quelques années, mais tout dépendra des tarifs, du volume du trafic et de l'efficacité des méthodes d'administration que l'on adoptera. Pour moi—et je suis toujours disposé à voir l'avenir en rose, car j'ai foi au peuple canadien et aux merveilleuses ressources de notre pays—j'ai toujours regardé d'un œil optimiste la situation des chemins de fer canadiens. Le pays sera en mesure de supporter la perte quelle qu'elle soit que comportera l'exploitation de nos chemins de fer, qui ne sont pas en aussi bonne condition que le Pacifique-Canadien, jusqu'au jour où ils rapporteront leurs frais d'exploitation. Cela prendra peut-être du temps, car je ne veux pas faire miroiter de fausses théories aux yeux de la Chambre; mais peu importe la longueur de la période durant laquelle se produiront ces déficits variables, le pays devra les combler; ce sera notre châtiment pour les erreurs que nous avons commises dans le passé et le moyen de servir l'intérêt général en mettant sur un excellent pied, nos moyens de transport.

Pour ma part, je verrais avec un certain orgueil la création d'un vaste réseau transcontinental de voies ferrées qui ferait une concurrence honorable au chemin de fer du Pacifique-Canadien, auquel j'ai déjà rendu un tribut d'hommage mérité. Or, je suis d'avis que si nous faisons en sorte de préserver de toute influence politique l'exploitation des chemins de fer acquis par l'Etat, si nous réussissons à leur assurer une honnête administration, aux mains d'administrateurs habiles, nous serons bientôt en face d'une situation tendant à donner une juste solution à ce problème épineux.

Cependant, je tiens à le faire observer encore une fois, je considère qu'il est essentiel que nos chemins de fer soient libérés de toute influence politique. Plus que cela, je suis d'avis qu'ils devraient être débarrassés également des influences quasi-politiques—c'est-à-dire des influences régionales. Je parle à mon titre de simple député—car j'ai reçu une promotion—et s'il m'était permis d'offrir un conseil au Gouvernement, je lui dirais: Lorsqu'il s'agira de nommer définitivement la commission qui administrera tous les chemins de fer fusionnés en un vaste réseau national, ayez soin d'arrêter votre choix sur les meilleurs experts en matière de chemin de fer que vous pourrez trouver; ne vous embarrassez pas de nommer des administrateurs pour représenter la Colombie-Anglaise, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et chacune des provinces du golfe Saint-Laurent, car chacun de ces représentants, quelque bien intentionné qu'il fût, subirait inmanquablement l'influence de la province d'où il vient; il emploierait son autorité inconsciencieusement pour ainsi dire à faire construire des embranchements inutiles, à commander du matériel roulant et à adjuger des entreprises qui ne seraient pas nécessaires dans la région qu'il représenterait. Dès que le Gouvernement se sera assuré la direction de tous ces chemins de fer, je lui conseille donc de choisir les fonctionnaires les plus compétents et possédant la meilleure réputation pour faire partie du conseil d'administration. La confiance que le Gouvernement et le pays reposeront en eux, dépendra absolument de la valeur des méthodes d'administration qu'ils mettront en œuvre, de sorte qu'ils devraient avoir leurs coudées franches de toute façon.

Je dois des excuses à la Chambre, monsieur le président, pour avoir retenu si longtemps son attention; mais il s'agit d'une question très importante et l'excuse, sinon la justification, que je puis faire valoir, c'est que j'ai eu beaucoup à faire avec le programme du Gouvernement en matière de chemin de fer; j'ai étudié les problèmes que comporte l'exécution de ce programme et me suis toujours rendu un compte exact des responsabilités attachées aux importantes fonctions que j'ai remplies. Je sens toutefois que je ne suis pas dégagé de toute responsabilité, et voilà pourquoi je désire ajouter que le Gouvernement a adopté la seule ligne de conduite raisonnable, dans les circonstances. Je tiens à le répéter en terminant mes remarques, que la proposition à mon plus cordial appui.

M. DEVLIN: L'ex-ministre me permet-il de lui poser une question? On a affirmé au cours du mois de mars dernier que le ministre des Finances du jour était opposé au projet de consentir de nouveaux emprunts au Grand-Tronc ou au Grand-Tronc-Pacifique, afin de permettre à la compagnie du Grand-Tronc d'acquitter l'intérêt sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Est-ce exact ?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si j'ai bien saisi la question de mon honorable ami, il me demande si j'étais opposé à l'idée de continuer à accorder des subsides au Grand-Tronc-Pacifique. J'étais contre ce projet, parce que je croyais—je l'ai déclaré d'ailleurs dans le temps—que l'opinion publique était décidément contraire à cette politique.

M. DEVLIN: En face de cette réponse, je désirerais poser une autre question à l'ex-ministre.

Cette résolution n'est-elle pas, et rien de plus, une proposition d'autoriser le Gouvernement à une avance de deniers à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, deniers à l'aide desquels elle pourra payer ses frais d'exploitation, les intérêts dus sur le Grand-Tronc-Pacifique et garantir en outre les obligations et les nouvelles actions dites de garantie? Nulle acquisition de biens, mais un prêt seulement?

L'hon. sir THOMTS WHITE: Mon honorable ami a eu tellement l'habitude, pendant de nombreuses années, de m'adresser ses questions, qu'il lui est difficile de s'en défaire. Je ne demande pas mieux, toutefois, que de lui faire connaître mon opinion, qui n'est pas nécessairement celle du cabinet, puisque, comme je l'ai dit, je ne suis plus maintenant qu'un simple député.

En acquérant les actions de la compagnie du Grand-Tronc, le Gouvernement administrera le réseau, il comblera les déficits, verra à faire cesser le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami m'a demandé si j'étais en faveur de nouvelles concessions à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et je lui ai répondu que non. Comme je l'ai déjà fait observer, la compagnie du Grand-Tronc détenait les actions du Grand-Tronc-Pacifique et elle était par suite la propriétaire de la ligne. Je n'étais pas disposé, en 1914, à permettre que le gouvernement fédéral garantît les actions du Nord-Canadien, pour une somme de 45 millions, sans avoir préalablement obtenu de cette compagnie la remise d'actions ordinaires pour au moins une somme de 40 millions, et c'était là tout ce que nous pouvions avoir. J'étais peu disposé, après 1916, à de nouvelles avances au Nord-Canadien, tant que le réseau resterait dans les mains de particuliers, mais j'aurais volontiers consenti à ce que le Gouvernement prît possession du chemin et fît toutes les avances nécessaires à son fonctionnement. Je suis de la même opinion en ce qui regarde le Grand-Tronc-Pacifique: je l'aiderais financièrement, à la condition, toutefois, que ses actions, aujourd'hui détenues par la compagnie du Grand-Tronc, devînssent la propriété de l'Etat, avec aussi les actions de la compagnie du Grand-Tronc du Canada. Il suivrait que le gouvernement fédéral aurait pris la place des actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc. Je ne crois pas, monsieur le président, que le pays consente à de nouvelles avances dans d'autres conditions; mais il consentira à toute avance nécessaire à un réseau que posséderait l'Etat.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur le président, sur la fin du discours très modéré et très intéressant que vient de faire mon honorable ami (sir Thomas White), il nous a fait un fort joli tableau de conditions qu'il espère devoir se produire dans la gestion des affaires publiques de ce pays. Il nous a dépeint une situation dans laquelle les plus hauts intérêts du pays, ceux qui lui importent le plus, seraient placés hors de son contrôle. Pour que cette vaste entreprise réussisse, il faut, dit-il, la maintenir à l'écart de la politique, et il espère que cela s'accomplira. Mon honorable ami ne sait-il pas, comme moi, que la politique, dans son sens propre, signifie les affaires publiques. En voulant que la politique se désintéresse de cette entreprise, on veut la soustraire à l'influence du peuple et la confier à des personnes sans responsabilité.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami jugerait-il opportun de faire entrer d'office dans une commission administrative des chemins de fer de l'Etat le ministre des Chemins de fer ou des Finances?

L'hon. M. FIELDING. Je n'ai pas cherché à définir comment cette affaire pourrait être conduite. Je ne répugne certes point à l'heureux état de choses que dépeint mon honorable ami, mais je crois que c'est une simple vision, impossible à réaliser. A moins d'abolir tout principe de démocratie, à moins de faire renaître

cette sorte d'autocratie que nous avons visé à détruire depuis cinq ans, m'est avis qu'il nous faut accepter cette règle de faire gérer les affaires publiques par le peuple ou par ses représentants. Toute tentative d'enlever ces choses des mains du peuple et de créer des commissions soi-disant indépendantes sur lesquelles le peuple n'a aucune emprise, est vouée à l'insuccès. La démocratie a ses périls et l'un d'eux, c'est que le peuple peut ne pas toujours agir judicieusement. Je ne suis pas hostile au vœu exprimé par mon honorable ami de tenir ces chemins hors de la politique, mais je crains fort que cet heureux état ne soit une vision et qu'on ne puisse le réaliser aussi vite qu'il l'espère, aussi vite que nous le désirons tous les deux.

Plusieurs millions de citoyens de toute nuance politique se posent aujourd'hui cette question: Pourquoi le Gouvernement cherche-t-il, dans les derniers jours d'une session spéciale, convoquée pour un autre objet, à faire adopter par la Chambre des communes, prise par panique, une des plus importantes mesures que l'on ait jamais soumises au Parlement canadien?

Cette question m'a été posée aujourd'hui même, à Ottawa, par des conservateurs éminents, et je sais qu'elle est posée dans tout le pays. Bien qu'il soit tout naturel et convenable de la poser, les ministres n'y ont pas encore donné de réponse suffisante; même le discours si persuasif que l'ancien ministre des Finances (sir Thomas White) a prononcé aujourd'hui ne comporte pas de réponse satisfaisante à cette interrogation. Quand même le projet d'achat dont il s'agit offrirait plus d'avantages que quelques-uns ne se l'imaginent, quand même ces avantages seraient indiscutables, le ministère n'aurait pas moins tort de chercher à nous le faire adopter, dans les circonstances où nous nous trouvons. Cette session spéciale a été convoquée dans un but spécial. Combien de gens venus à Ottawa dans l'intérêt de projets importants, pour eux du moins, se sont fait dire par les ministres et par les députés sur l'aide de qui ils comptaient, qu'ils devraient attendre une autre année, parce qu'on avait convoqué la session actuelle dans le but spécial de s'occuper du traité de paix? Or, voici qu'il en est tout autrement. La semaine dernière, le ministre du Commerce représentant le premier ministre nous déclarait que la Chambre avait pour ainsi dire achevé ses travaux et que la prorogation aurait probablement lieu le samedi suivant, c'est-à-dire dans quatre jours à compter de la date où il faisait cette déclaration. Sur la foi de ses paroles, plusieurs députés s'en retournèrent, et quelques-uns s'embarquèrent pour l'Europe. En tout cas, un grand nombre ne reviendront probablement pas ici pour achever la session. Quand on a signalé ce fait, à la séance d'hier, le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a répondu qu'il restait assez de députés pour répondre aux exigences de la situation. Il avait tort, le nombre de ceux qui sont ici est seulement de 96 et représente, par conséquent, moins de la moitié du nombre total des députés, qui est de 235. A la séance d'hier il fut pris un premier vote sur cette question de souveraine importance, et le greffier n'a enregistré que 96 voix, dont 58 pour et 38 contre. Aussi le peuple va-t-il juger que cette mesure nous est plutôt imposée que présentée.

Lors même que ce projet serait encore plus digne d'approbation qu'on ne le pense, le ministère ne devrait pas chercher à le faire adopter par un pareil moyen. "Cette question n'est pas nouvelle, il y a longtemps que nous l'avons sous les yeux", a dit l'ancien ministre des Finances, et de tout son discours il ressort que le Parlement se serait déjà prononcé et aurait fait une offre au Grand-Tronc. Rien de tel n'est arrivé. Les ministres ont correspondu avec le Grand-Tronc, leur correspondance a été déposée puis ensevelie dans les Livres bleus qui abondent au Parlement. Tout ce que l'on connaît de cette question, c'est la correspondance qu'elle a provoquée. Elle ne fut jamais soumise à la Chambre, et si l'on avait tenté de la lui soumettre, le ministère s'y serait opposé, et avec raison, sous prétexte qu'il s'était agi d'une simple proposition que la compagnie n'avait pas acceptée, et qu'il pourrait voir, lui-même, à présenter un projet de loi quand il en serait temps. C'est donc, pour la Chambre, une question absolument nouvelle qui lui est maintenant soumise.

Une des puissantes raisons pour lesquelles nous devrions nous abstenir, pour le moment, de parler du projet actuel, si avantageux que nous voudrions tous qu'il fût, c'est que, en procédant comme nous le faisons, nous avons déjà provoqué une spéculation gigantesque sur la place de Londres. Comment cela se fait-il? Je l'ignore et ne puis exprimer d'avis à ce sujet. Je m'en tiens seulement au fait que notre procédure donne, non pas au chemin de fer lui-même, mais à certaines actions, une valeur qu'elles étaient loin d'avoir auparavant. Si nous n'avons pas prévu nous-mêmes qu'il en serait ainsi, il y a apparemment, de l'autre

côté de l'Atlantique, des gens qui l'ont prévu.

Nous nous occupons de six catégories d'actions. La première, qui est la plus importante, est comprise dans ce qu'on appelle le capital-débentures qui est mentionné dans le projet de résolution. Il y a un capital-débentures 5 p. 100 du Grand-Tronc, un capital-débentures 5 p. 100 du Great-Western, un capital-débentures 4 p. 100 du Grand-Tronc et un capital-débentures 4 p. 100 du Northern, le tout s'élevant à £31,-926,125. Ces titres grèvent en premier lieu les recettes et les biens de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, et pour les fins de cette discussion, on considère qu'ils ont une valeur réelle. Il est superflu d'en reconnaître la valeur, mais je n'entends pas discuter ce point à présent.

Il y a ensuite une autre catégorie d'actions. Celles qui occupent le premier rang, le deuxième ou le troisième, et les actions ordinaires de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, qui représentent environ £37,000,000 et dont la valeur sera déterminée par un arbitrage. Je me demande si nous aurions pu nous y prendre autrement, mais j'avoue que la députation et le public ont lieu d'appréhender un arbitrage de ce genre. Nous en avons eu un relativement au Nord-Canadien, et bien que je ne veuille pas m'aventurer loin sur ce terrain, il est un fait ou deux que nous ne devons pas perdre de vue.

Nous avons eu le rapport de la commission Drayton-Acworth, dont le présent ministre des Finances (sir Henry Drayton) faisait partie, qui déclarait que les actions ordinaires du Nord-Canadien ne valaient rien; cependant, d'honnêtes arbitres—je ne conteste pas un seul instant leurs bonnes intentions—ont pu en temps et lieu faire payer par la population canadienne de dix à onze milions de dollars pour ces actions qui, au dire du présent ministre des Finances, n'avaient aucune valeur. Elles étaient pires que des actions majorées. Des actions majorées impliquent parfois la présence au fond du verre d'un peu d'alcool qu'on arrose ensuite jusqu'à ce qu'il soit très réduit et dilué. Il peut en être ainsi de quelques-unes des actions du Grand-Tronc; mais, dans le cas du Nord-Canadien, il n'y avait pas de whisky au fond du verre. Ce n'était que de l'eau. On n'a rien tiré de ces actions qui soit entré dans la caisse du Nord-Canadien. Elles avaient été données en primes et distribuées conformément aux usages de l'époque, et je n'y trouve pas à redire. Ces actions ne représentaient aucune mise de fonds. Elles n'avaient aucun prix. C'était une corbeille aux vieux papiers pour laquelle, d'après un arbitrage, le peuple canadien a payé de dix à onze millions de dollars de bon argent. Il n'y a pas à le nier; cela est incontestable.

Or, si des actions ordinaires qui n'avaient jamais rien coûté ont pu, grâce à un arbitrage, être transformées en $10,000,000 ou $11,000,000 pris sur les deniers publics, il est quelque peu à craindre, il est même fort probable, que nous soyons obligés, par suite d'un nouvel arbitrage, de débourser de nouveau une très forte somme d'argent pour ces actions du Grand-Tronc, que le projet mentionne, qui avaient tout d'abord une certaine valeur monétaire et dont quelques-unes ont parfois rapporté des dividendes.

Bien que j'appréhende qu'il ne l'accepte pas, je soumettrai au ministère l'idée de décréter dans le projet de loi qu'il déposera que la sentence arbitrale n'aura pas d'effet avant qu'elle ait été approuvée par la Chambre des communes du Canada. Voilà pour ces catégories d'actions.

J'arrive maintenant à la dernière, qui a beaucoup fait gloser—celle des actions 4 p. 100 garanties de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, qui se chiffrent par £12,500,000. Le mot "garanties" prête quelque peu à la confusion. Dans les affaires publiques, lorsque nous parlons d'actions garanties, nous avons en l'idée des actions garanties par le gouvernement fédéral, par le gouvernement d'une province ou peut-être par une municipalité. Le mot "garanties" comporte quelque chose de semblable. Mais, dans le présent cas, il ne faut pas perdre de vue que le mot "garanties" n'a pas ce sens-là. Les £12,500,000 d'actions 4 p. 100 garanties du Grand-Tronc ne sont que des actions privilégiées. Voilà ce qu'elles sont, sans être désignées de cette manière. Elles ne reposent que sur la promesse du Grand-Tronc de payer des dividendes, si les recettes le permettent, lorsque les créances ayant priorité auront été soldées.

Or, ces actions ont une certaine valeur. Elles étaient cotées à la bourse de Londres il n'y a pas longtemps, me dit-on, je n'ai pas pu en avoir la preuve, mais j'ajoute foi à cette assertion—à 45 points. Le cours de ce titre était de 45 cents par dollar. Or, si le Gouvernement veut acquérir ces actions, il serait juste et raisonnable de sa part d'en payer la valeur, ou un peu plus que la valeur, telle que cotée à la bourse. Certes, cela est raisonnable.

Je ne voudrais pas voir le Gouvernement serrer de trop près la compagnie du Grand-Tronc. Je comprends que jadis le Grand-Tronc a rendu de grands services au Ca-

nada. De plus, ce qu'on a reproché entre autres au ministère Laurier, c'était de donner un magnifique cadeau au Grand-Tronc. La vérité est que le traité avec le Grand-Tronc imposait à cette compagnie des conditions très dures. Les intérêts du pays étaient si bien protégés par la convention que le Grand-Tronc-Pacifique n'a jamais pu réaliser autre chose que ses propres bénéfices, et, malheureusement, les affaires du pays ne lui ont pas permis d'en faire beaucoup. Cependant, nous nous en sommes tenus au contrat, aussi strict qu'il ait été.

C'est pour ces raisons, et aussi pour ce que le Grand-Tronc a fait dans le passé, que je voudrais traiter cette compagnie généreusement, mais cependant, en ce qui touche les actions garanties, il me semble qu'il eût été juste et raisonnable de la part du Gouvernement d'acheter ces actions à un prix un peu plus élevé que celui du marché. Ces valeurs étaient cotées à 45, il y a quelques semaines, et elles ont monté de trois points en quelques jours. Si, au moment où ces actions valaient 45, le Gouvernement avait dit: "nous allons acheter ces actions à 50 ou 55, cette offre est assez généreuse", c'eût été généreux de la part du Gouvernement et cela aurait constitué une excellente affaire. La compagnie du Grand-Tronc n'aurait peut-être pas accepté; alors, je lui aurais dit: "Si vous ne voulez pas vendre vos actions à ces conditions, c'est-à-dire avec une prime en plus de la valeur du marché, gardez-les et quand votre réseau pourra payer des dividendes sur ces actions, vous les aurez et quand il ne le pourra pas vous n'aurez rien."

Je crois cet arrangement parfaitement juste et je ne vois pas comment on aurait pu le refuser. Mais ce n'est pas cela que le Gouvernement a fait. Il a pris ces actions qui valaient 45, il y a quelques semaines, et les a fait presque monter au pair. Cela constitue un cadeau de 15, 20 et peut-être 30 millions fait aux dépens du trésor public et non pas à celui des anciens actionnaires du Grand-Tronc. J'ai dit que les actions étaient cotées environ 45. J'ai appris récemment les cotes du marché financier. Il n'y a pas longtemps, je voyais deux journaux, qui sont publiés à Londres et s'occupent surtout des affaires du Canada, la "Canadian Gazette" et le "Canada". Tous les deux s'occupent beaucoup des valeurs qui intéressent le Canada. Dans la "Canadian Gazette", du 18 septembre, alors que la cote du Grand-Tronc est donnée comme 48¼, je trouve ce paragraphe:

Il s'est produit un mouvement très accentué dans les valeurs du Grand-Tronc quand on a su que la question en litige devait être soumise à l'arbitrage.

Ce sont des choses que nous ne savions pas. Avant le 10 octobre, la Chambre ignorait que ces questions dussent être soumises à l'arbitrage, mais cependant la bourse de Londres avait été renseignée par quelqu'un dès le 18 septembre. Tout ce que nous savions, et nous entendions parler depuis un an, c'est qu'il était question d'arbitrage. Cependant, à Londres, quelqu'un connaissait la véritable signification de ces rumeurs; on savait que la question allait se régler. Je passe à l'autre journal le "Canada" qui dit, le 20 septembre:

Les actions du Grand-Tronc sont très fermes depuis qu'on sait que les conditions du rachat par le Gouvernement canadien doivent être soumises à l'arbitrage.

A cette époque, la cote était de 48¾ et l'autre journal donnait une cote de 48¼. Ceci est venu après le premier "mouvement" qui touche cette histoire. Des rapports récents nous disent que ces actions valent 70 et je prévois qu'elles iront à 90. Qui va réaliser une fortune là-dessus? Si nous prenons le chiffre de 45 comme la juste valeur du marché, et si nous tenons compte de l'augmentation probable, nous voyons tout de suite que quelqu'un va réaliser une fortune aux dépens des contribuables canadiens. Ces actions qui valaient 45, il y a quelques semaines, et un peu plus tard valaient 48 sur la place de Londres vont, par ce traité, atteindre presque leur valeur au pair.

L'ancien ministre des Finances sait tout aussi bien que moi qu'il n'y a pas longtemps les valeurs 4 p. 100 garanties par le Gouvernement canadien valaient plus que le pair sur le marché de Londres. Quand j'étais ministre des Finances nous avons lancé un emprunt qui ne portait qu'un intérêt de 2½ p. 100 et qui à ce prix nous a coûté environ $2.83.

Il y avait, à cette époque, des prêts de 3 et 3½ p. 100. Durant la guerre l'argent a augmenté de valeur. Un prêt de 4 p. 100 aujourd'hui, garanti par l'Etat, n'atteindrait pas le pair, mais le jour n'est pas loin où il le vaudra. Je suppose qu'aujourd'hui, avec la garantie de l'Etat, il vaille, disons, 90. C'est une évaluation raisonnable. Je ne pense pas que l'ex-ministre des Finances ne dira pas que les actions, sinon aujourd'hui, du moins avant longtemps, vaudront 90 aussitôt que l'on saura que cette opération a été conclue. C'est-à-dire qu'il y aura bientôt une hausse de quarante-cinq points sur ces actions et que cette hausse voudra dire que quelqu'un a fait dans cette opération un profit de

27,500,000 piastres que les contribuables du pays, et personne autre, auront à payer.

C'est une mauvaise administration des finances qui mettra les deniers publics entre les mains des actionnaires du Grand-Tronc. Quelqu'un que l'on ne connaît pas encore et qui, selon toute apparence, a eu un tuyau et a acquis des actions sur le marché de Londres, fera des millions. Si un ministre ou un député prétend que c'est une sage opération financière pour nous de payer la différence entre des actions portées, par un trait de plume, de 45 à 90, je n'y comprends rien en affaires. Mettons cette question de côté pour le moment.

J'ai déjà dit que même si nous jugions ce marché plus avantageux que je ne l'ai montré, si le principe de la convention ne devait pas être blâmé, nous aurions encore raison de nous plaindre de déposer ce projet de loi à cette phase avancée de la session. Comment peut-on se justifier? Rien ne presse. Le Grand-Tronc, dans cette opération, ne semble pas avoir montré d'impatience à se défaire de son exploitation. Si j'ai bien lu la correspondance, le ministère, du commencement à la fin, paraît avoir voulu trouver un prétexte de s'emparer de cette propriété. Une fois les négociations ouvertes, il est naturel que le Grand-Tronc cherche à obtenir le plus haut prix possible, et l'on ne saurait l'en blâmer. Mais nous n'avons pu voir encore la raison de toute cette hâte. Supposons que la lettre de M. Smithers eût été écartée dix jours plus tard et que nous eussions dû attendre à la prochaine session, quel mal y aurait-il eu? Quels intérêts eussent été lésés? Comment le pays en eût-il souffert? Le Grand-Tronc, ou qui que ce soit, eussent-ils subi des dommages? Mais le Gouvernement, inspiré par quelque motif étrange, paraît décidé à pousser l'affaire à bout, en présence même de ce que je n'hésite pas à appeler une forte opposition de l'opinion publique indépendante. Je vois des membres des deux côtés de la Chambre qui abondent cordialement dans mon sens. Je regarde des députés qui, j'en suis sûr, approuvent toutes mes observations, mais sont influencés par des considérations de parti. Je ne veux pas leur jeter la pierre. J'ai été moi-même un homme de parti, il y a des années, et je ne chercherai pas noise aux honorables députés à ce sujet. Tout de même, s'ils pouvaient exprimer librement leur opinion, nous constaterions qu'ils sont fortement opposés à l'adoption de cette mesure à cette session.

[L'hon. M. Fielding.]

Mon honorable ami l'ex-ministre des Finances a franchement admis aujourd'hui la gravité de la situation. Il a même répété la même chose en public, en un autre milieu et avec beaucoup plus de force. Je lui donne le bénéfice de sa déclaration plus accentuée. Dernièrement, peu importe le lieu, la date, l'honorable député a dit:

> Je ne veux pas exagérer la gravité de la situation en Canada. Dans mon discours sur le budget de guerre, j'ai cherché à montrer les faits exacts à la Chambre et au public. J'ai voulu indiquer scrupuleusement la situation telle que je la voyais moi-même sans en marquer les côtés désagréables. J'ai dit que nous avions assumé une obligation qui serait un fardeau pour les générations futures. Cependant, comme je l'ai toujours fait durant les hostilités, je me suis montré optimiste, parce que, en dépit des lourds fardeaux que nous nous sommes imposés, avec notre politique d'économie...

Je me demande si cette résolution est aujourd'hui une politique d'économie.

> ...laquelle, j'en suis sûr, sera adoptée par notre pays comme à l'étranger,—et ce sera l'un des problèmes de l'an prochain ou des deux années à venir—nous pouvons vivre en sécurité si nous faisons attention à notre situation financière. Envisagez-la à divers points de vue. Notre dette nationale, avant la guerre, était d'un peu plus de 300 millions; elle était de 335 millions, si je ne me trompe.
>
> Dans mon discours budgétaire de cette année, j'ai présumé—et je ne crois pas qu'il y ait lieu d'en douter—qu'à la fin de l'année notre dette nationale sera près de 2 milliards, soit six fois plus qu'avant la guerre. Puis, il y a la question de faire face à nos dépenses avec notre revenu. Nous avons atteint la limite de taxation, et ce sera toute une affaire de parvenir à ajuster notre revenu avec nos dépenses ordinaires. Je prévois des déficits pendant quelques années. Je me demande comment nous pouvons y échapper. Voyons, par comparaison, quelle est la différence dans notre situation. L'intérêt de notre dette nationale, qui est une hypothèque sur le revenu du pays, était, je pense, en 1914, de 13 millions. Dans mon discours budgétaire de cette année, j'ai estimé qu'il serait de 115 millions.

Voilà un exposé clair de la situation financière, ce n'est pas un rêve comme la déclaration de l'ex-ministre des Finances qui veut enlever le chemin de fer à l'influence politique. C'est une réalité brutale qu'il nous faut envisager tous les jours. Notre dette nette, comme l'indique l'honorable député, est six fois plus élevée qu'avant la guerre. Pensez-y, six fois ce que nous avions accumulé durant un demi-siècle de confédération, et plus encore. Une partie de notre dette, telle qu'elle était avant les hostilités, datait d'avant la confédération. Durant ce demi-siècle nous avions cons-

truit de grandes voies ferrées transcontinentales, de grands canaux et dépensé des millions en installations de têtes de ligne. Nous avions creusé nos rivières; nous avions affecté des sommes immenses aux travaux publics, et, après cinquante ans, nous avions une dette nette totale de 330 millions, que nous trouvions alors considérable.

Mais nous voici en présence de la déclaration de mon honorable collègue, qui n'est que trop vraie, que nous avons accumulé cette dette en cinq ans de guerre terrible et non de progrès du pays. Je ne trouve pas à redire à ces dépenses. Il s'agissait d'une noble cause et, quoi qu'en puissent penser d'autres, j'approuve cette dépense des deniers publics pour le soutien de la guerre. Cela n'empêche qu'en cinq ans nous avons sextuplé la dette du Canada après un demi-siècle de confédération. Voilà qui nous fait voir d'une manière frappante la gravité de la situation. Est-il sage, alors, est-il raisonnable de nous lancer aussi à l'aveuglette dans cette nouvelle entreprise? L'ex-ministre des Finances a prévenu le public que ce serait là un problème politique à résoudre. Je cite ses propres paroles. On va en faire une question politique, et à cette époque, malgré tout ce qui a été dit, nous allons adopter un formidable programme et prendre une décision sans précédent dans l'histoire du pays.

Jamais une entreprise aussi vaste dans les circonstances ne nous a été présentée. Jamais auparavant, le Parlement, en l'absence de la moitié de ses membres, n'a été invité à adopter à la hâte une mesure aussi vitale pour le pays. Le public n'en saisira pas le motif. Je n'ai pas besoin de discuter le principe de la nationalisation. Mon honorable collègue, l'ex-ministre des Finances, a dit qu'il est inutile de traiter cet aspect de la question. Dans ma propre province, nous avons eu un régime bien caractérisé de nationalisation, durant plusieurs années, en rapport avec l'Intercolonial. Sans endosser les plaintes qui sont si fréquemment formulées au sujet de l'Intercolonial, je dois admettre que l'exploitation de ce chemin de fer, comme entreprise de l'Etat, ne peut être citée comme un exemple frappant du succès de la nationalisation. Je l'admets volontiers. Et cependant, je n'hésite pas à dire que si, en aucun temps, on m'avait demandé de consentir à la transformation de l'Intercolonial en compagnie privée, je m'y serais opposé. Nous avons été tellement habitués à regarder l'Intercolonial comme entreprise de l'Etat que nous ne saurions penser à rien autre. Toutefois, cette nationalisation n'a pas autant fait pour le progrès du pays que n'aurait fait l'exploitation par une compagnie particulière. La nationalisation de l'Intercolonial a peu contribué au développement du Canada. Ce qui a été accompli par les grandes compagnies comme le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc pour l'encouragement du commerce et du trafic ne l'a pas été par l'Etat. Cependant, comme ce chemin de fer était une des conditions de la confédération, il n'a jamais été sérieusement question de s'en défaire. J'admettrai franchement, toutefois, que si l'on nous avait proposé de le céder, je m'y serais opposé. J'aurais dit qu'il faisait partie du pacte de la confédération et qu'il fallait le garder.

On nous demande, aujourd'hui, de nous lancer dans cette entreprise de nationalisation sur une beaucoup plus grande échelle. Je n'ai pas de parti pris touchant cette question. Je voudrais le succès de la nationalisation. Mais j'avouerai en toute franchise que je n'en suis pas très enthousiaste. Je crains que la démocratie n'ait ses déboires, et elle ne peut, parfois, administrer ses affaires aussi bien que les compagnies d'intérêt particulier.

Le peuple, la démocratie, n'est peut-être pas toujours en état de voir à tout, aussi bien qu'un groupement moins étendu. J'ignore si cela est ou non de bonne doctrine démocratique, mais c'est l'impression que j'en ai. Il est d'expérience commune que dans beaucoup de choses la gestion laissera en toute probabilité d'autant plus à désirer qu'elle sera plus directement confiée au peuple.

Nombreux sont les tenants de la nationalisation. Certes, si celle-ci possède le moindrement du mérite qu'on lui reconnaît, l'occasion est belle aujourd'hui d'en faire l'essai. Nous avons le Nord-Canadien maintenant ajouté à l'Intercolonial, et nous voyons le Grand-Tronc-Pacifique déjà, pour bien dire, entre les mains du Gouvernement. Nous avons à peu près 14,000 milles de voies ferrées que le Gouvernement exploite. Il est évident que tout cela nous fournit amplement l'occasion de mettre la nationalisation à l'épreuve. Les hommes les plus sérieux et les plus pondérés du Canada, aujourd'hui, ne préconisent pas la nationalisation. Ils se demandent, en toute sincérité, si c'est bien là la solution la plus sage, et leur hésitation peut avoir sa raison d'être.

Ces hommes craignent que, en inaugurant ce vaste programme de nationalisation indiqué dans le projet de résolution, nous

n'aggravions une situation déjà assez inquiétante.

Je ne m'attaque pas au principe de la nationalisation, ni ne condamne le Gouvernement à cause de son rachat du Nord-Canadien. Je ne le blâme pas d'avoir pris possession du Grand-Tronc-Pacifique, lorsqu'il a reçu avis que dans quatre jours le chemin ne serait plus exploité, mais assurément, avec 14,000 milles de chemin de fer dont il est possesseur à l'heure qu'il est, le Gouvernement a toute l'occasion voulue pour tenter l'expérience. On l'a tentée ailleurs, sans beaucoup de succès. Il y a trois ans, l'exploitation par les pouvoirs publics était vue d'un bon œil chez nos voisins. Aujourd'hui, les hommes les plus compétents des Etats-Unis condamnent cette doctrine. Je doute qu'il soit possible, aujourd'hui, d'engager les Etats-Unis à adopter l'idée de l'exploitation par les pouvoirs publics dont ils étaient entichés il y a quelques mois. Je ne demande pas à la Chambre de condamner la nationalisation. Je ne vais pas même jusqu'à demander à la Chambre—sauf en ce qui regarde ce marché particulier que j'ai été obligé de critiquer—de se prononcer sur les avantages du projet, mais je n'ignore pas que les esprits judicieux qui font partie de la députation et dont quelques-uns siègent à la droite, estiment qu'il s'agit ici d'une tentative grosse de conséquences. Rien ne nous presse d'adopter ce projet aujourd'hui; nous serions inexcusables de le faire; et ce serait un acte de sagesse dont le Gouvernement lui-même se réjouirait, plus tard, de ne pas insister sur l'élaboration de ce projet au cours de la présente session.

L'hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, le moins qu'on puisse dire du discours de l'honorable député préopinant (M. Fielding), c'est qu'il ne laisse aucun doute sur l'attitude de la loyale opposition de Sa Majesté, ou de ce qu'on appelle, aujourd'hui, le parti libéral du Canada, à l'égard du projet, dont la Chambre est maintenant saisie, et tendant au rachat du chemin de fer du Grand-Tronc. Les oppositionnistes condamnent ce projet, parce que, avant tout, ils ne voient pas l'utilité de cette mesure; ils n'approuvent pas l'idée d'acquérir le Grand-Tronc et de l'adjoindre au réseau du chemin de fer national canadien, Ils rejettent ce projet pour toutes les raisons que l'esprit subtil de l'honorable député de Queen-et-Shelburne a pu mettre au jour. A les entendre, ce projet ne renferme rien de bon; le but en est mauvais, les moyens le sont aussi, le mode d'exécution laisse à désirer, le principe en est condamnable, le moment est mal choisi. Et sur quoi se fondent-ils? Et tout d'abord, est-il de l'intérêt du Canada qu'on ajoute le réseau du Grand-Tronc à celui de l'Etat? Y a-t-il là quelque chose de condamnable en soi? N'est-ce pas un but qu'on doit rechercher dans les circonstances présentes? N'est-ce pas là quelque chose de souhaitable, indépendamment des vues particulières de tel ou tel honorable député à l'égard du principe de nationalisation?

L'honorable député (M. Fielding) s'oppose à ce qu'on ajoute d'autres voies ferrées au réseau actuel de chemin de fer National canadien. Il sait, comme nous savons tous en cette Chambre, que le réseau national canadien, tel qu'il existe aujourd'hui, est incomplet, informe, coupé au milieu, qui ne peut réussir par lui-même et qui, laissé en l'état où il se trouve, assurera l'échec de cet essai de nationalisation au Canada. Donc, tout honorable député qui ne cherche pas à ajouter à ce réseau, à l'arrondir, travaille à assurer l'insuccès du régime de la nationalisation. Voilà le but principal de l'honorable député. Il dit que nous nous y prenons mal, que nous avons cherché tout d'abord à précipiter l'adoption de la mesure au moyen de la panique; c'est le terme qu'il a employé d'abord. Que comporte-t-il? Qu'est-ce qui caractérise une panique? Où trouve-t-on l'indice d'une panique lors du dépôt de ce projet de loi? L'honorable député aura-t-il l'obligeance de me répondre ou de laisser entendre ce qu'il a dans l'idée?

Y a-t-il un député qui ait eu quelque preuve que l'on voulait, comme il l'a dit, forcer la Chambre à adopter en toute hâte ce projet, à la fin de la session? Nous avons entendu ces mêmes paroles il y a longtemps, mais dans ce cas-ci, je ne sache pas qu'on puisse les appliquer. L'honorable député a dit que l'on s'attendait à ce que la session prît fin bientôt. Cela ne veut pas dire que la session est close; elle se continuera encore. L'honorable député a dit également que nous n'étions pas en assez grand nombre, néanmoins, pas plus tard qu'hier, quand un vote de surprise fut pris, au moment où il ne pouvait pas y avoir de discussion, et alors que l'on ne s'y attendait pas, puisque aucun avis n'en avait été donné, 38 députés d'un côté et 58 de l'autre étaient présents et ont voté sur la question. Cette semaine, il y a beaucoup de députés qui sont absents, parce qu'ils prennent part aux élections provinciales dans l'Ontario; hier, beaucoup

d'autres assistaient aux démonstrations de labourage. Mais nous n'allons pas déterminer l'affaire cette semaine. Nous serons ici la semaine prochaine et la semaine suivante, si l'honorable député le désire. Les députés ne sont pas libérés de leurs devoirs parlementaires, ni exempts de prendre part à cette discussion et d'en venir à une conclusion intelligente

L'honorable député peut-il suggérer une condition plus favorable, plus juste, mieux appropriée pour délibérer? Peut-il nous dire quand nous disposerons de plus de temps que nous n'en avons en ce moment? Peut-il indiquer quand les députés seront moins occupés que maintenant? En un mot, peut-il dire qu'il peut exister une situation aussi absolument favorable pour étudier cette mesure que celle qui se presente à nous actuellement? S'il ne le peut pas, quelle raison donne-t-il au Parlement et au pays pour essayer de créer l'impression qu'on essaye d'effrayer la Chambre et de la forcer d'adopter ce projet à la hâte? Il sait que cela n'est pas vrai et personne ne le sait mieux que lui.

L'honorable député nous dit qu'il s'est fait de l'agiotage quelque part outre-mer, relativement aux valeurs du Grand-Tronc. Je ne l'ai point entendu lire quoi que ce soit à l'appui de cette déclaration; je suppose que la nouvelle lui a été communiquée pas l'honorable député siégeant derrière lui, qui parlait...

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas parlé d'agiotage, mais peu importe l'expression employée. Il y a eu des opérations annoncées dans les journaux que j'ai mentionnées et qui cotaient les valeurs à 70.

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député s'est servi d'expressions...

L'hon. M. FIELDING: Au demeurant, l'expression n'est pas mauvaise.

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'expression n'était pas mauvaise, je ne vois pas quel était le but de l'interruption. L'honorable député déclare qu'il s'est négocié de ces valeurs. Je ne sais pas en quoi consistent ces opérations, pas plus que je ne sais où il a appris que les actions garanties avaient été cotées jusqu'à 70. J'ai lu, hier, dans le "Star", de Montréal, que l'on ne peut pas accuser de représenter l'affaire sous un aspect trop favorable pour le Gouvernement, que ces valeurs étaient cotées à 55. C'était la cote de la bourse. L'honorable député n'a pas donné d'autres indications, et il a dit, je crois, qu'en février, les valeurs étaient à 48, ce qui représentait une hausse considérable. Il a dit que c'est une preuve qu'il y a quelque chose d'irrégulier et que quelqu'un qui est dans le secret a fait ou va faire un bénéfice de 20 millions. Examinons un peu la chose. L'honorable député nous parle d'une nouvelle parue dans un journal de Londres: on lui avait donné une information que nul autre ne connaissait. L'honorable député a dit que bien que personne, ici, n'en eût connaissance, un journal de Londres, à la date du 18 septembre, avait annoncé que ces valeurs allaient être estimées par arbitrage, ce qui eut pour effet de les faire monter. Il y eut, comme il le dit, une hausse subite à Londres. Et bien, je tiens à dire à l'honorable député que la nouvelle qui fut publiée à Londres, à cette date, le fut également dans les journaux canadiens, comme la "Gazette", de Montréal, le "Globe", le "World", de Toronto, et autres. C'était une nouvelle ordinaire, n'ayant aucune origine particulière, qui fut publiée et propagée ici comme elle le fut ailleurs. Comment cela démontre-t-il que quelqu'un, là-bas, qui est le seul endroit avec New-York, si je comprends bien où l'on peut acheter ces valeurs, a réalisé de gros bénéfices sur cette opération? Le Gouvernement ne peut faire aucune démarche en vue d'un achat quelconque, sans que cela ait pour effet de provoquer une hausse des valeurs de la compagnie intéressée.

Il est impossible qu'il en soit autrement, et si nous comprenons la nature humaine, nous savons pourquoi c'est une impossibilité. L'honorable député lui-même était l'un des principaux acteurs dans le grand drame qui se joua en 1903, alors que l'on projetait la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Quand on sut que le gouvernement était en train de négocier la construction de cette ligne, les valeurs du Grand-Tronc montèrent à la bourse de New-York et de Londres. A cette occasion, l'honorable député a-t-il dit à la Chambre que cela était une preuve de spéculation ou une preuve que quelques informations avaient été données, afin que les amis du gouvernement puissent réaliser des bénéfices?

L'hon. M. FIELDING: Pardon, je n'ai pas fait allusion aux "amis du Gouvernement". J'ai cité des articles de journaux. Je n'ai rien affirmé de science certaine, j'ai cité un article de la "Canadian Gazette" de Londres et du journal "Canada" de la même ville; je n'ai nullement fait allusion aux "amis du Gouvernement".

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'a-t-il pas fait d'allusion aux "amis du Gouvernement"?

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai fait aucune allusion aux "amis du Gouvernement".

L'hon. M. MEIGHEN: . . . . seulement, eu égard à ce qu'on a dit hier soir ici, le commun des auditeurs auraient pu s'imaginer que l'honorable député semblait justifier l'assertion faite hier soir, "que les amis du Gouvernement avaient réalisé des bénéfices sur cette transaction".

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai rien dit en ce sens.

L'hon. M. MEIGHEN: On n'en savait rien à Londres, parce que l'affaire n'était pas même connue ici. Il y a dix jours on ne prévoyait même pas la chose; autrement, le leader du Gouvernement n'aurait pas donné à entendre qu'en toute probabilité, la législature serait prorogée cette semaine. Voilà qui prouve bien que les membres du cabinet ignoraient la chose. Mais le 10 octobre enfin, il est intervenu une entente que nous n'aurions pu prévoir et qu'on attendait avec impatience depuis plus d'un an. L'entente intervint donc et nous eûmes le devoir de soumettre sans retard la question au Parlement. L'honorable député nous a parlé d'agiotage et il affirme qu'on réalisera de forts bénéfices sur les actions de la compagnie du Grand-Tronc. Il prédit que les actions, aujourd'hui cotées à 40, encore quelles fussent cotées à Montréal, hier du moins, à 55, monteront à 95 ultérieurement, dit-il, grâce à l'impression produite par la garantie de l'Etat et il ajoute que quelqu'un qui a acheté ces actions réalisera de gros bénéfices. Il est possible que les actions montent à 90, mais ce ne sera pas grâce à la garantie de l'Etat; car dans les conditions normales, elles dépasseraient toujours 90. Elles ont souvent dépassé 90. Avant la guerre, la cote dépassait 100. Les actions montèrent jusqu'à 110, gagnant trois points, à l'époque de la transaction du gouvernement en 1903; et d'autres valeurs de bourse montèrent bien plus haut. J'ai sous les yeux un tableau que m'a fourni la compagnie du Grand-Tronc, au sujet des cours des actions en 1903. La première émission d'actions privilégiées s'éleva de 112 à 115 en 1903; la hausse n'aurait pas été si forte, si l'on n'eût pas tenu cette valeur de bourse pour excellente. Le 2e émission d'actions privilégiées monta de 98⅛ en 1902 à 103⅜ en 1903. La 3e émission de ces actions monta de 47½ en 1902 à 55⅝ en 1903. Les actions ordinaires montèrent de 16⅝ à 22⅝, soit un relèvement de plus de 30 p. 100. Voilà l'effet produit par la transaction opérée par l'honorable député; seulement, je regretterais, en jetant un regard en arrière, de penser qu'un seul membre de l'opposition conservatrice à cette époque aurait alors pris la parole et affirmé que l'inévitable hausse des actions causée par la transaction du Gouvernement avait provoqué de la corruption et de l'agiotage à Londres.

Je tiens à rappeler à l'honorable député un autre fait se rattachant à cette question. Il se plaint que le Gouvernement s'engage à veiller à ce qu'on paie l'intérêt sur les actions garanties; intérêt qui est demeuré impayé, pendant deux ans, par suite de la guerre, et qui n'a pas été versé en 1917, surtout en conséquence de la décision de McAdoo et parce que la majoration des tarifs garantie par la commission des chemins de fer n'a été appliquée qu'après que le jugement arbitral de McAdoo eut été appliqué pendant quelque temps et que la situation qui avait régné pendant plusieurs mois eut autorisé cette majoration. Les conditions de guerre, dans tous les cas, ont provoqué la situation anormale de 1917 et de 1918, et tant aux Etats-Unis qu'en Angleterre, les gouvernements de ces pays ont dit à la compagnie: "Dans la mesure où les conditions de guerre portent atteinte à vos intérêts, nous y remédierons", et en Angleterre le gouvernement est allé jusqu'à payer aux compagnies de chemins de fer les dividendes ordinaires d'avant-guerre, abstraction faite des recettes encaissées dans les conditions de guerre. S'il faut acquérir le Grand-Tronc, il est donc juste qu'il soit acquis dans les conditions d'avant-guerre, et on ne saurait dire que tout ce qu'on fait pour maintenir ces conditions soit injuste envers le pays ou envers le Grand-Tronc. Or, la situation actuelle n'est plus précisément, ce qu'elle était avant la guerre, non pas à cause de la guerre même, mais à cause des obligations du Grand-Tronc. Les obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Grand-Tronc viennent maintenant à échéance.

Ils sont d'une sévérité outrée pour le Grand-Tronc, parce que le Grand-Tronc-Pacifique ne peut payer et ne saurait payer. Nous pouvons vivre assez longtemps pour voir le jour où il sera en mesure de payer, mais pour ma part, je crains plutôt que nous ne le voyions jamais. L'honorable député (M. Fielding) prétend que la transaction de 1903 était, comme elle l'est devenue en effet, des plus rigoureuses pour le Grand-Tronc. Et rigoureuse elle était,

parce qu'elle reposait dès le début sur de mauvais principes, parce qu'elle avait été échafaudée sur une base peu solide et insuffisamment examinée. Il en a résulté une catastrophe pour le Grand-Tronc et encore un plus grand désarroi pour le public du pays. Cependant cette transaction même n'en a pas moins provoqué, à l'époque, la hausse des valeurs du Grand-Tronc sur le marché de Londres.

Il dit que nous aurions dû procéder d'une autre façon au sujet de ce capital-actions garanti, et il suggère une autre méthode pour suppléer à la nôtre. C'est ce que je discuterai dans un instant. J'ai exposé hier, comme une vérité indéniable, la raison pour laquelle nous nous étions engagés à garantir les dividendes sur les actions garanties, c'est-à-dire, parce que c'était le seul moyen que nous avions d'obtenir un résultat. Il est vrai que nous aurions pu attendre plus longtemps—nous aurions pu attendre une autre catastrophe; mais nous avons pensé que dans l'intérêt de nos gens, nous devions aller jusque-là, qu'en justice pour la compagnie du Grand-Tronc, et sans léser les droits du public canadien, nous devions pour le moins offrir de considérer ce stock garanti—lequel vient immédiatement à la suite des obligations et qui, lorsque les conditions étaient le moindrement normales, a toujours joui de tous ses dividendes,—à titre d'obligations et nous engager à payer l'intérêt sur ce même stock. Nous avons fait cette concession dans l'espérance de faire aboutir les négociations à un résultat. Nous n'avons pas réussi pour le moment, mais après quinze ou seize mois, ils se sont rendus à nos conditions. C'est la seule raison pour laquelle on a agi de la sorte. C'est une concession faite à la compagnie et le public du Canada n'y trouve et ne saurait y voir rien d'injuste.

Maintenant, voici ce que d'après l'honorable député (M. Fielding) nous aurions dû faire. Nous aurions dû, dit-il, offrir aux propriétaires du stock garanti, d'en faire l'acquisition à un prix raisonnable—il suggère 5 points au-dessus du cours lorsqu'il le fixe à 50; à cette époque, le cours en était de 45—et de le payer comptant. Or, si nous achetions comptant, il nous faudrait vendre les obligations de 5 pour cent à environ 95 ou les obligations de 4 pour cent à environ 80, pour se procurer les fonds. Mais, demanderai-je, comment allez-vous les forcer à faire cela? "Oh, nous repond-il, vous ne pourriez le faire; mais voici que ce vous pourriez faire: S'ils ne consentent pas, vous pourriez leur dire: Gardez simplement votre capital-actions tel qu'il est, et nous allons tenir compte des opérations du Grand-Tronc pendant que nous en avons la direction, et s'il rapporte des dividendes, nous vous paierons: sinon, vous n'aurez rien."

Examinons donc cette suggestion—et je la tiens pour la meilleure que l'honorable député puisse nous faire—à titre d'alternative qui s'offre à nous. Nous aurions pu faire cela. Mais est-ce que cette alternative est aussi avantageuse que la procédure que nous avons suivie? "Vous qui êtes propriétaires de £12,500,000, ou $60,000,000, de stock garanti; vous garderez ces valeurs en portefeuille; nous, de notre côté, exploiterons le chemin de fer du Grand-Tronc, nous vous laisserons la jouissance des droits que vous avez à l'heure actuelle et nous vous rendrons compte de l'exploitation du chemin de fer." La première chose qui se dégage de cette suggestion, c'est qu'il vous faudrait exploiter le Grand-Tronc comme une entreprise distincte; vous ne pourriez le fusionner avec les chemins de fer nationaux du Canada, car une fois cette fusion effectuée, vous fusionnez également les sources de revenu des deux réseaux. Vous pourriez peut-être détacher certaines sections du Grand-Tronc pour les faire servir aux chemins de fer nationaux du Canada. Nous voulons réunir les deux réseaux, sans quoi nous n'arriverions à rien. Mais une fois que vous aurez fusionné le Grand-Tronc de chemin de fer avec les chemins de fer nationaux du Canada, il vous sera impossible de rendre compte aux actionnaires de la première compagnie, sur une base équitable, des recettes du réseau. L'honorable député ne voit-il pas cela clairement? Si nous permettons aux actionnaires de garder leur capital-actions, et que les dividendes dépendent des recettes de leur chemin de fer, il faut que nous l'exploitions comme une entreprise absolument distincte, et pour cette raison, nous ne pouvons le fusionner avec les chemins de fer nationaux du Canada. Cela fait sourire l'honorable député. Je m'étonne de ce qu'il ne voit pas que ce mode de procédure est absolument impraticable. Supposons que nous disions à ces propriétaires d'actions garanties: "Nous n'avons pas de dividendes cette année; il est vrai que nous nous sommes emparés de vos lignes entre certains points, car nous ne voulions pas construire de voies doubles, et nous avons, de ce fait, perdu le revenu auquel vous aviez droit sur cette ligne en particulier; il est vrai que nous avons permis aux chemins de fer nationaux

du Canada de se servir de vos têtes de lignes de Toronto; mais, nous avons fait cela pour profiter d'une exploitation efficace et comme conséquence, nous n'avons pas de dividendes pour vous." Ne serait-ce pas là une belle réponse à faire à ces actionnaires? Cependant, c'est précisément là où nous en serions si nous acceptions la recommandation de l'honorable député (M. Fielding).

Mais à part cela, les titulaires de ces actions garanties jouissent du droit de voter et à certain degré, ont la direction de la compagnie du Grand-Tronc.

Or, si nous leur disons qu'ils doivent se contenter de s'asseoir et qu'ils n'ont rien à attendre de nous, croit-il que ces actionnaires se départiraient de leur droit de vote? Quelqu'un propose-t-il que ces gens abandonnent leurs privilèges pour rien? Est-ce que cela ne vaut rien que ces actionnaires renoncent à leur droit de vote? L'honorable député propose-t-il que le gouvernement canadien s'associe avec 50,000 actionnaires domiciliés en Angleterre aux fins d'exploiter le réseau du Grand-Tronc au Canada? Allons-nous participer à l'administration de ce chemin de fer avec les actionnaires et leur rendre compte de toutes les mesures que nous prendrons? Une pareille proposition est monstrueuse; elle ne se recommande nullement à l'esprit des hommes d'affaires. Le plan que suggère l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) est donc impraticable, le peuple canadien ne saurait songer pour un seul instant à adopter une pareille ligne de conduite. Un autre membre de la gauche exposera peut-être une autre méthode afin de perfectionner le plan élaboré par l'honorable député de Shelburne.

Le Gouvernement aurait préféré soumettre toute la question à l'arbitrage, mais nous n'avons pu réussir sur ce point. Nous avons donc mis les représentants du Grand-Tronc en demeure d'accepter l'une ou l'autre de ces deux offres. Nous leur avons accordé tout le délai voulu pour leur permettre de faire un choix. Le Gouvernement a communiqué au Parlement les offres qu'il avait faites et tous les députés ont parfaitement compris qu'elles étaient constantes; il n'y a pas d'autre conclusion à tirer du discours prononcé par le ministre des Finances du temps (sir Thomas White).

Après la lecture de la lettre datée du 11 juillet 1918, et bien longtemps avant cette date, le Parlement a compris que les négociations se poursuivaient; de fait, elles se sont toujours continuées avec des interruptions par ci par là, c'est vrai, mais les pourparlers avec la compagnie du Grand-Tronc n'ont jamais été clos. De fait, au début de la présente session, le premier ministre a informé le Parlement que les négociations se poursuivaient encore avec la compagnie du Grand-Tronc. A maintes reprises, au cours de la dernière session, les ministres ont informé le Parlement que les pourparlers se continuaient. Mes honorables amis de la gauche savaient donc parfaitement que les négociations marchaient, que le Gouvernement avait fait à la compagnie une offre pouvant servir de base à la conclusion d'un marché et que toutes les négociations roulaient sur cette offre. Quel était donc le devoir de mes honorables amis s'ils croyaient que cette offre était désavantageuse pour le Canada? La lettre en question a été lue ici; tous les honorables députés en connaissaient le texte. Le devoir leur incombait donc, s'ils n'étaient pas satisfaits, de proposer une résolution priant le Gouvernement de retirer les offres faites au Grand-Tronc. Est-ce qu'il se trouve ici un seul honorable député qui prétendra que la gauche n'était pas en mesure d'adopter cette attitude?

Quelqu'un a prétendu, hier soir, qu'une pareille procédure aurait été contraire aux règlements. Or, je suis quelque peu au fait des règles de la procédure parlementaire et je suis convaincu que personne ne tentera pour un seul instant de soutenir sérieusement une prétention de cette nature. A partir du jour où cette lettre a été communiquée au Parlement n'importe quel député de la gauche aurait pu proposer une résolution de censure. Tous et chacun des députés de l'opposition avaient parfaitement le droit de proposer une motion de censure contre le Gouvernement pour lui signifier d'avoir à retirer ses offres, ou encore l'une de ses offres en invoquant le motif qu'elles étaient injustes pour le pays et traitaient un peu trop généreusement la compagnie du Grand-Tronc. Or, l'opposition s'est tenue coite. Nos adversaires disent aujourd'hui que le Gouvernement aurait dû avertir la compagnie du Grand-Tronc que les négociations seraient rompues si elle refusait ces offres. Qu'en savent-ils, s'ils auraient tenu ce langage aux représentants du Grand-Tronc? En tout cas, le Gouvernement n'a jamais tenu pareil langage aux représentants de la compagnie; au contraire, nous leur avons dit que les négociations étaient entamées. Est-ce que cette résolution n'aurait pas eu sa raison d'être, même au cas où l'opposition aurait obtenu du Gouvernement la déclaration

que les négociations étaient terminées? Nos amis de la gauche n'avaient pas l'ombre d'une raison valable—s'ils avaient des objections à soutenir contre un seul aspect de l'offre faite à la compagnie du Grand-Tronc—pour négliger de saisir le Parlement de la question et de faire décider si oui ou non le Gouvernement avait suivi une bonne ligne de conduite relativement à cette affaire. Au bout de deux sessions, et lorsque le Gouvernement est arrivé à cette heure sans que les membres de l'opposition, la presse du pays et le peuple canadien aient soulevé la moindre objection contre le projet, c'est une piètre attitude à adopter pour nos amis de la gauche que de dire au Parlement à l'heure qu'il est: Puisque vos offres ont été acceptées, votre devoir consiste à reculer.

M. DEVLIN: Si le ministre veut bien me le permettre, j'appellerai son attention sur le fait que la lettre dont il parle n'est pas en discussion à l'heure qu'il est, puisque la compagnie a refusé les offres du Gouvernement. La seule question en discussion, c'est la proposition du Gouvernement qui comporte une offre absolument nouvelle; il n'en était pas du tout question dans la lettre à laquelle il fait allusion.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis heureux d'entendre l'honorable député soutenir cette question; c'est un indice qu'il se rend compte que tant que le Gouvernement s'en tient aux offres faites dans la lettre, nous sommes non seulement autorisés à continuer les négociations, mais encore nous sommes obligés en honneur de les continuer.

M. DEVLIN: Mais ce n'est pas en nous basant sur cette lettre que nous procédons.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être bien, mais la question de mon honorable ami indique clairement qu'il se rend compte que, si nous procédions sur cette base, nous serions en honneur tenus à agir de cette manière, et avec raison.

M. DEVLIN: Non, je n'accepte point les conditions de cette lettre; je n'en tiens nullement compte et ne considère que la résolution qui nous est soumise. Ce sont là deux choses totalement différentes.

L'hon. M. MEIGHEN: J'attribuais à l'honorable député une dose d'intelligence que peut-être il ne possède pas. Il doit être évident à un homme de la réputation de l'honorable député de Wright (M. Devlin), qu'une fois acceptée une offre universellement connue, le devoir du cabinet est d'agir conformément à la constitution, de maintenir son offre et de mener l'affaire jusqu'au bout.

M. DEVLIN: Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, afin que je puisse apprécier son intelligence, la question dont parle la lettre c'est l'achat par le Gouvernement du chemin de fer du Grand-Tronc, avec toutes ses ramifications, y compris les voies du Grand-Tronc-Pacifique, l'acquisition des biens et l'obligation prise d'acquitter les dettes de l'une et de l'autre compagnie. La question que nous avons à discuter est simplement celle de garantir certaines émissions, les actions 4 p. 100, le capital-obligations et l'accomplissement de certaines obligations, comme de prendre à notre charge les pensions à payer par le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique; de plus, par l'article 7 du projet de résolution, un prêt par le Gouvernement à la compagnie. Mais l'Etat n'acquiert aucun des biens de la compagnie du Grand-Tronc. Par cet article 7, l'Etat ne fait que garantir des actions et nous obliger à un prêt.

L'hon. M. MEIGHEN: M'est avis que l'honorable député comprend de moins en moins ce qui se passe. D'abord, la lettre du 11 juillet ne vise pas à l'acquisition des biens du Grand-Tronc; elle vise à une location de ces biens pendant 999 ans, moyennant un loyer que l'on déterminera d'une façon ou d'une autre. Il ne s'agit nullement d'une acquisition de biens.

M. DEVLIN: C'est ce que j'appelle jouer sur les mots.

L'hon. M. MEIGHEN: L'affermage aura lieu pour ce laps de temps.

M. DEVLIN: Autrement dit, pour toujours.

L'hon. M. MEIGHEN: Une somme annuelle serait payée aux actionnaires, laquelle somme serait d'un chiffre établi par arbitrage ou autrement. Le procédé actuel vise au même but, mais d'après un plan autre et plus complet, plus complet parce qu'il vise à l'acquisition, non plus à un bail, mais à l'absolue propriété de tout ce que possède le Grand-Tronc, par le moyen d'une appropriation des actions du Grand-Tronc, car cela implique une appropriation des biens.

M. DEVLIN: Mais le Gouvernement ne s'oblige-t-il pas, en prenant ces actions, à les rendre, excepté celles à verser au bout de trente ans?

L'hon. M. MEIGHEN: Les rendre! Jamais nous ne les rendrons dans ce monde.

Je ne sais vraiment à quoi pense l'honorable député. Pourquoi aurions-nous à rendre ces actions? Elles sont à l'Etat, à titre de propriétaire. Il n'a de différence que dans le procédé. Le procédé actuel est plus complet, plus précis, plus avantageux de toute manière que le procédé dont parle la lettre du 11 juillet 1918. Par le procédé actuel, nous obtenons tout. L'honorable député dit: "Vous ne vous tenez pas à la lettre du 11 juillet 1918; vous vous en écartez, et le point en discussion était la garantie du dividende sur les actions garanties." Je lui réponds que, dans cette lettre, nous nous chargions de garantir les dividendes sur les actions de garantie.

M. DEVLIN: Oui, et c'est là une obligation.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député l'admet. Nous sommes donc, sous ce rapport, en train d'examiner la proposition contenue dans la lettre du 11 juillet 1918, et pourquoi, en ce cas, faire de l'opposition à un projet auquel on ne s'est point opposé depuis dix-huit mois qu'il est connu du pays?

M. DEVLIN: Le ministre parle-t-il sérieusement en disant qu'à cause d'un paragraphe de cette lettre, où le Gouvernement se déclar eprêt à traiter comme obligations de la compagnie les actions 4 p. 100 garanties à cause de cela uniquement, tous les autres éléments étant contraires, la lettre du 11 juillet ne fait que donner suite, pour ainsi parler, aux conditions présentement soumise à la Chambre? Non, mon honorable ami ne parle pas sérieusement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas si j'ai bien saisi ce qu'a voulu dire mon honorable ami, mais je suis sincère en disant, que par rapport à ce point-là de la lettre, il n'y a aucun changement. Ce qui peut y laisser à désirer aujourd'hui—rien n'y laisse à désirer je le pense bien—n'était pas plus satisfaisant tout d'abord, et si l'on s'est abstenu de s'en plaindre alors, pourquoi s'en plaindrait-on aujourd'hui? Je crois m'être expliqué aussi clairement que les mots pouvaient le permettre.

M. McKENZIE: L'honorable ministre veut-il dire que la proposition qu'il a faite le 11 juillet 1918 fut acceptée par la compagnie et que c'est là ce que nous sommes à discuter?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, elle fut acceptée, mais la forme en a été changée.

[L'hon. M. Meighen.]

M. McKENZIE: Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Les termes mêmes de la lettre furent-ils acceptés et est-ce là la question que nous discutons maintenant?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas un bail, et cela vaut beaucoup mieux pour le Gouvernement, à tous les points de vue.

M. McKENZIE: C'est une proposition différente.

L'hon. M. MEIGHEN: Non pas, il n'y a aucune différence essentielle.

M. McKENZIE: Est-ce la même?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous obtenons beaucoup plus d'avantages, et c'est une raison de plus pour l'accepter, comme ce serait une raison de moins pour la refuser. Le chef de l'opposition veut-il que nous demandions au Grand-Tronc de nous accorder, de lui-même, plus d'avantages que n'en comporte l'offre que nous lui avons faite en juillet 1919, pour le simple plaisir de lui répondre que nous la refusons sous prétexte qu'il ne l'a pas acceptée plus tôt?

M. McKENZIE: Ce ne serait conforme ni à la loi ni au principe des affaires. Dès que le Grand-Tronc eut refusé l'offre qu'on lui avait faite le 11 juillet 1918, tout s'est trouvé fini et nous n'étions plus tenus à rien.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne soutiens pas que nous fussions tenus à quoi que ce soit.

M. McKENZIE: Alors, pourquoi l'honorable ministre prétend-il que nous devrions accepter?

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que nous avons maintenu l'offre. Nous aurions pu la retirer en tout temps.

M. McKENZIE: Elle avait cessé d'exister par le fait même qu'on ne l'avait pas acceptée.

L'hon. M. MEIGHEN: Elle ne pouvait exister sans que nous l'eussions maintenue.

M. McKENZIE: Nous ne l'avons pas maintenue. Nous l'avions faite—c'est là tout ce que nous pouvions—puis la compagnie l'a refusée et, d'après la loi, tout s'est trouvé fini.

L'hon. M. MEIGHEN: Tout se trouvait fini si la compagnie ne savait pas que nous la maintenions. Or, elle le savait par le fait que les négociations se poursuivaient. L'honorable député lui-même

le savait, et je vais lui dire comment il le savait. Dans le discours qu'il a prononcé, le ministre des Finances à cette époque a exposé clairement que l'attitude du ministère était indiquée dans la lettre du 11 juillet, et c'était plusieurs mois après. L'honorable député savait donc que l'offre était maintenue.

M. McKENZIE: J'ai dit ce que j'en pensais, et c'est vrai. Voilà tout.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député se distingue plutôt, comme Ecossais, par la finalité que par la logique.

M. DEVLIN: Ce point-là étant réglé je reviens à la question que j'ai posée il y a un instant et à laquelle l'honorable ministre a répondu que le ministère ne transférerait aucune des actions qu'il allait acquérir. Est-ce bien la réponse qu'il a donnée?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est cela.

M. DEVLIN: Alors, que signifie l'article 5 de la résolution, qui est conçu en ces termes?

Que la valeur, s'il en est, des actions privilégiées de 1re, 2e et 3e émissions et des actions ordinaires du Grand-Tronc, maintenant émises et en circulation aux valeurs nominales susmentionnées (ci-après appelées conjointement "les actions privilégiées et ordinaires") sera déterminée par une commission de trois arbitres, l'un devant être nommé par le Gouvernement, l'un par le Grand-Tronc et le troisième par les deux premiers, ou, faute d'entente, par des juges qui seront désignés dans ladite convention. Le capital nouveau garanti d'une somme n'excédant pas la valeur (s'il en est) ainsi déterminée, et portant un dividende autorisé comme ci-devant, sera réparti entre les porteurs des actions privilégiées ou ordinaires, dès le transport ou l'acquisition au Gouvernement de ces actions dans des proportions déterminées par les arbitres.

Puis, un autre paragraphe autorise le Gouvernement à retirer au pair, à l'expiration de trente années et après un avis de six mois, les actions qu'il vendra. En s'emparant de ces actions, il n'a pas d'autre objet que de les convertir en des actions d'une autre espèce, qui seront connues sous le nom de nouvelles actions garanties, dont il se portera garant et qu'il remettra aux détenteurs des actions ordinaires et des actions occupant le premier rang, le deuxième ou le troisième.

L'hon. M. MEIGHEN: Je veux bien que l'honorable député me pose une question, mais il ne devrait pas, avant que j'aie fini mon discours, parler assez longtemps pour vider à demi la Chambre.

M. DEVLIN: Merci; je reviendrai à la charge.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député m'a d'abord demandé si nous céderions à un tiers les actions que nous acquerrons.

M. DEVLIN: Non. Le ministre a déclaré tantôt que le Gouvernement ne céderait pas les actions qu'il acquerra.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela est absolument vrai. Ce sont les actions qui comportent le privilège de voter, la moitié plus une de ces actions, qui nous rendent propriétaires de tout le réseau du Grand-Tronc. Nous conservons ce privilège au peuple canadien. Ces actionnaires, si l'arbitrage leur alloue quelque chose, recevront de nous de nouveaux certificats ou de nouvelles actions ne comportant pas le privilège de voter. Mais, émettre de nouvelles actions, ce n'est certainement pas transporter les anciennes. Les nouvelles sont entièrement différentes. Nous n'émettons que des actions 4 p. 100, qui se vendraient aujourd'hui à 80 environ et nous n'en émettons que jusqu'à concurrence de la valeur de celles que nous acquérons. L'écart constitue un bénéfice net pour la population canadienne. J'espère que l'honorable député le comprend. Il voit assurément que la remise des nouvelles actions qui ne confèrent pas le privilège de voter aux détenteurs de la moitié plus une des anciennes actions n'est pas un transport de ces dernières—loin de là.

M. CAMPBELL: Comment se propose-t-on d'obtenir que les détenteurs des actions garanties renoncent à leur privilège de voter?

L'hon. M. MEIGHEN: Ils devront y renoncer avant que l'Etat soit lié par le marché. Les détenteurs des actions garanties doivent y renoncer d'eux-mêmes, et aussi longtemps qu'ils ne l'auront pas fait, la garantie du Gouvernement sera non avenue.

M. CAMPBELL: Il y a un grand nombre de ces actionnaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, et l'affaire est difficile. Le privilège de voter est fort prisé, me dit-on, par ces actionnaires, et l'on peut en dire autant de tous les actionnaires de la compagnie. En échange de leur renonciation, ils obtiendront la garantie du Gouvernement à l'égard d'un dividende de 4 p. 100 seulement.

M. CAMPBELL: Qu'arriverait-il si quelques-uns d'entre eux ne voulaient pas renoncer à leur privilège de voter?

L'hon. M. MEIGHEN: Jusqu'à ce qu'ils y renoncent, le marché est sans effet. D'après mon interprétation de la loi, toutes les actions doivent être rétrocédées avant qu'il s'applique. Nous ne pourrions pas consentir à passer outre et à donner une garantie à ceux qui auraient renoncé à leur privilège de voter, tout en permettant aux autres d'avoir part à l'administration du réseau.

M. CAMPBELL: Un seul pourrait donc faire rater tout le projet?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, mais je ne pense pas que ce soit probable.

M. JACOBS: A-t-on prévu les retards?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas encore, mais il en sera question dans le marché. Par la question fort pertinente de mon honorable ami (M. Campbell), la députation se rendra compte qu'il importe de présenter un appât aux détenteurs des actions comportant cet élément spécial qui leur donne de la valeur—le privilège de voter—afin que le marché ne soit pas entravé ni annulé par suite de l'obstination de quelques actionnaires. Les détenteurs des actions-obligations doivent aussi renoncer à ce privilège. En échange, leurs actions obtiennent une légère plus-value, parce qu'elles sont aussi garanties. Ainsi, le marché est juste sous tous les rapports. Naturellement, ceux dont les actions acquièrent plus de valeur doivent renoncer aux prérogatives qu'ils exerçaient autrefois à l'égard de l'entreprise. Ces prérogatives sont plus prisées en Angleterre qu'au Canada.

Je m'occuperai maintenant d'un autre passage du discours de mon honorable ami (M. Fielding). Il a peur de l'arbitrage, dit-il. Eh bien, que propose-t-il pour fixer la valeur lorsque nous ne pouvons pas tomber d'accord? Il a peur de l'arbitrage. Non seulement c'est le seul moyen employé autrefois dans de telles affaires—il en a mentionné une—mais c'est le moyen consacré par les lois du pays chaque fois qu'il s'agit d'acquérir des terres ou des biens.

Ce moyen est universellement reconnu comme le plus juste dans le règlement des réclamations. Pourquoi craindrait-il l'arbitrage en ce qui regarde le Grand-Tronc? Quelle raison spéciale peut empêcher l'arbitrage de convenir à la solution du problème quand il s'agit de l'acquisition du Grand-Tronc?

M. JACOBS: Pourquoi ne pas mettre la compagnie en liquidation?

L'hon. M. MEIGHEN: En liquidation? Le chef de l'opposition a dit hier qu'il était honteux d'avoir laissé mettre en séquestre le Grand-Tronc-Pacifique. Si c'était honteux, que diriez-vous si l'on en faisait autant du Grand-Tronc?

M. McKENZIE: J'ai attaqué les méthodes qui ont été employées et non pas le fait d'avoir mis en séquestre le Grand-Tronc-Pacifique. Si mon honorable ami veut lire ce que j'ai dit, il verra que je ne crains pas le séquestre.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai répété exactement ce qu'il a dit; qu'il était honteux de laisser mettre le Grand-Tronc-Pacifique en séquestre.

M. McKENZIE: Pas du tout.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami (M. Jacobs) demande pourquoi nous ne laisserions pas mettre en séquestre le Grand-Tronc? Si les députés de la gauche adoptent cette manière de voir et que nous sachions à quoi nous en tenir, cela vaut la peine d'être discuté. Pourquoi ne laisserions-nous le Grand-Tronc passer en séquestre? Mon honorable ami sait-il ce qu'il en résulterait?

M. JACOBS: Nous économiserions des millions de dollars.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est possible et nous ferions gagner des millions au Pacifique-Canadien. C'est là un résultat très probable.

M. JACOBS: Nous achèterions la compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: Pour quelle raison le Pacifique-Canadien n'a-t-il pas voulu l'acheter?

M. JACOBS: Nous pourrions payer davantage.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous pouvons payer plus que le Pacifique-Canadien?

M. JACOBS: Nous sommes le Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous l'achèterions de force?

M. JACOBS: Non, légalement.

L'hon. M. MEIGHEN: Avant d'aller plus loin, je veux revenir sur ce que je disais il y a un instant et c'est ma citation du chef de l'opposition disant qu'il avait été honteux de laisser passer en séquestre le Grand-Tronc-Pacifique. Voici ce qu'il a déclaré:

L'hon. M. Rowell: C'est ce qui découle de votre raisonnement.

M. McKenzie: Pas du tout, en sa qualité de membre du cabinet le président du conseil l'a mise sous séquestre et nous affirmons que c'est

une chose honteuse et tout à fait contraire aux affaires. Néanmoins, une fois que la compagnie est entre les mains du liquidateur elle sera conduite comme le veulent les affaires.

Il n'est pas question de méthode. L'honorable député a déclaré que le fait de mettre cette compagnie sous séquestre était honteux et indigne de gens d'affaires.

M. McKENZIE: Si l'honorable député veut lire un peu plus loin, il verra que j'ai déclaré que le Gouvernement ne possédait pas le mécanisme nécessaire pour s'occuper de cette question et qu'il aurait dû aller devant les tribunaux. La somme de mon argument était que le Gouvernement ne devait pas nommer un séquestre.

L'hon. M. MEIGHEN: Le séquestre a été nommé par le tribunal comme cela se fait toujours. Le Gouvernement était le premier créancier et conséquemment il était parfaitement juste de nommer un membre du Gouvernement comme séquestre. Cependant, cette nomination s'est faite par les tribunaux comme c'est l'usage. Il était impossible d'agir autrement.

M. McKENZIE: Le séquestre a été nommé en vertu de la loi des mesures de guerre. C'est du moins ce que le Gouvernement nous a répété sur tous les tons.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement, mais la chose s'est faite par l'entremise des tribunaux et toutes les transactions comme l'adminisration du Grand-Tronc-Pacifique se sont faites par l'entremise de la cour de l'Echiquier comme dans toutes les liquidations.

M. McKENZIE: Le séquestre a été choisi par le Gouvernement lui-même et c'est une chose sans précédent dans l'histoire de tous les pays.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il dire que le Gouvernement canadien, qui était non seulement le premier créancier, mais aussi le créancier le plus important du Grand-Tronc-Pacifique, devait se mettre de côté et laisser nommer qui que ce soit comme liquidateur responsable de l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique? Quelle espèce de premier ministre serait-ce qui permettrait cela?

M. McKENZIE: L'honorable ministre pense-t-il qu'il peut faire un jeu de cette situation? Supposons deux créanciers d'aucune compagnie au Canada,—et nous avons la loi des faillites—l'un avec une réclamation de 10,000 piastres et l'autre de 100 piastres, mon honorable ami prétend-il que celui dont la réclamation est de 10,000 piastres peut se nommer lui-même séquestre?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, mais les tribunaux le nommeraient séquestre avant l'autre dont la réclamation est de 100 piastres.

M. McKENZIE: Le tribunal le nommerait certainement séquestre.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, le véritable séquestre est le Gouvernement, n'est-ce pas?

M. McKENZIE: Pas du tout.

L'hon. M. MEIGHEN: Encore une fois, je félicite le leader de l'opposition de son entêtement. Je passe aux observations de l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs). Selon lui, nous aurions dû laisser mettre le Grand-Tronc en liquidation.

M. JACOBS: Je demandais simplement pourquoi cela n'était pas. J'exprimerai mes vues plus tard sans l'aide du ministre.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député répondra peut-être à ma question. Je lui répondrai d'abord. Je ne suis pas en faveur de cette proposition. L'est-il ou non?

M. JACOBS: Je donnerai mes vues plus tard. Je veux mettre de la suite dans mon raisonnement.

L'hon. M. MEIGHEN: Ainsi la Chambre est fort peu renseignée sur l'attitude de l'honorable député touchant le séquestre du Grand-Tronc.

M. JACOBS: Je ne pense pas non plus qu'elle ne connaisse rien de celle du ministre.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai dit que j'y suis opposé. Que voulez-vous de plus?

M. JACOBS: C'est parce que le ministre a peur que le Pacifique-Canadien fasse l'acquisition du chemin de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà une puissante raison.

M. JACOBS: Ce n'est pas celle qui a fait agir mon honorable ami quand il a acquis le Nord-Canadien.

L'hon. M. MEIGHEN: C'était également une puissante raison. Est-ce assez franc?

M. JACOBS: Je vous demande pardon, je voulais dire le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de danger que le Pacifique-Canadien s'approprie le Grand-Tronc-Pacifique seul. L'honorable député connaît trop bien le génie des affaires du Pacifique-Canadien pour penser qu'il ferait l'acquisition d'une compagnie boiteuse, et absolument en faillite comme le Grand-Tronc-Pacifique, et laisserait le Grand-Tronc exempt d'obligations.

M. JACOBS: Comme le ministre, si je ne me trompe, a été avocat du Pacifique-Canadien, il doit plus être au courant de ses méthodes que moi.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai jamais été l'avocat du Pacifique-Canadien. Je crains que mon honorable ami ait encore quelques échappatoires à sa disposition. Maintenant l'honorable député a évidemment à l'idée les objections pratiques d'affaires à un séquestre du Grand-Tronc. Les mêmes objections ont prévalu pour le Nord-Canadien, mais elles existent avec plus de force pour le Grand-Tronc. En laissant s'accomplir la ruine, le but était de pousser la compagnie dans les griffes du Pacifique-Canadien.

On prétend que cette proposition est trop favorable aux actionnaires du Grand-Tronc. Tout homme d'une intelligence ordinaire et d'opinion indépendante comprendra que, si la proposition avait été si avantageuse pour le Grand-Tronc, cette compagnie n'aurait pas attendu seize mois pour l'accepter. Que les honorables députés lisent les commentaires du président du Grand-Tronc—commentaires conformes, sans doute, aux sentiments des directeurs et des actionnaires de la compagnie—sur l'offre faite par le Gouvernement, le 11 juillet. A-t-on cru que c'était une offre raisonnable? Dans toute la Grande-Bretagne, on a fait entendre le cri de confiscation, et à une assemblée des actionnaires du Grand-Tronc,—en réalité, à plus d'une—on a reproché au Gouvernement sa parcimonie, son injustice, son manque de générosité à l'égard des actionnaires du Grand-Tronc. Ces reproches, loin d'être à l'éloge du pays, n'étaient nullement justifiés, à mon avis.

Mais quelles que soient les idées des honorables députés de l'opposition quant à la générosité de l'offre, maintenant qu'elle a été acceptée, elles sont tout à fait contraires à l'opinion du Grand-Tronc aussi bien de son président que de ses directeurs et de ses actionnaires. La compagnie a attendu 16 mois avant de laisser seulement prévoir qu'elle pourrait accepter cette offre. Plusieurs conditions furent essayées les unes après les autres. Va-t-on dire qu'il y avait une indication quelconque d'un règlement final? Je me rappelle un article de rédaction paru dans le "Globe" de Toronto, demandant au Gouvernement d'insister sur l'offre qu'il avait faite et la même demande fut faite par tous les journaux du pays. On priait le Gouvernement de ne pas bouger. On lui disait: "Tout ce que vous avez à faire, c'est de rester ferme, votre offre est raisonnable, maintenez-la et le Grand-Tronc sera obligé de céder." Cela indiquait-il que l'opération était accomplie? Il n'y a jamais eu quoi que ce soit qui ait pu donner l'impression que les négociations avec le Grand-Tronc étaient terminées ni que l'offre du Gouvernement ait été retirée ou modifiée. Le public savait depuis le mois de juillet 1918, et même avant cela, que les négociations se poursuivaient, que le Grand-Tronc les reprenaient de temps en temps et que le Gouvernement n'avait pas modifié sa position. Tout le monde espérait qu'il ne la changerait pas. Or, cet espoir est aujourd'hui réalisé et...

M. JACOBS: Le ministre peut-il me dire si le Grand-Tronc a jamais négocié avec le Pacifique-Canadien au sujet de l'achat de son réseau par cette compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas que je sache. En tous les cas ce ne serait pas par l'intermédiaire d'un membre du Gouvernement et personne dans le Gouvernement n'en aurait connaissance. Ce n'est pas comme cela que les grandes compagnies négocient. Elles n'ont pas recours aux services d'un concurrent.

M. JACOBS: Je demande à mon honorable ami s'il en a eu personnellement connaissance.

L'hon. M. MEIGHEN: Il serait très improbable et même inconcevable que j'en eusse eu connaissance.

M. JACOBS: Je pensais que le ministre, comme acheteur, aurait pu avoir certaines informations quant aux offres de ce réseau à une autre compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Pacifique-Canadien ne m'a jamais confié d'informations à ce sujet. Je ne sais pas s'il a agi autrement avec mon honorable ami.

M. JACOBS: Smithers ne vous en a pas confié?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) n'a

pas confiance à l'arbitrage. Dans le cours de ses remarques, aujourd'hui, il a fait allusion à la procédure proposée par le Gouvernement, et, en parlant des actions du Nord-Canadien qui sont en circulation et de l'arbitrage qui eut lieu il y a deux ans, il nous a dit que le rapport Drayton-Acworth représentait ces actions comme étant sans valeur, ajoutant que nous n'aurions dû rien payer pour les acquérir.

Le rapport Drayton-Acworth proposait au Gouvernement de soumettre la valeur des actions à l'arbitrage. Le Gouvernement s'est conformé aux conclusions du rapport. Ce rapport était fait par des fonctionnaires nommés et payés par le Gouvernement et était basé sur des témoignages auxquels le Nord-Canadien n'avait ni le droit ni le devoir de contribuer, pas plus qu'il n'avait pu montrer la valeur de ces actions. L'honorable député veut-il dire que le Gouvernement aurait eu raison de prendre ce rapport qui est un rapport ex-parte pour les actionnaires et, se basant sur ses conclusions, de déclarer que les actions n'avaient aucune valeur? Si le Gouvernemen' avait fait cela il se serait mis dans une position qu'il aurait été dans l'impossibilité de défendre aux yeux des actionnaires, de la nation et du monde entier. Quand on prend la propriété d'un individu, il y a un principe de justice fondamental qui veut que ce propriétaire ait un tribunal devant lequel il puisse comparaître et prouver la valeur de sa propriété. Ce tribunal n'existait pas jusqu'à ce que la commission de l'arbitrage fût nommée. La commission Drayton-Acworth n'était pas un tribunal. Les actionnaires ne comptaient pas et n'ont pas comparu devant la commission. Il n'appartenait pas à la commission d'entendre les actionnaires témoigner de la valeur de leurs actions et ceux-ci n'ont pas comparu. Par conséquent, le Gouvernement aurait commis une injustice flagrante en déclarant que la propriété de ces citoyens n'avait aucune valeur et en l'expropriant de vive force. Au lieu de cela, il a nommé un tribunal d'arbitrage composé d'hommes de haute réputation.

Mon honorable ami n'a pas attaqué un seul instant la haute réputation et la probité d'un seul membre de cette commission, qui a recherché et déterminé le montant.

Il en sera ainsi dans le cas actuel. Cette résolution propose la même procédure. C'est une procédure honorable; c'est une procédure anglaise; c'est de l'équité, de la justice et rien autre chose. Si l'on adopte les résolutions et le projet de loi, le pays aura là un véritable réseau, un réseau complet, dont chaque partie sera solidaire de l'autre, dont une moitié recueillera dans l'Est le trafic que l'autre transportera dans l'Ouest, d'après un échange réciproque.

Il épargnera au pays, en capital placé, 100 millions dans cinq ans. L'intérêt de cela suffira amplement, même au taux actuel, à solder les obligations que nous, selon toute probabilité, imposera la sentence arbitrale. Tenant compte de ce que la fusion épargnera au Canada, des sommes qu'il nous faudrait employer à l'agrandissement de notre présent réseau, de ce qui ferait ainsi double emploi et serait gaspillé, de ce que nous épargnera l'acquisition du chemin de fer Grand-Tronc, notre pays réalisera annuellement en intérêts une somme plus que suffisante pour exécuter la sentence arbitrale et solder en même temps, selon toute probabilité humaine, l'intérêt du capital garanti. Et il restera encore au pays quelques millions. N'est-ce pas là un bon marché? N'est-il pas bon et convenable d'opérer des économies et des fusions? D'éviter doubles frais? De compléter un réseau informe? L'arbitrage n'est-il pas le moyen qui s'impose? Voilà, résumé en un mot, l'objet de cette résolution. Je le recommande avec pleine confiance à la considération de la Chambre, à la présente session. Cette session est tout aussi valide, tout aussi bonne qu'une autre; tant qu'elle dure, chaque honorable député qui se fait payer une indemnité du pays, devrait se croire tenu d'accorder aux affaires publiques une part raisonnable de son temps. Il est simplement juste et convenable qu'à cette session la députation considère ce sujet et lui voue tout le temps nécessaire en vue d'assurer un juste résultat.

L'hon. M. FIELDING: Je recommande la semonce de mon honorable ami sur les absents à ceux qui devraient être à leur siège derrière lui. Il y a, dans les observations de mon honorable ami, un point ou deux auxquels je dois faire brièvement allusion. Le sujet, d'abord, de l'arbitrage. J'avais mentionné le fait qu'un capital, reconnu de nulle valeur, aurait pu, pour des motifs présentés par un jury honorable d'arbitrage, être jugé d'une valeur de 10 ou 11 millions. J'avais dit qu'on aurait droit après cela de s'inquiéter de l'issue de l'arbitrage sur ces stocks volumineux de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, qui eurent à une époque quelque valeur. J'avais donc conseillé à la Chambre de ne

pas se méprendre sur l'étendue des obligations que nous contractons et du risque que nous assumons avec elles; que la sentence arbitrale devait rester sujette à l'approbation de la Chambre des communes du Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député conseillerait-il qu'elle restât sujette à l'approbation des actionnaires?

L'hon. M. FIELDING: Ils ne sont pas tenus d'accepter, si cela ne leur va pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils le sont

L'hon. M. FIELDING: Je ne les y contraindrais pas. Je ne forcerais pas les actionnaires à accepter un échange dont ils ne veulent pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Quel est alors l'avantage d'arbitrer?

L'hon. M. FIELDING: C'est à mon honorable ami de répondre: il propose l'arbitrage. Quel est l'avantage de toute cette procédure après l'accord qui a été conclu?

L'hon. M. MEIGHEN: L'arbitrage ainsi fait que son résultat ne lie personne n'a aucune sens. Mais l'arbitrage fondé sur le principe qu'il liera les deux parties est une chose définitive, qui a un but déterminé.

L'hon. M. FIELDING: Je répondrai que le peuple, par ses représentants, dira la somme d'argent nécessaire que le Parlement, en pleine connaissance de cause, devra voter.

L'hon. M. MEIGHEN: Et les actionnaires n'auraient pas le droit de dire s'ils acceptent ou non?

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas d'objections à ce que les actionnaires soient traités dans un rapport différent.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors vous n'aurez pas l'arbitrage.

L'hon. M. FIELDING: En ce qui concerne les actions garanties à 4 p. 100, si mon honorable ami veut acheter et qu'il en connaisse la valeur commerciale il ne fera de tort à personne en les achetant à ce prix-là. La valeur commerciale de ces actions à Londres était cotée à 45. Personne n'aurait souffert si vous aviez pris des arrangements avec un agent de change pour acheter ces actions à 45, 46 ou 47.

L'hon. M. MEIGHEN: On s'est aperçu que c'était absolument impossible.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'était pas impossible du tout.

[L'hon. M. Fielding.]

L'hon. M. MEIGHEN: Les échanges de valeurs du Grand-Tronc depuis cinq ans ont été presque nulles. Je le tiens des directeurs du Grand-Tronc eux-mêmes. La chose est impraticable aujourd'hui en raison des conditions de la bourse en Angleterre. La proportion des actions échangées depuis cinq ans est quantité négligeable, comparée au nombre total de ces actions qui sont detenues non pas par des milliers, mais par des centaines de milliers de gens.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami conclu que pour induire ces actionnaires à se départir de leurs valeurs, nous devons leur donner 20 ou 30 millions de plus que ces actions ne valent, commercialement parlant.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

L'hon. M. FIELDING: Nous allons convertir les actions en valeurs garanties par le Gouvernement du Canada et portant intérêt à 4 p. 100. En temps ordinaire, une valeur garantie par un gouvernement portant 4 p. 100 d'intérêt est équivalante au pair. Je ne pense pas qu'elles valent le pair aujourd'hui, même avec la garantie du Gouvernement du Canada. Je les ai estimées à environ 85 et même 90. Je suppose qu'elles montent jusqu'à 90 quand la transaction sera terminée; mais supposons que nous les achetions à 85, la différence entre la valeur de 40 cotée il y a quelques jours et celle de 90 ou 85 que vaudront les actions prochainement sera de 40 points.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: Sans l'impression produite par la garantie du Gouvernement, ces valeurs étaient cotées à 106¼ il n'y a pas longtemps.

L'hon. M. FIELDING: Il y a combien de temps?

L'hon. M. MEIGHEN: Elles étaient cotées à 101⅛ en 1904 et 106¾ en 1902.

L'hon. M. FIELDING: Quel rapport celà a-t-il avec la question?

L'hon. M. MEIGHEN: En 1906 les actions privilégiées de premier rang étaient cotées à 123. Cela dépend du taux d'intérêt.

L'hon. M. FIELDING: Cela dépend de la valeur cotée en bourse. Voici une valeur que le Gouvernement désire acheter et qui

est cotée en bourse à 45 puis à 48 et le Gouvernement, par cette mesure legislative, l'a fait monter à 85 ou 90. Mon honorable ami veut-il dire que les obligations garanties à 4 p. 100 ne valent pas 85? Veut-il dire cela?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas qu'il y ait eu des ventes à ce prix là.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député pense bien que la valeur va atteindre 85?

L'hon. M. MEIGHEN: Sans la garantie c'est ce qu'elle valait. Puis s'il y a dépréciation monétaire. . . . .

L'hon. M. FIELDING: Si elle valait cela avant la garantie, elle vaudra plus après que la garantie aura été donnée.

L'hon. M. MEIGHEN: Tout cela dépend du taux d'intérêt.

L'hon. M. FIELDNG: Le taux d'intérêt en ce moment-ci est excessivement élevé, mais j'en tiens compte. Je dis qu'aujourd'hui il est tout probable que les actions vaudront 85 ou 90. Vous allez leur donner cette valeur quand vous donnerez la garantie du Gouvernement. Vous allez convertir ce qui valait 45 il y a quelque temps en une valeur de 85, faisant une différence de 40 points, soit au moins 20 ou 30 millions. Le Gouvernement du Canada s'arrange pour payer cette somme additionnelle à quelqu'un. Je crains que ce ne doive pas être payé aux actionnaires de l'ancien Grand-Tronc mais que d'autres personnes s'en emparent. Néanmoins cela ne nous regarde pas. Mon honorable ami a fait une diversion (ce n'est pas la première fois), prétendant que j'avais accusé le Gouvernement de corruption dans cette transaction. Il est facile de dresser un épouvantail pour ensuite le renverser. Ce n'est pas la première fois que mon honorable ami emploie cette méthode.

Je n'ai pas donné à entendre qu'on ait fait de l'agiotage ou que quelque initié ait donné des tuyaux; je me suis borné à citer des articles de journaux de Londres, affirmant que par suite de la nouvelle, annonçant que le gouvernement avait l'intention de faire cette transaction, les actions montaient à la Bourse de Londres. Le compte rendu fait foi de ce que j'ai dit. Si le Gouvernement eût voulu acheter ce chemin de fer sur le pied des affaires, il aurait pu l'obtenir à un bon prix marchand, et dans le cas contraire, il aurait pu le laisser en la possession des actionnaires. Mais s'écrie le ministre, "c'eût été ridicule, et cela eût empêché la fusion avec les chemins de fer nationaux canadiens ; on ne saurait faire pareille chose." Le ministre ignore-t-il donc qu'aujourd'hui, les grandes compagnies de chemins de fer au Canada, possèdent des compagnies auxiliaires et que ces dernières, encore qu'elles soient fusionnées dans un commun réseau, doivent tenir leur propre comptabilité et garder leurs propres actionnaires? Pourquoi donc la compagnie du Grand-Tronc, encore que fusionnée avec le réseau des chemins de fer nationaux canadiens, ne tiendrait-elle pas ses propres comptes et ne fixerait-elle pas le chiffre de ses propres bénéfices, ainsi que le font les compagnies auxiliaires du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. MEIGHEN: Quand il s'agit de petites compagnies de chemins de fer, la fusion est facile, parce qu'on ne leur enlève rien de leur productivité; mais lorsqu'il s'agit d'un vaste réseau et qu'il faille désorganiser certaines des lignes, on diminue leur puissance de production. . .

L'hon. M. FIELDING: Il est de notoriété publique dans nos milieux de chemins de fer que, lorsqu'on fusionne ainsi certaines lignes, il faut tenir une comptabilité distincte touchant leurs recettes. Ainsi, le ministre des chemins de fer a conclu un marché avec une compagnie de chemin de fer au Nouveau-Brunswick, qui sera, pour ainsi dire, fusionnée avec le réseau d'Etat, et exploitée par lui. Et il lui faut tenir une comptabilité séparée pour les recettes de cette compagnie. Si le ministre prétend que c'est absolument impossible, que la chose n'est pas susceptible de réalisation, je dois l'avouer, je suis frappé de stupéfaction, en constatant qu'un homme si averti en matière de chemins de fer, puisse faire pareille affirmation.

Encore une dernière observation. Le ministre réussit rarement à discuter une question, sans y mêler un peu de politique de parti. Je n'ai pas dit un mot de politique de parti et je n'ai pas visé à me créer de la popularité. Le ministre n'a pu résister à la tentation de rééditer l'histoire de la convention primitive touchant le Grand-Tronc-Pacifique, "une entreprise des plus illégitimes et des plus véreuses". Il ne s'est pas servi du terme "véreux"; j'oublie le mot qu'il a employé; en tout cas, il a condamné l'entreprise. Comme il est six heures, je ne m'attarderai pas à défendre cette entreprise; seulement, je prierai le ministre de lire le discours de son collègue, le président du conseil, qui a déclaré, hier, que ç'a été là un des grands

triomphes de la vie de sir Wilfrid Laurier et que l'histoire lui en tiendra compte.

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

Reprise de la séance.

M. CAHILL: Le ministre chargé de cette mesure, voudrait-il bien dire au comité quelles seront, à l'exclusion de la sentence arbitrale, les obligations qu'assumera le pays, cette transaction une fois faite ?

L'hon. M. REID: Ce renseignement figure dans ce document parlementaire. Nous assumons l'intérêt sur les actions-débentures, soit à peu près $7,000,000 annuellement, et l'intérêt sur les actions garanties, s'élevant à environ $2,500,000 annuellement. Cela va sans dire, on peut, en revanche, créditer au gouvernement les recettes du Grand-Tronc qui à l'avenir, suffiront, comme par le passé, au paiement des deux montants mentionnés, ainsi que toute autre somme que pourraient attribuer les arbitres.

M. CAHILL: Ce que je tiens à savoir, c'est le chiffre global des obligations imputées sur l'entreprise ?

L'hon. M. REID: Nous n'assumons pas d'obligations; le réseau en demeure grevé.

M. CAHILL: C'est ce que j'entends, les obligations imputées sur le réseau.

L'hon. M. REID: Mais ces obligations sont perpétuelles, et ainsi la seule responsabilité que nous assumions, c'est l'intérêt sur ces obligations.

M. SINCLAIR (Antigonish): L'intérêt vient à échéance.

L'hon. M. REID: En effet. Nous assumons l'intérêt, mais non pas le principal. Ainsi, les obligations du Grand-Tronc-Pacifique viennent à échéance dans un certain nombre d'années, mais ces autres obligations dont il est question, sont perpétuelles.

M. CAHILL: Il figure dans cette brochure un état des obligations, et le ministre n'a rien à gagner à ergoter ainsi.

Peut-il nous dire quel est le montant des obligations que nous contractons, sans tenir compte du montant que peuvent accorder les arbitres?

L'hon. M. REID: Les seuls montants pour lesquels nous nous engageons ou dont nous sommes responsables sont l'intérêt. . . . .

M. CAHILL: L'intérêt sur combien?

[L'hon. M. Fielding.]

L'hon. M. REID: Nous nous chargeons de l'intérêt sur le capital-obligations ainsi que le mentionne la résolution:

Actions-débentures du Grand-Tronc à cinq pour cent (5%).. .. ..£	4,270,375
Actions-débentures du Great Western, à cinq pour cent (5%).. ..	2,723,000
Actions-débentures du Grand-Tronc, à quatre pour cent (4%).. ..	24,624,455
Actions-débentures du Northern, à quatre pour cent (4%)..	308,215
	£31,926,125

On trouvera aussi ces chiffres à la page 38 du document parlementaire. Nous nous chargeons de l'intérêt sur ces actions-débentures, lequel se chiffre à $7,000,000 par année. Nous nous engageons également à payer l'intérêt sur £12,500,000, soit $2,500,000 par année.

M. CAHILL: Le pays doit-il aussi prendre à sa charge cet item de billets remboursables non garantis au montant de $35,000,000, ainsi que les billets garantis par l'équipement et dont le montant est de $6,000,000?

L'hon. M. REID: Les obligations dites d'équipement sont garanties par le matériel —les wagons, les locomotives, etc. Nous ne nous en chargeons pas; ils en sont responsables eux-mêmes.

M. CAHILL: Que veut dire "responsables eux-mêmes"? L'équipement ne doit pas faire de déboursés. La compagnie devra naturellement payer l'intérêt sur l'équipement et racheter les obligations. L'équipement ne constitue pas la compagnie elle-même.

M. le PRESIDENT: La résolution est-elle adoptée?

M. CAHILL: Je pense que le ministre se prépare à me répondre, monsieur le président. Je vois qu'à un endroit, le chiffre des obligations que nous prenons à notre charge est porté à $504,000,000 et qu'ailleurs, le montant est de $707,000,000. Je veux savoir si le Gouvernement entend que c'est là la somme totale des obligations que le pays contracte ?

L'hon. M. REID: Je dois répéter que le seul engagement que prend le pays consiste à payer à perpétuité l'intérêt de $7,000,000 sur les actions-débentures et de $2,500,000 sur l'autre stock. Les autres dettes se suffisent par elles-mêmes. Par exemple, l'hypothèque sur l'équipement; nous ne prenons aucun engagement à cet égard, sauf ce que comportent les obligations d'équipement. L'intérêt sur cette hypothèque, naturellement, doit être payé, mais nous ne rendons pas le Gouvernement responsable du principal.

M. CAHILL: Je pense que le ministre conviendra avec moi que la nouvelle compagnie ou l'ancienne compagnie est responsable de toutes les sommes indiquées ici comme imputables à la compagnie. A ce sujet, il y a un item de quelque $210,000,000 se rattachant au Grand-Tronc-Pacifique. Si nous retranchons de ce montant ce qui est dû au Dominion, nous en arrivons à un point de départ qui nous permet de constater à quel point sont plus considérables les obligations que contracte le pays en faisant l'acquisition de cette entreprise. Nous savons que l'on a rien pour rien; nous contractons des obligations. Quelle est la somme totale des obligations selon le calcul du Gouvernement?

L'hon. M. REID: On trouvera ce renseignement à la page 38 de ce document parlementaire. Le relevé indique l'actif et le passif, mais nous ne prenons à notre charge que l'intérêt sur ce passif. Bien que l'on y porte à un total de $124,000,000 le stock garanti et les actions 4 p. 100 de première, deuxième et troisière priorité, cela doit être l'objet d'un arbitrage. Quel que soit le montant déterminé par les arbitres, s'il y a arbitrage, pour l'intérêt sur ce stock, nous nous engageons à le payer, naturellement. Nous nous engageons pour $7,000,000 sur la dette fondée dont vient de parler l'honorable député. Bien que le relevé mentionne $155,000,000 comme total de cette dette fondée, nous ne nous engageons pas à payer cette somme en un certain nombre d'années à l'avenir; nous nous engageons seulement à en payer l'intérêt à perpétuité. Quant aux billets d'équipement et ces autres item, ce sont des prêts garantis par l'équipement.

Nous devrons payer l'intérêt sur les obligations dites d'équipement, mais ce n'est pas une dette premanente. Je ne vois pas comment je pourrais expliquer à mon honorable ami, d'une manière plus détaillée, ce relevé qui a été préparé par des vérificateurs et qui me semble aussi clair qu'il peut l'être et facile à comprendre.

M. CAHILL: Clair comme de la boue. Puisque c'est si clair, alors comment le ministre obtient-il $7,000,000 d'intérêt sur $155,000,000 d'obligations? Le président du conseil (M. Meighen) parle d'environ $200,000,000 consacrés aux actions privilégiées de première, deuxième et troisième émission, et dans ces lettres reçues de la compagnie, nous voyons qu'ils ont dépensé moins de $100,000,000. J'essaie de ramener ces déclarations vagues à quelque chose de solide.

Je voudrais obtenir du Gouvernement un état du chiffre auquel il estime, d'après ses propres calculs, la dette totale sur laquelle il sera tenu d'acquitter les intérêts, peu importe qu'elle soit à perpétuité ou autrement.

L'hon. M. REID: L'honorable député désire savoir le chiffre du capital sur lequel il faudra acquitter les intérêts. S'il veut bien se donner la peine de référer à la page 38 il se rendra compte que le capital global de la compagnie, privilégié, ordinaire et garanti s'élève à $241,257,658.27, dont $60,833,332.51 de capital garanti. Sur ce dernier montant, nous serons obligés d'acquitter un intérêt de 4 p. 100 à perpétuité et les arbitres décideront quant à la valeur du reliquat de cette somme de $241,257,658.27. En d'autres termes, les arbitres se prononceront quant à la valeur des obligations du premier, de second et de troisième rang ainsi que des actions ordinaires et, peu importe la valeur qu'ils attribueront à ces actions, le Gouvernement versera un intérêt de 4 p. 100. Voilà qui dispose suivant moi de cette somme de $241,257,658.27. Vient ensuite la dette consolidée de $155,373,806.20. Il s'agit de l'émission d'obligations effectuée à l'origine pour la construction du Grand-Tronc ainsi que pour l'achat du chemin de fer Great-Western et Northern, il y a 40 ou 50 ans passés. Nous paierons en chiffres ronds $7,000,000 d'intérêt par année sur cette somme. Ces deux montants représentent le capital sur lequel nous aurons à acquitter des intérêts; le chemin de fer du Grand-Tronc n'a pas d'autre capital portant intérêt. En sus de cela, le matériel a coûté de fortes sommes pour l'achat duquel des obligations ont été émises. Cela fait partie des frais d'exploitation du chemin de fer et il faudra acquitter l'intérêt sur ces obligations garanties par le matériel et rembourser le capital au fur et à mesure des échéances d'année en année. L'état que j'ai fait préparer donne toutes ces explications et je ne vois guère la possibilité de fournir des renseignements plus complets à ce sujet.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ces sommes ne sont pas comprises dans l'arbitrage?

L'hon. M. REID: Elles le sont. Les arbitres devront tenir compte de l'état matériel du chemin de fer, de l'outillage de toute nature et de fait de tous les biens possédés et administrés par la compagnie du Grand-Tronc. Le matériel vaut tant, déduction faite du montant de la dette qu'il garantit. C'est là la manière d'estimer la valeur du matériel tout comme s'il s'agissait de n'importe quel actif disponible que la compagnie peut posséder.

M. SINCLAIR (Guysborough): En dépit de ses efforts, les explications du ministre ne sont guère de nature à éclairer la Chambre. En premier lieu, nous savons tous que le pays acquittera les intérêts sur les actions-garanties. Nous paierons également l'intérêt, quoiqu'il arrive, sur les actions-obligations dont il y a quatre catégories et c'est tout. Quant au reste, mon honorable ami prétend que tout sera réglé par l'arbitrage. Or, supposons que l'arbitrage se fasse et que les arbitres—je fais cette supposition pour les fins de mon raisonnement —accordant une indemnité de $1,000,000 à la compagnie pour la dédommager de ce reliquat et que nous lui versions cette somme. Deviendrions-nous dans ce cas les propriétaires du réseau, sans avoir à acquitter d'autres hypothèques ou réclamations d'aucune nature, grevant soit le chemin de fer soit les actions ordinaires, sauf l'intérêt sur les actions garanties et les actions-obligation dont j'ai parlé tout à l'heure?

L'hon. M. REID: Pour moi, l'affaire est claire et ces explications ont été données à maintes reprises ici.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il s'agit pour le ministre de répondre "oui" ou "non" à ma question.

L'hon. M. REID: Je ne vois pas qu'il soit possible de répondre par un "oui" ou un "non" à cette question. Voici la question, si j'ai bien compris, que me pose l'honorable député: Si nous supposons que les arbitres accordent une indemnité de $100,000 en sus des $7,000,000 et des $2,500,000 en question, qu'est-ce qui se produira après cela? Voici: Les obligations de premier, second et troisième rang ainsi que les actions ordinaires seront remises entre les mains du Gouvernement du Canada; ces valeurs seront notre propriété. Nous émettrons en retour des obligations ne conférant pas le droit de vote jusqu'à concurrence d'une somme donnant un revenu annuel de $1,000,000. Nous détiendrons alors toutes ces actions et nous serons les propriétaires du réseau puisque nous serons les seuls actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mais est-ce que nos titres seront inattaquables?

L'hon. M. REID: Evidemment; puisque nous serons propriétaires des actions susceptibles de rapporter un intérêt à perpétuité.

M. SINCLAIR (Guysborough): Et que dites-vous du matériel?

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. REID: La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc est propriétaire du matériel; donc si nous succédons à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc nous serons également propriétaire du matériel du réseau.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cependant, ce matériel est grevé d'hypothèques?

L'hon. M. REID: Il va sans dire que nous acceptons le matériel quitte à rembourser les sommes qu'il garantit.

M. SINCLAIR (Guysborough:) Dans ce cas, nous aurons à rencontrer de lourdes dettes en sus de cette somme de $1,000,000 que nous devrons verser en prenant possession du réseau.

Le ministre a sur son pupitre le Livre bleu. J'ai voulu, hier soir, obtenir des explications sur le contenu de la page 51, mais je n'ai pas réussi. J'aimerais à savoir du ministre des Chemins de fer si les actions des diverses compagnies dépendantes mentionnées à la page 51 seront cédées au Gouvernement, lors de la décision rendue par les arbitres.

L'hon. M. REID: Les actions de ces compagnies sont actuellement dans les mains du Grand-Tronc.

M. SINCLAIR (Guysborough): A bail?

L'hon. M. REID: Cela se peut pour partie; mais une fois que passera dans nos mains le stock de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, nous serons vis-à-vis de ces dépendances dans la même situation qu'elle en ce qui regarde ses intérêts dans ces compagnies. Nous en devenons donc, de cette façon, les propriétaires.

M. SINCLAIR: Dans le cas de quelques-unes, le Grand-Tronc a garanti certaines obligations en principal et intérêt; cette garantie, le Grand-Tronc y sera-t-il encore tenu, après que le Gouvernement aura pris possession de ses biens?

L'hon. M. REID: Ce à quoi le Grand-Tronc est tenu aujourd'hui, il le sera à l'avenir Devenus porteurs des actions du Grand-Tronc, c'est nous qui serons tenus à cette garantie.

M. SINCLAIR: A combien s'élèvera-t-elle?

L'hon. M. REID: L'honorable député trouvera à la page 34 du mémoire les chiffres pour chaque chemin. Je ne crois pas que le total soit indiqué.

M. SINCLAIR: Non, il ne l'est pas, et j'aimerais à le connaître.

L'hon. M. REID: Je me ferai donner ce renseignement.

M. JACOBS: J'ai ici une découpure contenant certains chiffres que j'aimerais à faire confirmer par le ministre. On y voit ce qui suit:

Dans l'opération projetée, le Gouvernement s'engage au paiement de 4 p. 100 sur toutes les obligations du Grand-Tronc, 4 p. 100 sur toutes les actions de garantie et 4 p. 100 sur tous les autres effets du Grand-Tronc d'après la valeur qui leur sera attribuée par l'arbitrage.

Est-ce que cela est vrai?

L'hon. M. REID: Oui, quant à l'intérêt sur le capital-obligations et 4 p. 100 sur les actions de garantie.

M. JACOBS: On ajoute:

Le premier item comporte une charge annuelle pour les intérêts d'environ six millions; le deuxième, une charge d'à peu près $2,250,000. Le troisième constitue une quantité variable. La valeur nominale des titres non garantis du Grand-Tronc est d'à peu près 170 millions. Basé sur le cours moyen de ces titres, leur valeur sera réduite à moins du quart et l'intérêt se trouve être d'environ $1,350,000. Cela fait un total d'obligations annuelles de $9,600,000 à peu près, en sus des dépenses d'exploitation. Déduisez de cette somme les gains nets du Grand-Tronc privément administré et la perte annuelle est de $6,600,000.

Si l'exploitation du chemin par l'Etat est moins économique que par la compagnie, cette perte augmentera; mais même à ne tenir compte que des propres chiffres du Gouvernement et de ses espoirs, les contribuables du Canada, achètent, non pas une chose avantageuse, mais de quoi apaiser la faim insatiable du troupeau qui s'engraisse aux dépens d'un trésor qui s'épuise.

L'hon. M. REID: Qui est-ce qui a écrit cela pour vous?

M. JACOBS: C'est un papier que l'on m'a remis. J'imagine qu'on l'a découpé dans le "Star", de Montréal, feuille qui, d'ordinaire, témoigne des dispositions bienveillantes à l'égard du Gouvernement, mais qui ne peut absolument pas digérer cette affaire. Il y a des limites au delà desquelles même un journal ami du Gouvernement ne peut aller.

L'hon. M. MEIGHEN: De tels écrits méritent que l'on s'en moque, et c'est ce que devrait faire l'honorable député. Vous figurez-vous le sans-gêne d'un individu qui, manquant de tout ce qui pourrait les étayer, tire des conjectures sur ce que sera la décision des arbitres, tient le chiffre auquel il s'imagine qu'elle s'arrêtera comme absolument fondée et procède ensuite à établir quel sera le déficit! Il est difficile de rien concevoir de plus niaisement absurde. Pourtant, j'ai lu dans les journaux d'autres observations de même force. En quoi peut bien être utile au comité la lecture de semblables écrits? Il n'y a personne dans cette Chambre qui soit assez peu intelligent, qui ait l'esprit assez dense pour se laisser influencer par de telles sornettes.

M. JACOBS: D'après ce que je peux voir, le ministre n'accepte point les conclusions de cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: Nullement.

L'hon. M. REID: Personne autre non plus.

M. CAHILL: Après avoir parcouru ces chiffres, j'en arrive à la conclusion que le pays s'oblige à payer des intérêts sur un capital de 470 millions. Ai-je à peu près raison?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, l'honorable député se trompe.

M. CAHILL: Quel est le chiffre exact?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député nous l'a entendu dire au moins sept fois, et trois ou quatre fois ce soir, depuis huit heures.

M. CAHILL: Je pose la question de nouveau, parce que je n'y ai pas obtenu de réponse. Vous ne prétendez pas que vous allez payer l'intérêt sur les $707,000,000. Vous dites vous-mêmes que vous allez soumettre la question à l'arbitrage, et dans ce cas vous tenez compte de toute cette somme de $707,000,000. Je cherche à faire une déduction afin d'arriver à ce qui ne sera pas soumis à l'arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet de résolution que l'honorable député a eu sous les yeux deux jours durant, de fait depuis vendredi dernier, expose, en chiffres qu'un enfant pourrait comprendre, le montant exact des obligations et le taux d'intérêt que nous nous proposons de payer, ainsi que le montant exact des actions garanties, avec le taux d'intérêt qui s'y rattache. Voilà tout. Il n'est pas besoin de déduction. Tout est là en blanc et en noir.

M. CAHILL: Où?

L'hon. M. MEIGHEN: Dans le projet de résolution et dans la lettre lue à la Chambre vendredi dernier.

M. CAHILL: Je ne vois rien de cela dans le projet de résolution.

L'hon. M. MEIGHEN: Au haut de la page 10 des ordres du jour relatifs à la séance d'aujourd'hui, mon honorable ami peut lire la description des obligations, et

à la page 9 celle des capitaux-actions actuels. La lettre lue à la Chambre vendredi dernier dit que nous payons 4 pour 100 sur les actions garanties, et l'intérêt sur les diverses obligations mentionnées à la page 10. Il n'y a pas de déductions à faire. Pourquoi répéter cette question plus de quinze fois?

M. CAHILL: Tout simplement parce que le cabinet ne comprend pas de ministre assez intelligent pour répondre à la question comme il le faudrait. Si l'honorable ministre, qui ne veut évidemment pas laisser voir jusqu'à quel point le ministère se charge de responsabilités dans cette transaction, daignait jeter un regard sur la page 39 de son propre mémoire, il y verrait qu'on y a mentionné des billets garantis et non garantis jusqu'au montant de $35,000,000, ce qui ne paraît pas du tout dans le projet de résolution. Par contre, on a mentionné dans le projet de résolution certaines obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Si l'hnorable ministre a lu ce projet de résolution et la liste des autres obligations, il doit donc savoir ce qu'il faudrait déduire.

L'hon. M. MEIGHEN: En parlant "d'obligations" l'honorable député doit vouloir signifier des "obligations"? Au sujet "d'obligations, je lui ai dit ce qui en était, et quand même je persisterais durant six mois à le lui répéter, je ne pourrais m'exprimer plus clairement. Je le lui ai dit en termes aussi clairs que deux et deux font quatre. La compagnie a d'autres dettes, et nous prenons son actif grevé de ce passif. Ces dettes figurent toutes sur cette page-là. Nous n'assumons pas ces obligations-là. Nous assumons, cependant, l'obligation de payer 4 pour 100 sur les actions garanties. Nous prenons les actions du Grand-Tronc. Les propriétés de la compagnie sont grevées de certaines obligations qui sont toutes exposées là.

M. CAHILL: Quel en est le chiffre?

L'hon. M. MEIGHEN: Il est là, l'honorable député ne peut-il pas le voir? Faut-il que je le lui lise?

M. CAHILL: Ne pouvez-vous pas en donner le total?

L'hon. M MEIGHEN: Il est là en bon anglais, et non en italien ni en grec.

M. CAHILL: Ni en dépêche chiffrée.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, l'honorable député le comprenderait peut-être mieux. Le voici:

Obligations du Grand-Tronc 5%.	$ 20,782,491.38
Obligations du Grand-Tronc 4%.	119,839,012.69
Obligations du Great Western 5%..	13,252,322.48
Obligations du Northern 4% ..	1,499,979.65
Total des obligations..	155,373,806.20

Voilà les obligations sur lesquelles nous nous engageons à payer l'intérêt. Mais continuons. Sur la même page se trouvent des obligations garanties à 4 pour 100, représentant $60,833,332.51. Voilà les obligations garanties sur lesquelles nous payons l'intérêt. Voilà tout ce à quoi nous nous engageons. La propriété de la compagnie est grevée de certaines autres dettes et elle en restera grevée quand nous serons devenus actionnaires. L'honorable député veut les connaître? Je vais les lui lire. Elles sont mentionnées en anglais:

Obligations 6%, relative à l'équipement et portant hypothèque de deuxième rang..	$ 1,814,779.97
Obligations du Northern 6%, portant hypothèque de troisième rang..	70,566.67
Obligations du Canada-Atlantique 4%..	16,000,091.77
Obligations de Wellington, Grey and Bruce..	295,893.34
Obligations échues et impayées..	3,406.67
	$18,184,738.42

La compagnie a encore d'autres dettes. Elles viennent à la suite, et si l'honorable député préfère que je les lui lise plutôt que les lire lui-même, je vais les lui lire. Ce sont des dettes courantes, des fonds de réserve et des avances faites à des compagnies subsidiaires.

Je ne pense pas que les réserves ou les avances aux filiales puissent être rangées parmi le passif; mais voici les dettes courantes:

Intérêt sur le compte du capital.	$ 3,123,755.42
Diverses dettes impayées..	15,409,985.97
Salaires impayés jusqu'à décembre 1918..	3,132,851.84
Dépassement de crédit à la banque..	1,134,881.12

Par contre, tout l'actif inscrit de l'autre côté du bilan appartient à la compagnie. Où donc est la difficulté?

M. CAHILL: Le ministre dit-il que nous prenons en main un capital de $500,000,000 sur lequel nous devons payer l'intérêt?

L'hon. M. MEIGHEN: Non; pas du tout.

M. CAHILL: Dans ce cas, quel en est le chiffre? Certes, on peut le dire. Je veux aussi savoir quelle somme nous au-

rons à payer pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais que faire. Je crains d'être obligé d'abandonner la partie.

M. CAHILL: Un membre du ministère doit pouvoir répondre à cette question.

L'hon. M. MEIGHEN: J'y ai répondu.

M. WILSON (Saskatoon): L'honorable député (M. Cahill) est quelque peu embrouillé. Il semble croire qu'il s'agit d'une acquisition réelle. Si je comprends bien la question, nous nous chargeons d'une dette qui représente l'intérêt sur une certaine quantité de titres, et de toutes manières, ce sera un loyer que nous paierons. Cependant, il y a les trois valeurs que le ministre a mentionnées en dernier lieu. Je crois savoir qu'elles grèveront les actions que le Grand-Tronc-Pacifique possède encore. Voilà ce que je comprends.

M. CAHILL: Demandez au ministre si c'est là ce qu'il comprend.

M. TOBIN: Il ne répondra pas.

M. CAHILL: L'honorable député (M. Wilson) déclare qu'il envisage la situation de cette manière. Le ministre l'éclairera peut-être.

L'hon. M. REID: Toute l'affaire est bien claire, et elle a été expliquée si souvent que je ne pense pas qu'il y ait rien à ajouter. Le ministre de l'Intérieur a décrit la situation en ce qui a trait au Grand-Tronc. Le Grand-Tronc-Pacifique est une filiale du Grand-Tronc, et en nous emparant du réseau, nous nous chargeons des dettes du Grand-Tronc-Pacifique. Lorsque nous prendrons en main le Grand-Tronc, nous aurons à servir l'intérêt sur toutes les obligations.

M. CAHILL: A combien s'élève-t-il?

L'hon. M. REID: Il me faudrait m'en enquérir, mais il est probablement de $6,000,000 à $7,000,000, par année. Avant la guerre, le Grand-Tronc-Pacifique était en état de payer ses frais d'exploitation; la perte ne représentait, pour ainsi dire, que l'intérêt. Depuis deux à trois ans, à cause des hostilités, il y a eu un découvert dans les frais d'exploitation. La perte relative au Grand-Tronc-Pacifique a été depuis quelques années de $7,000,000, en chiffres ronds et elle ne s'applique qu'à l'intérêt.

M. CAHILL: Quelle mise de fonds représente-t-elle? Vous pouvez assurément nous le dire. Il est absurde de croire que nous nous lançons dans une entreprise semblable sans que personne puisse nous apprendre quelles sont les obligations que nous assumons. Le Gouvernement craint de déclarer que nous en assumons parce que cette déclaration pourrait nuire à notre crédit. Mais, de quelle mise de fonds nous chargeons-nous?

L'hon. M. MEIGHEN: Elle est mentionnée exactement sous plusieurs chefs, à la page 38.

M. CAHILL: Quel en est le montant?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai dit une douzaine de fois à l'honorable député que nous ne pouvons pas réunir ces sommes, à moins de vouloir induire la Chambre en erreur. J'ignore si c'est là ce qu'il attend de moi. Nous nous chargeons de quelques-unes de ces dettes et nous convenons de les payer; mais nous ne consentons pas à payer le reste. J'ai cité les unes et les autres. J'ai appris au comité quelles sont celles que nous voulons bien solder et quelles sont les dettes de la compagnie du Grand-Tronc dont nous ne nous sommes pas chargés. Voici les totaux: capital, $60,833.51; nous avons promis de payer l'intérêt de 4 p. 100 sur cette somme; dette consolidée, $155,373,806; l'intérêt est de 4 p. 100 sur la plus grande partie de cette dette, et de 5 p. 100 sur le reste, et nous consentons à le payer.

M. CAHILL: Quel est le total.

L'hon. M. MEIGHEN: Je viens de vous le dire, mais je me fais fort de déclarer que l'honorable député nous le fera répéter, au moins, six fois, avant de nous laisser en paix. J'ai dit ce que nous consentons à payer.

L'entreprise est grevée de certaines dettes que j'ai énumerées et qui s'élèvent à $18,184,738.42, en guise d'obligations, etc., sur les biens acquis par la compagnie. Elle est aussi grevée d'autres dettes au montant de $5,344,207.54, réprésentées par des hypothèques sur le matériel d'exploitation, par des emprunts à brève échéance, qui s'élèvent à $35,548,235.08, et autres dettes courantes. Ces dernières n'affectent pas la propriété.

Ces dettes font aussi partie d'une catégorie distincte dont nous voudrions pas assumer la responsabilité, qui se trouvent dues avant qu'on puisse payer aucun intérêt. Ce passif courant se monte à 422,801,474.35. Il est donc absurde de dire que nous devrons payer l'intérêt sur ce montant puisque nous trouvons de l'autre côté du bilan un actif suffisant pour compenser ces obligations. Je n'ai pas de doute que l'honorable député sait ce que c'est qu'un bilan; il

en a déjà vu. Nous trouvons ici un actif composé de comptes divers et qui se monte à $43,838,831.44 en face des dettes courantes. Il y a en outre des comptes de transport se montant à $1,581,852.15; des matériaux et fournitures valant $6,407,195.57 le tout balançant le passif courant. Il y a de plus des avances aux compagnies subsidiaires et ainsi de suite et ces item ne constituent pas des dettes comme par exemple les "embranchements commerciaux portant intérêt" et ainsi de suite. Le passif et l'actif se trouvent en face l'un de l'autre. Ce qui est important de savoir est ceci: De quel actif acceptons-nous la responsabilité? Quelles sont les dettes de cette propriété? Je crois avoir répété les chiffres trois ou quatre fois ce soir à l'honorable député.

M. CAHILL: Que dites-vous du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. MEIGHEN: Je lui ai donné tous les chiffres touchant le Grand-Tronc-Pacifique. Nous voyons à la page 42 un bilan semblable en ce qui regarde le Grand-Tronc-Pacifique. Comme je l'ai déjà expliqué le bilan qui touche le Grand-Tronc signifie exactement la même chose en ce qui regarde le Grand-Tronc-Pacifique.

M. CAHILL: Le ministre propose-t-il que nous prenions l'engagement de payer des intérêts sur nos prêts au Grand-Tronc-Pacifique? Quel montant de nos prêts doit être déduit des obligations que nous prenons vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. MEIGHEN: Nos emprunts se trouvent à la page 42 et les chiffres sont plus exacts que les paroles ne sauraient l'être. Toutes ces dettes sont celles du Grand-Tronc-Pacifique, lequel possède un certain actif. A mes yeux, l'actif n'égale pas le passif, mais ce n'est pas de ma faute. L'an dernier, les dettes du Grand-Tronc-Pacifique, y compris les frais indispensables, ont dépassé dix millions. Cela semble un monument, et c'est ce que j'appellerais une dette monumentale.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Gouvernement maintiendra-t-il la responsabilité des gouvernements d'Alberta et de la Saskatchewan en ce qui regarde la garantie sur ces obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: Ces gouvernements sont responsables en ce qui regarde certaines garanties et le Gouvernement du Dominion ne les en a pas relevés. Cette responsabilité des provinces n'est pas très sérieuse, que je sache, pour la raison que le Gouvernement fédéral, bien qu'il n'accepte pas la responsabilité comme venant de la couronne, saura prendre soin du réseau en tant qu'il s'agit d'une exploitation industrielle. Conséquemment, je crois que ces provinces ont raison d'estimer leur position améliorée par le fait que le Gouvernement s'empare du réseau.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ont-elles payé des intérêts?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Le Grand-Tronc-Pacifique a payé ses propres dettes parce que le Gouvernement lui a prêté l'argent pour le faire. En conséquence on a pas demandé aux provinces de payer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Grand-Tronc-Pacifique n'est-il pas devenu insolvable depuis quelque temps? Est-ce que les provinces n'ont pas eu à payer?

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami des Chemins de fer (M. Reid) me dit que depuis l'époque où le Grand-Tronc-Pacifique est venu sous séquestre les deux gouvernements ont dû payer des intérêts.

L'hon. M. REID: Les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta ont dû s'occuper de ces intérêts.

M. FOURNIER: J'ai demandé hier au ministre un état comparatif des frais d'entretien de la compagnie du Grand-Tronc et de ceux du Pacifique-Canadien au cours des années 1915, 1916, 1917 et 1918. Peut-il me fournir ces renseignements?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui. J'ai ici les renseignements. On s'est plaint hier que les voies n'avaient pas été entretenues et on a demandé des chiffres comparatifs en ce qui regarde le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, pour chaque mille de voie. Je cite les chiffres:

ETAT COMPARATIF DES DEPENSES ANNUELLES PAR MILLE DE CHEMIN DE FER POUR L'ENTRETIEN DU PACIFIQUE-CANADIEN ET DU GRAND-TRONC.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN.

Année finissant	31 déc. 1918.	31 déc. 1917.	31 déc. 1916.	30 juin 1916.	30 juin 1915.	30 juin 1914.	30 juin 1913.	30 juin 1912.	30 juin 1911.	30 juin 1910.	30 juin 1909.	30 juin 1908.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Entretien de la voie et des bâtiments	1,690	1,345	1,331	1,135	921	1,389	1,627	1,645	1,504	1,353	1,020	1,104
Entretien du matériel	2,111	1,802	1,460	1,292	914	1,405	1,513	1,236	1,165	1,247	1,122	993

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

Année finissant le 31 décembre.	1918.	1917.	1916.	1915.	1914.	1913.	1912.	1911.	1910.	1909.	1908.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Entretien de la voie et des bâtiments	1,948	1,498	1,103	1,217	1,303	1,552	1,304	1,343	1,318	1,241	1,122
Entretien du matériel	3,601	2,341	1,828	1,703	1,665	2,009	1,863	1,912	1,711	1,537	1,103

Ces chiffres indiquent qu'en réunissant les deux classes d'entretien, le Grand-Tronc serait en meilleure posture que le Pacifique-Canadien, pour chaque année, jusqu'en 1918. Je ne veux pas pour cela, laisser croire à personne que le Pacifique-Canadien a manqué à son entretien. Je ne sais pas comment expliquer la chose, mais ces chiffres sont officiels.

M. FOURNIER: J'ai posé plusieurs questions aux membres du Gouvernement, mais leurs réponses sont si confuses que j'en ai conclu qu'ils ne sont pas plus au courant des affaires des chemins de fer que moi-même. Je discuterai la question au point de vue financier des chemins de fer en question et de notre dette publique.

La situation des chemins de fer au Canada a changé rapidement depuis le début de la guerre. Au lieu d'une ère d'initiative et de bénéfices privés dans les entreprises de chemins de fer, comme nous l'avons vu avant 1914, nous sommes entrés dans une voie dans laquelle l'ingérence du Gouvernement est regardée par quelques-uns comme la panacée de tous nos maux dans les transports.

Le 1er octobre, le Gouvernement a fait l'acquisition du Nord-Canadien par l'achat de 600,000 actions au prix de 10 millions. Au moment de cette opération, le passif de la compagnie a augmenté notre dette fondée de 327 millions. Dans l'été de 1918, quelques membres du cabinet sont entrés en pourparlers avec la compagnie du Grand-Tronc à Londres, au sujet de l'acquisition de ce chemin de fer et de sa ligne auxiliaire, le Grand-Tronc-Pacifique. Les négociations, cependant, n'ont pas abouti, et toute l'affaire est restée dans une situation fort peu satisfaisante.

Le 4 mars 1919, le Grand-Tronc-Pacifique a averti le Gouvernement que, faute de fonds, il ne pourrait continuer son exploitation après le 10 mars. A la réception de cette lettre, un décret du conseil fut adopté le 7 mars, nommant le ministre des Chemins de fer, séquestre du Grand-Tronc-Pacifique, afin de continuer l'exploitation de la ligne.

Les honorables députés peuvent rester à leurs sièges, prendre une feuille de papier et un crayon, et faire le calcul, et je défie qui que ce soit de me contredire. Examinons d'abord l'état des finances du Grand-Tronc et ses dettes garanties par des obligations. Quelques-unes ont disparu, mais celles qui existent encore sont un lourd fardeau. En convertissant les livres en piastres, au taux de 1 livre pour 5 piastres, voici la liste de ces obligations :

1. Obligations perpétuelles du Grand-Tronc 5%..	$ 21,351,875
2. Obligations consolidées perpétuelles du Grand-Tronc 4%..	123,122,275

Les honorables députés verront qu'on en a ajoutées en garantie, des Nos 9-10, mais j'en parlerai plus tard.

3. Second matériel du Grand-Tronc, 6%..	$ 1,865,000
4. Obligations perpétuelles du Great Western, 5%..	13,615,400
5. Troisième émission d'obligations privilégiées du Northern Railway of Canada, à 6%..	72,500
6. Obligations perpétuelles du Northern Railway of Canada, 4%..	1,541,075
7. Première hypothèque du Canada Atlantic, 4%..	16,438,450
8. Obligations 4½% sur le matériel du Grand-Tronc	
Série A.. .. .. $2,167,000	
Série B.. 2,016,000	
Série C.. 1,572,000	
Total des obligations 4½% sur matériel du Grand-Tronc.	5,755,000
9. Bons 5½% du Grand-Tronc, garantis, ou échus..	12,050,000
10. Obligations Wellington-Grey-Bruce..	312,000

Il y a aussi les émissions suivantes:

11. Obligations échues dont le paiement n'a pas été demandé..	$ 3,500
12. Obligations subsidiaires 5% du Car Trust, payable à la Whipple Car Co. et garanties par le Grand-Tronc..	225,000
13. Première hypothèque 3½% de la compagnie d'élévateur de la Nouvelle-Angleterre, garantie par le Grand-Tronc.	250,000
Première hypothèque à 4% de la Montreal Warehouse, garantie par le Grand-Tronc ..	1,000,000
Total..	$208,312,875

Dans ce total, ne sont pas compris les valeurs du Grand-Tronc-Pacifique qui sont de $97,301,252. L'addition de ces deux sommes forme un total de $305,614,127, total qui re-

présente les obligations de la compagnie du Grand-Tronc, tant pour son propre réseau que pour le Grand-Tronc-Pacifique.

Examinons maintenant les fortes sommes qui sont indispensables pour mettre l'entreprise en bon état d'exploitation et la rendre conforme aux exigences. L'entretien a beaucoup été négligé. Bien que le ministre de l'Intérieur ait cité des chiffres relatifs à la dépense, par mille, de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer pour l'entretien de la voie, je dois lui dire que, en 1915-1916, le Grand-Tronc n'a dépensé que $1,525 par mille, durant l'année, pour l'entretien, tandis que le Pacifique-Canadien a dépensé $5,061, par mille. Ces chiffres sont empruntés à la statistique des chemins de fer pour 1915-1916, page 92.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député fait erreur.

Une VOIX: Qui a raison?

M. FOURNIER: J'invite mon honorable ami à examiner la page 92 de la statistique des chemins de fer pour 1915-1916.

L'hon. M. MEIGHEN: Publiée par qui? Par le ministère des Chemins de fer?

M. FOURNIER: Oui, publiée par l'Etat.

L'hon. M. MEIGHEN: Fort bien.

M. MICHAUD: De qui le ministre obtient-il ses renseignements quant au coût de l'entretien par mille?

L'hon. M. MEIGHEN: Ils m'ont été fournis par le sous-ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. REID: Ils ont été puisés dans les archives du ministère.

M. FOURNIER: Je diffère d'avec mon honorable ami. Puis, si nous nous reportons à l'état que le président Kelley a soumis, en 1917, à la commission d'enquête sur les chemins de fer, nous constatons qu'il a déclaré qu'il faudrait environ $21,000,000 pour mettre le chemin de fer au niveau des autres. Mon honorable ami trouvera cet état à la page 33 du rapport de la commission. Si le Grand-Tronc avait fourni cette somme dans le cours ordinaire de ses opérations, elle aurait été imputée sur le revenu. Si l'Etat est obligé de la fournir, elle formera partie de la dépense imputable sur le capital.

En 1917, la commission a fait rapport que le matériel était insuffisant pour les besoins du trafic et qu'une mise de fonds de $30,000,000 était nécessaire, afin de le compléter. Mon honorable ami trouvera ces renseignements à la page 34 du rapport de la commission d'enquête sur les chemins de fer.

En additionnant ces deux sommes, nous obtenons $51,000,000 qu'il faut ajouter au montant précédent des obligations que le Grand-Tronc a émises pour lui-même et pour sa filiale, soit un total de $356,945,972 que l'Etat aurait dû garantir s'il s'était emparé du Grand-Tronc à la fin de l'année 1916. Avec la somme additionnelle qu'il faudra maintenant débourser pour le matériel roulant, cela représente au moins la moitié plus que le projet n'aurait coûté avant la guerre. Si l'on adopte le mode d'arbitrage projeté, comme dans le cas du Nord-Canadien, il faudra grossir la somme et le Gouvernement fédéral devra se charger de dettes imputables sur le capital jusqu'à concurrence de $400,000,000. Je sais, monsieur le président, qu'il est fastidieux de s'occuper de calculs, mais je me porte garant de leur exactitude.

Venons-en aux dépenses annuelles imputables sur le capital que l'Etat devra solder en acquérant le réseau. Convertissant les louis sterling en dollars sur le pied d'un louis sterling pour cinq dollars, nous avons:

1.	Pour les obligations perpétuelles 5% du Grand-Tronc.. ..	$ 1,067,594
2.	Pour les obligations consolidées perpétuelles 4% du Grand-Tronc..	4,924,891
3.	Pour les obligations annuelles de 2e rang du Grand-Tronc, à 6%, garanties par le matériel..	111,870
4.	Pour les obligations perpétuelles 5% du Great-Western. ..	680,770
5.	3e émission d'obligations de 6 p. 100 du chemin de fer Nord-Canadien..	4,350
6.	Obligations perpétuelles de 4 p. 100 du chemin de fer Nord-Canadien..	61,643
7.	Première hypothèque de 4 p. 100 sur le Canada-Atlantic ..	657,538
8.	Obligations de 4½ p. 100 (matériel) au Grand-Tronc	258,975
9.	Bons garantis en circulation 5½ p. 100 du Grand Tronc ..	687,500
10.	Obligations de Wellington, Gray et Bruce..	12,855

L'intérêt de ces obligations varie, mais je donne le versement de 1917, d'après le rapport de la compagnie du Grand-Tronc, pour cette année-là, page 10.

11.	Obligations échues (ne portant pas intérêt).	
12.	Garantie collatérale de 5 p. 100 quant au matériel roulant.. ..	$ 11,250
13.	Première hypothèque de 3¾ p. 100 "New England Elevator"..	9,375
14.	Première hypothèque de 4 p. 100 "Montreal Warehouse" ..	40,000

Il existe aussi un intérêt annuel, droit reconnu mais non exercé, et se montant à $500,513. Ces chiffres sont tirés du rapport

annuel du Grand-Tronc, page 11. Cela fait en tout $9,029,184, à quoi il faut ajouter:

(a) Le loyer dû sur certaines lignes (rapport annuel du Grand-Tronc, 1917, page 32)	$ 776,030
(b) l'intérêt de 4 p. 100 sur la première hypothèque de 15 millions.	600,000
(c) l'intérêt sur les obligations du Grand Tronc-Pacifique garanties par le Grand-Tronc:	
1. 4 p. 100 sur les obligations de 2e hypothèque, échéant en 1955:	
Série A..	408,240
Série B..	398,520
2. 4 p. 100 sur les prêts du gouvernement fédéral, de 1909 à 1913..	1,000,000
3. 5 p. 100 sur les bons garantis..	486,000
4. 4 p. 100 sur le capital-obligations perpétuel ($34,874,-252.86)..	1,395,170
5. 4 p. 100 sur les obligations de l'embranchement du Lac-Supérieur..	301,320
Total..	$14,394,404

Le détail "b" est tiré de l'"Analysis of Steam Railroad Investments", 1917, page 1243, par Moodie. Ce montant de $14,394,404 n'est pas tout. Le Grand-Tronc a garanti l'intérêt, sur les obligations de première hypothèque (soit une valeur en cours de $10,732,000) du chemin de fer Vermont-Central, jusqu'à concurrence de 30 p. 100 des recettes brutes provenant de l'échange de trafic entre les deux chemins de fer. Ces chiffres sont tirés du livre de Moodie, page 48. Ce montant varierait probablement d'année en année. Mais il n'en est pas fait mention dans le rapport financier de la compagnie-mère. Il faut ajouter les dividendes du capital garanti de 12 millions et demi de livres sterling. A 4 p. 100, cela donnera 2 millions et demi de dollars, suivant les chiffres du rapport de 1917 de la compagnie du Grand-Tronc, page 27. En les ajoutant au total précédent de $14,394,-404, on obtient $16,894,404, charges annuelles fixes du chemin de fer Grand-Tronc, à part la garantie au Vermont-Central et les dividendes des trois émissions prvilégiées.

Si le Gouvernement acquiert le chemin de fer Grand-Tronc, il devra assumer ses charges annuelles. S'il prend le chemin à bail moyennant loyer annuel, le total ci-dessus en sera accru jusqu'à concurrence de 20 millions. (Hansard, 20 mars 1919, p. 692.

Il serait intéressant de connaître la productivité ou capacité de rendement de l'entreprise de la compagnie. Le compte du revenu pour les années 1911 à 1917 accuse un boni très faible après paiement des frais d'exploitation, des intérêts sur les obligations, des loyers sur certaines lignes et du dividende de 4 p. 100 sur le capital garanti, outre un intérêt de 5 p. 100 sur les deux premières émissions et un profit nominal sur la troisième (sauf pour 1914 et 1915, où aucun dividende ne fut déclaré sur les actions privilégiées). Et deux années de cette période furent marquées par des déficits. Le plus fort surplus, celui de 1917, fut de 26,219 livres sterling. Cela veut dire que les revenus de la compagnie suffisent à peine à solder les frais d'exploitation et les charges fixes du capital. Qu'on n'oublie pas non plus que les frais d'entretien de la voie et du matériel sont en arrérages, qu'aucun fonds n'a été établi en vue de faire face à la dépréciation du matériel, pas plus qu'il n'a été créé une réserve pour dépenses contingentes. Suivant l'ancien président Chamberlain, il aurait fallu mettre de côté annuellement 5 p. 100 du coût du matériel, en remplacement de ce capital et pour le Grand-Tronc. Cela aurait nécessité le prélèvement d'à peu près 3 millions par année sur les recettes courantes. Même si cette dépense était prévue, il est évident que le surplus de 1917 serait converti en un lourd déficit. Il y a plus. Que la quotité des frais d'exploitation du Grand-Tronc viennne à s'accroître sous l'administration de l'Etat, comme il est arrivé au Nord-Canadien depuis sa nationalisation, il n'est pas difficile de se rendre compte que le trésor fédéral sera appelé à combler prochainement des déficits inévitables.

Pour revenir maintenant au Grand-Tronc-Pacifique, je vais indiquer les points principaux touchant les finances de cette compagnie. Il est bien beau de dire que tout le monde est au courant de ces choses-là; mais je suis convaincu qu'il y avait très peu de gens qui connaissaient le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Aux termes d'une convention passée avec le gouvernement fédéral, ce dernier devait garantir les obligations de la compagnie jusqu'à concurrence d'une somme ne dépassant pas $13,000 par mille pour les voies traversant la prairie et les trois quarts du coût de revient pour les voies traversant les montagnes. Les obligations garanties par le Gouvernement constituaient une première hypothèque sur la ligne de Winnipeg à Prince-Rupert et les obligations garanties par le Grand-Tronc venaient en seconde hypothèque. On croyait que le produit de ces deux émissions d'obligations serait amplement suffisant pour compléter le Grand-Tronc-Pacifique et, après le traité, ce dernier devait alors louer et exploiter le chemin de fer national transcontinental, qui

avait été construit par l'Etat, cela moyennant un loyer (après les sept premières années) égal à 3 p. 100 du coût de construction. En 1909, la compagnie manquant de fonds, le Gouvernement sur la garantie du Grand-Tronc avança au Grand-Tronc-Pacifique 10 millions à 4 p. 100. Mais le produit de cet emprunt que le Gouvernement avait acheté au pair ne suffit même pas. Je cueille ce renseignement dans le rapport de la commission d'enquête sur les chemins de fer, à la page 23. En 1913 le Gouvernement fit un nouveau prêt garanti par le Grand-Tronc, s'élevant à 15 millions portant 4 p. 100 d'intérêt. Comme en 1909 le Gouvernement achetá les obligations au pair. (Rapport de la commission d'enquête, page 18). Puis un changement se produisit dans la politique du Grand-Tronc, alors qu'il déclara que sa position financière ne lui permettait plus à l'avenir de garantir les prêts que pouvait faire le Gouvernement au Grand-Tronc-Pacifique. Mais comme ce dernier n'était pas encore terminé, le Gouvernement vint à son aide et garantit une nouvelle émission de 16 millions de dollars d'obligations à 4 p. 100 sans garantie de la part du Grand-Tronc. On en vendit une partie, et l'autre s'élevant à $7,500,000 fut émise et transportée à l'Etat comme garantie d'un prêt au comptant de $6,000.000 (Rapport de la commission d'enquête, page 19). La compagnie émit aussi $9,720,000 à 5 p. 100 garantis par le Grand-Tronc et garantis également par un dépôt de $14,580,000 en obligations.

En 1916, le Gouvernement consentit un prêt de 8 millions au Grand-Tronc-Pacifique sur hypothèque. Ceci devait payer l'intérêt sur les valeurs de la compagnie qui avaient été garanties par l'Etat. Le déficit dans l'exploitation du Grand-Tronc mettait ce dernier dans l'impossibilité de combler le déficit de sa filiale. Il est fait mention de cela dans le compte rendu officiel des débats de la Chambre des communes, 20 mars 1919, à la page 686 (version anglaise).

En 1917 et en 1918 le Parlement a voté un crédit de $7,500,000 pour combler le déficit dans l'exploitation de ce chemin de fer et pour payer les intérêts sur les obligations qui avaient été garanties par le Gouvernement et par le Grand-Tronc. Ces prêts de 1916, 1917, 1918 constituaient une hypothèque générale sur le Grand-Tronc-Pacifique, mais n'étaient pas garantis par la compagnie. Cela, ajouté au fait que le Grand-Tronc demandait au Gouvernement de continuer ses prêts d'année en année, indique que les directeurs du Grand-Tronc désiraient réellement dégager leur responsabilité à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique et laisser le Gouvernement s'en occuper. (Compte rendu officiel des débats, 20 mars 1919, page 687, version anglaise).

Voici un tableau indiquant le passif du Grand-Tronc-Pacifique et la nature des garanties sous lesquelles les valeurs ont été émises:

I.		
Obligations première hypothèque 3 p. 100 (remboursables en 1962) achetées par le Gouvernement		$ 33,048 000 00
Obligations première hypothèque 3 p. 100 en cours (remboursables en 1962)		34,992,000 00
Obligations remboursables en or, 4 p. 100 en cours (remboursables en 1962)		8,440,848 00
Obligations 4 p. 100 émises et transportées à l'Etat en 1914 comme garantie pour un prêt au comptant de 6 millions		7,500,000 00
		$ 83,980,848 00
Prêts de l'Etat au Grand-Tronc-Pacifique sur garantie du Grand-Tronc:		
1909	10,000,000 à 4 p. 100	
1913	15,000,000 à 4 p. 100	
		$ 25,000,000 00
Prêts de l'Etat au Grand-Tronc-Pacifique en hypothèque sur le Grand-Tronc-Pacifique:		
1914	$16,000,000	
1916	8,000,000	
1917	7,500,000	
1918	7,500,000	
		$ 39,000,000 00
Total des garanties du gouvernement fédéral et prêts de l'Etat au Grand-Tronc-Pacifique (total des intérêts de l'Etat dans le Grand-Tronc-Pacifique)		$147,980,848 00
II. Garanties du gouvernement de la Saskatchewan:		
Obligations de 4 p. 100 (venant à échéance en 1939)	$ 11,347,848 00	
Obligations de tête de ligne, à 4½ p. 100, venant à échéance en 1943	1,882,240 00	
		$ 13,230,088 00
III. Garanties du gouvernement de l'Alberta:		
Obligations de 4 p. 100, venant à échéance en 1939	$ 2,430,000 00	
Obligations des embranchements de houillères, venant à échéance en 1942	1,159,596 00	
		3,589,596 00
IV. Garanties du Grand-Tronc pour le Grand-Tronc-Pacifique:		
Série A des obligations portant 2e hypothèque, à 4 p. 100, venant à échéance en 1955	$ 10,206,000 00	
Série B des obligations portant 2e hypothèque,		

à 4 p. 100, venant à échéance en 1955.	9,963,000 00	
Prêts du gouvernement fédéral au Grand-Tronc-Pacifique sur garantie du Grand-Tronc:		
1909, $10,000,000 à 4 p. 100, venant à échéance en 1919		
1913, $15,000,000 à 4 p. 100, venant à échéance en 1923		
	$ 25,000,000 00	
Billets de 5 p. 100 (garantis par débentures de 4 p. 100), venant à échéance en 1925..	9,720,000 00	
Actions - débentures perpétuelles de 4 p. 100.	34,879,252 86	
Obligations de 4 p. 100, pour embranchements du lac Supérieur	7,533,000 00	
		$ 97,301,252 86
En résumé il y a:		
Garanties par le gouvernement fédéral des valeurs du Grand - Tronc - Pacifique $147,980,848 00		
Moins le montant de ces valeurs garanties par la compagnie du Grand-Tronc	25,000,000 00	
Montant net des garanties du gouvernement fédéral.. .. ..$122,980,848 00		
Garanties des valeurs du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement de la Saskatchewan		13,230,088 00
Garanties des valeurs du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement de l'Alberta.		3,589,596 00
Garanties des valeurs du Grand-Grand-Pacifique par la compagnie du Grand-Tronc.		97,301,252 86
Garanties globales des valeurs du Grand-Tronc-Pacifique. ..$237,161,784 86		

En faisant l'acquisition du Grand-Tronc, le Gouvernement se grève d'une obligation de $400,000,000 imputables sur le capital et de charges annuelles de 20,000,000 de dollars. En acquérant le Grand-Tronc-Pacifique, ses obligations imputables sur le capital s'accroîtraient d'environ 300,000,000 de dollars, et ses dépenses d'au moins $8,000,000. Cela veut dire que par suite de cette acquisition de voies ferrées par l'Etat, l'énorme dette du Canada se gonflerait d'un tiers de son chiffre actuel. Si l'on tient compte du déficit annuel d'au moins $20,000,000 accusé par le Nord-Canadien dont l'Etat a fait l'acquisition en se grevant de $434,312,747 de dettes, y compris $327,000,000, montant de la dette représentée par les obligations, outre la réduction accusée par les frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, s'élevant en 1916 à plus de $6,000,000, sans paiement de l'intérêt sur le capital, il est facile de voir que les dépenses dont se trouve grevé le trésor fédéral retomberont lourdement sur les contribuables.

Le 3 avril 1919, l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) disait au Parlement que si le Gouvernement exerçait son droit de confiscation du Grand-Tronc-Pacifique, sur le pied de sa première hypothèque et le mettait en vente, il pourrait l'acheter à un prix bien inférieur à celui représenté par toutes les valeurs émises à cet égard. (Rapport annuel au département des Chemins de fer et des Canaux pour 1917, page 6.) Il reconnut alors que si l'on tenait compte des engagements assumés par le Grand-Tronc pour le Grand-Tronc-Pacifique, la valeur des actions du Grand-Tronc, c'est-à-dire le droit résiduel des actionnaires à la propriété, reviendrait presque à rien. (Hansard, 20 mars 1919, p. 701). Le Gouvernement a donc conclu que la valeur de l'actif en pareilles circonstances n'est pas un facteur décisif dans le projet qui fait passer à l'Etat le réseau d'une compagnie particulière. En d'autres termes, il souscrit à l'allégation portant qu'il y a lieu ici d'exercer la générosité, au lieu d'exiger la livre de chair en entier. C'est aux Canadiens qu'on demandera toute cette livre de chair.

L'ex-ministre des Finances ajoute que si le Gouvernement fait l'acquisition du Grand-Tronc—et cette observation s'applique également au Grand-Tronc-Pacifique—il en ferait l'acquisition sur le même pied que le Nord-Canadien, c'est-à-dire que le Grand-Tronc conserverait sa personnalité civile avec le pouvoir de faire l'émission de valeurs négociables, au besoin. A titre de corporation, son objectif serait d'obtenir des capitaux dans la mesure possible. Le Gouvernement cherche ainsi à persuader au public qu'il ne sera pas grevé dans la mesure que j'ai indiquée, mais que tout l'effort financier reposera sur la corporation existante qui conserve le contrôle de ses propriétés. Pareille confusion d'idées est absolument dérogatoire au gouvernement démocratique qui repose sur une publicité d'une parfaite exactitude.

Le Nord-Canadien se procure-t-il encore tous les fonds dont il a besoin par l'émission de ses valeurs et leur vente à Londres et à New-York? Je m'arrête en attendant la réponse.

L'hon M. REID: Il se procure une partie de ses fonds par la vente, notamment à New-York, ou autre marché à sa convenance, de ses obligations portant sur le matériel

M. FOURNIER: Pas du tout, et le Gouvernement le sait bien aussi. Alors, pourquoi a-t-on recours à ces subterfuges qui servent à tromper une foule d'électeurs? Je me suis abstenu de discuter, pour ou contre, la nationalisation, mais j'ai essayé de citer les chiffres et de représenter la situation des chemins de fer d'une manière impartiale, laissant au public le soin d'en tirer ses propres conclusions.

Il est à regretter que le Gouvernement ait jugé à propos de présenter cette mesure législative. Monsieur le président, nous nous sommes réunis pour approuver le traité de paix, et nous l'avons approuvé, de même que le traité avec l'Autriche que nous n'avons jamais vu et qui ne nous a pas été soumis; nous voulions en finir avec les junkers de la guerre, pour nous mettre à l'œuvre dans la paix et la concorde. Cette session me paraît être une véritable comédie. A peine un rayon de lumière vient-il percer le sombre nuage de la guerre, et au moment même où le pays a besoin de discernement et d'émulation patriotique dans ses délibérations, plus même qu'à aucune autre époque depuis la confédération, le Gouvernement juge à propos de forcer le Parlement à lui accorder un blanc-seing pour faire retomber sur le peuple de colossales obligations financières, en sus de notre énorme dette qui se monte à des billions.

Monsieur le président, ce n'est pas la première fois que le Gouvernement s'est porté à de pareils excès. Ce n'est pas la première fois que ce beau groupe unioniste, avec sa majorité, a sacrifié les intérêts du pays pour enrichir des spéculateurs et tirer d'embarras les imprudents bailleurs de fonds de cette clique financière bolchévique de Toronto. Ce n'est pas la première fois que le public canadien a été influencé par les sophismes d'un Gouvernement peu scrupuleux.

Il n'y a pas bien longtemps, il nous était donné d'entendre les honorables membres qui siègent à votre droite, monsieur le président, mettre à contribution leurs talents oratoires pour évoquer les glorieux souvenirs de Vimy, de Courcelette, d'Ypres et de Passchendalle, la bravoure des Canadiens sur les champs de bataille et les combats héroïques livrés pour la liberté. "Le dernier homme, le dernier dollar", tel était le cri de guerre. Nos soldats sont rentrés dans leurs foyers, et nous n'entendrons plus les

échos harmonieux de cette douce musique. A plusieurs reprises avons-nous entendu l'ancien ministre des Finances, que nous avons cet après-midi écouté, comme toujours, avec plaisir, parler des soldats. Mais ce chant du rossignol ne se fera plus entendre. Il s'est présenté devant le comité et lui a dit qu'il n'y avait pas de fonds pour les soldats. Cependant, monsieur, il y en a pour la clique de Toronto. Cette loi peut être adoptée ou non, à l'aide du bâillon; peu importe. Mais, monsieur le président, lorsque le prochain budget sera connu du public, les citoyens se rendront compte, à leur grand étonnement, que nous naviguons en eau trouble et que le courant qui nous porte, porte aussi plus de dettes et de déficits, dans sa course vers la ruine et la catastrophe.

Les honorables membres de la droite peuvent se féliciter d'avoir conduit la guerre à une issue heureuse. Il s'agissait d'une noble cause, mais ils ont constitué une espèce de pacte de famille pour acculer le pays à la banqueroute et pour enrichir des spéculateurs. Je dirai alors, monsieur le président, à ces honorables messieurs que le pays doit cesser d'être gouverné par la cupidité de particuliers. Je m'excuse, monsieur le président, si j'ai empiété sur le temps du comité, mais j'ai essayé de faire connaître par les moyens modestes dont je dispose, mon opinion sur la question.

M. DENIS: Avec la bienveillance des membres du cabinet, j'ai encore une ou deux questions à poser, et ensuite j'aurai fini. Voici le premier point que je voudrais voir expliquer: Prenant les recettes nettes actuelles du Grand-Tronc de chemin de fer et l'intérêt que nous devrons payer sur les obligations et sur les actions garanties, soit de $9,000,000 à $10,000,000, quel est le déficit, en soustrayant le revenu net de l'exercice 1917-1918 de l'intérêt que le pays aura à payer sur les obligations et les actions garanties? Ma question est-elle claire?

L'hon. M. MEIGHEN: Elle est claire, mais pourquoi l'honorable député choisit-il deux des plus mauvaises années dans l'histoire de la compagnie? Ne serait-il pas juste d'en prendre dix?

M. DENIS: Je ne prends que les deux dernières années.

L'hon. M MEIGHEN: Oui, parce que ce sont des années de guerre pendant lesquelles aucun chemin de fer au monde n'a fait quelque chose. Et de plus, ce sont les années au cours desquelles la sentence arbi-

trale McAdoo est entrée en vigueur, et au pays, l'augmentation des tarifs ne s'est effectuée que beaucoup plus tard.

L'honorable député ne peut pas soutenir que c'est rendre justice au capital placé dans une entreprise, soit en Canada, soit à l'étranger, que de prétendre que cette situation anormale se prolongera ou qu'un pays serait excusable de lui permettre de se prolonger. Que l'honorable député prenne une période de dix ans, y compris quelques années de guerre, comme le recommande le rapport Drayton-Acworth, il constatera alors que les recettes sont plus que suffisantes pour exécuter toutes les obligations de la compagnie, payer l'intérêt sur les actions garanties sans compter qu'il restera encore un léger excédent.

M. DENIS: Le ministre est-il en mesure de me dire pourquoi le Grand-Tronc a suspendu le paiement des dividendes sur les actions garanties et les obligations au cours des deux dernières années, comme il est dit dans cette note?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. La compagnie a acquitté l'intérêt sur les obligations. Elle n'a pas payé l'intérêt sur les actions garanties au cours de l'exercice 1917-1918 pour les raisons que j'ai données tout à l'heure, c'est-à-dire qu'elle n'avait pas de fonds pour le faire. La compagnie avait un faible surplus en mains, mais elle n'a pas jugé à propos de distribuer un dividende pour les raisons que j'ai déjà données.

L'honorable député ne devrait pas prétendre qu'une compagnie n'a pas fait honneur à ses affaires pour l'unique raison qu'elle n'a pas acquitté l'intérêt sur certaines parties de son capital-actions l'année dernière ou l'année précédente. S'il en était ainsi, il se trouverait à peine un seul chemin de fer qui serait en bonne posture dans le monde entier à l'heure qu'il est. Il n'y en aurait pas un seul ni aux Etats-Unis ni en Angleterre, si mes renseignements sont exacts. En Canada, il n'y aurait que le Pacifique-Canadien, à cause de l'énorme actif que représentent les terres qu'il détient et de la générosité avec laquelle le gouvernement fédéral a toujours traité la compagnie.

M. DENIS: Je n'ai pas du tout l'intention de conclure de ces faits que la compagnie est insolvable. Cette décision de ne pas acquitter les intérêts est attribuable, je le suppose, à la diminution des recettes et à l'augmentation des frais d'exploitation du réseau.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. L'honorable député constatera au contraire que le chiffre des recettes fut plus élevé que jamais, tandis que le volume du trafic fut le plus considérable dont fassent mention les annales de la compagnie. Le Grand-Tronc a rendu les plus grands services au pays au cours de cette période. Cependant, à la suite de la décision de McAdoo d'augmenter les salaires, augmentation qui devait s'appliquer au Canada sous le régime de notre loi des chemins de fer et de l'augmentation générale des frais d'exploitation dus aux prix excessifs de toutes choses, le total des recettes de la compagnie y a passé, sauf un léger surplus qui lui est resté en caisse.

M. DENIS: Le ministre ajoute-t-il foi au rapport Drayton-Acworth, lorsque ces experts prétendent qu'en 1917 il serait nécessaire de consacrer une somme de $21,000,000 pour mettre le réseau en bon état et effectuer les améliorations désirables?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Le rapport Drayton-Acworth ne saurait contenir une pareille prétention puisqu'il fut publié en 1916.

M. DENIS: Peu importe à quelle date il a été publié.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député désire savoir si j'ajoute foi au rapport Drayton-Acworth sous ce rapport?

M. DENIS: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous prétendons que le rapport est exact. Le Grand-Tronc, de son côté, soutient énergiquement que le rapport est inexact et il apporte de nombreuses preuves à l'appui de sa thèse. Ces témoignages n'ont certainement pas convaincu sir Henry Drayton, qui est en grande partie responsable de la teneur du rapport en question. Je ne suis pas en mesure de dire exactement qui a raison. Je laisse cette tâche au tribunal d'arbitrage.

M. DENIS: Le ministre de l'Intérieur a prétendu tout à l'heure que l'Etat n'assume en aucune manière les dettes de la compagnie. Cette affirmation est absolument exacte. D'un autre côté, je crois que l'affirmation de mon honorable ami demande à être expliquée. Je dirai donc ce que je pense de la situation, quitte à être corrigé si je fais erreur. Le trésor fédéral, strictement parlant, ne prend pas les dettes de la compagnie, à sa charge, il se contente de faire un placement de $216,000,000 en acceptant la responsabilité d'acquitter à perpétuité l'intérêt sur les obligations et sur

les actions garanties, qui représentent un capital global de $216,000,000. Or, dans la convention projetée, nous nous engageons à acquitter à perpétuité l'intérêt sur cette somme.

Pour les fins du raisonnement, nous pouvons donc dire que nous faisons un placement de $216,000,000. Outre cette somme, nous placerons encore dans l'entreprise le montant qui sera déterminé par la sentence arbitrale. Si le tribunal d'arbitrage décide que nous devrons payer $10,000,000 à la compagnie, nous nous trouverons à placer encore cette somme dans l'entreprise, puisque nous émettrons des actions pour ce montant. Donc, en assumant la responsabilité d'acquitter à perpétuité l'intérêt sur les obligations et les actions garanties, nous faisons un placement de $216,000,000. Si d'un autre côté, la sentence arbitrale nous oblige à verser une autre somme de $10,000,000 entre les mains de la compagnie, nous nous trouverons à avoir placé $226,000,000 dans l'entreprise du Grand-Tronc. C'est si bien un placement, qu'advenant un désastre qui ferait disparaître le réseau du Grand-Tronc de la face de la terre, le pays perdrait ipso facto une somme de $226,000,000.

Si les biens réels disparaissaient, l'Etat devrait à perpétuité les intérêts aux actionnaires, comme on doit ceux de la somme hypothéquée sur une maison que l'incendie a détruite. Il n'y a pas à se dissimuler que nous faisons un placement de plus de 200 millions.

D'autre part, il y a naturellement des biens dont il faut tenir compte, comme le disait cet après-midi l'ancien ministre des Finances (sir Thomas White). Nous ne nous chargeons point des autres dettes de la compagnie, mais, en nous associant à cette entreprise, en y devenant le principal intéressé, nous assumons, à vrai dire, ces autres dettes, puisque nous ne pouvons guère laisser mettre le chemin de fer en liquidation ou en faillite. Supposons que les 22 millions de dettes courantes qui apparaissent à la page 39 du livret ne soient pas acquittées et que les porteurs de ces obligations demandent que la compagnie soit mise en liquidation et sous séquestre, le Gouvernement ne pourrait pas permettre qu'il en soit ainsi, puisque, au cas de vente bien au-dessous de la valeur du réseau, le Gouvernement serait en danger de perdre les 226 millions qu'il y aurait placés. Nous sommes par conséquent dans la même position que le particulier qui prendrait une deuxième hypothèque de $5,000 sur une maison de $10,000. Il pourrait fort bien dire: "Je n'ai aucun intérêt dans la première hypothèque; elle ne me concerne en rien." Cela est vrai; il n'assume aucune responsabilité en ce qui regarde la première hypothèque, mais il n'en est pas moins responsable s'il veut sauver la sienne. Nous ne nous chargeons point des autres dettes de la compagnie; mais, à cause de notre intérêt propre, parce qu'il nous faut assurer les intérêts de la compagnie, sauver cette dernière du désastre; nous nous rendons virtuellement responsables de toutes ses dettes. Voilà quelle est mon opinion, et si je me trompe, je serais bien aise qu'on me rectifie.

L'hon. M. MEIGHEN: Le discours de l'honorable député me convainc qu'il expose fidèlement la situation. Je ne dis pas qu'il la définit de façon absolument exacte, mais je crois que, dans sa pensée, elle est aussi claire qu'elle peut l'être dans l'esprit de tout autre. Bien qu'il ne soit pas absolument correct de dire que nous faisons un placement de 216 millions, par le fait que nous acceptons de payer l'intérêt sur cette somme, le seul fait de l'avoir dit démontre clairement qu'il sait à quoi s'en tenir sur notre action. Nous convenons de payer les intérêts sur des sommes déjà placées. Cela diffère d'une investigation en ce que, détail très important, nous n'avons pas à réunir les fonds voulus, ce que nous pourrions faire aujourd'hui sans dépenser beaucoup plus que cette somme, cela nous est beaucoup plus avantageux que d'avoir à trouver et à placer $216,000,000. Si nous avions à trouver et à placer une pareille somme à 4 p. 100, cela nous coûterait plus de 216 millions, peut-être 250. Bien que l'honorable député témoigne d'une claire compréhension de l'état des choses, il ne l'expose pas correctement, mais je sais qu'il saisit la justesse de mon exposé.

Pour ce qu'il dit des autres obligations dont les biens de la compagnie sont grevés, l'idée qu'il s'en fait est parfaitement juste. Elles ne deviennent pas une dette de l'Etat, pour sauvegarder ses propres intérêts, la compagnie du Grand-Tronc devrait y pourvoir. Or, c'est le Gouvernement qui détient les actions de cette compagnie. Ce que l'honorable député pense est parfaitement juste. Ç'a toujours été la position dans laquelle s'est trouvé le Grand-Tronc, et il en est de même de tout chemin de fer dans le monde entier. Il n'y a pas au monde un réseau qui ait des propriétés absolument exemptes de charges. Toujours ces propriétés sont grevées d'obligations. Telle va être la position dans laquelle nous allons nous trouver en rachetant le Grand-Tronc. Il y a plaisir à répondre à des questions faites par mon

honorable ami, car il en résulte quelque chose.

M. CRONYN: Le débat d'hier soir m'a laissé une impression qui est peut-être absolument fausse: j'ai cru comprendre que le prix marchand des actions du Grand-Tronc pourrait jouer un rôle dans l'établissement de la valeur que l'Etat serait appelé à reconnaître en émettant de nouvelles actions qu'il garantirait. Maintenant que je parcours le compte rendu des Débats, je ne suis plus du tout certain d'avoir tiré une juste conclusion des remarques d'hier soir. Comme je crois néanmoins que d'autres ont éprouvé le même sentiment, il serait bon que le ministre remît les choses au point par une déclaration formelle. A mon avis, le cours de ces actions aujourd'hui, dans six mois, dans un an, ne peut avoir rien à faire avec la valeur de la propriété.

Il se peut que je me trompe, mais la commission d'arbitrage devra, je le suppose, faire porter son enquête sur les biens réels de la compagnie, ses droits de circulation, ses gares terminus, son outillage, et ainsi de suite. Elle devra, je le présume, poser en regard de ces choses les diverss obligations qui peuvent exister sous une forme ou sous une autre, et, sur cette base, établir une balance. Une fois ces obligations satisfaisantes, devra-t-elle se demander, quelle valeur faut-il assigner aux actions privilégiées, quelle valeur aux actions ordinaires?

Il est notoire que depuis des années les actions du Grand-Tronc représentent une valeur de spéculation sur la place de Londres. Le marché en a été plus ou moins encombré à diverses reprises par suite des racontars de la presse. Il est facile, surtout là où se trouve un si grand nombre d'actionnaires, de provoquer une fluctuation violente par rapport aux diverses émissions de ce capital-actions. On aurait donc tort de donner aux gens du dehors l'impression que le prix courant de ces articles en détermine la valeur.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député pense presque absolument comme moi. Le prix courant, si toutefois l'on doit en tenir compte, servirait bien peu à faire déterminer la valeur réelle des actions par un tribunal d'arbitrage. L'honorable député l'a dit, le prix établi à la bourse ne sert guère à indiquer la valeur réelle, parce qu'il dépend de la spéculation à tel point qu'il ne prouve rien quant à la valeur réelle.

Ma réponse ne serait pas complète si je n'ajoutais que, d'après le projet de résolution et les lettres du 18 juillet et du 10 octobre, le tribunal d'arbitrage doit juger par lui-même de ce qui constitue la preuve et de l'importance que la preuve peut avoir. C'est-à-dire que c'est au tribunal d'arbitrage de décider quelle sorte de preuve il acceptera pour établir la valeur de ces actions. Il peut fermer complètement les yeux sur le prix courant des actions, ou s'il décide que ce prix peut servir de preuve, ce sera à lui seul de dire quel cas il faut en faire. Donc, bien que, d'après moi, le tribunal d'arbitrage dût y attacher bien peu d'importance ou ne pas y en attacher du tout, ce sera à lui seul de dire ce qu'il en pense, car c'est à lui que nous avons cru, à bon droit, devoir nous en rapporter.

M. DENIS: Sera-t-il permis d'en appeler de la sentence arbitraire?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, si la sentence n'est pas unanime, mais seulement sur la question de droit. Si la partie adverse prétend que les arbitres ont basé leur conclusion sur un faux principe de droit, elle pourra en appeler à la cour suprême dans le cas où la sentence n'aura pas été unanime.

M. DENIS: Si les arbitres sont unanimes il ne sera permis d'en appeler ni sur la question de droit, ni sur une question de fait?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. McKENZIE: Quoi qu'en pense l'honorable député (M. Cronyn), il me paraît fort difficile de comprendre qu'un arbitre chargé d'évaluer des actions puisse ne tenir aucun compte de leur prix courant. D'après moi, ce que le procureur du propriétaire des actions se hâterait de soumettre au tribunal d'arbitrage à titre de preuve, ce serait justement leur prix courant. Il ferait comparaître comme témoins des courtiers qui se seraient occupés de transactions au sujet de ces actions, afin d'établir que, depuis un mois ou un an, des financiers ont cru devoir en vendre, sur le marché de Londres, par exemple, à raison de tel ou tel prix.

Monsieur le président, je suis un homme de bon sens, je possède une certaine expérience comme avocat, et à ce double titre je me sentirais obligé d'obtenir la preuve du prix courant de ces actions tout comme s'il s'agissait d'établir la valeur d'un lopin de terre à être détaché du champ dont il aurait fait partie. Si le propriétaire me disait qu'il a vendu vingt-cinq lots dans le voisinage de celui-là, qu'il a obtenu $5,000 pour chacun et peut vendre celui-ci au même prix, je pourrais peut-être penser qu'il ne vaut pas $5,000, mais je ne pourrais perdre de vue que tel est le prix courant de ces terrains; autrement, ma sentence com-

me juge ou arbitre ne vaudrait guère. Pour ces mêmes raisons, il serait dangereux de nous imaginer qu'il faille séparer le prix courant de la valeur intrinsèque des actions dont il s'agit. Il n'y a pas lieu de nous fonder exclusivement sur le prix courant, mais nous devons en tenir compte pour arriver à déterminer la valeur réelle. Nombre de gens s'occupent de valeurs non pour l'intérêt qu'elles rapportent, mais dans un simple but de spéculation. Ils en achètent, ils en vendent, ils en font un commerce.

Ceux qui achètent des actions, qui les mettent dans leur coffre-fort, qui n'en parlent plus et attendent des dividendes d'une année à l'autre sont relativement peu nombreux. Il y a de ces gens-là, mais ce ne sont pas ceux qui s'adonnent d'ordinaire aux opérations de bourse. Le spéculateur s'occupe fort peu de la valeur intrinsèque s'il pense qu'un titre est alléchant, et qu'il peut le revendre avec un bénéfice. Lorsque cela se pratique tous les jours, il y a chance de faire de l'argent. Ainsi, bien qu'il soit vrai que le ministre de l'Intérieur prétende tomber d'accord avec l'honorable député (M. Cronyn), je soumets que même le ministre aurait peine à soutenir et à prouver qu'un arbitre ne fera aucun cas du cours d'un titre dont il doit estimer la valeur.

Je crains, monsieur le président, que le premier venu, qui est si souvent mis en cause, ne saisisse pas très bien la situation où nous sommes relativement à l'entreprise dont nous nous emparons. Je soumets que le premier venu pense que, lorsque nous achetons les actions décrites dans le projet de résolution, nous faisons l'acquisition de la propriété; c'est ainsi qu'un simple mortel envisage l'opération. Le projet de résolution énumère une kyrielle de titres répartis en deux groupes dont l'un forme un total de £49,573,402, et l'autre, un total de £31,226,125. Le premier venu croit que nous sommes propriétaires du réseau quand nous disposons de ces actions; c'est-à-dire quand nous désintéressons celui qui les possède que nous achetons ces titres et que nous nous en emparons. C'est ainsi que je me représentais l'opération en premier lieu--je croyais qu'il en était ainsi. Mais la lecture de ce petit Livre bleu que le Gouvernement a mis entre les mains des députés nous a révélé que ce n'est là qu'une faible partie des dettes que nous devons solder pour devenir propriétaires de ce réseau.

C'est ce qu'a clairement démontré le représentant de Joliette (M. Denis) qui nous entretenait tantôt de ces deux hypothèques. On peut acheter une maison ou acquérir ce que nous appelons le droit de réméré ou la

[M. McKenzie.]

part d'intérêt d'un débiteur hypothécaire—de celui qui a hypothéqué pour $10,000 sa maison qui vaut $15,000. L'acheteur paie la maison $5,000, mais elle est grevée d'une hypothèque de $10,000. Il ne se forge certainement pas un seul instant l'idée que cette maison lui appartient. Elle lui appartient jusqu'à concurrence de $5,000, mais il doit purger l'hypothèque de $10,000 avant d'en devenir le propriétaire absolu.

En appliquant ce principe à ce chemin de fer, on verra que nous achetons les actions et que celles-ci nous confèrent certains droits. Cependant les actions ne sont rien sans la chaussée, les rails et le matériel roulant; ce sont là les choses qui ont du prix. Les actions n'ont pas d'autre valeur que celle que leur donnent la chaussée, le matériel d'exploitation et les recettes du réseau.

Nous constatons que tous les biens matériels sont hypothéqués dans la pleine mesure, pour des millions de dollars. Or, pour être propriétaires du réseau, il nous faut purger ces hypothèques. Bien peu de gens parmi nous ont prêté beaucoup d'attention à ce point, j'imagine. Quant à moi, je ne l'avais pas compris jusqu'à ce jour; plusieurs autres choses m'ayant été signalées, je n'avais pas eu le temps de scruter cette brochure. Je pensais que, en achetant ces actions, le chemin nous appartenait. Mais il est bon que la députation considère qu'elles commençent à nous intéresser dans l'entreprise et que, pour examiner, en notre qualité de représentants du peuple, la nature du marché que nous passons, il nous faut savoir jusqu'à quel point le chemin de fer que nous acquérons est hypothéqué.

Peu nous importe les actions; nous voulons avoir la chaussée et le matériel d'exploitation qui serviront à nous procurer des recettes. Nous sommes autant tenus de nous demander ce que nous devrons payer pour dégager ce matériel d'exploitation que nous sommes tenus de nous demander ce que nous paierons pour les actions, car les créances hypothécaires, les lettres de vente et les autres privilèges peuvent faire l'objet d'un jugement au gré des intéressées qui entreront en possession en vertu d'un mandat du shérif; et dans ce cas, il nous faudra intervenir ou perdre l'usage de ce matériel et, conséquemment, l'usage du chemin de fer. Ainsi nous ne devons pas perdre de vue que nous sommes débiteurs de la somme que ce matériel garantit, et que nous devrons la payer à demande pour conserver la propriété que nous achetons.

On a fait grand cas de l'actif. Nous avons, dit-on, l'actif à opposer au passif

qui figure, par exemple, à la page 38 de ce document de la session. Je ferai observer au ministère que je considère une partie de cet actif comme très aléatoire. Ainsi, "diverses créances à percevoir, $43,838,831.44". Nous sommes censés recevoir là un actif qui vaut cette somme d'argent, près de $44,000,000. Je ne tiendrais pas à entreprendre de percevoir ces diverses créances qui datent peut-être de quarante ans, qui ont été maintenues pour la prime et qu'on nous passe comme si elles avaient une valeur réelle. Cette compagnie, monsieur le président, est dans la dèche depuis des années.

Si la compagnie avait à son actif un crédit de 43 millions, elle aurait certainement tenté de l'encaisser et d'appliquer ce montant à son amélioration. Au lieu de cela nous voyons cette compagnie venir quémander de l'argent au Gouvernement. J'appelle l'attention des députés, surtout de ceux qui s'occupent de finances que cet actif de tout près de 40 millions est à mes yeux excessivement douteux. Une grande partie de cet actif de la compagnie est de la même époque et l'on nous dit même que le capital n'est pas entièrement payé. Si la compagnie cesse d'exister et si le chemin de fer est vendu je crois qu'il me sera difficile d'encaisser ces appels de capital. Cependant nous les voyons présenter sérieusement, au peuple canadien, comme une partie de l'actif.

Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que cette transaction est beaucoup plus importante que ne le pensent bien des députés et qu'elle demande notre étude approfondie. On a peut-être demandé très souvent si le Gouvernement avait bien étudié la question—c'est-à-dire la question en dehors des valeurs, pour la raison que le Gouvernement ne saurait dire combien il devait payer ces valeurs qui sont soumises à l'arbitrage—mais les réclamations qui se trouvent en face de l'actif sont ici en blanc et en noir et le Gouvernement doit savoir leurs valeurs exactes. C'est à lui de dire au comité et au peuple quelles sont ces valeurs mises en face de l'actif matériel de la compagnie.

L'hon. N. W. ROWELL (président du conseil): Je dois avouer que j'ai été surpris en entendant mon honorable ami (M. McKenzie) émettre ces principes sur la propriété. J'ai toujours cru que je possédais une maison, mais depuis la date de son achat elle n'a jamais été libérée de son hypothèque. Néanmoins, ni moi ni personne n'avons jamais mis en doute mon titre à cette propriété.

M. McKENZIE: A son titre d'avocat, mon honorable ami ne sait-il pas que la propriété de cette maison est absolument celle du créancier hypothécaire?

L'hon. M. ROWELL: Oui, théoriquement, la propriété appartient au créancier hypothécaire.

M. McKENZIE: Absolument.

L'hon. M. ROWELL: Mais ceci ne change rien en ce qui regarde le véritable propriétaire. Le porteur de l'hypothèque n'a que sa créance hypothécaire qui peut être payée à l'échéance. Conséquemment, tout ce que mon honorable ami a dit revient à ceci: Nous achetons une propriété qui représente un placement en voies et en outillage de $434,990,999. Cette propriété est grevée de diverses obligations et, se portant acquéreur du capital-actions de la compagnie l'Etat se trouvera posséder en propre la différence entre l'actif et le passif.

Ce sont des faits bien établis et que personne ne saurait contredire. Je ne crois pas qu'il existe sur ce continent, et même en Grande-Bretagne un chemin de fer dont la situation n'est pas semblable. Je ne crois pas qu'il existe aucune compagnie de chemins de fer qui n'ait pas ses obligations. Le Pacifique-Canadien a les siennes. C'est le moyen habituel de trouver des fonds pour un chemin de fer, mais, comme mes collègues (MM. Reid et Meighen) l'ont fait si bien remarquer hier, les arbitres devront, en évaluant le capital de la compagnie, prendre en considération ses obligations tout autant que son actif pour la raison que le capital-actions est sans valeur tant que la compagnie n'a pas satisfait à toutes ses obligations.

Si la compagnie était mise en liquidation toutes ses obligations devraient être payées avant que les actionnaires reçoivent un seul sou. Par conséquent en estimant la valeur du capital-actions les arbitres devront tenir compte de toutes les obligations impayées. Ils ne sauront déterminer la valeur du capital-actions qu'après en être revenus à la conclusion qu'il existe une balance entre la valeur de l'actif et celle du passif. Cette différence constituera l'équité représentée par le capital-actions et c'est seulement de cette manière qu'ils pourront en établir la valeur.

Cette position qui a été déjà décrite par mes collègues me semble parfaitement claire. Après avoir étudié l'actif et le passif les arbitres doivent déterminer la valeur du capital-actions qui nous donne la gestion du réseau et ils doivent aussi étudier chacun des item qui se trouvent au bilan.

Mon honorable ami s'est attaché à un item en particulier et il s'est demandé si cet item valait réellement 100 p. 100. Je n'en connais pas les détails, mais je puis dire à mon honorable ami qu'il appartient aux arbitres de l'examiner et qu'ils doivent étudier l'actif et le passif pour soumettre ensuite au Gouvernement tout ce qui se rattache à cette question. Le traité dit que le Gouvernement pourra consulter tous les livres et tous les comptes de la compagnie, afin de pouvoir lui-même préparer sa cause.

De plus, entre l'exécution du traité et la décision des arbitres, l'administration de la compagnie sera aux mains d'un comité de direction dont deux des membres seront nommés par le Gouvernement et deux par le Grand-Tronc, ces quatre membres devant en choisir un cinquième. Le Gouvernement aura donc toute la facilité voulue de s'enquérir de la valeur de l'actif de chaque article, de tout le passif; il pourra les vérifier et s'assurer si rien n'a été caché; il sera en mesure de donner tous ces renseignements aux arbitres, afin qu'ils aient la valeur de la propriété. Une autre disposition a été ajoutée à la lettre, disposition qui sera comprise dans la convention pour protéger le trésor contre toute obligation qui pourrait surgir après la décision des arbitres.

Bien que le Gouvernement ait quelques mois à sa disposition pour examiner tous les livres, pour vérifier les obligations, pour s'assurer que rien n'a été omis, cependant, même après la décision des arbitres, s'il découvre, dans l'intervalle des trois mois qui suivront le rachat de la ligne, que certaine obligation n'a pas été mise à jour, l'affaire sera renvoyée à la commission d'arbitrage qui continuera d'exister durant cette période, pour un nouvel examen. Il appartiendra à la commission de modifier sa décision selon qu'elle le jugera à propos. Le Gouvernement a donc pris toutes les mesures nécessaires pour se protéger, comme dans le cas dont parle mon honorable ami.

Un mot au sujet des témoignages qui seraient soumis aux arbitres. Si j'en juge d'après ses observations, mon honorable ami pense que les arbitres seraient tenus de déterminer la valeur d'après le prix courant.

M. McKENZIE: J'ai dit que ce serait une preuve.

L'hon. M. ROWELL: Je pense qu'il y a lieu de se demander si cette preuve peut être soumise aux arbitres. Personnellement, je ne dis pas non. Je pense que les arbitres ont droit, comme l'a dit le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), d'entendre tous les témoignages qui peuvent aider à connaître la valeur. Mais je fais remarquer à mon honorable ami, outre les observations du ministre de l'Intérieur, pourquoi il ne faudrait pas se fier à ces témoignages pour rendre une décision. Le prix auquel vous pouvez vendre cent, deux cents ou cinq cents actions sur le marché n'est nullement le critérium du prix auquel vous vendriez 100 millions de piastres d'actions. Il se peut que vous ayez un marché qui n'absorbe que quelques actions, mais si vous en lancez des milliers sur le marché, vous le démoralisez complètement et les prix baissent, comme le savent les habitués de la bourse.

M. McKENZIE: Mon honorable ami sait que l'on peut encombrer le marché de n'importe quoi.

L'hon. M. ROWELL: Si l'on vend quelques actions, disons une centaine, j'admets alors que le prix de vente du marché peut être une considération très importante. Mais si l'on cède des actions pour 200 millions tout près, l'affaire est bien différente. Le prix auquel dix, cent ou mille actions peuvent être vendues sur le marché n'est pas le critérium du prix du marché de cette grande masse d'actions.

Je veux faire comprendre à mon honorable ami que la véritable preuve de la valeur des actions dépendra de deux considérations: d'abord de l'actif vis-à-vis du passif, et, ensuite, des recettes de la compagnie. En effet, ce n'est qu'avec les recettes, présentes ou à venir, que les dividendes pourront être payés. La question des recettes serait donc la plus importante dont les arbitres devraient tenir compte en déterminant la valeur des actions, plus la valeur de l'actif et du passif. Comme mon honorable ami l'a dit, les arbitres seraient les juges des témoignages à admettre dans la détermination de la valeur.

Avant de terminer, je ferai encore une ou deux observations, non pas en réponse à mon honorable ami, mais à l'honorable député de Shelburne (M. Fielding).

M. McKENZIE: Je pensais que le président du conseil s'était levé pour me répondre. Ses remarques sont fort intéressantes, mais je voudrais une réponse.

L'hon. M. ROWELL: Je croyais que mon honorable ami avait fini.

M. McKENZIE: Oui, mais en posant une question.

L'hon. M. ROWELL: J'allais répondre à une question de l'honorable député de Shelburne.

M. McKENZIE: Pour revenir à ma question?

L'hon. M. ROWELL: Je croyais avoir répondu à la question de mon honorable ami.

M. McKENZIE: Le ministre doit avoir oublié mon observation ou bien je me suis très mal exprimé. Voici la question que j'ai posée: Combien devrons-nous payer pour obtenir un titre parfait aux biens matériels du réseau?

L'hon. M. ROWELL: Au cas où le Gouvernement désirerait éteindre toutes les obligations existantes de façon à libérer le réseau de toutes dettes, situation dans laquelle ne se trouve aucun chemin de fer au Canada. . .

M. McKENZIE: L'Intercolonial est dans cette heureuse situation. Faites la même chose pour le Grand-Tronc.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député trouvera les obligations de la compagnie énumérées aux pages 38 et 39 du Livre bleu.

M. McKENZIE: Je ne suis pas payé aussi bien que le ministre pour faire l'addition de ces différentes sommes.

L'hon. M. ROWELL: J'ai dans l'idée que mon honorable ami est mieux payé que le ministre. Si notre collègue veut bien faire cette addition, il se trouvera bien récompensé pour son travail; en tout cas, les obligations de la compagnie sont toutes énumérées aux pages 38 et 39.

M. McKENZIE: Est-ce la meilleure réponse que le ministre est en mesure de donner à la Chambre?

L'hon. M. ROWELL: Je ne puis faire mieux. Les dettes sont toutes énumérées aux pages que j'ai indiquées.

M. McKENZIE: Un homme ordinaire, en consultant ces chiffres, n'est jamais certain de les avoir comme il faut; les choses sont tellement mêlées que nous sommes toujours en danger de commettre des erreurs. S'il était possible d'obtenir ces renseignements de la bouche d'un ministre, nous pourrions supposer qu'ils sont exacts.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami est aussi bien que moi en mesure de lire l'anglais et peut-être aussi quelque autre langue. Pour ne citer qu'un exemple, prenons les actions garanties portant intérêt à 4 p. 100. Il n'est pas nécessaire que l'Etat rachète jamais ces valeurs. Il suffit qu'il acquitte l'intérêt de 4 p. 100; au cas où le Gouvernement désirerait les racheter, toutefois, nous serions obligés de payer le prix que voudraient bien accepter les détenteurs. L'Etat a le droit de racheter ces actions au pair en aucun temps au bout d'une période de trente ans.

M. McKENZIE: Je ne parlais pas de cela. Pour ne citer qu'un exemple, prenons le premier item à la page 39, obligations garanties sur le matériel et portant seconde hypothèque. Le matériel est grevé de ces hypothèques, je le suppose. A quel chiffre s'élèveraient ces sommes si nous avions à les rembourser?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami doit se rendre compte que nous n'avons pas à rembourser le premier item de $241,257,000. L'Etat sera obligé de payer, cela va sans dire, l'intérêt de 4 p. 100 sur la somme, quelle qu'elle soit, que fixeront les arbitres pour les obligations de la première, de la deuxième et de la troisième émission ainsi que pour les actions ordinaires. Voilà tout ce que nous aurons à rembourser relativement à ces item. La dette consolidée de 155 millions constitue une charge permanente. Si nous désirions l'éteindre à un moment donné, et que les porteurs fussent disposés à accepter la rachat au pair, il faudrait débourser une somme de 155 millions. Les actionnaires seraient peut-être prêts à accepter moins que le pair, mais je n'en sais rien. Il s'agit d'une dette consolidée, perpétuelle de sa nature et portant intérêt à tant pour cent. Personne n'est en mesure de dire ce qu'il en coûterait pour la racheter aujourd'hui, mais la convention projetée renferme une disposition en vertu de laquelle l'Etat pourra racheter ces obligations au pair au bout de trente ans ou en aucun temps après cette date. Viennent ensuite les obligations garanties sur le matériel et portant seconde hypothèque, les obligations du Nord-Canadien portant troisième hypothèque, les obligations du Canadien-Atlantique et le reste formant un total de 18 millions en chiffres ronds; nous pourrions racheter ces valeurs en conformité avec les conditions auxquelles elles ont été émises.

L'item suivant a trait à une somme que le gouvernement fédéral a avancée à la compagnie. Il s'agit donc d'une obligation que la compagnie a contractée envers le pays. Quant aux autres obligations, on pourrait les racheter en remboursant leur valeur nominative. Je ne saurais additionner toutes ces obligations sans tenir compte de la nature de chacune d'elles. Il est impossible d'arriver à un total, car le ministre de l'Intérieur l'a fait observer cet après-midi, la nature de ces diverses obligations diffère du tout au tout; cependant tous les rensei-

gnements se trouvent consignés dans le Livre bleu.

J'arrive maintenant aux observations de mon honorable ami (M. Fielding), qu'il a faites tout à l'heure. Il a exprimé l'avis que le pays est opposé au projet du Gouvernement. Dans le numéro d'aujourd'hui du "Globe" de Toronto, j'ai particulièrement remarqué un court article de fond intitulé "Les principes libéraux sur la nationalisation". J'intéresserai mon honorable ami (M. McKenzie) et peut-être aussi d'autres députés de la gauche en citant un extrait de l'article en question.

M. McKENZIE: Cela ne m'influencera pas.

L'hon. M. ROWELL: L'article est ainsi conçu:

L'opposition à la nationalisation que manifeste la province de Québec, qui est en grande partie la cause déterminante de l'opposition que fait le parti libéral au projet d'acquérir le réseau du Grand-Tronc, va absolument à l'encontre du sentiment des libéraux de l'Ontario et des provinces de l'Ouest. La population de l'Ontario, indépendamment des attaches de parti, est énergiquement en faveur du projet de fusionner le Grand-Tronc avec notre réseau national de chemins de fer.

Cet article représente assez bien, à mon avis, l'opinion publique de l'Ontario et des provinces de l'Ouest.

M. McKENZIE: C'est là l'opinion d'un homme assis derrière un paravent, devant un pupitre, dans les bureaux du "Globe". Nous ignorons tout de lui.

L'hon. M. ROWELL: Cela se peut, mais vu que ce journal appuie nos honorables amis de la gauche, il indique quel est le sentiment public dans l'Ontario et dans l'Ouest sur cette question. Sans prétendre connaître celui de la province de Québec . . .

M. McKENZIE: Le "Globe" ne réflète pas toujours le véritable sentiment public dans l'Ontario.

L'hon. M. ROWELL: Non, quelquefois, il a raison, d'autrefois, il fait erreur. Dans ce cas-ci, j'estime qu'il a raison.

M. TOBIN: Que dit le "Star" de Montréal sur la question?

L'hon. M. ROWELL: L'article du "Globe" dit encore:

Le pays a sur les bras un parcours considérable de chemins de fer improductifs établis à proximité des centres de colonisation, et qui ne rapporteront peut-être jamais de nos jours suffisamment pour rémunérer les capitaux engagés. Le seul moyen d'empêcher des saignées continuelles sur le Trésor national pour rembourser les déficits des chemins de fer, c'est la fusion avec le réseau national de lignes comme le Grand-Tronc qui desservent certaines régions des provinces de Québec et d'Ontario offrant un trafic rémunérateur, et qui possède déjà un trafic de transport à longue distance entre le littoral maritime et l'intérieur des Etats-Unis et du Canada.

Je crois que cet article expose exactement l'opinion de la grande majorité des populations d'Ontario et de l'Ouest, sans distinction de couleur politique. Libéraux et conservateurs sont d'accord pour reconnaître la nécessité, au point de vue national, d'acquérir ce réseau; ils sont prêts à appuyer la politique du Gouvernement à cet égard. Il ne peut y avoir que trois alternatives. D'abord, la liquidation. Le Grand-Tronc pourrait passer aux mains d'un séquestre, comme le Grand-Tronc-Pacifique, ce qui est possible, puisque le Grand-Tronc a reconnu l'impossibilité où il se trouve de remplir ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. A mon avis, le pays n'est pas prêt à accepter cette solution et ne le désire pas non plus. La deuxième alternative, c'est la possibilité que le réseau passe aux mains du Pacifique-Canadien. Je ne pense pas que la nation consente à ce que tout le réseau des voies ferrées passe aux mains d'une compagnie, quelque prospère qu'elle soit.

M. McCREA: Pourquoi pas?

L'hon. M. ROWELL: Le public canadien n'est pas disposé à remettre tout le système de transport du pays, de l'Atlantique au Pacifique, entre les mains d'une même compagnie, et à se soumettre à la direction qu'elle aurait sur tout notre système de transport. La troisième alternative, c'est la nationalisation, le rachat du chemin par l'Etat. Ce sont les trois seules issues. La dernière seule d'intérêt national. Elle est approuvée, je crois, par l'énorme majorité de la population du pays.

M. McKENZIE: C'est animé des meilleures intentions possible et d'un sincère désir de me renseigner, que j'ai demandé qu'on me fît connaître combien nous devons payer pour mettre ce nouveau réseau, si le rachat s'opère, dans le même état que l'Intercolonial. Je mentienne ce dernier, parce que sa situation est bien connue. Il est la propriété de l'Etat et il ne doit rien à personne.

Mon honorable ami (M. Rowell) a fait un discours très habile, suivant son habitude, mais, comme on dit communément, en Nouvelle-Ecosse, il s'est gardé de serrer la cochon de trop près. A la page 39, je trouve, sauf erreur que l'Etat aura à payer $504,-629,211.93. Voilà ce qu'il faudra verser pour

[L'hon. M. Rowell.]

avoir un titre parfait à la propriété du réseau.

L'hon. M. ROWELL: Du tout; mon honorable ami verra que ce chiffre comprend tout le capital des actions privilégiées et ordinaires. Il y a 116 millions d'actions ordinaires et les actions de 1re, de 2e et de 3e priorité représentent environ 63 ou 64 millions de dollars, de sorte que nous commençons avec un retrait de 164 millions que nous n'aurons pas à payer. Tout ce qu'il faudra acquitter, c'est la valeur arbitrale, quelle qu'elle soit, de ce capital-actions de 184 ou 185 millions de dollars. On doit soustraire cela, tout d'abord.

L'hon. M. MEIGHEN: Et soustraire ensuite les dettes courantes ainsi que les prêts aux compagnies auxiliaires. Tout se balance. Ce sont des inscriptions en contrepartie. Même dans le cas de l'Intercolonial, s'il y a des obligations courantes, elles sont balancées par des valeurs courantes à l'actif. C'est réellement le cas ici. Il y a des dettes courantes de 22 millions environ et, d'autre part, des dettes actives d'environ 57 millions. Le Trésor fédéral ne sera donc pas appelé à payer ces 22 millions. Si nous voulions libérer entièrement le chemin—ce qu'on ne pourrait probablement pas faire, vu que les obligations sont perpétuelles—nous aurions à payer les diverses sommes de 35 millions, de 5 millions, de 173 millions et de 60 millions.

M. CAHILL: Que comprend la somme de 43 millions? Cela comprend-il la réclamation du Grand-Tronc contre le Grand-Tronc-Pacifique pour les avances qu'il lui a faites?

L'hon. M. MEIGHEN: Difficilement, puisque cela fait partie de l'actif.

M. CAHILL: Je parle de la réclamation du Grand-Tronc contre le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne connais pas les détails de ces $43,000,000, mais je suppose que cela comprend toutes les créances qui ne sont pas des contre-réclamations. Cela comprend aussi l'argent en caisse et les sommes qui lui sont dues à part des recettes de transport. Autrement dit, les recettes brutes de la compagnie sont environ $60,000,000 par année. Il y a toujours de considérables créances courantes. On pourrait donner les détails des $43,383,000 de créances courantes, indiquant exactement de quoi se compose cet actif. Peut-être est-ce dans le document parlementaire, mais si cela n'y est pas, on peut se procurer le renseignement.

M. CAHILL: C'est très important. Si cette somme de $43,000,000 constitue simplement une réclamation contre le Grand-Tronc-Pacifique on ne peut pas la considérer comme une partie de l'actif du Grand-Tronc, car il n'y a pas moyen de la faire rembourser. Il y a aussi les comptes courants du service de transport qui s'élèvent à $1,500,000. Cela doit représenter les comptes de transport qui ne sont pas encore payés; mais les $43,000,000 ne peuvent pas représenter les créances courantes de transport. C'est une somme considérable. Si cela représente les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, cela n'a que peu de valeur dans la transaction, et quand on parle de passif on doit tenir compte des dettes du Grand-Tronc-Pacifique.

M. McKENZIE: Le ministre dit qu'il y a quelque chose à déduire de la somme de $504,629,211.93 que j'ai citée et qui se trouve à la page 39 du document parlementaire. Mais à la page 53 on remarque des obligations qu'il faut acquitter. Voici ce que dit le document:

Outre les garanties données au Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie du Grand-Tronc a garanti ce qui suit:

Atlantic and St. Lawrence R. R.—5 p. 100 du capital-actions de $5,484,000 pour loyer.

Buffalo and Lake Huron Railway.—£70,000 ou $340,666 loyer, £42,500 ou $206,833, sur lesquels ont priorité à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, les obligations de 1re hypothèque et la balance après les obligations de 2e hypothèque.

Central Vermont Railway.—La compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer garantit l'intérêt sur les obligations en vertu d'un contrat de trafic jusqu'à concurrence d'une somme égale à 30 p. 100 des recettes brutes provenant des échanges de trafic.

Southern New England Railway.—En construction. Renseignements disponibles très incomplets. En mai 1916, le Central Vermont Railway a été autorisée à émettre pour $30,000,000 d'obligations portant la garantie de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer; mais on ne peut pas dire quelle fraction, s'il en est, de cette émission a été faite.

Detroit, Grand Haven and Milwaukee Railway.—La compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer garantit le principal et l'intérêt de toutes les obligations à 6 p. 100(consolidé et matériel), dont $4,763,000 sont détenues par le public. Le reste est détenu par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer.

Grand Trunk Western Railway.—La compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer a garanti sans conditions l'intérêt de $14,999,720 d'obligations de 1re hypothèque à 4 p. 100 de cette compagnie et a assumé entièrement les $3,872,000 d'obligations à 5 p. 100 de la Grand Trunk Junction Railway, dont elle a échangé £606,000 ou $2,949,200 valant contre des actions-débentures consolidées à 4 p. 100 de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, ce qui laisse $922,800 valant entre les mains du public.

Pontiac, Oxford and Northern R. R.—La compagnie de chemin de fer a assumé les $400,000 d'obligations de 1re hypothèque à 6 p. 100 dues le 1er juillet 1919 de cette compagnie. On observera que ces obligations sont échues et demeurent non payées. L'intérêt de celles-ci apparaît encore dans le compte de revenu de cette compagnie; aussi croit-on que ces valeurs sont dans le *statu quo en* attendant un règlement.

Detroit and Toledo Shore Line R. R.—Conjointement et solidairement avec la Toledo, St. Louis and Western R. R., la Grand Trunk Western Railway a garanti les $3,000,000 d'obligations de 1re hypothèque à 4 p. 100 de cette compagnie, principal et intérêt. Ceci n'est pas une garantie directe de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, mais peut être considérée comme telle par suite de sa propriété de toutes les actions, partie d'obligations et garantie de toutes les obligations de la Grand Trunk Western Railway.

Chicago, Detroit and Canada G. T. R. Junction R. R.—La compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer garantit en vertu de la location de cette voie, l'intérêt des obligations de cette voie, mais elle (la compagnie G. T. R.) possède toutes ces obligations, elle "garantit également l'intérêt de 4 p. 100 sur $1,095,000 du capital-actions émis; mais la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer possède $522,315 de ces actions, ce qui laisse $572,685 d'actions entre les mains du public, portant la garantie de la compagnie G. T. R. à 5 p. 100 d'intérêt.

Les "loyers fixes" pour voies louées, qui n'impliquent point de garanties, ne sont pas compris ci-dessus.

Il y a toute une liste de garanties s'élevant à des centaines de millions qui sont autant de réclamations contre la propriété que nous allons acheter et que, d'après moi, nous devrions examiner et connaître avant de nous lancer dans ce gros achat que le président du conseil nous représente comme une occasion que nous devons nous hâter de saisir.

Je dois faire remarquer au comité ce que dit le président de la compagnie au sujet de sa situation financière. Nous ne devons pas ignorer l'estimation que la compagnie a faite elle-même il n'y a pas longtemps. Si les chemins de fer que nous avons déjà comme le Grand-Tronc, le Nord-Canadien et l'Intercolonial ne rapportent rien, je ne vois pas comment nous allons améliorer notre situation en faisant l'acquisition d'un nouveau réseau.

Voici la lettre adressée au premier ministre du Canada par le président de la compagnie du Grand-Tronc, en date du 13 août 1918:

Compagnie du Grand-Tronc du Canada,
Dashwood House, 9 New Broad Street,
Londres (E.C.) 2, 13 août 1918.

Cher sir Robert Borden,—En réponse à votre lettre du 9 courant, j'ai à peine besoin de vous dire que mes collègues, tout comme moi, ont éprouvé une vive déception en apprenant qu'à votre avis, il n'est guère probable, que l'une ou l'autre des offres soit acceptée; offres qui n'ont été que dans l'expectation que le Gouvernement nous aiderait à faire face aux paiements venant à échéance en octobre.

Je vous saurais gré de vouloir bien me dire, avant votre départ pour le Canada ce qu'il faut faire, à votre avis, pour remédier à la critique situation financière de la compagnie qui se présentera vers la fin de septembre, situation sur laquelle vous avez été parfaitement éclairé et qu'il faudra régler au commencement de ce mois.

Votre dévoué serviteur,
Alfred W. Smithers.

Au très hon. sir Robert L. Borden,
Savoy Hotel, Strand, W.C.

Voilà le grand héritage que le peuple canadien, nous dit-on, est à la veille de recevoir: une compagnie qui était à la veille de la faillite, l'an dernier et qui, aujourd'hui encore est à la veille de tomber en déconfiture, paraît-il; bref, une compagnie dont l'exploitation n'est pas lucrative. Et l'on nous dit que cette compagnie sera le salut de nos réseaux d'Etat. En esprits avertis et à titre de représentants du peuple canadien, nous avons le droit qu'on nous éclaire sur la question, avant de lier le peuple à ce marché. Je regrette que les ministériels tentent d'effrayer les députés de la gauche qui critiquent son attitude, et cela en orientant le débat dans un sens politique. On veut nous fermer la bouche, en prétendant que nous sommes hostiles à la nationalisation. Peu importe que je sois partisan ou non du régime des chemins de fer d'Etat, j'ai le devoir, à titre de représentant du peuple, de constater si cette mesure est avantageuse ou préjudiciable au pays. Pour le moment, je n'ai pas à me prononcer pour ou contre le régime des chemins de fer d'Etat. Puis on prétend que je suis partisan du Pacifique-Canadien; on dit que je représente ici les gros intérêts et que je veux tout accaparer au bénéfice du Pacifique-Canadien. Nullement. Cela ne saurait m'empêcher d'exprimer sincèrement mes opinions devant cette Chambre. Le régime des chemins de fer d'Etat, je suppose, a bien son mérite; mais dans toutes nos entreprises, n'est-il pas judicieux de s'éclairer à la lumière de l'expérience acquise par nos voisins?

L'Etat possède maintenant l'Intercolonial, le Transcontinental, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi que l'a dit cet après-midi mon honorable collègue, le député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) l'administration de ces quatre réseaux doit suffire pour nous éclairer sur les avantages ou les désavantages du régime des chemins de fer d'Etat. Pour le moment, je n'ai pas d'avis à exprimer sur cette question, mais j'ai le devoir d'obtenir pour mes électeurs le meilleur service possible, au plus bas prix possible. C'est ainsi que je conçois mon devoir envers mes élec-

teurs: obtenir le meilleur service possible à moindres frais, et non pas à des frais exorbitants payés pour le simple plaisir de dire que l'Etat devient propriétaire d'un autre réseau. Dire que nous avons acquis un nouveau réseau, cela ne fera pas aller le pot-au-feu un seul moment; cela n'ajoutera rien au bonheur ou au contentement d'une seule famille; obtenir de meilleur service possible à moindres frais, voilà le principe à appliquer.

Après avoir demandé certains renseignements, je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention du comité, à cette étape du débat. Avant de passer à un autre aspect de la question, je demanderai au Gouvernement de nous faire connaître le résultat de l'exploitation de l'Intercolonial, pour la dernière année du chemin de fer. L'année du chemin de fer et l'exercice financier sont, paraît-il, deux choses parfaitement distinctes. L'année du chemin de fer, je crois, est l'année civile, cependant que l'exercice financier date du 1er avril. Je demande donc le résultat de la dernière année civile touchant l'exploitation du Transcontinental, du Nord-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique, y compris la partie de l'année civile, durant laquelle le réseau a été en séquestre. C'est là un renseignement facile à obtenir. Cela permettra aux députés de se faire une idée de l'entreprise dans laquelle on veut lancer le pays, et les résultats obtenus depuis un an. Dans l'état que je demande au Gouvernement de nous soumettre figureraient les frais effectués en matière d'améliorations permanentes, l'exploitation ordinaire des réseaux, le chiffre de leurs recettes, le tout indiquant la situation exacte en pareille matière. Si l'on nous fournit cet état, je dois ajouter que je ne mettrai plus obstacle à la marche des travaux du comité.

L'hon. M. REID: Demain même je fournirai à l'honorable député l'état qu'il demande; seulement, je dois lui faire observer qu'il ne serait guère juste de choisir les opérations financières se rattachant à l'Intercolonial, au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien, et de s'en servir comme arguments pour indiquer la situation de ces réseaux en temps normal.

L'an dernier, à cause de la sentence arbitrale de M. McAdoo, tous les chemins de fer ont dû supporter d'énormes frais d'exploitation. La main-d'œuvre a subi une très forte augmentation. Il n'y avait pas que la main-d'œuvre; il y avait le combustible et tous les item qui entrent dans l'exploitation des chemins de fer, et ces choses coûtaient beaucoup plus cher qu'en temps normal.

Et l'on n'a pas augmenté les tarifs de transport des marchandises. De fait, si j'ai bonne souvenance, pendant un certain temps, l'an dernier je crois, à la suite de la décision McAdoo et pour d'autres raisons, les frais d'exploitation des chemins de fer ont été augmentés, tandis que les tarifs de transport des marchandises sont restés les mêmes. On ne saurait guère, en justice, prendre les dépenses d'exploitation de ces lignes pour l'an dernier et se baser là-dessus pour estimer ce qui peut arriver à l'avenir dans le cas du Grand-Tronc, du Nord-Canadien et du Grand-Tronc du Pacifique. Quant à l'Intercolonial, avant la guerre, cette ligne faisait d'excellentes affaires. Il en était de même du Grand-Tronc et du Nord-Canadien, mais pour des raisons que j'ai exposées, la situation l'an dernier était exceptionnelle, et l'on ne devrait pas considérer cette année comme un exercice propre à servir à la discussion dans cette affaire.

Pour ce qui est du Grand-Tronc, permettez-moi de faire ressortir ce point. J'ai parlé de la chose avec le président de la compagnie lui-même et j'ai obtenu son opinion écrite sur l'état du réseau du Grand-Tronc. Voici cette lettre:

Montréal, 16 octobre 1919.

En réponse au renseignement que vous demandiez ce matin: le réseau du Grand-Tronc, y compris les lignes du Canada et des Etats-Unis, est en excellent état, sous le rapport de la voie, des ponts et des édifices, et dans un avenir rapproché, n'exigera que les dépenses ordinaires des époques normales, pour son entretien. Les mêmes observations s'appliquent à l'état de ses usines de force motrice et de son équipement. L'état dans lequel se trouve le réseau du Grand-Tronc sous ces divers rapports peut soutenir avantageusement la comparaison avec tout chemin de fer, tant en Canada qu'aux Etats-Unis, de même nature et d'un trafic de même volume.

Bien à vous,
(Signé): Howard G. Kelly.

M. McKENZIE: Mon honorable ami s'attendait-il à autre chose de M. Kelley, lorsqu'il négociait la vente de la ligne?

L'hon. M. REID: Cette déclaration est faite sous sa signature, et il lui faudra la justifier devant les arbitres. En outre, j'ajouterai que nos propres experts des chemins de fer nationaux ont voyagé sur le Grand-Tronc et au cours de conversations avec eux, ils me disent que le réseau est réellement en excellent état et qu'ils le compareraient à nos propres réseaux. Il ne faut pas oublier que la diminution des recettes de l'Intercolonial au cours des quatre dernières années est due à ce que nous ne pouvions nous procurer de rails ou de traverses. Nous ne pouvions pas non plus trou-

ver d'hommes pour maintenir la ligne dans l'état d'avant-guerre.

M. McKENZIE: C'est une mauvaise note pour la nationalisation.

L'hon. M. REID: Cependant, nous avons maintenu l'Intercolonial en aussi bon état que les autres lignes, qui non plus ne pouvaient se procurer de rails.

Quant au renseignement demandé par l'honorable député, je peux le lui procurer en très peu de temps demain matin, et je lui demanderai par conséquent s'il s'oppose à ce que le comité fasse rapport sur la résolution pour que l'on puisse présenter le projet de loi immédiatement. Le bill doit subir ses première et seconde lectures et doit ensuite être examiné en comité général, et alors, naturellement, la chose pourra être discutée de nouveau; en acceptant ma proposition nous pourrons procéder avec plus de diligence. Cela n'empêchera pas d'obtenir les renseignements que l'on a demandés; on ne tient pas du tout à presser l'adoption du projet de loi; je fais simplement cette suggestion en vue d'avancer la procédure.

M. McKENZIE: Je me permettrai de dire au ministre que d'ordinaire j'ai beaucoup de peine à obtenir des renseignements lorsque je lui permets de passer outre.

L'hon. M. REID: Ce n'est pas à dessein, je compte bien.

M. McKENZIE: J'ai laissé passer un projet de loi l'autre jour sur la promesse du chef du Gouvernement que le ministre des Chemins de fer me fournirait certains renseignements. On m'a communiqué une partie de ces renseignements, mais seulement le cinquième de ce que voulais savoir. Maintenant je crains, si je me mets dans la même situation et permets l'adoption de la résolution, qu'au bureau du ministre on ne se hâte guère de fournir les renseignements recherchés.

L'hon. M. REID: Il faudra que le bill soit discuté en comité et nous en serons exactement là où nous en sommes, pour ce qui est de la discussion, car la loi comporte les mêmes clauses que la résolution. Je crois pouvoir assurer l'honorable député que demain j'enverrai un messager pour midi avec les renseignements qu'il demande ce soir.

De plus, je n'exigerai pas que le comité fasse rapport du projet de loi tant que notre collègue ne sera pas parfaitement satisfait qu'il a reçu tous les renseignements qu'il a demandés ou qu'il pourra désirer.

[L'hon. M. Reid.]

M. PELLETIER: Avant d'aborder la discussion de cette importante question, je tiens à déclarer dès le début que mes remarques seront très brèves et que je parle en mon nom personnel sans avoir la prétention d'exprimer les opinions du parti libéral comme tel. Cette salle fut le théâtre, il y a quelques mois, de nombreux incidents fort intéressants au cours du débat auquel donna lieu l'adoption du bill destiné à assurer au pays la possession du réseau du Nord-Canadien. Ce projet de loi fut discuté très longuement, si bien que le Gouvernement jugea à propos d'appliquer le règlement de clôture pour en obtenir l'adoption. J'espère sincèrement que nous ne serons pas encore témoins du même spectacle cette année, bien que la présente mesure ne vaille pas mieux que le bill du Nord-Canadien, puisqu'elle est absolument de la même nature.

La proposition confère au Gouvernement canadien l'autorisation d'acquérir une certaine quantité d'actions de la compagnie du Grand-Tronc et d'assumer les dettes et autres obligations en souffrance au bénéfice des actionnaires de ce chemin de fer qui ne sont plus en mesure de l'exploiter avec profit. En d'autres termes, cette mesure décrète que le Gouvernement aura le droit de verser entre les mains de certains particuliers, exactement comme dans le cas du Nord-Canadien, des sommes considérables des deniers publics pour les rembourser de la soi-disant valeur des actions qu'ils détiennent dans une entreprise qui est à deux doigts de la banqueroute. On dirait apparemment que le Gouvernement a pris l'engagement de se porter à la rescousse de toutes les compagnies de chemin de fer qui sont incapables de faire honneur à leurs affaires, en faisant l'acquisition de leurs réseaux et en obligeant le pays en général à verser une gratification aux actionnaires.

Dans le cas du Nord-Canadien, la loi adoptée à cette fin décrétait le paiement aux actionnaires d'une certaine somme qui s'élevait, suivant estimation des arbitres, au chiffre de 8 millions, tandis que dans le cas actuel—de crainte sans doute que les actionnaires ne soient prodigues—on leur accorde cette gratification sous la forme d'une pension. Le Gouvernement s'engage à acquitter un intérêt de 4 p. 100 sur la somme que fixeront les arbitres. Soyons sans inquiétude, monsieur le président, les actionnaires ne seront pas écorchés; ils se rendront compte que la dépouille du Grand-Tronc a une bien plus

grande valeur que le réseau en pleine exploitation.

La résolution en discussion décrète que le Gouvernement acquittera l'intérêt de 4 p. 100 sur les 12, 500,000 livres sterling d'obligations garanties ainsi que sur les 31 millions de livres d'obligations.

De plus, les arbitres qui fixeront la valeur des actions à acheter forceront le peuple canadien à rembourser une autre somme de 90 millions de piastres, soit une somme globale d'environ 200 millions sur laquelle nous serons obligés d'acquitter l'intérêt de 4 p. 100 pendant une période de trente ans, sous la condition qu'au bout de ce temps, toutes ces valeurs seront rachetées au pair. Cela veut donc dire qu'il faudra ajouter une autre somme de $8,400,000 à celle que nous versons déjà comme intérêt sur notre dette consolidée.

L'exploitation de toutes ces lignes de chemins de fer se soldera par un déficit annuel, car il est entendu que l'Etat ne saurait exploiter un chemin de fer avec profit. Est-il concevable, monsieur le président, que le Gouvernement songe à rejeter cet énorme fardeau sur notre population déjà obérée? Pour quel motif le Gouvernement a-t-il l'intention d'acquérir le réseau du Grand-Tronc lorsqu'il a déjà le Nord-Canadienn sur les bras? La seule raison, c'est que la compagnie du Grand-Tronc ne peut plus exploiter son réseau avec profit; c'est parce que la compagnie, à l'exemple du Grand-Tronc Pacifique il y a quelques mois, jette le manche après la cognée et dit: "Faites l'acquisition de notre chemin de fer; nous ne sommes plus en mesure de l'exploiter à bénéfice; nous ne savons plus qu'en faire." Dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, les dettes de la compagnie étaient déjà garanties par le Gouvernement fédéral, de sorte qu'elle ne courait aucun risque à se désister de l'entreprise. Cependant, le Grand-Tronc se trouve dans une situation absolument différente. Nous sommes en face de financiers qui ne veulent pas consentir à sacrifier leurs actions et voilà l'explication du mode de procédure différent qu'adopte le Gouvernement. Les négociations se poursuivent en Angleterre depuis plus d'un an; les gens prévoyant de quelle façon elles se termineraient ont acheté les actions de la compagnie afin de recevoir, je le répète, une pension à perpétuité du Trésor canadien. Toute cette discussion est absolument inutile, je le sais, monsieur le président, puisque le Gouvernement a décidé de faire adopter le projet coûte que coûte, peu importe l'opposition qu'il soulève, car un grand nombre de ses amis sont intéressés en cette affaire. Je désire toutefois protester avec toute l'énergie dont je suis capable contre un pareil gaspillage des deniers publics, puisque les obligations dont on charge les épaules du peuple pèseront lourdement sur les générations à venir. Le pays n'a certainement pas les moyens de venir à la rescousse de toutes les compagnies qui ne sont plus en mesure de verser les dividendes sur les actions fictives qu'elles ont mises en circulation. Notre dette nationale est assez élevée à cette heure pour que nous apprenions à être prudents et à pratiquer l'économie. Je soutiens donc que nous ne devrions pas mettre à exécution le projet de nationaliser nos chemins de fer à l'heure qu'il est. La nationalisation des services d'utilité publique est un projet dangereux pour trois excellentes raisons: En premier lieu, parce que c'est un pas dans la voie du socialisme; en second lieu, parce qu'il rend impossible une bonne administration, et troisièmement, parce qu'il est ruineux pour les finances du pays.

Nous ne pouvons faire un pas sans nous heurter à quelqu'un qui nous expose les folles promesses du socialisme. L'état de guerre entre le capital et le travail, état que la conférence industrielle nationale ne convertira point en un état de paix, ouvre un large champ aux excès du socialisme. Déjà nous avons en ce pays un groupe politique dont le programme vise à la nationalisation de toutes les sources naturelles de richesse et de tous les grands services publics. Cela dépasse ce que le Gouvernement se prépare à faire, mais sa démarche actuelle est un commencement de réalisation de cette très funeste politique. Tous les mouvements révolutionnaires auxquels le monde assiste aujourd'hui sont fomentés par les zélateurs de la nationalisation. Je sais bien, monsieur le président, que le ministère actuel n'entend point aller jusque-là; du moins, je l'espère. L'intention du cabinet en chargeant le pays des affaires du Grand-Tronc est, je m'en rends parfaitement compte, de venir au secours d'un certain nombre de financiers embarrassés et désireux de se défaire d'une entreprise peu lucrative. Par malheur, le procédé que mes honorables amis de la droite adoptent, monsieur le président, encouragera les tendances socialistes manifestées par certaines associations.

La nationalisation des chemins de fer en ce pays servira de précédent à d'autres mesures dans le même sens et, si elle a lieu dans les conditions projetées, on tentera ensuite une nationalisation des réseaux télégraphiques et téléphoniques, plus tard les terrains miniers, puis les chutes d'eau,

après quoi, les tenants de cette doctrine tenteront de mettre dans les mains de l'Etat les terres arables comme étant la plus féconde source de richesse. Il est clair que l'on n'arrivera point à cela dans l'espace d'un an, mais, quand il s'agit de ces choses une fois commencées, personne ne sait quand ni où elles finiront. Le Gouvernement a débuté par la nationalisation du Nord-Canadien, malgré la résistance des membres de la gauche. Cette opération était de tout point préjudiciable aux meilleurs intérêts du Canada, et les générations futures ressentiront les effets de cette manœuvre politique. Une deuxième pierre sera ajoutée à notre édifice socialiste par le rachat du Grand-Tronc. Forts de ces deux précédents, nos réformateurs, nos nationalisateurs des sources naturelles de la richesse et des services d'utilité publique vont se mettre à l'œuvre et entreprendre une campagne de propagande qui finira bientôt par ouvrir les yeux au Gouvernement.

Et quel est le résultat pratique de cette nationalisation? Impuissance, accroissement du favoritisme politique, du fardeau qui pèse sur les contribuables. Nous avons eu depuis plusieurs années des chemins de fer nationaux, que le Gouvernement a exploités lui-même et dont le service ne saurait entrer en comparaison avec celui que donnent les compagnies. D'autres pays ont des chemins de fer d'Etat et, à tous les points de vue, ce sont généralement les pires. En France, il y a six différentes compagnies de chemins de fer et celles dont les lignes appartiennent à l'Etat sont les plus mal tenues. Le service est mauvais et les relations entre voyageurs et employés sont loin d'être cordiales, par cela que, les employés de chemins de fer étant des fonctionnaires civils, ils savent que les plaintes d'un client ordinaire ne seront pas entendues. En Italie, les chemins de fer sont généralement possédés par l'Etat, et le service y est de tout point insuffisant. Il en est de même en Allemagne; mais, jusqu'à l'époque du traité de paix, le service était administré militairement, et vous pouvez, monsieur le président, vous imaginer le respect et la bienveillance que témoignaient des militaires pour des civils. Sur toutes les lignes, moins celles dépassant la frontière, les voyageurs sont traités comme des animaux, enfermés dans leurs compartiments respectifs, dont les portes ne s'ouvrent qu'à destination. En Belgique, pays où les chemins de fer d'Etat sont administrés avec le plus grand soin, le service n'atteint pas un niveau bien élevé et toujours l'année se termine par un déficit. Et ce sont là de vieux pays, dont le trafic par mille de chemin est beaucoup plus considérable qu'au Canada. Partout cependant le service est mauvais et les résultats pratiques se traduisent par des déficits.

Mais il n'est pas besoin d'aller à l'étranger pour savoir comment sont administrés les chemins de fer d'Etat. Voyons plutôt ce qui a lieu chez nous. Je sais, par exemple que l'Intercolonial, possédé et mis en service par le gouvernement canadien, donne lieu à des centaines de plaintes auxquelles il n'est donné aucune réponse satisfaisante. Si vous me le permettez, monsieur le président, je vous citerai le cas d'un chargement de beurre parti d'une certaine gare et, qui, arrivé à destination, s'est trouvé diminué d'un certain nombre de boîtes. Une réclamation a été produite, la machine administrative s'est mise en branle, avec ses chinoiseries bien connues, mais jamais le réclamant n'a obtenu une réponse satisfaisante. Ce n'est pas là un fait exceptionnel, mais un événement de tous les jours.

Il n'y a rien là que de naturel; cet état de choses est inséparable de tout service public dans le monde entier, et il serait enfantin de croire qu'il en pût être autrement au Canada, où le favoritisme s'exerce avec moins de vergogne peut-être que partout ailleurs et où le formalisme administratif est plus compliqué.

Si l'on veut doter un chemin de fer ou toute autre administration publique d'un service convenable et rémunérateur, y éviter les pertes et le gaspillage, y voir régner une administration habile et clairvoyante, il faut le confier à une compagnie privée, parce que la compagnie privée sera directement intéressée dans les revenus de l'exploitation. Si ce service est administré par le Gouvernement il se caractérise par l'incurie et ses inévitables conséquences. Bref, la nationalisation des chemins de fer est ruineuse pour le pays. Lors même que l'acquisition de ces chemins s'opérerait d'après les bons principes en affaires, elle finirait par être ruineuse à cause du déficit par lequel se solderaient les opérations de chaque exercice financier Mais l'acquisition des chemins à des conditions comme celles d'après lesquelles on a acquis le Nord-Canadien et l'on va acquérir le Grand-Tronc est plus que ruineuse, elle est presque criminelle.

Faisons une courte revue des charges écrasantes de ce pays. La dette publique est actuellement de 1,900 millions. Notre revenu pour l'année courante sera de 282 millions. Nous aurons à payer 115 millions à titre d'intérêt, environ 40 millions

à titre de pensions, et à faire face à plusieurs autres dépenses nécessaires, d'un caractère permanent. Le budget pour l'année courante est de 610 millions. Bien que les frais de guerre ne doivent pas être aussi considérables l'année prochaine, l'intérêt, les pensions, les frais d'administration et les déficits résultant, comme d'ordinaire, de l'exploitation des chemins de fer, représenteront une somme globale plus élevée que celle de nos revenus. Le Grand-Tronc va coûter environ 200 millions et l'intérêt de 4 pour 100 qui doit être payé sur ce montant va s'ajouter à l'intérêt que nous avons déjà à payer. Le rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux pour l'année dernière établit que le réseau des chemins de fer nationaux canadiens a donné lieu à une dépense totale de $70,113,667.61 et n'a produit qu'un revenu total de $27,240,956.87. Si je comprends bien ces chiffres, ils accusent un déficit de $42,872,710.74. Cependant le ministre des Chemins de fer vient de nous dire que l'exploitation de l'Intercolonial donnait d'assez bons résultats antérieurement à 1914.

Pouvons-nous espérer que les opérations de l'année prochaine seront plus satisfaisantes? Pouvons-nous espérer que les lignes du Grand-Tronc, qu'une compagnie particulière n'a pu exploiter avec succès, rapporteront un revenu au trésor? Pouvons-nous espérer que le déficit résultant de l'exploitation des chemins de fer va diminuer parce que nous aurons fait l'acquisition de lignes qui ne donnaient aucun profit? Certes, personne ne l'espère. Au contraire, nous savons tous que les déficits seront plus considérables et que le service sera moins satisfaisant. Que faire pour résoudre les problèmes dont la solution s'impose aujourd'hui? Le Gouvernement donne des millions à des particuliers du dehors pour un chemin de fer qui est menacé de la banqueroute!

Pendant la guerre le Gouvernement disait que nos soldats faisaient des sacrifices dont nous ne saurions jamais nous montrer trop reconnaissants; que nous prendrions le plus grand soin d'eux et des personnes qui étaient à leur charge. Maintenant que la guerre est finie ils viennent sommer le Gouvernement de remplir ses promesses, de leur fournir l'argent nécessaire à leur rentrée dans la vie économique du pays. Qu'allons-nous faire? Allons-nous rester sourds à leurs requêtes sous prétexte que le trésor public est déjà chargé d'une trop lourde dette? Allons-nous leur dire que nous serions heureux de faire droit à leurs réclamations, mais que l'état de nos finances nous interdit pareille dépense? Alors, ils vont nous répliquer que si nous pouvons trouver des millions pour venir à la rescousse de compagnies de chemins de fer qui périclitent après avoir reçu de l'Etat des subventions énormes en vue de payer des dividendes à leurs actionnaires, nous pouvons aussi trouver quelques millions afin de rétribuer les services de soldats qui ont offert leur vie et leur sang pour la défense du bon renom et de la liberté du pays.

Voici mon dernier mot, monsieur l'Orateur: le Gouvernement cherche à imposer au peuple un fardeau sous le poids duquel il devra gémir durant des années; il va faire appel à une majorité qui ne représente ni la majorité ni la pensée du peuple, et ainsi il aura aggravé le malaise qui règne actuellement; il va rendre la vie encore plus chère en augmentant le fardeau des taxes et en entravant, dans une large mesure, l'exploitation d'un chemin de fer important. Voilà pourquoi je proteste de toutes mes forces contre l'acquisition du Grand-Tronc et considérant qu'elle est contraire aux intérêts du peuple, je crois devoir voter contre l'adoption de ce projet de résolution et contre l'adoption du bill.

M. McKENZIE: L'honorable ministre voudrait-il nous dire clairement à quelle date nous pouvons espérer recevoir les renseignements que j'ai demandés? J'ajouterai qu'il conviendrait de présenter, sous une forme concise, les obligations réelles du réseau dont il s'agit, et de les séparer tout à fait des actions; je veux parler des obligations qui figurent aux pages 38 et 39, et aussi aux pages 51 et 52 du Livre bleu distribué hier à la députation. Quel est réellement, en piastres et cents, le montant des obligations que nous mettons à la charge de l'Etat en même temps que les autres charges dont le chemin de fer est grevé, si cette opération est exécutée?

Le ministre doit se rappeler l'autre question que j'ai faite, et il la trouvera dans le hansard. La comparaison n'était pas juste, dit-il; ces années-là n'étaient pas favorables. Je suis certain qu'il soumet sa preuve à un jury bien disposé et sympathique, du moins, en ce qui concerne les députés qui sont à votre droite, et que ceux-ci tiendront entièrement compte de toutes les circonstances qui peuvent être interprétées en faveur du ministre. Que ces faits soient agréables ou désagréables, que nous fassions des gains ou des pertes, rien de ce qui a trait aux affaires publiques, surtout à ces voies ferrées, ne devrait être caché à la députation ni au peuple. Il est bon

que le moribond se prépare à la mort et connaisse exactement dans quelle situation il se trouve. Si le pays est au bord d'un abîme par suite de mauvaises opérations financières, il est préférable que nous le sachions et que nous nous préparions aux plus grands malheurs. Il n'est que juste qu'on nous dise où nous en sommes au sujet des renseignements que je demande. Si le ministre promet que nous les aurons à l'ouverture de la séance, demain, je ne suis pas le moindrement disposé à entraver la marche de ce projet de loi. Sans cesse imbu de l'idée que j'y suis opposé et que je me propose de le combattre à toutes les étapes, je ne veux pas occuper plus de temps qu'il est nécessaire.

L'hon. M. REID: L'honorable député s'est exprimé avec une grande netteté, et je puis lui affirmer que j'obtiendrai et que je lui communiquerai tous les renseignements avant que la Chambre se réunisse demain; sinon, je ne lui demanderai pas de poursuivre la discussion.

Il a parfaitement raison de dire que la députation a droit à tous les renseignements qui ont trait à l'exploitation des chemins qu'il a énumérés ou des autres.

Tous ces renseignements ont été fournis et il ne s'agit que de les extraire des archives. Il suffira de quelques instants. Je voudrais savoir si l'honorable député s'oppose à ceci. Il doit se rappeler que j'ai annoncé aujourd'hui l'amendement suivant au projet de résolution:

Que le projet d'amendement ci-après soit renvoyé au comité général délibérant sur le projet de résolution relatif au rachat par Sa Majesté de la compagnie du Grand-Tronc du Canada:

"12. Que le Gouvernement pourra prélever, sur tout crédit inaffecté du revenu consolidé, les deniers nécessaires à la préparation et à la conduite des procédures d'arbitrage auxquelles il est aux présentes pourvu."

Dans le texte actuel du projet de résolution, nous avons omis les dispositions concernant les fonds nécessaires aux procédures d'arbitrage. J'ai donc donné avis de l'amendement que je viens de lire. M. l'Orateur suppléant m'apprend que, pour greffer cet amendement sur le projet de résolution que nous délibérons en ce moment, il y aura lieu de proposer le renvoi de la suite du débat à un autre moment de la séance, et alors je proposerai:

Que l'objet tendant à l'examen en comité général demain d'un amendement sur le projet de résolution relatif à l'acquisition par Sa Majesté du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada soit rayé de l'ordre du jour.

Si mon honorable ami y consent, je proposerai que la suite du débat soit renvoyé à un autre moment de la journée.

[M. McKenzie.]

M. McKENZIE: Une très grave objection à l'amendement projeté, c'est qu'il permettrait au ministère de faire usage de fonds publics sans l'autorisation préalable du Parlement. Or, nous nous sommes toujours opposés à cette pratique. Nous avons soutenu que chaque dollar que le ministère dépense doit figurer au budget et que son emploi doit être approuvé du Parlement. Le ministre doit se rappeler qu'il y a un an, ou à peu près, il a été obligé de retirer un projet de résolution semblable, et de renoncer à l'idée d'obtenir des deniers pris sur le revenu consolidé, à moins qu'ils ne fussent précisément affectés aux fins auxquelles ils étaient destinés. Selon moi, c'est le bon principe que les fonds publics ne doivent être dépensés qu'après l'ouverture d'un crédit par le Parlement. L'amendement projeté accorderait au ministre pleine liberté de puiser dans le revenu consolidé, et cela ne me plaît pas.

L'hon. M. REID: Dans les circonstances, je n'insisterai pas; le projet de loi déposé sera conforme à la résolution en discussion.

(La motion de renvoi est retirée.)

Le projet de résolution relatif au rachat du réseau du Grand-Tronc est adopté à mains levées.

L'hon. M. REID demande à déposer un projet de loi (bill n° 33) tendant au rachat du réseau de chemins de fer du Grand-Tronc.

Cette motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

La séance est levée à onze heures et demie.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 17 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

Du projet de loi (bill n° 32), adopté par le Sénat, tendant à faire droit à Arthur Le Roy Eastcott.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A LA REGLEMENTATION DU COMMERCE DE L'OPIUM ET AUTRES DROGUES.

La Chambre se déclare en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de décréter que toute personne qui importe au Canada ou exporte du Canada des feuilles de coca, de la cocaïne ou de leurs sels ou préparations, ou de l'opium ou de ses préparations, ou des alcaloïdes d'opium ou leurs sels ou préparations, sans avoir au préalable obtenu une patente à ces fins du ministre de l'Hygiène publique, sera coupable d'un délit et passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende d'au plus mille dollars et des frais, ou d'emprisonnement pour, au plus, un an, ou de l'amende et de l'emprisonnement à la fois; et ces dispositions seront interprétées comme identiques à la loi de l'opium et des drogues, chapitre dix-sept des Statuts de 1911, et tout ce qui, dans ladite loi, est contraire à la présente résolution est par les présentes abrogé.

M. McKENZIE: Le président du conseil nous expliquera peut-être en quoi le projet de résolution diffère sensiblement de la loi actuelle, et s'il y a une raison particulière de déposer ce nouveau projet.

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): La députation se rappelle qu'il existe une loi, adoptée en 1911, interdisant l'importation de l'opium et des drogues de la nature mentionnée dans le projet de résolution, sauf pour des fins scientifiques ou médicinales, et établissant des sanctions dans le cas où l'importation a lieu sans excuse valable. L'application de cette loi a eu d'heureux résultats, mais des circonstances nouvelles nécessitent d'autres prescriptions légales.

Les Etats-Unis ont accepté des règlements très stricts en ce qui touche l'importation de ces drogues, et leurs lois sont mises en vigueur avec la plus grande sévérité. La Grande-Bretagne a fait la même chose et le Japon comme la Chine ont adopté une attitude tranchée en ce qui regarde ces questions. Au cours des dernières années, et comme le rapport donné à la Chambre l'indique, l'importation de ces drogues au Canada s'est considérablement augmentée. En face de cet état de choses, et afin d'avoir une surveillance plus complète de l'importation et de l'exportation des drogues, le Gouvernement canadien, après s'être consulté avec le Gouvernement impérial, a adopté des décrets défendant l'importation ou l'exportation de ces drogues sans un permis accordé par le ministère du Commerce. Ces permis ont pu jusqu'à un certain point nous permettre de surveiller l'importation de ces drogues, et le but de la résolution que nous présentons est d'établir une loi modifiant les lois précédentes et défendant l'importation ou l'exportation, sauf avec permis délivré par les autorités.

Il est intéressant pour le comité de savoir quel effet cette réglementation exerce sur le commerce de ces drogues. Les fonctionnaires du département en sont venus à la conclusion qu'une grande quantité de drogues importées n'ont pas été consommées au Canada et que le montant importé n'indique pas une augmentation proportionnelle dans la consommation. On croit que le but de ces importations au Canada est de faciliter l'entrée de ces drogues aux Etats-Unis; ce pays ayant imposé des règlements très sévères et la contrebande étant relativement facile le long de la ligne frontière. Je vais donner à la Chambre des chiffres qui démontrent l'utilité de notre surveillance. Pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1919, en l'absence de tout contrôle, 12,333 onces de cocaïne furent importées au Canada, tandis que durant les mois de juillet, août et septembre, de cette même année, la quantité ne fut que de 1,544 onces. Le comité comprend donc l'importance de cette réduction. En ce qui touche la morphine, la quantité importée pendant l'exercice clos le 31 mars 1919 a été de 30,087 onces, tandis que cette quantité est tombée à 2,695 onces pendant les trois mois de réglementation, soit à peu près 10,000 onces par année au lieu de 30,000. Quant à l'opium brut, l'importation a été de 34,263 livres pendant l'exercice clos le 31 mars 1919 et de 1,110 livres pendant les trois mois durant lesquels les permis étaient en vigueur soit une quantité approximative de 4,440 livres par année contre 34,263 livres importées précédemment. L'écart n'est pas aussi marqué en ce qui regarde l'importation de la poudre d'opium, parce que nous n'en achetons qu'une très petitte quantité. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919 nous en avons importé 123 livres, et 23 livres seulement durant les trois mois de contrôle. Comme ces chiffres le démontrent, non seulement la quantité de ces drogues importées a-t-elle diminué sensiblement grâce à cette réglementation, mais l'administration a pu ainsi exercer un contrôle plus étroit à l'égard des pharmaciens qui importent ces drogues et se rendre compte de la distribution qui en est faite. Or, malgré cette diminution de l'importation, il s'est trouvé des pharmaciens hors d'état de rendre compte du placement de leur marchandise. Le Gouvernement va s'occuper de ces cas et fera punir les délinquants. La semaine dernière, le conseil d'hygiène du Dominion représentant les bureaux d'hygiène de toutes les provinces du Canada a adopté une résolution demandant au Gouvernement de prendre des mesures à cet égard. Il a été jusqu'à demander la régie pure et simple de l'Etat, mais cela exige l'examen de nombre de circonstances et beaucoup de circonspection. Tout ce que nous voulons pour le moment, c'est une loi continuanat la mise en vigueur des

décrets du conseil adoptés en vertu de la loi des mesures de guerre, et qui exigent la délivrance d'un permis pour l'importation ou l'exportation de ces drogues.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Gouvernement ne favorise pas la mise en régie du commerce des drogues?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Si nous pouvions trouver un système économique de régie, il y aurait peut-être beaucoup à dire en faveur d'une réglementation étroite par l'Etat de l'importation et de l'exportation de ces drogues.

M. SINCLAIR (Guysborough): N'est-il pas vrai que l'usage de ces drogues s'est grandement généralisé au cours de l'année dernière?

L'hon. M. ROWELL: Rien ne l'indique et les fonctionnaires du département d'hygiène m'assurent qu'il n'y a rien qui établisse que ce surcroît d'importations soit la conséquence des lois adoptées par la province d'Ontario.

(La résolution est adoptée.)

L'hon. M. Rowell demande à déposer un projet de loi (bill n° 34) tendant à modifier le loi réglementant le commerce de l'opium et autres drogues.

La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION COMPORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES.

L'hon. M. Maclean propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des viandes et conserves alimentaires, chapitre vingt-sept des Statuts de 1907, tels que modifiés par le chapitre trente-trois des Statuts de 1917, en pourvoyant: (a) à la définition plus précise de la chair de homard et de la chair séchée; (b) à la description véritable et exacte du contenu des boîtes de poisson ou de coquillages, y compris le nom vulgaire et le poids minimum, lesquels doivent être visiblement imprimés sur la boîte ainsi que le nom de l'endroit où ils ont été mis en boîte; (c) aux dimensions des boîtes pour la mise en conserve des homards, au poids du contenu d'icelles, et à ce que nulle autre dimension ne soit utilisée sans permission écrite préalable; (d) à l'étiquetage précis de toutes les boîtes de poisson ou de coquillages importés au Canada, de façon à indiquer la nature et la qualité du contenu, son poids minimum, le lieu d'origine, et le nom et l'adresse de la personne, compagnie ou corporation qui les aura mis en conserves ou qui les aura importés sauf, toutefois qu'il ne sera pas nécessaire d'étiqueter ainsi le poisson ou les coquillages en boîte importés au Canada pour réexportation.

[L'hon. M. Rowell.]

M. DUFF: Expliquez-vous.

L'hon. M. MACLEAN: On se rappellera que la résolution est à peu près la même que celle qui a été présentée au comité à la dernière session. Son but est d'amender deux articles du chapitre 33 des lois de 1917 qui fixe le poids du homard qui peut être mis en conserve dans certaines boîtes. Voici l'un des articles:

Une boîte d'une livre, quatorze onces, avoirdupoids;
Une boîte de trois quarts de livre, dix onces et demie, avoirdupoids;
Une boîte d'une demi-livre, sept onces, avoirdupoids;
Une boîte d'un quart de livre, trois onces et demie, avoirdupoids;

Le texte de cet article était le résultat d'une transaction intervenue au sujet d'un projet de loi déposé à la Chambre à la session de 1917. Il ne représentait pas l'opinion du département, ni celle des fabricants de conserves de homards. Il a été démontré, à la satisfaction du département, du moins, qu'il n'y a pas lieu de laisser cet article avec sa teneur actuelle. Le bill dit qu'une boîte d'une livre contiendra 14 onces. Les fabricants s'opposent à cela parce qu'ils croient que le public est induit en erreur, et, en plusieurs circonstances, on a dit que cela donnait lieu à frauder les consommateurs. Le projet de loi basé sur cette résolution porte que les homards doivent être mis dans des boîtes de 3, 6, 9, 12 ou 16 onces et que l'étiquette sur la boîte indiquera le poids minimum net de la chair de homard contenue dans la boîte.

Mes recherches m'ont porté à croire que les amendements sont justifiés et qu'ils rendent justice à ceux qui se livrent à cette industrie. La mise en conserve du homard est bien différente de celle des autres produits de la mer. Ainsi, les fabricants essaient toujours de mettre un homard entier ou plus dans une boîte, avec les pinces et la queue, tandis que pour le saumon ou le hareng les contenus peuvent représenter la chair d'un nombre quelconque de sujets. Environ 25 p. 100 des boîtes de homards au Canada contiennent 3 onces de chair sèche, et 60 p. 100, 6 onces de chair.

Les fabricants savent que, depuis un grand nombre d'années, les boîtes de 3 et de 6 onces répondent mieux aux besoins des consommateurs. Autrement, l'industrie en souffrira et les consommateurs n'en retireront aucun avantage. La mesure qui a été présentée à la Chambre, l'an dernier, a été renvoyée à un comité, mais, pour une raison que je ne connais pas, le comité n'a jamais fait rapport à la Chambre. J'espère que le projet de loi sera adopté à cette ses-

sion et que nous ne serons pas obligés de le renvoyer à un comité.

J'ajouterai que la loi de 1917 a nécessité une boîte d'une nouvelle dimension. Maintenant, les boîtes de homards ont une mesure fixe et sont faites pour cette industrie particulière. Les boîtes de homards ne sont pas les mêmes que celles de légumes, par exemple. A cette saison-ci, les fabricants n'ont pu se procurer les boîtes de la dimension exigée par la loi de 1917. A tout événement, il faudra leur permettre de continuer, cette saison, de se servir de boîtes de la dimension qu'ils employaient avant 1917.

L'hon. M. FIELDING: Je pense que la loi de 1917, dont parle mon honorable ami, a causé tant d'ennuis au commerce que le Gouvernement a été obligé de faire ce qui équivalait presque à des amendements, sous forme de règlements, pour se conformer à la coutume du commerce. Puis, à la dernière session, l'affaire a été amenée à la Chambre pour faire adopter pour ainsi dire la même chose que l'on propose aujourd'hui. Un comité l'a étudiée.

Des difficultés ont surgi à ce sujet, de sorte que le comité n'avait encore rien décidé à la date de la prorogation du Parlement. L'une des principales difficultés, c'est que dans la loi actuellement en vigueur on emploie les mots "livre", "demi-livre" et ainsi de suite. Or lorsque le Parlement décrète qu'une boîte d'une livre ne devra contenir que 14 onces, nous édictons un règlement auquel il est impossible pour ainsi dire de se conformer. On a prétendu en certains cas que nous aidons à tromper le public. Le sentiment général du comité et de la Chambre est, je pense, que nous n'avons pas tant à nous préoccuper du poids de la boîte que de l'exactitude de l'étiquette. Dans la présente mesure, nous laissons de côté les mots "'livre" et "demi-livre" pour adopter les formes de colis actuellement en usage indépendamment du poids de leur contenu. Ces produits sont absorbés en grande partie par le commerce d'exportation dont le marché est bien établi sans compter que le poids des boîtes est universellement connu. Je suis donc d'avis que la présente mesure satisfera le commerce et aura de bons résultats.

M. DUFF: La résolution, évidemment, n'a pas trait uniquement au homard en conserve. Elle comporte "l'étiquetage précis de toutes les boîtes de poisson ou de coquillages importés au Canada".

L'hon. M. MACLEAN: Le bill décrétera aussi que toutes les boîtes de poisson en conserve importées au Canada devront être conformes aux règlements en ce qui regarde la description de leur contenu. Ce n'est que juste. Il renfermera également une autre disposition qui oblige le fabricant à indiquer sur l'étiquette quel est le contenu de la boîte lorsqu'il s'agit de poissons proprement dits, et non pas seulement de mollusques ou crustacés.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quel est le poids légal d'une boîte de saumon?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne suis pas en mesure de répondre à la question de mon honorable ami pour l'instant. Je tâcherai de me procurer ce renseignement à son intention avant que le bill arrive à l'étape de la 2e lecture.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nous devrions être renseignés à cet égard. La présente mesure s'applique à tout poisson; et si nous nous disposons à modifier les poids reconnus des boîtes de saumon...

L'hon. M. MACLEAN: Oh! non; pas du tout. Le présent bill ne comporte aucune modification du poids du contenu des boîtes de poisson proprement dit, mais seulement des mollusques et crustacés

M. CAHILL: A-t-on l'intention de modifier les présentes dimensions des boîtes? Est-ce que l'on continuera à utiliser la boîte qui, à l'époque où les fabricants étaient plus honnêtes, était censée contenir une livre de homard, en estampant sur la boîte les mots "12 onces" ou bien va-t-on modifier les dimensions de la boîte, c'est-à-dire autoriser l'emploi d'une boîte de 12 onces, plus petite que celle de 16 onces?

L'hon. M. MACLEAN: Le but du présent bill, c'est d'obliger les fabricants à choisir entre cinq boîtes de dimensions différentes —c'est-à-dire de trois, six, neuf, douze et seize onces—seules ces boîtes seront reconnues sur le marché. Le bill décrète aussi que l'étiquette devra indiquer le poids net de chair de homard que contient la boîte.

M. CAHILL: Est-ce que la boîte, qui contient actuellement 12 onces de homard, aura les mêmes dimensions que la boîte ayant toujours jusqu'ici contenu 16 onces?

L'hon. M. MACLEAN: La boîte de 12 onces devra contenir 12 onces de chair. C'est là le poids net de la viande, et si la boîte en usage actuellement n'est pas assez grande, il y aura lieu de l'agrandir.

L'hon. M. FIELDING: Le but que vise le présent bill, suivant moi, c'est d'empêcher que les fabricants ne modifient les dimensions des boîtes, car elles sont confor-

mes aux modèles acceptés et il ne s'agit pas d'une simple question de commodité. Ces boîtes sont conformes aux étalons acceptés sur les marchés étrangers. La disposition du présent bill, si j'ai bien compris, c'est que le poids du contenu de la boîte, soit estampé sur la boîte même au lieu d'être indiqué simplement sur l'étiquette, car dans le cours ordinaire du commerce le marchand étranger désire apposer sa propre étiquette sur les boîtes. Le homard est expédié d'habitude sur les marchés étrangers dans des boîtes ne portant aucune étiquette. La présente loi vise donc à faire estamper sur la boîte l'indication du poids de la chair sèche qu'elle contient; or, si l'on se conforme à ce règlement, je ne vois pas que personne puisse en souffrir. Le même modèle de boîte est conservé pour la convenance du fabricant, mais personne ne tentera d'en imposer au public si le poids exact de la chair est estampé sur la boîte.

M. CAHILL: Cependant, on utilisera une boîte qui a toujours été censée contenir une livre. Du moins, il en a été ainsi à venir jusqu'en 1917, alors qu'on a diminué le poids à 14 onces; à cette heure nous décrétons qu'elle ne contiendra plus que 12 onces et peut-être que l'année prochaine le poids sera encore diminué à 10 onces, suivant que nous serons plus ou moins disposés à donner le change au public. Nous permettrons donc au fabricant d'utiliser une boîte d'une livre qui ne contiendra que 12 onces de viande et, si j'ai bien compris, on estampera quelque part sur la boîte les mots "douze onces". Cependant, le public qui achète depuis des années des boîtes de homard en conserve censées contenir une livre, achètera encore les mêmes boîtes ne contenant plus que 12 onces de chair.

M. DUFF: Naguère, le consommateur, bien que persuadé qu'il obtenait une livre de homard, n'en recevait effectivement que de 11 à 15 onces. Les boîtes avaient les mêmes dimensions que celles que propose d'adopter le présent bill, si j'ai bien saisi le sens des explications que donnent les fabricants de homard en conserve.

On ne se propose pas de modifier la forme des boîtes en usage dans le commerce depuis quarante ans et qui contiennent 3, 6, 9 et 12 onces. On se propose simplement d'y ajouter un modèle de boîte plus grande de la contenance de 16 onces.

(Il est fait rapport de la résolution qui est adoptée.)

L'hon. M. MACLEAN dépose le projet de loi (bill n° 35) tendant à modifier la loi de l'inspection des viandes et des conserves alimentaires, et le bill est lu une 1re fois.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 33) relatif à l'acquisition par Sa Majesté du réseau de chemin de fer du Grand-Tronc.

M. McKENZIE: Le ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer ce projet de loi?

L'hon. M. REID: Hier soir, j'ai promis au chef de l'opposition que je me procurerais un certain renseignement à son intention. Je le lui ai adressé, ce matin, et autant que je sache, cette information est satisfaisante. Je m'efforcerai d'obtenir, avec toute la célérité possible, tout autre renseignement qu'on pourra désirer obtenir. En déposant la résolution sur laquelle se fonde le présent projet de loi, j'ai fait un exposé de toute la situation et je ne crois pas être en mesure d'y ajouter maintenant. Je réserve toutes les autres observations que je puis avoir à faire jusqu'au moment où nous délibérions ce projet de loi, en comité général de la Chambre. Ce bill est réellement calqué mot à mot sur le texte de la résolution. Il s'ensuit que la Chambre est en possession de tous les faits.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il est question ici d'un projet ayant en vue l'achat et l'exploitation d'un autre grand réseau de voies ferrées s'étendant sur une longueur de 8,173 milles dont 1,665 se trouvent sur le territoire des Etats-Unis. Le total du capital inscrit d'après le livre bleu qu'on a distribué aux honorables députés serait de $707,929,817. Le Gouvernement propose de garantir les obligations existantes du chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à concurrence d'un montant dépassant 200 millions de dollars. A cette phase du débat, il nous est difficile de décider si ce réseau vaut ou ce montant d'argent. Toute la question est fort compliquée. On suppose que les arbitres détermineront la valeur des actions et qu'ils protègeront le pays dans le marché. Mais la Chambre n'est que très imparfaitement renseignée sur la valeur des biens. Nous acquérons le stock, mais il est grevé de garanties, de privilèges d'hypothèques, de bons d'outillage et de toutes sortes d'obligations. Dans le but de faire comprendre la difficulté de traiter cette affaire, je me bornerai à signaler un exemple pris dans ce livre bleu.

Si l'on a ce document sous les yeux et s'il l'on se reporte à la page 51, on trouve la liste d'un grand nombre de chemins de fer subsidiaires dont les actions sont garanties par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, qu'on me permette de lire:

Outre les garanties accordées au Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc a garanti le suivant:

Chemin de fer Atlantique et Saint-Laurent—5 p. 100 du capital-actions de $5,484,000, à titre de loyer.

On ne nous dit pas, dans ce livre bleu si la garantie est pour un an ou plus. Elle peut durer des années, être à perpétuité peut-être, mais rien n'indique, dans ce livre bleu, de durée fixe pour cette garantie. Il m'est très difficile de me former une opinion au moyen de ce renseignement quant à notre responsabilité touchant cette garantie. Si l'on s'arrête à la page 54 du livre bleu, on se rend compte de la façon du mauvais état financier de ce chemin de fer. Je parle de l'embranchement susdit, c'est-à-dire du chemin de fer Atlantique et Saint-Laurent. A la page 54, on constatera que depuis sept ans et demi, l'exploitation de cette voie n'a accusé que des déficits. Voici:

Chemin de fer de l'Atlantique au Saint-Laurent.

1910-11, juin	$ 646,500
1911-12 "	653,394
1912-13 "	610,688
1913-14 "	432,554
1914-15 "	421.136
1915-16 "	179,067
1916, juin à décembre	266,565
1917, décembre	1,272,496

Ce qui établit qu'au cours des sept années et demi qui viennent de s'écouler, le chemin de fer de l'Atlantique au Saint-Laurent dont la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc a garanti les obligations à perpétuité, tel qu'il appert à ce livre bleu, a perdu, année moyenne, un demi million par année. Il m'est difficile de dire quelle valeur qu'il faudrait assigner à ce chemin de fer comme partie de l'actif de la compagnie. Ce n'est là qu'un exemple entre plusieurs chemins de fer dont le capital actions et les obligations sont garanties par la compagnie du Grand-Tronc.

J'estime qu'on ne devrait pas demander à la Chambre, aux dernières heures de la présente session et dans l'état obéré où se trouvent présentement les finances du pays, de délibérer et de régler une question aussi grosse de conséquences.

On nous dit qu'une autre session sera convoquée dans trois mois environ. Ce n'est pas trop pour permettre aux députés d'examiner la proposition et de consulter leurs commettants à son sujet. Personne ne souffrirait de ce retard. Nous voulons savoir si nous achetons une compagnie solvable ou insolvable. Le ministre des Chemins de fer dit que si nous obligeons le Grand-Tronc à payer ce qu'il a garanti pour le Grand-Tronc-Pacifique, nous forcerons sa mise en liquidation. Ce n'est pas une raison pour pousser l'affaire si rapidement, car tout dépend de ce que nous ferons. Nous pouvons agir différemment; nous pouvons décider de ne pas obliger le Grand-Tronc à payer ces garanties maintenant et lui permettre de continuer son exploitation jusqu'à ce que le Canada sorte de ses présentes difficultés financières.

Il nous faut aussi avoir des informations au sujet de l'état physique du réseau. Le rapport Drayton-Acworth fait en 1917, nous dit qu'à cette époque le réseau était en très mauvais état et qu'il faudrait pour le réparer l'énorme somme de $51,000,000. Afin que la chose soit bien établie je vais donner lecture de cette partie du rapport Drayton-Acworth, ou rapport de la commission royale pour s'enquérir des chemins de fer et transports, qui a trait à la question. Le rapport dit à la page 34:

Les $21,000,000 dont il est parlé ci-dessus représentent l'argent que les directeurs de la compagnie estiment nécessaire pour mettre le réseau en bon état. Cette dépense est à compte du revenu. Mais le matériel tel qu'il existe actuellement est tout à fait insuffisant pour le volume d'affaires de la compagnie et demande d'être grandement augmenté. Ceci veut dire une augmentation du capital. Ces dépenses à compte du capital sont estimées ci-après:

Matériel roulant, ateliers et machines	$26,150,000
Installation d'un "système-bloc" à signaux automatiques (ligne principale au Canada seulement)	3,533,000
Installation d'un matériel de concassage pour ballast	467,500
Total	$30,150,000

Si l'on additionne les dépenses de revenu et de capital, nous trouvons que, d'après ses propres directeurs, le Grand-Tronc a besoin de $51,000,000 pour faire face à ses besoins. Nous n'avons pas lieu de penser que dans les conditions actuelles on puisse fournir cette somme qui est nécessaire.

Voilà quelle était l'opinion exprimée il y a deux ans par le ministre des Finances actuel et nous n'avons pas lieu de croire que la situation du Grand-Tronc soit meilleure aujourd'hui qu'elle ne l'était quand ce rapport a été rédigé. En réalité, nous pouvons penser qu'elle n'est pas aussi bonne qu'il y a trois ans.

Le ministre des Chemins de fer a admis lui-même qu'il n'avait pas inspecté le réseau. Il nous dit qu'il a voyagé sur la ligne du Grand-Tronc, mais je suppose que c'est

dans son wagon particulier, en fumant son cigare.

L'hon. M. REID: Non, je ne fume pas.

M. SINCLAIR (Guysborough): Très bien! Il ne fumait pas. Mais il a trouvé le service très confortable et il nous dit que tout est très bien. Cependant il n'a pas cru devoir demander l'opinion de son ingénieur ou d'un ingénieur quant à l'état physique du réseau avant d'engager l'Etat dans l'achat de ce chemin de fer.

Je prétends que la façon imprudente et hasardeuse dont le Gouvernement traite ces grandes questions est pour le moins alarmante. Le 11 juillet, le ministre de l'Intérieur a fait au Grand-Tronc une offre écrite qu'apparemment il ne comprenait même pas lui-même; il admet que l'offre était impraticable et qu'il a fallu la retirer. On devrait s'attendre à ce que dans une proposition qui entraîne une dépense de 400 millions tous les détails dussent être minutieusement examinés avant de faire une offre écrite à la compagnie. Je prétends aussi que l'on doit tenir compte de la situation financière du pays. Le public s'inquiète beaucoup en ce moment de l'avenir de nos finances et le moment est arrivé où le Gouvernement devrait lui-même y penser. En 1911, le fonds du revenu consolidé qui fut remis à l'administration actuelle était en parfait état. Si vous examinez les comptes de cette année-là, vous verrez que toutes les dépenses étaient prévues et qu'il restait en plus un excédent d'environ trente millions dans le trésor. En moins de deux ans l'administration actuelle avait déjà atteint le fond du coffre qu'elle râclait et depuis cette époque elle n'a cessé d'entasser déficit sur déficit, et de gros déficits.

L'hon. M. MEIGHEN: La seconde année de la période à laquelle l'honorable député fait allusion nous avons payé $25,000,000 sur la dette nationale.

M. SINCLAIR (Guysborough): Oui, mais vous n'avez pas eu d'excédent.

L'hon. M. MEIGHEN: Au lieu de cela nous avons payé la dette.

M. SINCLAIR (Guysborough): Les déficits ont commencé de s'accumuler à la fin de la seconde année, si je comprends bien . . .

L'hon. M. MEIGHEN: Nullement.

M. SINCLAIR (Guysborough) . . . ces déficits n'ont cessé de s'accumuler.

L'hon. M. MEIGHEN: Non pas depuis que la guerre a éclaté.

[M. Sinclair (Guysborough).]

M. SINCLAIR: La dépense effectuée pour le Nord-Canadien ne se rattachait pas à la guerre. L'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) lui-même admet que notre dette nette s'élève aujourd'hui à deux milliards de dollars, c'est-à-dire qu'elle s'est sextuplée depuis 1911. Je n'en disconviens pas, cet accroissement de la dette tient dans une large mesure à la guerre, mais cela tient aussi à une prodigalité insensée, ou même à quelque chose de pire. L'Etat aujourd'hui est chargé de quatre vastes réseaux de chemins de fer où l'argent s'engouffre tous les jours. D'après l'estimation la plus approximative que je puisse faire, les pertes quotidiennes causées par ces réseaux atteignent bien 100,000 dollars. Depuis que l'Etat a acquis le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental, les tarifs de chemins de fer se sont majorés et les déficits se sont accrus. A mon avis, l'acquisition du Grand-Tronc aboutira aux mêmes résultats. Encore que je sois dégagé de tout préjugé sur cette question, je dois l'avouer, je suis partisan de l'initiative privée et du contrôle de l'Etat en matière de chemins de fer. Le problème a été bien solutionné, je crois, par le gouvernement de sir W. Laurier, en créant la commission des chemins de fer. Cette commission a tous les pouvoirs voulus pour la réglementation des tarifs, pour l'échange réciproque de transports, le doublement des routes et toutes les questions se rattachant à l'administration des chemins de fer. A cet égard, je désire citer l'opinion exprimée par M. A. H. Smith un des commissaires royaux qui, on s'en souvient, n'a pas signé le rapport Drayton-Acworth; il ne s'est pas rangé à l'avis de ses collègues sur cette question, et j'incline fortement à croire qu'il avait raison. M. Smith fait autorité dans le monde des chemins de fer en Amérique, et voici ce qu'il dit sur cette question:

> Je ne saurais souscrire aux propositions de mes collègues. Ils proposent que presque tous les chemins de fer du Canada, sauf le Pacifique-Canadien et les lignes américaines, soient soumis à la juridiction d'une corporation et administrés par un bureau de fidéicommissaires nommés par le Gouvernement. Ils demandent que ce bureau soit permanent et se perpétue lui-même.
>
> Je me demande comment un Parlement peut lier ses successeurs, surtout en matière aussi simple que la modification de l'organisation d'un bureau de l'Etat. Mes amis semblent viser à éviter le régime des chemins de fer de l'Etat et exploités par ce dernier; en réalité ils le condamnent comme peu judicieux; or, ils proposent un projet qui contient tant de ces éléments dangereux qu'ils cherchent à éviter, que je ne saurais me rallier à leur proposition.
>
> Leur projet ajouterait environ un milliard de dollars à la dette directe du Canada. L'intérêt

sur cette somme serait d'environ quarante millions, ce qui grossirait notablement les dépenses publiques. A en juger d'après l'expérience acquise par le passé au Canada en matière d'administration de chemins de fer d'Etat, on peut à bon droit supposer que ce serait là un fardeau de nature permanente. Si ces chemins de fer étaient exploités par des compagnies d'initiative privée, cet intérêt serait en dernière analyse supporté par les compagnies, sans recours aux fonds de l'Etat, et les frais du service acquittés par les clients des chemins de fer ne seraient pas plus élevés que si l'Etat exploitait ces réseaux.

Il ajoute:

Cette proposition crée une compagnie des chemins de fer de l'Etat, propriété du gouvernement fédéral, pour l'administration de ces chemins. Aux Etats-Unis, il y a environ 7,000 milles de chemins de fer sous le contrôle de compagnies canadiennes. Les chemins de fer canadiens demandent dans une large mesure leurs recettes au trafic des Etats-Unis. Par conséquent, le défaut capital de ce projet est de faire du Gouvernement un exploitant de chemins de fer, non seulement au Canada, mais encore aux Etats-Unis, subordonnément aux règlements du gouvernement fédéral et des divers états de l'Union.

Sous le régime d'administration des chemins de fer par des compagnies, le Canada a obtenu environ un mille de chemin de fer par $30,000 d'aide accordée par l'Etat à titre de garantie, ce qui n'est qu'une fraction du coût des entreprises de chemins de fer de l'Etat. Parfois, une forte proportion de l'aide ainsi accordée consistait en terres auxquelles la construction de la voie ferrée donnait de la valeur, tout en facilitant la colonisation, comparativement à la dépense globale effectuée dans la construction des chemins de fer par l'Etat, comme l'Intercolonial et le Transcontinental, il a fallu tripler ou sextupler ce chiffre, pour arriver aux mêmes résultats. Voilà qui prouve bien l'importance de rallier l'aide de l'initiative privée.

Voilà l'opinion de M. Smith sur cette importante question. Quant au régime des chemins de fer d'Etat, je le répète, sans prétendre que la solution de ce problème soit impossible, l'objection que je fais valoir, c'est que, du point de vue commercial, notre expérience prouve que ce système ne fonctionne pas bien et qu'il n'est pas rémunérateur des capitaux engagés. L'Intercolonial en fournit la preuve. L'exemple de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis prouvent aussi que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat aboutit à des tarifs plus élevés et à de plus gros déficits. L'argument topique à cet égard nous est fourni par l'Intercolonial qui est en exploitation depuis quarante ans.

L'explication donnée est que l'insuccès de l'Intercolonial tient au favoritisme politique. Or, voilà bien huit ans, nous dit-on, que cette politique de clientèle a été abolie, et malgré tout, l'Intercolonial ne semble pas avoir abouti à de meilleurs résultats qu'avant l'élimination de ce régime de faveur.

Avec un homme de l'habileté et de l'énergie du ministre des Chemins de fer que nous avons à l'heure actuelle, on serait en droit d'attendre qu'il en ait été ainsi; l'administration aurait fait réussir financièrement l'exploitation de ce réseau de chemin de fer. Il fut un temps où je croyais que l'Intercolonial constituait un obstacle au progrès de la région qu'il dessert, surtout dans les Provinces maritimes. On a toujours refusé de construire des embranchements qui auraient fait converger le trafic vers la ligne principale. Lors de la construction du Pacifique-Canadien, les auteurs de cette entreprise se proposaient de construire des embranchements d'un bout à l'autre du pays, où le besoin s'en ferait sentir. Mais il n'en a jamais été ainsi dans le cas de l'Intercolonial et les deux partis politiques ont suivi la même ligne de conduite sous ce rapport. Aux jours d'antan, alors que sir John A. Macdonald était à la tête de l'administration, il était d'avis que le Gouvernement ne pouvait se lancer dans la construction d'un embranchement, parce que s'il le faisait, il se verrait inondé de requêtes pour d'autres embranchements. On s'en est tenu à cette même politique sous l'administration libérale jusque vers 1910, alors que le parti libéral fut défait, et jusqu'à ce jour, l'Intercolonial ne s'est guère beaucoup lancé dans la construction d'embranchements. Les citoyens de diverses localités du Nouveau-Brunswick et d'ailleurs où il fallait des lignes prirent sur eux-mêmes de construire ces embranchements, qui, par la suite, ne rapportèrent rien. Les dépenses indirectes étaient considérables; il fallait des ateliers de réparation pour chaque petit embranchement—et tout cela aurait pu être évité si l'Intercolonial avait entrepris les travaux. Mais il en fut autrement, et aujourd'hui le Gouvernement est obligé de faire l'acquisition, à grands frais pour le pays, de ces entreprises malheureuses.

Je dis que pour des raisons d'ordre politique, l'Intercolonial s'est abstenu de construire des embranchements. Les instances des Provinces maritimes n'ont pu amener le Gouvernement à voter les deniers nécessaires. De plus, on n'a pas fourni de service maritime sur la côte de l'Atlantique pour la concentration du trafic. Au début de son existence, le Pacifique-Canadien, à l'aide de ses propres navires, s'est préoccupé d'établir des services de navigation aux divers endroits des deux côtes pour y faire converger le trafic destiné à alimenter son chemin de fer. D'autres part, c'est à peine si l'on put obtenir de l'Intercolonial les bateaux traversiers indispensables. Pendant quinze ou vingt ans, le trafic s'est effectué

d'un côté à l'autres du détroit de Canso à l'aide d'un chaland; et il a fallu attendre toute une génération avant que l'île du Prince-Edouard ait un service convenable de bateaux traversiers entre cette province et la terre ferme. Même aujourd'hui, l'Intercolonial n'a pas un seul navire sur le littoral de l'Atlantique pour alimenter le trafic de sa ligne principale.

Depuis quarante ans qu'il est en exploitation l'Intercolonial n'a rien fait pour organiser un service de messageries. La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien s'est empressée d'organiser son service de messageries, et la chose a été poussée avec une énergie telle qu'en peu de temps, le poisson frais du Pacifique, transporté d'un bout à l'autre du pays par la Dominion Express Company, fit concurrence au poisson frais de l'Atlantique sur le marché de Boston. Pendant tous ces quarante ans nous avons donné de l'argent à ces compagnies de messageries particulières simplement parce que nous n'avons pas eu assez d'esprit d'initiative pour organiser une compagnie qui nous appartiendrait en propre.

La compagnie du chemin de fer Pacifique-Candien a construit une chaîne d'hôtels tout le long de sa ligne entre Québec et Victoria. On ne saurait trouver dans tout le Canada de région plus attrayante pour le tourisme que les Provinces maritimes, et cependant, bien que l'Intercolonial soit en exploitation depuis quarante ans, il n'a pas cru qu'il valait la peine d'attirer les touristes en construisant un hôtel.

Outre ce manque d'initiative, nous avons encore l'ancien système de parti. On sait que le favoritisme, l'achat de circonscriptions à l'aide des deniers publics, se pratiquent sur une aussi grande échelle que jamais. Le Gouvernement a fait à maintes reprises des déclarations sur l'abolition du favoritisme et des faveurs de toutes sortes de la part de l'administration. Mais nous, de ce côté-ci de la Chambre, ne saurions croire que le Gouvernement soit bien avancé dans cette voie. Nous avons eu l'affaire de Kingston, il y a quelques jours; mais si vous voulez une meilleure preuve, vous n'avez qu'à consulter le budget de la dernière session. Nous avons voté $12,000,000, à cette session, pour la construction d'embranchements de chemins de fer, et toute cette somme était destinée à des embranchements devant être construits à l'ouest des Grands Lacs. Cette distribution a-t-elle été faite sur un principe d'affaires? Je dis que tel n'est pas le cas. Est-ce là une équitable répartition des deniers publics? Je dis encore non. Les membres de l'administration se sont réunis et ont fait leur calcul, constatant qu'ils comptaient plus de partisans dans l'ouest du Canada que dans les Provinces maritimes. Et pour cause, les chemins de fer allèrent là où se trouvaient le plus grand nombre de votes. Ils ont placé les chemins de fers, comme on avait fait des votes—"là où ils seraient le plus utiles".

J'ai parlé de notre expérience au Canada en fait de nationalisation; comment les choses se passent-elles aux Etats-Unis?

Aux Etats-Unis, il y a deux ou trois ans, tous les chemins de fer furent placés sous la haute direction du Gouvernement. Or, qu'en est-il résulté? Les tarifs de transport-marchandises ont augmenté de 25 p. 100; les tarifs-voyageurs ont subi une hausse de deux ou trois cents du mille, et encore ces augmentations de recettes n'ont pas réussi à équilibrer le budget, des compagnies de chemin de fer. Le gouvernement des Etats-Unis a été obligé de prélever plusieurs centaines de millions sur les contribuables en vue de combler le déficit.

Je relève le passage suivant dans un discours que M. A. B. Cummins, président de la commission du commerce intérieur des Etats-Unis, a prononcé le 5 août 1919 au Congrès américain, page 3879 du compte rendu officiel des débats du congrès:

> Nous avons perdu de ce chef $240,000,000, l'année dernière, et $260,000,000 durant les quatre ou cinq premiers mois de l'exercice courant; à l'heure qu'il est, nos pertes se chiffrent à $39,000,000 par mois.

Voyons donc maintenant ce que dit M. Cummings des tarifs de transport aux Etats-Unis, sous la régie de l'Etat:

> Le sénateur Fletcher: Puis-je savoir quels sont les taux actuellement en comparaison de ce qu'ils étaient avant que le Gouvernement les régît?
>
> M. Cummings: On a prétendu dans le temps que l'augmentation était de 25 p. 100 et c'est exact dans un sens. Cependant, lorsqu'on appliqua les ordres du directeur général aux opérations de transport proprement dites, le relèvement fut parfois d'un peu moins de 25 p. 100, et parfois beaucoup plus considérable. L'augmentation a été dans la proportion de 100 p. 100 et même davantage dans certains cas.

Aux Etats-Unis, il est donc arrivé parfois que le gouvernement a dû relever du double les tarifs de transport afin de solder le déficit; or, malgré cela, on a été obligé de prélever 240 millions d'impôts en fin d'exercice pour balancer les comptes.

Le projet en discussion, s'il est adopté, obligera le pays à assumer de graves responsabilités financières; il est impossible de savoir au juste quelles sont les obligations que nous assumons. Le prix d'achat

du Grand-Tronc sera fixé par trois hommes dont nous ne savons pas même les noms. Si les arbitres tombent d'accord, leur décision sera définitive. Si ces trois hommes décident que le pays devra rembourser le capital total de la compagnie,—éventualité fort peu probable, je l'admets—c'est-à-dire une somme de $707,000,000, sous le régime du présent bill, le Parlement serait impuissant à intervenir. Le Canada sera obligé de rembourser à la compagnie la somme que fixeront les arbitres.

Je prétends donc que ce projet est une abomination et la sentence arbitrale, peu importe ce qu'elle sera, devrait être subordonnée à l'assentiment du Parlement. Je représente ici mes électeurs, et je n'ai pas l'intention, si je puis l'empêcher, de me laisser dépouiller de mon libre arbitre au bénéfice de qui que ce soit. Le grand danger, c'est que les arbitres se formeront peut-être une opinion erronée relativement à une affaire de cette nature. Il se peut que les arbitres se laissent emporter par leur imagination, comme cela est arrivé il y a quelques années, lorsqu'il s'est agi de déterminer le chiffre des réclamations de Mackenzie et Mann. Ces messieurs ont réussi à obtenir une somme de 10 millions pour de prétendus titres qui, au su de tous, ne valaient pas un dollar. Ils ont obtenu cette somme en raison de la prétendue valeur éventuelle de ces titres, à ce qu'ont prétendu les arbitres. Sur quel principe peut-on se baser pour tenir compte, en pareil cas, de la valeur éventuelle? Pour quelle raison a-t-on accordé un traitement de faveur à une compagnie de chemin de fer en banqueroute?

Supposons que "A.B.", un courtier en immeubles, vienne en mauvaises affaires et se voit dans la nécessité de faire cession de ses biens. Le syndic tente de liquider les affaires; or "A.B." vient le voir et lui tient ce langage: Je suis propriétaire d'un certain nombre de terrains dans la banlieue d'Ottawa, qui prendront une grande valeur d'ici à vingt ans; vous devez me verser tant de millions de dollars pour la valeur qu'auront acquise ces terrains dans vingt ans. Est-ce que le syndic se rendrait au désir de cet homme? Est-ce qu'il tiendrait compte de cette demande? Pas du tout. C'est pourtant là ce qu'ont fait les arbitres, qui ont accordé une somme de 10 millions à Mackenzie et Mann. Ce montant représente la plus-value éventuelle, c'est-à-dire l'augmentation de valeur dont le Nord-Canadien bénéficiera selon ces arbitres dans un avenir plus ou moins éloigné; je n'en sais rien. Tandis que j'en suis sur ce sujet, je tiens à faire consigner dans les colonnes des débats l'opinion du présent ministre des Finances (sir Henry Drayton) quant à la valeur des actions ordinaires du Nord-Canadien. Voici ce qu'il dit à la page 44 du rapport:

> Une troisième base d'évaluation est la valeur des immeubles en vente en tant que compagnie active. Un acheteur ne considérerait pas non plus le coût originel ou le renouvellement comme étant d'une aussi grande importance. Le prix qu'il paierait serait basé sur la faculté de gagner, présente et en puissance. Sur cette base il étudierait jusqu'où le Nord-Canadien est incapable de couvrir ses charges fixes, dans combien de temps il atteindrait l'équilibre, combien de capital nouveau il faudrait dépenser, dans combien de temps il pourrait s'attendre à un dividende et à quel taux. En calculant d'après cette base, à la lumière des chiffres précités, il est évident qu'aucun acheteur n'offrirait pour cette propriété une somme s'élevant au total de ses obligations.
>
> Nous concluons donc que les actionnaires de la compagnie n'ont aucune égalité, soit sous le rapport des espèces engagées dans l'entreprise, ou sous le rapport du renouvellement du matériel, ou sous le rapport de la valeur négociable de leurs biens en tant que compagnie active.

Voilà quelle était l'opinion du présent ministre des Finances.

Malgré cela, le Gouvernement a traité cette question de telle manière que les spéculateurs ont touché dix millions des deniers du peuple. Dans un cas comme celui-ci, beaucoup dépend de la façon dont une affaire est présentée et si, dans l'arbitrage qui doit avoir lieu à l'égard du Grand-Tronc, l'affaire est présentée avec aussi peu de soin que l'a été celle de la réclamation de Mackenzie et Mann, le pays sera encore vraisemblablement victime des convoitises. Mais cette décision, le Gouvernement l'accepte sans protester. Il y acquiesçait d'avance apparemment, puisqu'il avait lui-même fixé à 10 millions le maximum, quand il savait qu'au dire du présent ministre des Finances, les actions n'étaient d'aucune valeur. A mon avis, l'arbitrage qui a eu lieu cette fois-là n'a été qu'une feinte. Je ne mets pas en doute l'intégrité des juges, mais, à mon avis, le Gouvernement n'a pas fourni au tribunal les preuves qu'il fallait et l'affaire n'a pas été convenablement présentée.

La question qui se pose aujourd'hui est celle de savoir si nous pouvons bien nous charger de cette nouvelle responsabilité. Le montant total des titres, y compris les actions garanties, les actions privilégiées, les obligations et les actions ordinaires, pour ne rien dire du Grand-Tronc-Pacifique et de toutes les autres garanties dont j'ai parlé il y a quelque temps, subordonnément à l'arbitrage, de £81,499,617. Evaluant la

livre sterling à $4.86, cela fait $395,988,138.62; c'est-à-dire à peu près 400 millions. En sus, il y a les dettes du Grand-Tronc-Pacifique et toutes ces autres garanties. Ce sont là des chiffres alarmants. L'allure à laquelle le pays s'enfonce dans les dettes a de quoi déconcerter les calculs d'un simple citoyen. Pendant le mois de septembre, la dette nette du Dominion s'est accrue de 65 millions, c'est-à-dire 2 millions par jour, plus de $90,000 par heure, plus de $1,500 par minute. Cette somme de $1,500 a toujours été considérée à la Nouvelle-Ecosse comme étant à peu près le prix d'une terre, et c'est donc une terre qui disparaît chaque minute pour combler les déficits du Gouvernement actuel, après qu'il fait figurer en ligne de compte tous ses revenus.

Que l'on me permette ici de citer l'opinion d'un des amis du Gouvernement. Le Gouvernement n'a pas, je suppose, d'ami plus fidèle que le "Star" de Montréal, qui n'a cessé de soutenir le cabinet d'union depuis ses débuts. Le "Star" de Montréal disait hier:

> La population de notre pays ne peut supporter le poids de la dette et des déficits, le fardeau des prodigalités et des rapines, les charges que va nous imposer l'administration par des politiciens d'une vaste entreprise de transports transcontinentaux.

Le Gouvernement ne cesse de conseiller aux gens de produire et d'économiser, conseil fort opportun et que j'approuve absolument; mais pourquoi ne se l'applique-t-il pas à lui-même? Bien que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) soit apparemment, je pense, le père de cette mesure, on me dit que le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) pourrait bien en être le beau-père. Si je ne me trompe, il est de ceux qui poussent le Gouvernement à l'achat de ce réseau. Voyons comment se conduit l'honorable ministre. Il entre un beau matin dans son spacieux bureau, ses talons de caoutchouc s'enfoncent dans un riche tapis de Turquie, qui a coûté au pays, pendant la guerre, $515; il pend sa canne à pommeau d'or et son chapeau dans une garde-robe en acajou qui, pendant la guerre, a coûté au pays $89.70; il s'assied dans un fauteuil richement étoffé, et lequel a coûté, pendant la guerre, $51.33; il ouvre ses lettres sur une table d'acajou qui a coûté au pays, pendant la guerre, $189.75; il en jette les enveloppes dans un panier qui, pendant la guerre, a coûté au pays $32.50. Après son travail du matin il s'étend sur un sofa qui a coûté au pays, pendant, la guerre, $111.50. Pendant l'heure qu'il consacre à se reposer, la dette nette du pays s'accroît de $90,000, et mon honorable ami s'agite, il décide qu'il est temps de faire quelque chose et, en se levant, il déclare qu'il est bon de faire connaître au peuple l'imminente crise financière. C'est alors qu'il pousse cette exclamation: "Produisez et économisez." En de pareilles circonstances, monsieur l'Orateur, vous devez comprendre combien il est difficile au commun des citoyens d'accepter ce conseil de mon honorable ami. L'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) a adressé la parole au synode presbytérien dans cette ville il y a quelques jours, mais il n'a pas poussé le même cri de guerre que le ministre de l'Immigration. Il savait combien il est inutile de demander au Gouvernement qu'il économise et il a, par suite, changé de langage: Travaillez ferme et observez les dix commandements, a-t-il dit à ses auditeurs. Je crois vraiment que si quelque contribuable devait visiter Ottawa et qu'il y apprît ce que l'on fait de son argent, il aurait une attaque d'apoplexie. Que l'on me permette d'appeler en témoignage sur l'état actuel de nos finances le ci-devant ministre des Finances lui-même, l'homme qui, plus que tout autre au Canada, est au courant de ces questions. Rendant témoignage devant un comité de cette Chambre, il disait il y a quelques jours:

> Etudions la question à différents points de vue. La dette nationale de ce pays était, avant la guerre, de plus de $300,000,000; elle était de $335,000,000, je crois. Dans l'exposé budgétaire de cette année, j'ai estimé—et l'événement me donnera sans doute raison—qu'à la fin de cette année notre dette nationale nette s'élèverait à près de $2,000,000,000.

M. l'ORATEUR: Si, comme je le pense, l'honorable député veut citer un témoignage rendu devant un comité spécial qui n'a pas encore fait rapport, il pèche contre le règlement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Peut-être me serait-il permis d'en donner un résumé? La dette nette du Canada est estimée à la somme énorme de 2 milliards. On nous dit que l'intérêt de la dette, qui s'élevait seulement à $13,000,000 par année avant 1914, va représenter désormais la somme de $115,000,000 par année. Voilà une bien lourde échéance à laquelle le peuple va être tenu de faire face. L'ancien ministre des Finances nous a dit que nous n'avons pas d'argent à cette fin et qu'il ignore où nous allons pouvoir en trouver; et cependant, on nous demande de nous engager à faire la grande dépense dont il s'agit, sans nous indiquer où nous pourrons nous procurer l'argent nécessaire. L'ancien ministre des Finances a prononcé, hier, un éloquent discours en faveur de ce projet de loi; il l'a

étudié sous tous ses aspects, excepté sous l'aspect financier. Il n'a pas dit où nous réussirions à nous procurer les immenses sommes nécessaires à la poursuite de cette entreprise. Réduit à sa plus simple expression, ce projet signifie que nous n'avons pas un dollar pour les anciens combattants, mais que nous avons des millions pour les grands capitalistes de Londres.

Pendant que le ministère reste sourd aux avis de la gauche et persiste à vouloir faire la dépense considérable dont il s'agit, que se passe-t-il ailleurs? Il y a quelques jours M. Lloyd George refusait absolument de prêter l'oreille aux revendications des socialistes, des radicaux et de certains représentants du parti ouvrier en Angleterre, et de nationaliser les mines de charbon. Cependant, ces gens-là avaient tout autant raison, et suivant moi ils avaient beaucoup plus raison, de demander la nationalisation de ces mines, qu'on n'en a eu de demander celle du Grand-Tronc. Aux Etats-Unis, le président Wilson a décidé de rendre à leurs anciens propriétaires les chemins de fer que le Gouvernement avait pris à sa charge, et il y a peu de jours on a présenté au Congrès un bill ayant pour objet de passer graduellement à des compagnies privées les navires que le Gouvernement aurait fait construire. Ce gouvernement-là va donc finir par ne plus administrer ni posséder de navires marchands indépendants (tramps)?

L'hon. M. MEIGHEN: Quand le président Wilson a-t-il annoncé qu'il avait décidé de rendre les chemins de fer à leurs anciens propriétaires?

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne le sais pas au juste, mais cela a été annoncé dans la presse.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne le pense pas.

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami peut voir, dans le "Congressional Record", que le gouvernement américain a adopté cette politique.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'a pas été fait de déclaration définie.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il n'a pas encore rendu les chemins de fer à leurs propriétaires, mais il a été annoncé qu'il le fera bientôt. En quoi l'adoption immédiate de ce bill peut-elle favoriser l'intérêt public? Les tarifs de transport des voyageurs vont-ils être réduits? Le cultivateur pourra-t-il transporter ses produits jusqu'au bord de la mer à meilleur marché qu'à présent? L'expérience nous enseigne qu'il doit plutôt s'attendre à payer plus cher et que le pays va être appelé à faire face à un autre déficit considérable. En craignant que le Grand-Tronc ne soit mis en liquidation et acheté par le Pacifique-Canadien si nous n'en faisons l'acquisition dès maintenant, l'honorable ministre des Chemins de fer prouve qu'il est en proie à une hallucination. Pour moi, je suis loin d'éprouver pareille crainte. Rien ne porte à croire que cette compagnie soit mise en liquidation, et lors même qu'elle le serait, pourquoi le Pacifique-Canadien devrait-il, plutôt que le peuple canadien, en faire l'acquisition? Le Gouvernement serait-il alors endormi ou s'il s'occuperait de protéger l'intérêt public? Malgré toutes ses dettes et ses déficits, il serait, à l'égard du Pacifique-Canadien, un puissant adversaire. Cependant, on nous demande de considérer comme admis qu'en pareille circonstance le Grand-Tronc devrait nécessairement passer aux mains du Pacifique-Canadien plutôt qu'aux mains du Gouvernement. Nous devrions ajourner la considération de ce projet au moins jusqu'à la prochaine session, afin que les membres de la députation puissent l'étudier à fond et consulter leurs commettants avant d'aller plus loin.

Dans l'intervalle, nous devrions consacrer notre attention au maintien de notre propre crédit et à l'entretien de nos anciens combattants. Avant de nous lançer dans une aventure aussi prodigieuse que celle-ci, je le répète, nous devrions consulter le peuple.

M. STEVENS: Monsieur l'Orateur, le représentant de Guysborough (M. Sinclair) a fait beaucoup de reproches au ministère, et c'est ce que nous devons naturellement attendre de lui chaque fois qu'il se met en peine de participer aux délibérations de la Chambre. Cependant, il a apporté très peu d'arguments à l'encontre du projet, et très peu de raisons d'adopter une autre ligne de conduite. Il a pris beaucoup de temps à décrire le mobilier du cabinet du ministre de la Colonisation (M. Calder). En vérité, il a repassé attentivement chaque meuble; la nouveauté qui m'a semblé échapper à son attention, c'est le coût des talons de caoutchouc de la chaussure de ce ministre.

Il nous a aussi entretenus des dix commandements et du synode presbytérien, mais il a fait entendre peu de critiques réelles et fondées du projet dont la Chambre est saisie en ce moment. Il a tenu un propos digne d'attention et qui me servira d'argument solide à l'appui de cette mesure. L'ancien ministre des Finances (sir

Thomas White), a-t-il dit, connaissait mieux ce problème que tout autre citoyen du Canada. Je rapporte ses propres paroles, afin de donner plus de poids à mon raisonnement. "L'ex-ministre des Finances connaît mieux ce problème que tout autre homme au Canada." Ayant tenu ce langage, il a entrepris de citer ce que l'ancien ministre a dit des obligations financières du pays. Or, je veux lui répéter ce que l'ancien ministre des Finances disait de ce projet, et je le prie d'accepter l'avis de celui qui connaissait mieux ce problème que tout autre citoyen du Canada. Plus renseigné que qui ce soit sur ce problème, voici ce qu'il a à dire du fardeau que l'achat du réseau du Grand-Tronc imposera au pays:

> Le pays sera en état de supporter la perte qui pourra résulter de la différence des frais d'exploitation de ces réseaux jusqu'à ce qu'ils soient mis sur un pied avantageux.

Autrement dit, s'il y a une perte, l'avis éclairé de l'ancien ministre des Finances est que le pays sera bien en état de la supporter. Il ne s'est pas borné à tenir ce langage, il a appuyé sans réserve l'ensemble du projet.

J'ai remarqué que l'honorable député (M. Sinclair) a carrément approuvé l'entreprise privée et franchement combattu la nationalisation. A l'appui de son attitude, il a déclaré qu'il était favorable au programme de l'ancien ministère Laurier qui, nous a-t-il dit, était en faveur de la possession par des particuliers et de la gestion par l'Etat. Je me demande si l'honorable député a entièrement oublié la dépense colossale des fonds publics pour l'établissement du Transcontinental. Près de $200,000,000 ont été placés dans cette entreprise, et non seulement il n'y a pas eu un sou de bénéfice, mais le pays a perdu une somme fabuleuse. Voilà un placement du ministère Laurier que mon honorable ami a appuyé pendant tant d'années.

M. SINCLAIR (Guysborough): La compagnie du Grand-Tronc devait exploiter l'entreprise.

M. STEVENS: Mon honorable ami doit se rappeler qu'il a dit "possession par des particuliers et gestion par l'Etat," et c'était tout le contraire, possession par l'Etat et gestion par des particuliers.

Avant de dévoiler mon sentiment à la Chambre, je désire parler un instant du rapport Drayton-Acworth. Ce rapport conseille de donner au public la haute main sur le Grand-Tronc-Pacifique et sur le Grand-Tronc et l'honorable député l'invoque pour combattre le projet. La commission propose clairement que le public prenne en main le Grand-Tronc, ainsi que le Grand-Tronc-Pacifique, et le ministère se guide sur les conclusions de ce rapport dont la gauche n'a jamais contesté la valeur, et qu'elle a cité a maintes reprises pendant la discussion de ce sujet. Mon honorable ami a donné l'Intercolonial comme un exemple affreux de l'insuccès de la nationalisation, et je reviendrai plus tard sur ce point.

Il a reproché au ministère de favoriser l'établissement de voies ferrées dans l'Ouest au détriment de l'Est, mais je lui rappellerai que le pays a dépensé $126,000,000 pris sur le capital pour l'Intercolonial, et $173,000,000, exactement, pris aussi sur le capital, pour le Transcontinental, soit un total de $300,000,000 qui a presque entièrement été dépensé dans l'est du Canada sur le capital, tandis que les déboursés du présent Gouvernement et des gouvernements précédents dans l'Ouest ont servi à encourager la construction par des particuliers de voies ferrées qui n'ont pas obéré le Trésor. Je n'en fais mention que pour démontrer combien le raisonnement de mon honorable ami est injuste et, je puis dire, faux.

La question que la Chambre étudie regarde le principe du projet de loi et ce principe est de savoir si le pays doit, oui ou non, se lançer plus avant dans sa politique de nationalisation. En d'autres termes il s'agit de savoir si nous allons prendre le réseau du Grand-Tronc et l'amalgamer avec nos chemins de fer canadiens nationaux. La nationalisation n'est encore qu'à l'état d'expérience au Canada. Il est vrai que le pays possède l'Intercolonial depuis bien des années, mais on ne peut pas dire que ce chemin de fer constituait un réseau. Ses difficultés à Montréal, sa tête de ligne de l'Ouest, étaient énormes a cause de l'emcombrement du réseau du Grand-Tronc. Je me base pour dire ceci sur le rapport Drayton-Acworth et c'est un fait qu'on ne saurait mettre en doute. La ligne traverse l'est du Canada mais elle ne relie pas cette partie du pays avec les centres industriels de l'Ontario. Cette ligne n'a pas non plus l'avantage de pouvoir expédier directement à l'Ouest canadien, ce qui serait plus avantageux. On ne peut donc pas dire que l'Intercolonial soit un exemple concluant à invoquer contre la nationalisation des chemins de fer. Il y a deux systèmes de nationalisation; l'un existait en Allemagne et en Russie, comme aussi en d'autres pays,

avant la guerre. C'est un système autocratique dans lequel le peuple n'avait pas grand'chose à voir et où le réseau était exploité sans souci des profits et des pertes. Les chemins de fer de l'Allemagne étaient en réalité des voies militaires. Au Canada, nous avons un peuple démocrate et nous ne faisons que d'aborder le problème de la nationalisation des chemins de fer. Je crois que le système établi par le Gouvernement et qu'il utilise relativement au Transcontinental constitue le mode idéal de nationalisation.

Le Gouvernement se trouve propriétaire du réseau qu'il dirige, mais dont l'exploitation est entièrement entre les mains d'une compagnie organisée dans ce but. Ce réseau est libéré de toute influence politique; il a son propre bureau de direction, son président et ses gérants. Je ne veux pas revenir sur la question du favoritisme car elle ne vaut pas la peine d'être discutée. Les questions que nous discutons sont trop vastes pour que nous nous arrêtions à ces détails. Je répète que le système préconisé par le Gouvernement et le projet actuel, extension du principe de la nationalisation, semblent être encore ce qu'on ait trouvé de mieux en un pays démocratique.

C'est là la première partie de la question. Nous devons ensuite résoudre un problème qui n'a rien d'abstrait; c'est-à-dire que nous devons faire face aux difficultés du transport. Et je demande aux quelques députés qui sont présents d'étudier ce problème du transport au point de vue pratique. C'est une question qui n'a rien de théorique, bien au contraire; c'est un problème extrêmement pratique, une question de fait et susceptible de démonstration. Je reconnais que certains points sont discutables. Je reconnais aussi qu'on peut légitimement se demander si nous devrions adopter ce projet. On peut fort bien se placer à ce point de vue, mais je prétends que la question doit se résoudre dans un sens ou dans l'autre.

Quel est donc ce problème? Tout d'abord nous constatons qu'on a construit trop de chemins de fer au Canada; c'est un point sur lequel nous sommes tous d'accord. Les orateurs qui m'ont précédé ont envisagé cet aspect du problème. Il est tout à fait inutile, soit à la Chambre, soit en dehors de revenir constamment sur les difficultés qui accompagnent les détails du projet. Le problème que nous devons résoudre est trop important. Les lignes sont construites et il est inutile de notre part de récriminer contre ceux qui sont à blâmer. Qu'on me permette néanmoins de dire aux députés de la gauche que lorsqu'ils touchent cette question ils ne peuvent pas montrer du doigt le premier ministre (sir Robert Borden) et dire que la faute lui est imputable; car en 1903 et en 1904, lui et ceux qui l'entourent se sont vivement opposés au système de chemin de fer préconisé par le gouvernement d'alors. Le premier ministre s'y est opposé fortement et en consultant le hansard de l'époque—je crois que je puis le faire malgré l'absence du très honorable ministre—je vois qu'il a préconisé à la Chambre le prolongement du réseau de l'Intercolonial jusqu'aux ports de la baie Georgienne; la nationalisation du Pacifique-Canadien le long de la côte inhospitalière du lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur et il ajoutait: "Prolongez vos réseaux de chemin de fer jusqu'aux districts producteurs de l'Ouest et n'ayez qu'une ou deux lignes transcontinentales jusqu'au Pacifique". C'est ce que les experts déclarent que nous aurions dû faire, et je crois que le premier ministre a fait preuve d'une vision prophétique.

Mais on ne s'en est pas occupé; les électeurs ont approuvé les gouvernants du jour dans leurs projets et entreprises. Il n'y a pas que le Gouvernement de cette époque qui soit responsable, mais le pays lui-même en a assumé la responsabilité à une élection subséquente. Il doit donc s'en prendre à lui-même de la situation actuelle du transport.

Nous avons à résoudre le problème de trois lignes transcontinentales, quand il n'y a de place que pour deux. Voici comment se présente à moi la deuxième partie de ce problème. Nous avons, dans l'est du Canada, le Grand-Tronc, réseau splendide qui est relié à tous les grands centres manufacturiers de l'Est, dont le trafic est considérable mais qui n'a aucun débouché dans l'Ouest, pas plus qu'il ne peut transporter dans l'Est le trafic de l'Ouest. C'est un magnifique chemin de fer, comme je l'ai dit, mais qui est grandement handicapé de ce fait.

Nous avons aussi le réseau national canadien qui se prolonge dans l'Ouest et un peu dans l'Est. De l'avis des experts, il faudrait environ 100 millions de frais de premier établissement pour placer le réseau national canadien en contact avec les grands centres manufacturiers de l'Est. Cette opinion m'a bouleversé, mais si l'on calcule bien, on comprendra facilement. Tel est donc le problème.

Le réseau national canadien a des raccordements considérables dans l'Est; le Grand-Tronc a un service splendide avec tous ses

embranchements, mais sans débouché dans l'Ouest. Quoi de plus sensé alors que de réunir ces deux chemins de fer en un seul. L'idée n'est pas neuve; on en parle depuis longtemps. Je n'entrerai pas dans les détails; je veux simplement exposer le sujet à la Chambre. En troisième lieu, nous avons les frais de déboublement des raccordements et des têtes de lignes de l'Est. On peut le prouver d'une façon incontestable. Tout honorable député peut en comprendre facilement les raisons. Prenons Montréal, par exemple. Depuis plusieurs années, la tête de ligne du Grand-Tronc à Montréal est congestionnée et ne peut suffire au trafic. Le réseau national canadien arrive dans le cœur de Montréal, mais sa tête de ligne n'est pas très développée. Quoi de plus naturel alors pour ces deux grandes compagnies d'avoir une tête de ligne commune avec une seule gestion, une seule administration, un seul bureau d'expédition des trains, un seul service de voyageurs et de marchandises, une seule gare, alors qu'il en faudrait deux à moins d'avoir, en vertu de la loi des chemins de fer, des droits de circulation communs, solution qui est d'habitude très peu satisfaisante.

Quatrièmement, nous avons les dépenses de deux administrations. Les honorables députés doivent étudier cette question sérieusement, parce que les faits sont évidents. Dans presque tous les centres de l'Est, si nous ne faisons pas l'acquisition du Grand-Tronc nous devrons avoir des bureaux séparés du service des voyageurs, des billets, des marchandises, de l'expédition des trains et de l'administration pour les deux lignes. Non seulement nous avons les frais d'entretien mais les dépenses d'administration mensuelles et annuelles de ce système doublement coûteux. Avec le projet du Gouvernement, nous n'aurons plus qu'une seule gestion et une seule administration.

Je vais examiner sommairement quelques-unes des objections au projet. Je dirai d'abord que les trois principaux membres de la gauche se sont fortement prononcés contre le principe de la nationalisation à ce sujet. Le dernier orateur (M. Sinclair) a fait des observations précises et catégoriques. Ces représentants proposent de laisser mettre le Grand-Tronc en liquidation, de le faire passer aux mains d'un séquestre. Ils veulent que nous disions au Grand-Tronc qu'il a des dettes qu'il ne peut payer et que nous le savons et que, par conséquent, nous allons le forcer de s'acquitter en le mettant entre les mains d'un séquestre. Est-ce que je me trompe?

[M. Stevens.]

Je pourrais citer les paroles de l'honorable député qui dirige l'opposition en ce moment. Il a dit l'autre jour qu'il ne craignait pas la liquidation, que nous devrions exposer la compagnie sous son vrai jour. Il voulait sans doute l'obliger à confier son sort à un séquestre. Il a assuré au ministre des Chemins de fer que le pays et le monde de la finance ne lui chercheraient pas noise si cela arrivait.

Dans le même discours, il affirme, en outre, que ça été une "action honteuse et peu pratique" d'avoir laissé mettre le Grand-Tronc-Pacifique dans les mains d'un liquidateur, comme nous l'avons fait il y a quelques mois. Que faut-il penser d'un pareil argument?

M. McKENZIE: L'honorable député se trompe en rapportant mes paroles. J'ai dit que le procédé auquel nous avons eu recours pour mettre ce chemin en liquidation était honteux et injustifié. Ce dont je me plains, ce n'est pas de la mise en liquidation proprement dite, mais de la manière dont elle a eu lieu.

M. STEVENS: J'accepte l'explication de l'honorable député, mais c'est le compte rendu des Débats que je cite. Ce compte rendu lui fait dire:

> Le président du conseil a, comme membre du Gouvernement, mis le chemin dans les mains d'un liquidateur, et nous disons que c'est là un acte honteux et peu pratique.

Plus loin, dans le même discours, il ajoute:

> La liquidation ne me fait pas peur. Le Grand-Tronc ne serait pas la première compagnie de chemin de fer que l'on aurait mise en liquidation.

Il dit en outre:

> Qu'on les ramène à de justes proportions, et nous saurons alors ce qu'ils valent... Il y a au Canada des chemins de fer qui ont passé par les mêmes épreuves, à cause d'embarras dans lesquelles ils s'étaient mis, et j'assure le ministre des Chemins de fer que le pays ne lui reprochera pas d'avoir mis dans les mains d'un liquidateur une entreprise qui ne peut se soutenir.

Mon honorable ami peut mettre ces lignes en doute s'il le désire, mais ce sont là ses propres déclarations.

M. McKENZIE: Je ne les mets pas en doute; j'accepte la pleine responsabilité de ce que j'ai dit.

M. STEVENS: Le point que je cherche à établir est celui-ci; il faut laisser mettre cette entreprise dans les mains d'un liquidateur. Examinons ce point brièvement. Une liquidation suppose de la part du liquidateur deux actes: il exploitera la ligne au

nom de ses propriétaires, ou il la mettra en vente. Nos adversaires veulent qu'une vente ait lieu pour que le Gouvernement ait une occasion de se porter acquéreur du réseau. Il y a deux manières d'y arriver: le liquidateur doit vendre en bloc ou par parties. S'il vend en bloc, il est probable que le Gouvernement sera le seul enchérisseur, car il n'est pas à croire qu'une autre compagnie soit en mesure, dans le moment, de faire une offre pour ce réseau. Au reste, la gauche elle-même ne voudrait sans doute point, dans de telles circonstances, que le Grand-Tronc devînt la propriété d'une autre compagnie. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement ferait une offre, et il est peu probable que, dans la vente, la liquidation ne tienne aucun compte de ce que vaut le titre de propriété; et j'arrive là à l'un des principaux arguments des membres de la gauche. Ils disent du capital-actions qu'il n'a aucune valeur, mais ils négligent de nous renseigner sur les motifs qu'ils ont de tenir ce propos. Ils cherchent à faire croire au pays que le Gouvernement a l'intention de procurer à certains des propriétaires de la ligne une chance de faire une grosse fortune. Je dis donc qu'en disposant de ce chemin en bloc, comme entreprise couramment exploitée, le liquidateur devra attribuer une valeur à la possession du chemin, laquelle valeur est représentée par son capital-actions. A combien évaluerait-il l'entreprise? Il ferait entrer en ligne de compte, d'abord, les biens réels, la voie, le matériel roulant et autres propriétés de cette sorte. Ensuite viendraient les biens liquides, les billets à encaisser, etc. En troisième lieu, il aurait à tenir compte des baux. Il y en a un certain nombre, me dit-on, et tous ont une valeur. Il aurait à tenir compte, en quatrième lieu, des marchés conclus, établissant les concessions, la clientèle dont jouit la compagnie. Il peut ne pas y avoir de clientèle assurée, mais c'est un élément dont le liquidateur doit tenir compte et, en évaluant ces choses, en vérifiant leur valeur, un liquidateur ou un tribunal, aurait à entendre les témoignages les plus complets. C'est pourquoi je dis que, dans la proposition qui nous est soumise, le Gouvernement ne fait qu'observer les méthodes ordinaires que l'on suit dans des opérations de cette sorte. Il dit: nous achetons ce chemin moyennant une certaine somme, représentée par la garantie d'actions ou d'obligations. Quant au reste, c'est-à-dire quant aux actions de capital privilégiées ou ordinaires, nous proposons l'arbitrage, pour nous assurer si elles ont une valeur.

Et j'estime, monsieur l'Orateur, que peu importe la certitude qu'on peut avoir que ces actions ne valent rien, nous n'en sommes pas moins tenus, d'après les règles ordinairement observées dans la pratique du droit et dans le cours ordinaire des affaires, de même que dans la procédure ordinairement suivie dans la cession des biens et dans la mise en séquestre, à fournir à ces propriétaires l'occasion d'établir que leurs actions représentent la valeur qu'ils leur attribuent.

M. McKENZIE: Je suis toujours prêt à apprendre, et mon honorable ami traite d'une proposition d'affaires très intéressante. Peut-il m'indiquer une procédure qui permette de forcer un séquestre à accepter une somme quelconque en échange de marchandises, d'articles mobiliers, ou d'un immeuble qui sont entre ses mains à titre de séquestre? Ou trouve-t-on une procédure quelconque qui permet à une cour de justice de notre pays de fixer la mise à prix de biens séquestrés? L'honorable député connaît-il quelque cas de cette nature?

M. STEVENS: Mon honorable ami avance un argument qui serait excellent, au point de vue du sens commun, s'il avait son application dans l'espèce. Il a parfaitement raison, dans cette mesure: nul séquestre n'est appelé à attribuer une valeur fixe à aucune partie de l'actif qui lui est confié, mais qui n'est pas encore réalisé. Même alors, il va sans dire que si cette valeur est nulle, il n'y a qu'à en faire son deuil. Mais telle n'est pas la question. Mon honorable ami, dans sa question, suggère un nouvel argument dont personne n'a encore soufflé mot à la Chambre: c'est que le capital-obligations du Grand-Tronc est sans valeur. On s'est contenté jusqu'ici de prétendre que les actions communes ou privilégiées étaient sans valeur ou sans valeur connue. Mon honorable ami nous arrive avec un nouvel argument qu'aucun de ceux qui ont pris part à cette discussion n'ont encore avancé, c'est que ni le capital-obligations ni les actions garanties même n'ont de valeur. Or, le Gouvernement acceptant les conclusions du rapport de la commission Drayton-Acworth, et s'appuyant sur l'estimation faite pour cette commission par des experts de la façon la plus complète et la plus minutieuse, déclare simplement au Grand-Tronc qu'il reconnaît ce que je préfère appeler la dette garantie par les obligations de la compagnie, c'est-à-dire, le capital-obligations et les actions garanties, et offre de reconnaî-

tre cela et rien de plus. Mais qu'on me permettre de répondre encore ceci à l'honorable député, à l'égard des observations qu'il a faites: le rapport Drayton-Acworth proposait d'offrir un montant de $3,600,000. —je donne ce chiffre et si je commets une erreur, je demande qu'on me la signale; je crois cependant être absolument exact en ceci—qu'on distribuerait aux porteurs d'actions garanties, d'actions privilégiées ou d'actions ordinaires. Nous n'offrons pas cela; nous n'autorisons aucunement le Gouvernement à suivre cette ligne de conduite. Nous nous bornons simplement à 2 millions et demi de dollars et nous disons qu'on remette le reste à l'arbitrage. Non seulement il en est ainsi, mais en outre, le rapport Drayton-Acworth, auquel se sont reportés si fréquemment mes honorables amis de la gauche pour y trouver des arguments à l'appui de leur thèse, déclare qu'après sept ans, on peut grossir ce montant de sommes qui ne sont pas spécifiées. Ce n'est pas là ce que nous faisons; nous restons bien en deça de la somme indiquée dans le rapport Drayton-Acworth dont la Chambre a pu depuis si longtemps prendre connaissance. Mon autre point est celui-ci: supposons que le chemin soit tombé entre les mains d'un séquestre et que celui-ci constatant qu'il lui est impossible de vendre le chemin à une compagnie qui l'exploitera—je crois que c'est la situation dans laquelle il se trouverait—vende cet ouvrage par tronçon détaché—ne serait-il pas déplorable pour le Canada que ce grand réseau de chemin de fer—le plus ancien du pays et reconnu excellent sous tous rapports—disparût et fût vendu? Il faudrait d'abord se défaire comme partie du réseau, des voies tributaires rémunératrices dans le voisinage d'autres chemins de fer. Le National-Canadien aurait probablement l'occasion d'acheter quelques-unes de ces voies, ce que ferait aussi le Pacifique-Canadien; ce serait absolument le sort des voies américaines pour cette partie du réseau qui se trouve au sud de la ligne frontière. Monsieur l'Orateur, cette éventualité est inconcevable, on ne saurait l'envisager un seul instant. Et puis, supposons que le séquestre divise ainsi le réseau et que la compagnie du chemin de fer National du Canada veuille acquérir certaines voies, d'après cette entente. Elle ne peut faire cela, s'il faut en croire les honorables membres de l'opposition. Non seulement elle doit s'adresser au Parlement pour en obtenir l'autorisation, mais encore on ne lui permet d'acheter qu'après avoir soumis les conditions de l'achat à la ratification du Parlement—système complètement impraticable.

Je veux relever, en passant, quelques-uns des arguments invoqués par l'honorable représentant de Queen-et-Shelburn (M. Fielding). L'honorable député a pris soin de ne pas se prononcer trop ouvertement contre le rachat par l'Etat. On me permettra, monsieur l'Orateur, de qualifier son attitude comme étant en opposition déguisée au principe de la nationalisation.

Il a dit que l'Intercolonial n'était pas une entreprise très brillante et que cette ligne aurait mieux réussi sous la direction d'une société particulière; en réalité, dans tout le cours de ses remarques, il a donné l'impression à la Chambre qu'il était lui-même opposé au principe de la nationalisation. Mais il est allé plus loin et a avancé un argument spécifique que je désire examiner, car il en vaut bien la peine. L'honorable député demande que nous limitions la nationalisation, ou, pour employer ses propres paroles, nos essais de nationalisation au Canada, au Grand-Tronc-Pacifique, aux chemins de fer national et à l'Intercolonial. Deux de ces réseaux sont reconnus comme les deux plus mauvais du système de chemin de de fer du Canada. L'autre peut donner de bons résultats. Mais on sait que le Grand-Tronc-Pacifique, séparé du Grand-Tronc, est le réseau le plus onéreux qu'une société ou qu'un gouvernement puisse tenter d'acquérir et d'administrer. Si l'on adoptait la proposition de l'honorable député, cela signifierait assurément la faillite de la nationalisation des chemins de fer au Canada. Monsieur l'Orateur, si l'on me permettait de faire des insinuations et de suivre l'exemple donné par les honorables députés de l'opposition il y a quelques jours, j'aurais peut-être raison de dire que l'on peut soupçonner que leur argument cache l'espoir et le désir de la faillite de nationalisation au Canada et l'effondrement des entreprises de chemins de fer qui sont sous le contrôle de l'Etat. L'honorable député dit que le Grand-Tronc-Pacifique, le chemin de fer National et l'Intercolonial sont les seuls que nous devrions nationaliser. J'ai peine à croire qu'en faisant cette proposition, l'honorable député soit sérieux et sincère; car on sait que ces réseaux sont incomplets sans le Grand-Tronc.

M. McKENZIE: J'ai beaucoup d'estime pour le talent commercial de mon honorable ami, mais je lui poserai cette question: Il dit que l'exploitation de ces chemins de

fer par l'Etat ne nous permet pas de juger en connaissance de cause de la valeur du principe de la nationalisation des chemins de fer. A part du Pacifique-Canadien, où trouverait-il, en Canada, un autre chemin de fer dont il serait prêt à garantir le succès sous le contrôle de l'Etat?

M. STEVENS: Je signalerai justement ce qu'on nous propose en ce moment, c'est-à-dire l'acquisition du Grand-Tronc, non pas seul, mais relié à l'autre réseau. On à déclaré que la question n'avait jamais été bien présentée avant aujourd'hui et que nous n'avons jamais eu l'occasion de l'examiner. On voudra bien me permettre de donner lecture à la Chambre d'extraits d'un mémoire préparé officiellement et soumis à la Chambre par le premier ministre (sir Robert Borden) le 15 mai 1918. Dans ce mémoire, le premier ministre fait un résumé de l'histoire des chemins de fer, y compris certaines garanties et ainsi de suite. Je n'importunerai pas la Chambre en lui donnant lecture de cette partie du document. Mais plus loin le premier ministre dit:

Passons maintenant au Grand-Tronc-Pacifique L'Etat devra inévitablement pour des raisons multiples, prendre possession de ce chemin de fer, entreprise nationale dans laquelle l'honneur même de la nation canadienne se trouve engagée. Il y a lieu de prêter main-forte à la compagnie et de ne pas la laisser tomber en déconfiture. Ce chemin de fer est étroitement lié au réseau que le Grand-Tronc possède dans l'Est.

Puis plus loin:

La Chambre et le pays apprendront avec plaisir qu'au point de vue du trafic la situation du Grand-Tronc-Pacifique semble s'améliorer. Je me plais à espérer que cette amélioration ne tardera pas à devenir beaucoup plus prononcée. Tant qu'on n'établira pas les raccordements nécessaires avec le Nord-Canadien et, dans l'Est avec le Grand-Tronc, l'exploitation de ce chemin de fer sera vouée à l'insuccès. Il ne peut payer l'intérêt de sa dette et le Grand-Tronc se trouve dans l'impossibilité complète de faire face aux engagements qu'il a contractés à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique.

Ici je m'arrête simplement pour faire bien remarquer qu'en mai 1918 on déclarait officiellement à la Chambre que l'on devait acquérir le Grand-Tronc-Pacifique, mais que l'on ne pouvait pas l'exploiter avantageusement sans le relier au Grand-Tronc. Puis le premier ministre ajoutait:

Il me paraît donc inévitable que l'Etat fasse l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique

Après quelques observations sur les conditions d'acquisition et le reste, il ajoute:

Tout ce que je puis dire des conditions de cette acquisitions, c'est que la compagnie du Grand-Tronc consentirait sans doute à nous céder aujourd'hui ce chemin de fer-là si, de notre côté, nous la dégagions de tous ces engagements à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. A cette condition, elle nous céderait la propriété du capital-actions de l'entreprise. Mais il y a beaucoup d'autres choses à considérer avant d'accepter une proposition pareille et, pour l'instant, nous nous occupons d'examiner la situation sous ses divers aspects en compagnie des directeurs du Grand-Tronc.

A mon sens, la nationalisation du Grand-Tronc-Pacifique entraîne virtuellement celle du Grand-Tronc.

En outre, encore que la situation actuelle du Grand-Tronc ne soit pas prospère et cela pour plusieurs causes dont quelques-unes échappaient sans doute à sa responsabilité, je crois qu'il y aurait d'assez bonnes perspectives pour l'avenir, dans la fusion avec le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique.

J'ajoute, que des négociations sont en marche avec la compagnie du Grand-Tronc.

Le premier ministre fait ensuite allusion à la nomination d'un sous-comité du conseil, chargé d'étudier la question et de la discuter avec le bureau du Grand-Tronc à Londres. Il ajoute:

On a soigneusement étudié les questions en jeu, et je suis en lieu d'espérer que, lorsque le Parlement sera de nouveau convoqué, le Gouvernement sera en mesure de lui soumettre des propositions comportant l'établissement d'un réseau d'Etat, comprenant les principaux chemins de fer du Canada, sauf le Pacifique-Canadien.

Voilà la déclaration officielle soumise à la Chambre par le premier ministre. Examinons maintenant l'attitude prise par l'opposition du jour.

M. McKENZIE: L'honorable député ne se souvient-il pas que la note dominante du discours prononcé par le premier ministre était la coopération des chemins de fer et l'élimination des compagnies de chemins de fer dont l'exploitation n'est pas rémunératrice ?

M. STEVENS: Mon honorable ami fait erreur. Ce discours se rattachait à la situation des chemins de fer au Canada; il présentait dans son ensemble la question de l'acquisition de ces chemins de fer, et leur fusion en un seul réseau. Le chef de l'opposition nous a fait l'exposé de la question à son propre point de vue; mais, j'ai relu ce discours hier même et je constate que le premier pas à faire dans cette transaction, c'était bien l'acquisition du Nord-Canadien. En réponse à ce discours du premier ministre, le très honorable sir Wilfrid Laurier, l'ancien chef de l'opposition fit certaines observations que je vais citer. Je prie le chef de l'opposition d'y prêter l'oreille, vu qu'il a révoqué en doute l'exactitude de mes remarques.

M. McKENZIE: Nullement.

M. STEVENS: Voici ce que sir Wilfrid Laurier, prédécesseur de l'honorable député, à titre de chef de l'opposition, a affirmé ici même:

Le Gouvernement veut se lancer dans une nouvelle entreprise l'acquisition du Grand-Tronc même.

N'est-ce pas assez clair? N'est-il pas évident que la Chambre était saisie de la question et que sir Wilfrid Laurier, le chef de l'opposition, à cette époque, savait parfaitement ce dont il s'agissait? Il ajoutait:

Voilà soixante ans que le Grand-Tronc existe. Il dessert une des plus belles parties du continent américain, indubitablement la meilleure région de l'Ontario; son exploitation devrait être lucrative et elle l'est réellement.....Je n'en doute nullement, il est possible de faire du réseau du Grand-Tronc une entreprise rémunératrice. Sans prétendre me poser en expert en pareille matière, mais en appliquant les principes ordinaires du bon sens...

Et voilà précisément les principes que nous demandons aux députés d'appliquer à cette transaction.

...envisageant les avantages dont bénéficie ce réseau, son superbe tracé, sa ligne s'étendant du grand centre de Chicago au beau port de Portland, je crois que l'exploitation du réseau du Grand-Tronc devrait aboutir à d'excellents résultats et donner de bons rendements. Pour le moment je ne saurais condamner l'acquisition de ce réseau.

Je me crois autorisé à répliquer un peu vivement à l'argument formulé par ceux qui prétendent que le pays n'a pas encore été saisi de cette question. Nous avons sous les yeux, non seulement la correspondance soumise à cette Chambre à deux reprises, se rattachant directement à la compagnie du Grand-Tronc, mais en outre la déclaration officielle du premier ministre, faisant spécialement allusion au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique, et l'adhésion donné au projet par le chef de l'opposition, à cette époque, j'en suis convaincu, la masse des députés qui prêtèrent leur appui à sir Wilfrid Laurier sur cette question, ne répudiraient pas l'attitude qu'il adopta alors.

L'hon. M. MEIGHEN: La session dernière, on a fait pressentir cette mesure législative.

M. STEVENS: On me rappelle que, la session dernière, on a donné à entendre que la Chambre serait saisie de cette mesure. Une autre objection que les députés de la gauche font valoir, c'est qu'ils sont hostiles à l'arbitrage. Les députés de la gauche qui ont porté la parole, ont tous fait allusion, je crois, à l'arbitrage du Nord-Canadien et l'argument qu'ils ont fait valoir contre le mode de procédure proposé dans ce projet de loi, c'est la sentence arbitrale rendue dans l'affaire du Nord-Canadien. Voilà pourquoi, disent-ils, il ne faut pas avoir recours à l'arbitrage.

Le côté singulier et illogique de leur argument, c'est que chaque député qui s'est exprimé en ce sens, a déclaré qu'il n'entend nullement révoquer en doute la sincérité, l'intégrité et la probité du tribunal d'arbitrage? Si la constitution de ce tribunal a été régulière et légitime; si les membres de ce tribunal étaient des hommes intègres, honorables et compétents, ce qu'on ne saurait révoquer en doute, de quel droit jetterait-on les hauts cris,—si je puis me servir de cette expression— au sujet de la décision de ce tribunal d'arbitrage.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui dirai que ce que j'ai prétendu, c'est que ce tribunal n'a pas été régulièrement saisi de l'affaire.

M. STEVENS: Mon honorable ami entend-il dire que M. Tilley, C. R., qui a la réputation, parmi tous les avocats et les hommes d'affaires du Canada, d'être le plus éminent avocat de chemins de fer du pays, a manqué de franchise dans son exposé de la cause? Je demanderai une chose au chef de l'opposition—et il est d'une absolue franchise à la bonne vieille manière tenace des Ecossais lorsqu'il veut l'être, bien certain—s'il prétend dire que M. Tilley accepterait des honoraires d'un cireur de bottes, ou du Gouvernement, ou d'une personne quelconque, et se soustrairait à ses engagements en ne conduisant pas sa cause honnêtement et de manière à faire ressortir les faits? M. Tilley n'hésiterait pas un instant à rembourser ses honoraires s'il pensait le moindrement que le Gouvernement le contrecarrait de quelque façon, influençait le conseil d'arbitrage ou encore tentait par quelque moyen de se dérober à la production de la preuve nécessaire dans cette affaire.

M. McKENZIE: M. Tilley est bon avocat, je crois. Je n'ai pas l'honneur de le connaître, mais je pense qu'il est un type fidèle de la noble profession dont il fait partie. Toutefois, ce n'est pas à l'avocat de réunir la preuve; l'avocat se contente de soumettre les faits que l'on porte à sa connaissance, et notre accusation consiste en ce que les faits ne lui ont pas été soumis.

M. STEVENS: Je rencontrerai l'honorable député sur son propre terrain. Il dit que ce n'est pas à l'avocat de produire les faits; qu'il doit présenter sa cause sous le meilleur jour possible en se basant sur les faits

qu'on lui donne. On a fourni à M. Tilley tous les faits à notre portée; on lui a donné tous les renseignements qu'il demandait; il pouvait obtenir tous les éclaircissements qu'il aurait voulus, et je puis garantir ceci, et je mets mon siège en cette Chambre en jeu à l'appui de cette assertion que M. Tilley ne pourra dire à l'honorable député qu'on ne lui a pas donné tous les renseignements possibles. L'honorable ministre sait.

M. McKENZIE: En effet, nous savons que mon savant ami rend témoignage lui-même.

M. STEVENS: Je ne rends pas témoignage, j'argumente.

M. McKENZIE: Non, l'honorable député rend témoignage.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre. Un seul honorable député peut avoir la parole à la fois.

M. STEVENS: Si l'honorable ministre veut poser une question, très bien.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'est pas très fort à se prévaloir de son droit de parole en certaines occasions.

M. McKENZIE: Je ne veux pas poser de question.

M. STEVENS: Voici ce que je tiens à répéter. On a donné à entendre que l'arbitrage du Nord-Canadien n'a pas été franc et impartial et on nous a dit que pour cette raison nous ne devrions pas adopter ce projet de loi. Je crois avoir exposé le cas franchement et sans détours. Voici ce que j'ai à faire observer aux honorables ministres qui ont avancé cette raison, c'est que M. Tilley, l'avocat chargé de cette affaire, est universellement connu dans le monde financier et jouit de la réputation la plus enviable possible; qu'on a communiqué tous les faits à M. Tilley; qu'il a été invité à demander tout ce qu'il ignorait ou qu'on ne lui avait pas communiqué, et qu'il a exposé ces faits avec tout le talent et l'expérience qui le caractérisent à titre d'avocat éminent sur les questions de chemins de fer. Je soutiens qu'on n'a pas l'ombre d'une raison pour alléguer que l'arbitrage n'a pas été juste et impartial.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'étais sur le point de dire que si mon honorable ami a assez d'influence auprès du Gouvernement, qu'il fasse imprimer ces témoignages et nous serons plus en état de discuter cette question.

M. STEVENS: Les témoignages sont imprimés depuis un an et demi. C'est un énorme volume; ils ont été imprimés et déposés sur le bureau. Mon honorable ami, allais-je dire, est endormi, mais il me pardonnera; je ne veux pas le rudoyer et je m'exprimerai de cette façon. Mon honorable ami sommeille. On peut se procurer tous les témoignages.

M. SINCLAIR (Guysborough): Quand les a-t-on déposés sur le bureau?

M. STEVENS: Je ne saurais dire à l'honorable député à quelle date.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable ministre dit-il qu'ils ont été déposés?

L'hon. M. MEIGHEN: Je me suis renseigné aujourd'hui auprès du ministre, et il m'a appris qu'on les avait déposés sur la table. On peut se les procurer en tout temps, et je me fais fort de les procurer à tout honorable député qui désirerait les avoir.

M. STEVENS: L'honorable député sait qu'il est impossible de se rappeler la date exacte à laquelle un document a été déposé il y a un an ou un an et demi.

Le dossier complet est à la disposition de mes honorables amis, il n'y a pas le moindre doute quant à cela. C'est une attitude inconcevable de la part d'un homme intelligent que de faire valoir des arguments aussi frivoles à l'appui de la thèse que nous devrions renoncer à l'arbitrage et écarter absolument cette méthode.

Par quel autre moyen, si ce n'est par l'arbitrage, je le demande, serait-il possible de nous rendre compte de la valeur de ces actions? Quelle autre méthode pourrions-nous bien adopter? On prétendra peut-être que nous devrions soumettre toute l'affaire aux tribunaux; je ne vois pas toutefois quelle procédure le Gouvernement pourrait suivre pour soumettre directement la question aux tribunaux. Le juge d'un tribunal compétent, siégeant à titre de président d'une commission d'arbitrage, peut entendre toutes les dispositions pour et contre; tous les faits peuvent être soumis à cette commission d'arbitrage. Je désire répondre à une autre objection qui a été soulevée. On a laissé entendre que le Gouvernement devrait acheter les actions du Grand-Tronc sur la place. Ce plan a été suggéré par l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) qui a occupé pendant de longues années le poste de ministre des Finances du Canada et qui s'est acquis une grande réputation dans l'exercice de ces fonctions responsables. L'honorable député propose donc avec le plus grand sérieux que le Gouvernement achète les actions du Grand-Tronc sur la place. Est-il possible de suggérer un plan plus impraticable que

celui-là lorsqu'il s'agit de donner une solution à un problème de cette nature? Mon honorable ami s'est déjà plaint que le prix des actions a monté du seul fait que les journaux ont annoncé la conclusion favorable des négociations entamées entre le Gouvernement canadien et la compagnie. On peut se faire une idée de la hausse qui se produirait, si le Gouvernement adoptait le plan de l'honorable député et si, après avoir acquis 10 ou 20 p. 100 des actions, il se mettait dans la nécessité d'acheter le reste aux prix qu'exigeraient les débentures! Pour moi, ce plan est absolument impraticable. Je désire également répondre en quelques mots à l'un des principaux arguments qu'ont fait valoir les adversaires de la mesure, à savoir que les actions du Grand-Tronc ont donné lieu à des spéculations excessives sur la place de Londres. Je ferai d'abord observer que nous ne sommes pas en possession des faits et que le Parlement les ignore absolument. On a affirmé simplement que ces actions sont à la hausse sur la place de Londres et l'on conclut de suite que quelqu'un réalise de gros profits de ce chef.

Or, je tiens de sources autorisées que 85 p. 100 des actions du Grand-Tronc sont entre les mains des détenteurs primitifs, qu'une faible proportion de ces actions ont été mises sur le marché et qu'il en a toujours été ainsi. C'est là, à mon avis, l'argument le plus faible que mes honorables amis pouvaient invoquer, à savoir que le Gouvernement mette fin aux négociations parce que quelqu'un trafique ou tente de trafiquer quelques actions de la compagnie du Grand-Tronc en place de Londres.

On a aussi prétendu que le Gouvernement devrait communiquer au Parlement une liste complète des actionnaires de la compagnie. Je ne suis pas l'auteur de ces arguments, monsieur l'Orateur, je me contente de passer en revue les raisons qu'ont fait valoir mes honorables amis de la gauche contre le projet. On a donc prétendu sérieusement que le Parlement ne devrait pas consentir à étudier la présente mesure tant que le Gouvernement n'aura pas déposé sur le bureau la liste complète des actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc. Or, les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc sont au nombre d'au-delà de 100,000; on affirme—et je le crois, car je suis quelque peu au courant de la situation—qu'il faudrait au moins cinq semaines pour constituer cette liste en consultant les livres de la compagnie. Cette liste comprendrait des milliers de noms de successions et de compagnies qui détiennent des actions; cela voudrait dire qu'il serait nécessaire de transcrire une foule de noms et d'adresses fort longs. Vous vous rendrez compte, monsieur l'Orateur, de l'absolue inutilité et de la futilité d'une pareille proposition. Ces renseignements seraient non seulement inutiles, mais le seul fait de les transmettre par câblogramme entraînerait une dépense de $6,000 sans compter que la session serait retardée d'au moins cinq semaines. On a prétendu aussi que les actions détenues par les propriétaires du réseau sont sans valeur parce que l'intérêt n'a pas été acquitté sur certaines de ces actions. Est-ce bien logique de ma part d'avancer un pareil raisonnement? S'il est valable l'Intercolonial est dans le même cas, car le capital de ce chemin de fer n'a jamais porté intérêt. Est-ce que cet argument n'est pas logique? Or, le capital de l'Intercolonial a une certaine valeur, bien que les actionnaires n'aient jamais touché de dividendes. Les actions de l'Intercolonial ne se vendraient pas au pair, c'est certain, parce qu'elles n'ont jamais rapporté d'intérêt ou de dividende, et il en est de même des actions du Grand-Tronc. La valeur des actions ne dépend pas du fait qu'elles rapportent ou non des dividendes. Cela est de nature à guider les capitalistes lorsqu'ils achètent des actions sur le marché, c'est vrai, mais les dividendes ne fournissent pas une estimation raisonnable de la valeur intrinsèque des actions. Ce qui constitue la valeur intrinsèque d'une action, c'est l'actif net qu'elle représente. Du moment qu'il est établi qu'il n'y a pas d'actif, que la dette résultant des obligations et le passif sont plus élevés que l'actif, l'action n'a plus aucune valeur, c'est évident. J'ai prétendu, tout à l'heure, qu'en estimant la valeur d'une action représentant la propriété d'une entreprise, il faut tenir compte non seulement des biens matériels, mais aussi de tout l'actif disponible.

Je ne tiens pas à m'étendre longuement sur le sujet de l'Intercolonial; cependant, la question a été soulevée à maintes reprises au cours du présent débat et j'aimerais à soumettre quelques faits au Parlement à ce propos, afin de rendre plus claire ma pensée.

Pour me servir d'une phrase assez commune au Parlement, on a placé dans l'Intercolonial une somme de 126 millions des deniers du peuple; c'est-à-dire que cette ligne à coûté environ $75,000 par mille. L'Intercolonial accuse un déficit total de 9 millions pour les années 1876 à 1919. On ne saurait dire néanmoins de l'Intercolonial qu'il n'est d'aucune valeur et doit être mis au rancart. Ce qu'il faut, c'est

de savoir pourquoi l'Intercolonial n'est pas une entreprise lucrative, et c'est là ce que nous faisons à l'égard du Grand-Tronc, entreprise à laquelle le Gouvernement et le pays s'intéressent beaucoup à l'heure présente. Nous demandons à savoir, par le moyen d'une enquête, pourquoi ces entreprises ne rapportent rien et s'il ne serait pas possible de les asseoir sur des bases solides.

L'inévitable conclusion à laquelle, je pense, chacun de nous doit arriver, c'est que nous avons dépassé la mesure au Canada en fait de construction de chemins de fer, sans coordination judicieuse. C'est pourquoi différentes sections n'ont rien produit. Pour nous de la droite nous pensons être en mesure de résoudre le problème en liant le réseau de l'Est, où les affaires sont considérables, à ces lignes qui dans le moment ont un parcours hors de proportion avec le trafic qui leur est amené.

On a quelquefois reproché au Gouvernement d'avoir garanti des obligations que le Grand-Tronc a lui-même garanties. Le problème se complique d'une question de finances. C'est ainsi que la gauche présente cette affaire, et elle n'a pas tout a fait tort, mais il siérait à ces députés de se demander qui est responsable de cet état de choses. Sous ce rapport, l'honorable député de Shelburne-et-Queens (M. Fielding) serait sans doute en mesure de nous renseigner. Quel est celui d'entre eux qui, le premier, a proposé à la Chambre une garantie des obligations des chemins de fer, sinon lui, à l'époque où il exerçait les fonctions de ministre des Finances. Si donc, nous sommes en face aujourd'hui d'un problème inquiétant, cela est dû aux prédécesseurs de ceux qui siègent sur les bancs de la gauche, et même de quelques-uns d'entre eux. Ç'a été le Gouvernement qu'ils appuyaient, le parti auquel ils doivent encore allégeance, qui a introduit au Canada le système de trois chemins de fer transcontinentaux.

Ç'a été le ministre des Finances de ce gouvernement-là qui le premier a voulu garantir les obligations de ces chemins de fer. Aussi, il n'est que juste et raisonnable, je pense, de leur demander qu'ils veuillent bien se joindre à nous pour résoudre le problème en présence duquel nous nous trouvons et de ne pas simplement se livrer à d'insidieuses critiques. Selon moi, la seule solution possible est celle que propose le présent projet de loi: racheter le Grand-Tronc et le joindre au réseau des chemins de fer de l'Etat.

M. TURGEON: C'est avec beaucoup de défiance, monsieur l'Orateur, que je prends la parole dans l'examen d'une question qui préoccupe sérieusement les esprits. On a discuté à fond le principe de la nationalisation des chemins de fer, et ceux d'entre nous qui, tant d'un côté que de l'autre, ont déjà pris la parole au cours de ce débat en ont pleinement démontré les avantages et les désavantages. Comme j'ai déjà fréquemment soutenu la cause de la nationalisation, en tant que praticable et dans la mesure que les circonstances le justifient, on me permettra peut-être de réitérer mon opinion sur ce principe avant de procéder à un examen général du sujet.

On nous a dit, et le président du conseil privé (M. Rowell) est de ceux-là, qu'il existe dans la province d'Ontario et dans l'Ouest un courant d'opinion très prononcé en faveur de la nationalisation des chemins de fer au Canada. Si tel est le cas, monsieur l'Orateur, je regrette de dire que ce sentiment se manifeste un peu tard; je me souviens en effet que, lors des multiples tentatives qui ont été faites il y a trente-cinq ou quarante ans dans les Provinces maritimes pour obtenir un service tant soit peu satisfaisant sur le seul petit chemin de fer que nous avions à l'époque, la position était bien différente. J'étais encore jeune dans le temps et je m'efforçais d'influer sur l'opinion publique en faveur de la nationalisation, tout particulièrement sur l'opinion publique dans l'Ouest. Je voulais que, dans les Provinces maritimes, l'Intercolonial appartînt à l'Etat et que l'on fît effort pour en accroître sans cesse le parcours. C'était notre ambition de le voir se prolonger d'une côte à l'autre. Une exploitation par l'Etat de cette ligne devait à notre avis, avoir pour conséquence, de mettre un terme à l'imposition de tarifs exorbitants.

Nous avons fait de notre mieux, mais il est toujours survenu des difficultés du côté de l'Ontario et de l'Ouest. Tous les députés de l'Ontario, y compris même des libéraux, s'opposèrent de toutes leurs forces aux projets d'améliorations susceptibles de favoriser l'exploitation des chemins de fer de l'Etat dans les Provinces maritimes. Durant un certain temps, après la confédération, les ministres des chemins de fer furent antipathiques à l'administration de ces réseaux par le Gouvernement dans les Provinces maritimes, ils n'y avaient pas confiance. Aussi, en 1896, année où il survint un changement de Gouvernement, avons-

nous trouvé l'Intercolonial dans un état de délabrement dû à une négligence déplorable. Cependant, feu M. Blair, devenu ministre des Chemins de fer, inaugura une nouvelle politique, une politique vigoureuse destinée à pourvoir l'Intercolonial du matériel nécessaire et d'une voie convenable, quoi que cela dût coûter, afin de rendre l'exploitation de la ligne profitable à l'avenir. Depuis lors le trafic a augmenté, mais nous avons toujours eu à combattre les opinions venant de l'Ontario, où tous les journaux, à l'exception de celui dont le député de York-Sud (M. Maclean) a la direction, se sont opposés au principe de la nationalisation. C'est grâce à l'admirable initiative de feu Alexander Mackenzie, alors premier ministre du Canada, que fut entreprise la construction du grand chemin de fer qui devait unir l'Est à l'Ouest, la Colombie-Anglaise à l'Ontario et à la partie est du Canada. Il inaugura la construction de ce chemin au nom de l'Etat, et quand les conservateurs arrivèrent au pouvoir, en 1878, ce projet fut abandonné. Appuyé surtout par la province d'Ontario, le Gouvernement de cette époque prit la partie du réseau qui avait été construite par Alexander Mackenzie et en fit cadeau à la compagnie du Pacifique-Canadien qui venait de se former et travaillait à construire, pour son propre profit, la ligne tant vantée aujourd'hui. Si l'on s'en était tenu à la politique de Mackenzie nous n'aurions pas accordé à cette compagnie, dans l'ouest du pays, des millions d'acres de terre qu'il eût été préférable de conserver pour l'avantage du peuple. Durant tout ce temps-là et même depuis que les successeurs de M. Blair ont eu l'administration du réseau, la population de l'Ouest s'est toujours montrée favorable à l'idée de dénationaliser l'Intercolonial; elle a cherché à convaincre le peuple, par l'entremise de Mackenzie et Mann, qu'il serait à propos de transférer l'Intercolonial au Canadien-Nord pour une certaine somme, et si l'Intercolonial appartient encore à l'Etat, c'est grâce au bon jugement de M. Graham, alors ministre des Chemins de fer, qui repoussa la proposition ayant pour objet de le passer au Nord-Canadien. S'il y avait lieu de nationaliser de nouveaux chemins de fer, il n'y en aurait qu'un seul que nous aurions raison d'acquérir, ce serait le Pacifique-Canadien; ses excédents de recettes suffiraient à compenser les déficits que l'exploitation du réseau des chemins de fer nationaux a accusés chaque année. S'il est vrai que nous ayons à étudier sérieusement le principe de la nationalisation, voyons ce que nous pouvons faire par rapport au Pacifique-Canadien.

[M. Turgeon.]

Je dois dire, à propos de ce bill, qu'il n'aurait pas dû être présenté, parce que nous ne sommes pas aujourd'hui en état de nationaliser des chemins de fer. Le temps où cela était possible n'est malheureusement plus. Au commencement du vingtième siècle, c'est-à-dire en 1903 et en 1904, sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre du Canada, concevait l'idée de construire un grand chemin de fer transcontinental devant unir le Pacifique à l'Atlantique, appartenir à l'Etat depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, favoriser également les ports d'hiver de Saint-Jean et d'Halifax, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, et tout l'Ouest. Les conservateurs prirent plaisir à décourager la construction du Transcontinental destiné à relier les Provinces maritimes à Winnipeg et à la vaste région de l'Ouest. Tout ce que j'ai à leur dire, c'est qu'à l'avenir, cette ligne sera plus profitable qu'aujourd'hui, et que nous la devons au génie du grand homme d'Etat canadien qui a conçu l'idée de relier ensemble les ports d'hiver du Canada, d'assurer l'indépendance de l'industrie et du commerce de ce pays, de nous dispenser de compter sur les ports de Portland, de Boston et de New-York, et de nous mettre à même de voiturer jusqu'aux ports de l'Est, par la voie la plus courte possible, l'immense quantité des produits de l'Ouest. Par malheur, les circonstances n'ont pas exactement répondu à l'ambition que ce grand homme d'Etat et le peuple canadien nourrissaient alors. A qui la faute?

En 1911, si le Gouvernement avait eu l'appui du peuple canadien, les habitants de l'Ouest auraient promptement obtenu la réciprocité, et le Canada aurait joui de la situation florissante qu'elle aurait créée. Je vois que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) rit et badine. J'ai peut-être autant d'admiration pour lui que tout autre membre de la Chambre; j'admire son talent et son habileté. Je lui ai déjà rendu hommage de tout cela; mais qu'il comprenne qu'il existe une opinion publique au Canada et que ses libéralités envers ses amis qui le tirent du pétrin et lui prêtent leur concours pourront lui jouer plus tard un mauvais tour.

L'hon. M. MEIGHEN: Je me demandais assez gaiement, je l'avoue, comment l'honorable député pouvait s'imaginer que la réciprocité avec les Etats-Unis aurait accru le trafic des voies ferrées canadiennes, telles que le Grand-Tronc-Pacifique.

M. TURGEON: La réciprocité était destinée à donner beaucoup d'essor au pays. La probabilité qu'elle serait établie a attiré

dans les régions de l'Ouest et dans la province que mon honorable ami représente, des milliers de colons; mais lorsqu'elle a été repoussée, ceux-ci sont retournés aux Etats-Unis et le flot de l'immigration au Canada des cultivateurs américains s'est arrêté.

L'hon. M. MEIGHEN: Au contraire, les immigrants ont été plus nombreux, chaque année, jusqu'à la guerre.

M. TURGEON: Pas ceux de la classe agricole des Etats-Unis.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, des Etats-Unis.

M. TURGEON: Pas ceux de la classe agricole venant surtout des états septentrionaux et dont nous avions le plus besoin en ce temps.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils sont venus avec plus d'empressement que jamais.

M. TURGEON: Je suis aussi certain que j'ai raison que l'honorable ministre l'est lui-même, et il constatera la vérité de mon assertion, s'il se reporte aux chiffres de l'année 1911-1912. Nos adversaires mettent sur le tapis le choix entre l'entreprise privée et la nationalisation, et ils déclarent que nous sommes hostiles à cette dernière. Je voudrais que nous eussions réussi, aux premiers jours de la Confédération, à établir nos chemins de fer sans sacrifier notre argent et une partie de notre territoire.

Si l'Intercolonial n'a pas encore produit les recettes que nous prévoyions, il nous faut tenir compte des circonstances dans lesquelles il a été construit et de l'état du pays en ce temps-là. Ces circonstances et cet état sont bien connus. Il a été déclaré dans un rapport de feu sir Sanford Fleming, le plus illustre ingénieur que le Canada ait produit, qu'on ne s'attendait pas que ce chemin de fer eût, avant plusieurs années, des recettes suffisantes pour faire face à ses frais d'exploitation, qu'il était principalement destiné à relier les provinces de l'Est à celles de l'Ouest et, avant tout, à assurer la prospérité de l'Ontario qui, bien qu'il ait toujours été hostile à cette entreprise, a eu l'avantage d'expédier ses articles ouvrés dans les Provinces maritimes et de capter une clientèle sur laquelle le commerce américain avait la haute main, avant la Confédération.

Si l'Intercolonial n'avait pas reçu de la nation l'appui dont il avait besoin de jour en jour et d'une année à l'autre, les Provinces maritimes seraient dans une meilleure situation qu'aujourd'hui. L'hostilité envers ce réseau a été telle que lorsque les représentants des Provinces maritimes, il y a quinze à vingt ans, ont demandé l'établissement d'embranchements, en différentes régions, pour développer les districts dont les progrès étaient lents et dans l'intérêt de la longue route que devait parcourir l'Intercolonial, la seule ligne qui sillonne ces provinces, on leur a mis des bâtons dans les roues. Le parti libéral n'a pas osé aller de l'avant, parce qu'il craignait le sentiment populaire dans l'Ouest. Si ce sentiment est aujourd'hui si prononcé en faveur de la nationalisation, je regrette qu'il n'ait pas pris naissance plus tôt, afin de nous permettre de ménager nos terres et notre bourse pendant les premières années de la Confédération. Au lieu d'accorder aux compagnies des subventions en terres et en argent, nous aurions pu établir nos propres voies ferrées et garder notre territoire pour nos colons.

Dans cette affaire, il n'y a pas que la situation financière actuelle du pays à considérer; mais nous devons tenir compte de l'état financier du réseau dont on nous demande de prendre charge. Il y a deux ans, lorsque l'Etat s'est emparé du Nord-Canadien, on a voulu flétrir l'opposition en la représentant comme hostile à leur nationalisation des voies ferrées. A mon idée, l'énonciation du principe de la nationalisation par les partisans du ministère était un peu tardive et ne se rapportait pas alors à l'acquisition du Nord-Canadien, pas plus qu'elle se rapporte, aujourd'hui, à celle du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et le littoral.

Au cours du débat d'aujourd'hui, on a dit que l'état de choses critique qui existe a été particulièrement causé par la construction du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à l'ouest et qu'on n'aurait jamais dû construire cette ligne. Quand le Gouvernement de sir Wilfrid Laurier s'est occupé de la construction d'une ligne transcontinentale reliant l'Ouest du pays au réseau du Grand-Tronc et donnant aux privinces des Prairies une autre ligne jusqu'au Pacifique, il n'existait au Canada qu'une seule ligne transcontinentale. La construction du Grand-Tronc-Pacifique a créé une seconde ligne allant d'un côté à l'autre et des développements s'imposaient avant que ce réseau puisse devenir rémunérateur. Pour quelles raisons le Grand-Tronc-Pacifique en est-il arrivé à une situation financière qui l'a fait mettre en séquestre? Le président du conseil privé (M. Rowell) nous a dit avec beaucoup d'éloquence que la cause s'en trouvait dans la duplication des lignes d'Edmonton au Pacifique. Ce-

pendant, l'ancien gouvernement n'a pas voulu appuyer la demande du Nord-Canadien qui voulait prolonger ses lignes d'Edmonton à la côte du Pacifique, et cela parce qu'il n'existait pas assez de commerce pour justifier ce prolongement. Ce n'est qu'en 1912, après que le Gouvernement actuel fut arrivé au pouvoir qu'on a voté des fonds pour permettre au Nord-Canadien de construire ces prolongements, ce qui lui a causé bien des dommages et a conduit le Grand-Tronc-Pacifique à la liquidation.

Cette politique de prolongement des chemins de fer dans l'Ouest a été la cause que les lignes se sont côtoyées sur un parcours de 800 milles et plus, et ce parallélisme s'est produit dans un pays où la construction des chemins de fer est très difficile et très onéreuse et où le commerce existant ne justifie pas de telles dépenses. Le résultat a été désastreux pour le Nord-Canadien comme pour le Grand-Tronc-Pacifique. Cet état de choses déplorable ne se serait pas produit si l'opinion publique canadienne avait été mieux au courant des questions de finance et de l'exploitation des chemins de fer. Il est certain que si l'opinion publique avait été éveillée à cette époque, les résultats n'auraient pas été aussi graves. De plus, cela aurait probablement évité une calamité dans les Provinces maritimes, causée par le fait que le Gouvernement refusa d'exploiter les embranchements de chemins de fer de ces provinces et laissant ce soin à des compagnies particulières. Ces compagnies, néanmoins, n'ont pas pu trouver le capital nécessaire pour construire et entretenir ces embranchements dont le Gouvernement a dû s'emparer plus tard. Les Provinces maritimes se ressentent encore beaucoup du manque de chemins de fer, et il y a quelques jours l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a demandé au Gouvernement le prolongement des embranchements dans ces districts, sans cependant recevoir de réponse satisfaisante. Ainsi donc, l'avenir est encore très incertain à cet égard.

On a cité des chiffres et nous savons maintenant que le rachat du Grand-Tronc augmente notre dette de 200 millions et notre service d'intérêts de 20 millions par année. Or, quel est l'état financier du pays aujourd'hui? J'ai entre le mains les réponses aux questions posées au Gouvernement par l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb). Deux séries de questions ont été inscrites au Feuilleton par ce député. Les premières touchent à l'exploitation des chemins de fer nationaux pendant les sept premiers mois de cette année. Qu'on me permette de citer ces questions et leurs réponses.

LES FINANCES DU RESEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS.

M. Robb demande:

1. Quelles ont été les recettes brutes des chemins de fer nationaux canadiens, du 1er janvier au 1er août 1919?

2. Quelles ont été les recettes nettes pour la même période?

3. Quel est le total de la dette, payant intérêt, des chemins de fer nationaux canadiens?

4. Quelle est la somme de l'intérêt sur la dette desdits chemins de fer, payable annuellement?

L'hon. M. Reid (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. $50,730,974.94.
2. $9,041,464.62 (déficit).
3. $460,225,148.93.
4. $19,073,387.08.

On voit tout de suite la gravité de la situation financière par les chiffres donnés. Passons maintenant aux autres questions que mon honorable ami (M. Robb) a posées et auxquelles on a répondu comme suit:

OBLIGATIONS FINANCIERES DU CANADA.

M. Robb demande:

1. Quelles sont les sommes qui établissent la différence entre $2,907,669,041.50 et $1,670,263.52, donnés comme dette brute et dette nette du Canada respectivement, dans une réponse à une question, publiée dans le hansard du 25 septembre 1919?

2. Quelles sont les sommes de la dette en bons dus par le Canada, et payable au Canada, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, le 31 août 1919?

3. Quelle est la somme de l'intérêt payable chaque année sur la dette signalée dans la question 2?

4. Quelle est la somme totale de la dette de la Canadian National Railway Company, sur laquelle l'intérêt était payable le 1er août 1919?

5. Quelle est la somme de l'intérêt payable chaque année sur la dette signalée dans la question 4?

6. Quelle est la somme de la dette flottante pour laquelle un emprunt de $300,000,000 est actuellement demandé?

7. Quelles sont les fins auxquelles ledit emprunt de 300 millions doit être affecté comme règlement?

8. La dette de la compagnie du chemin de fer national canadien est-elle comprise dans l'état de la dette brute donnée dans la réponse à une question le 25 septembre 1919?

Le très hon. sir George Foster (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1. Emploi:

Fonds d'amortissement	$ 18,667,513 13
Autres emplois	343,662,592 52
Comptes des provinces	2,296,327 90
Comptes divers et comptes de banque	872,776,916 43
Actif total	$1,237,403,349 98

2.

Canada	$1,513,516,567 76
Londres	362,703,312 40
New-York	135,873,000 00

3. Le budget de 1919-1920 prévoit et assure, par une somme de $102,767,625.94, le paiement des intérêts de la dette publique.

4. Les questions 4 et 5 se rapportent au ministère des Chemins de fer et des Canaux.

6. $265,000,000.

7. Le paiement de la dette flottante ci-dessus mentionnée et des dépenses à faire pour la démobilisation (y compris les gratifications à nos soldats autorisées pour service de guerre, les avances pour établissement sur des terres et autres fins se rattachant au rétablissement des soldats dans la vie civile), la dépense à compte du capital pour la construction de navires et pour autres entreprises nationales faisant partie du programme de reconstitution industrielle du Canada et pour l'établissement de tous crédits nécessaires à l'achat de céréales, de denrées alimentaires, de bois et autres produits, lesquelles sommes seront toutes dépensées au Canada.

8. Non.

Cela fait voir que la dette nationale du Canada s'élève aujourd'hui à plus de deux billions de dollars.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Comme il est six heures et que le Gouvernement me paraît avoir d'autres mesures à présenter, je prierais l'honorable député, par égard pour ses droits, de vouloir bien proposer l'ajournement du débat.

M. TURGEON: Monsieur l'Orateur, je propose le renvoi de la suite du débat .

La motion est adoptée.

La Chambre revient au chapitre des motions

SAUMON DU FLEUVE FRASER.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) dépose copie de la convention intervenue entre Sa Majesté le roi et les Etats-Unis d'Amérique pour la protection, la conservation et la propagation des pêcheries de saumon du bassin du fleuve Fraser, et propose:

Que cinq cents exemplaires en anglais et deux cents copies en français de cette convention soient imprimées sans retard et que l'application de la règle 74 soit suspendue à cet égard.

La motion est adoptée.

La séance est levée à six heures et quatre minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 20 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

IMPRESSION DU TRAITE DE PAIX AVEC L'AUTRICHE.

L'hon. M. ROWELL (président du conseil) dépose sur le bureau une copie du traité de paix entre les puissances alliées et associées et l'Autriche, signé à Saint-Germain-en-Laye le 10 septembre 1919 et il propose:

Que 1,000 exemplaires du traité de paix conclu entre les puissances alliées et associées et l'Autriche, signé à Saint-Germain le 10 septembre 1919, déposé ce jour sur le bureau de la Chambre soient imprimés en anglais sans délai, et 500 exemplaires en français, et que l'application de la règle 74 soit suspendue à cet effet.

M. l'ORATEUR: Cette proposition ne peut être prise en considération qu'avec le consentement unanime de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

LA COMPAGNIE "DOMINION CANNERS".

M. McKENZIE: Il y a quelques semaines j'ai demandé le dépôt de documents se rattachant à un contrat passé entre le Gouvernement et la compagnie Dominion Canners. Je voudrais bien, si c'est possible, les recevoir avant la fin de la session.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Autant que je sache, il n'existe pas de documents relatifs à un contrat entre cette compagnie et le Gouvernement, mais je me renseignerai davantage de manière à donner une réponse plus précise à mon honorable ami. Je chercherai et, si ce contrat existe, je mettrai devant la Chambre tous les documents qui seront susceptibles de lui être soumis.

CONTRE LE PROJET DE RACHAT DU GRAND-TRONC.

M. MICHAUD: Le Gouvernement a-t-il reçu une résolution adoptée par la chambre de commerce de Saint-Jean (N.-B.) disant qu'elle voit avec inquiétude le projet de rachat et d'exploitation du Grand-Tronc par l'Etat?

M. l'ORATEUR: L'honorable député peut parfaitement demander si la résolution a été reçue, mais il ne doit pas la citer. Cette question aurait dû être insérée au Feuilleton. Je ne m'oppose pas à ce que

l'honorable député demande si la résolution a été reçue ou non.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'en sais rien.

DATE DE LA 2e LECTURE DU PROJET DE LOI RELATIF AU GRAND-TRONC.

M. DENIS: Le bruit courait ce matin que le Gouvernement s'efforcerait de faire voter la 2e lecture du bill du Grand-Tronc demain soir. Ce serait en contradiction absolue avec les paroles du ministre de l'Intérieur (M. Meighen), qui a déclaré que les honorables membres auraient tout le temps voulu de discuter la mesure. Ces on-dit sont-ils fondés?

M. GAUVREAU: J'espère que oui.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'y a rien de décidé. On a répété à plusieurs reprises que la Chambre aurait tout le temps désiré pour discuter cette question. J'espère, toutefois, que les membres se montreront raisonnables, vu que nous ne voulons pas que la prorogation ait lieu trop tard. Cependant, nous ne demanderons le vote que lorsque la Chambre aura eu tout le temps nécessaire de discuter.

M. McKENZIE: Mon honorable ami veut réellement s'en aller cette fois-ci.

2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 29), tendant à faire droit à Millie Wettlaufer.

Le 2e (bill n° 32), tendant à faire droit à Arthur LeRoy Eastcott.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

FRAIS JUDICIAIRES IMPOSES AUX INSOUMIS DANS TEMISCOUATA ET KAMOURASKA.

*M. GAUVREAU demande:

1. L'honorable ministre de la Justice sait-il ou a-t-il appris que dans le district comprenant les comtés de Témiscouata et de Kamouraska, le chef de la police fédérale retient les services d'un avocat de la Rivière-du-Loup dans les poursuites qu'il intente aux insoumis, et que ces services sont payés par les insoumis eux-mêmes à raison de 10 dollars s'ils avouent leur culpabilité et de 21 dollars s'ils contestent sans succès la poursuite devant le magistrat?

2. Le Gouvernement sait-il que le chef de la police fédérale susdit peut facilement se procurer des formules du greffier de la paix, sans avoir recours aux services coûteux d'un avocat?

3. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il ou doit-il faire cesser cette exploitation des insoumis, qui leur cause des dépenses aussi onéreuses qu'inutiles?

[M. l'Orateur.]

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice):

1. Depuis que cette question a été posée, le ministre a appris que maître E. H. Cimon, avocat de la Rivière-du-Loup, a représenté la couronne dans plusieurs poursuites contre les insoumis traduits devant M. Corriveau, magistrat de la Rivière-du-Loup. Il y a une question de fait entre maître Cimon et M. Horman, inspecteur de la police fédérale. Maître Cimon prétend qu'il a été avisé par M. Horman d'occuper à des conditions dont le Gouvernement ne se rendait pas responsable. M. Horman soutient, de son côté, qu'il n'a rien dit de tel à maître Cimon qui a représenté la couronne à la demande du magistrat, mais après que lui (M. Horman) eut prévenu le magistrat que le Gouvernement ne se proposait pas de nommer d'avocat ni d'en payer les honoraires. Il ne semble pas mis en doute que maître Cimon a touché les frais des poursuites, lorsque les sentences se montaient à 10 dollars, dans les causes qui n'étaient plaidées et à 20 dans celles qui l'étaient. Ce sont les accusés trouvés coupables qui ont payé l'amende et les frais. Le département n'a pas autorisé l'emploi de maître Cimon, à aucune condition, et il ignorait qu'il représentait la couronne ou recevait des honoraires jusqu'au moment où cette question a été posée. Le ministre, après avoir été mis au courant, a ordonné à maître Cimon de rembourser l'argent qu'il avait illégalement exigé.

2. Oui.

3. Certainement.

LES RESSOURCES NATURELLES DES PROVINCES DE L'OUEST.

M. CAMPBELL demande:

1. Une promesse précise a-t-elle été faite par le Gouvernement ou l'un quelconque de ses membres, de transférer les ressources naturelles de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba à ces provinces?

2. Dans l'affirmative, y avait-il, quant à cette promesse, quelque condition qui pût affecter les autres provinces au moyen d'un remaniement des subsides, ou autrement?

3. Le Gouvernement est-il d'avis que les autres provinces ont quelque intérêt ou faculté, du chef des ressources des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba?

4. Si cette promesse a été faite, le Gouvernement a-t-il l'intention d'en remplir les conditions, et, dans l'affirmative, quand?

5. Dans la négative, le Gouvernement ne croit-il pas qu'il serait d'intérêt public de faire une déclaration déterminée à cet effet, et ainsi mettre fin à l'incertitude qui existe actuellement?

6. Le développement raisonnable des ressources naturelles de ces provinces n'est-il pas gra-

vement compromis et retardé par les délais et l'incertitude sur ce point?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1. Le programme avéré du premier ministre, c'est de transférer l'administration de leurs ressources naturelles aux provinces de l'Ouest à telles conditions raisonnables qui pourront être fixées. La nécessité d'imposer ces conditions raisonnables et de respecter l'intérêt des autres provinces surgit du fait qu'à l'époque de la création de ces nouvelles provinces en 1905, le gouvernement fédéral leur a accordé une subvention spéciale en lieu et place de la jouissance de leurs ressources naturelles.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Répondu sous le n° 1.
4. Oui; aussitôt que possible.
5. Répondu sous le n° 4.
6. Le Gouvernement l'ignore.

RAPPORT DES COMMISSAIRES ENQUETEURS DANS L'AFFAIRE DU NOVICIAT DE GUELPH.

M. BOYCE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu le rapport des juges qui ont fait l'enquête sur l'affaire du noviciat de Guelph?
2. Si ce rapport a été reçu, quand doit-il être soumis au Parlement?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

DOMMAGES RESULTANT DES MUTINERIES EN ANGLETERRE.

M. ARCHAMBAULT demande:

Le Gouvernement canadien a-t-il été taxé pour le paiement des dommages découlant des mutineries à: (a) Kinmel Park; (b) Whitley Camp, (c) et autres endroits où des émeutes se sont produites en Angleterre?

L'hon. M. MACLEAN: Ces renseignements ne sont pas disponibles en Canada, mais le Gouvernement expédie un câblogramme en Angleterre, afin de se les procurer.

MEDECINS MILITAIRES DE L'ARMEE PERMANENTE.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Combien y a-t-il de postes affectés aux médecins dans l'armée canadienne?
2. Combien y a-t-il eu de candidats à ces fonctions?

L'hon. M. MACLEAN: 1. Il y a seize vacances à remplir dans le corps de santé de l'armée permanente.

2. Trente-deux candidats ont fait parvenir leurs demandes de nomination à la commission.

L'ARRESTATION DU CONSCRIT ARTHUR LAPIERRE.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Quels sont les noms des membres de la police fédérale qui, le 30 septembre 1918, ont pénétré dans le domicile du conscrit, n° matricule 3157100, Arthur Lapierre, de Montréal, et l'ont arrêté?
2. Le Gouvernement sait-il qu'en opérant cette arrestation, les agents se sont servis de leurs revolvers contre ledit Arthur Lapierre, lequel est mort dix jours après des suites de ses blessures?
3. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention de tenir une enquête?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): 1. Aucuns membres de la police fédérale n'ont pris part à cette arrestation.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

LES MEDECINS CANADIENS ET LE COURS POST-UNIVERSITAIRE.

M. ARCHAMBAULT demande:

1. Est-il vrai que, quelques mois avant l'armistice, le Gouvernement a demandé aux médecins qui avaient fait du service dans l'armée canadienne, s'ils désiraient suivre un cours post-universitaire après la guerre?
2. Dans l'affirmative, combien de médecins ont répondu qu'ils désiraient suivre ce cours, et le Gouvernement a-t-il l'intention de le faire suivre et d'en payer le coût?

L'hon. M. MACLEAN: Il est impossible de se procurer ces renseignements en Canada, mais un câblogramme a été expedié en Angleterre pour les obtenir.

LE VAPEUR "CANADIAN ADVENTURER".

M. DUFF demande:

1. L'Etat possède-t-il un vapeur appelé "Canadian Adventurer"?
2. Dans l'affirmative, quel est son tonnage: net, brut et de poidsmort?
3. Quelles sont ses proportions: longueur, largeur et profondeur?
4. Quel est son tirant d'eau: avant, chargé et allège, et arrière, chargé et allège?

L'hon. M. MACLEAN: 1, 2, 3 et 4. Ce navire n'est pas encore sorti des chantiers, le Port-Arthur Shipbuilding Company Ltd, de Port-Arthur, Ontario. Le Gouvernement n'a donc pas à sa disposition les renseignements demandés.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. PROULX:

1. Le brigadier général J. G. Langton est-il actuellement payeur général suppléant?
2. A-t-il fait du service outre-mer pendant la guerre?
3. Etait-il officier de la milice canadienne lors de la guerre sud-africaine?

4. Dans l'affirmative, a-t-il eu de l'activité de service en Afrique-Sud?

5. Quand a-t-il été nommé payeur général suppléant?

6. Avait-il eu quelque expérience des fonctions de payeur avant sa nomination, ou avait-il toujours été officier du corps de paye de l'armée canadienne? Dans l'affirmative, quand?

7. Quelles aptitudes spéciales le général Langton possédait-il pour qu'on lui attribue cet emploi?

8. Administre-t-il seulement la division de la paye?

9. Quelles solde et allocations, allocations d'absence comprises, ou quel traitement lui a-t-on accordé au début?

10. Quelle solde et allocations ou quel salaire, y compris les allocations d'absence retire-t-il actuellement?

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. TOBIN:

Copie de tous papiers, correspondances, plans, tableaux, brouillons de classement, ou de tous autres documents touchant la "reclassification" des employés permanents de tous grades de la Chambre des communes échangés entre un fonctionnaire quelconque de la Chambre des communes et la commission du service civil ou les experts que cette dernière a engagés pour faire le nouveau classement du service administratif du Canada.

La Chambre a ordonné, sans débat, de dépôt de ces documents.

ACTIONNAIRES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA.

M. ARCHAMBAULT demande:

Un état indiquant quels sont les actionnaires actuels de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, selon les livres de la compagnie, le 9 octobre 1919; l'adresse de ces actionnaires; le nombre de parts ou actions que chacun d'eux possède et la date d'acquisition des parts ou actions susdites.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): On nous demande ici d'indiquer les noms de tous les actionnaires de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Bien que persuadé,—comme l'est, sans doute, tout membre de la députation,—que la liste de ces actionnaires, dont le nombre est immense et qui se trouvent tous en Angleterre, autant que nous sachions, est sans aucun intérêt; et bien que persuadé, en outre, que cet ordre va imposer au pays une lourde dépense, le Gouvernement ne s'opposera pas à l'adoption de la motion. Que la Chambre l'adopte et les noms seront fournis le plus tôt possible.

(La motion est adoptée.)

[M. Proulx.]

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX EAUX NAVIGABLES.

La Chambre passe à l'examen des amendements apportés par le Sénat au projet de loi (bill n° 11) tendant à modifier la loi relative à la protection des eaux navigables.

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics) propose:

Que la Chambre n'adopte pas l'amendement apporté par le Sénat au projet de loi (bill n° 11), pour la raison qu'il est de nature à empêcher que le projet de loi s'applique à l'ensemble des eaux navigables du Canada, et qu'un message soit adressé au Sénat lui faisant connaître cette décision.

Monsieur l'Orateur, l'amendement tendait à la substitution des mots "eaux de marée" aux mots "eaux navigables".

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION GENERALE D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES.

L'hon. M. MACLEAN propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 35) tendant à modifier la loi des viandes et des conserves alimentaires.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. MACLEAN: J'ai déjà expliqué ce projet de loi de mon mieux et je ne crois pas que la Chambre réclame de moi d'autre renseignement avant qu'elle se forme en comité pour délibérer le bill. Ce dernier tend à établir une boîte-type pour la mise en conserves du homard, la contenance des boîtes étant de 3, 6, 9 et 10 onces. Il décrète que si l'on vend, au Canada, du homard en boîte, celle-ci devra porter une étiquette indiquant le contenu exact de la boîte, c'est-à-dire, de chair sèche de homard et non pas poids brut du contenu. La loi présentement en vigueur porte qu'une boîte d'une livre doit contenir 14 onces et que les boîtes plus petites doivent renfermer des quantités correspondantes, ce qui fait que nous avons des boîtes de 3 onces ½, de 7 onces ½ et de 10 onces ½. Cela n'est pas à l'avantage du consommateur. Ceux qui se trouvent à la mise en conserve du homard condamnent cette pratique également, parce qu'elle les expose à l'accusation de frauder le public.

M. McKENZIE: Lors du dépôt de la résolution, l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a déclaré que l'on ne devait pas imprimer le poids sur l'étiquette mais sur la boîte contenant le homard. Je n'ai pas eu le temps de lire ce

projet de loi et j'ignore s'il contient ou non une disposition à cet effet. Vu que cette déclaration était attribuée au président du comité des pêcheries, je l'ai crue exacte. Or, si j'en crois la déclaration que vient de faire le ministre, pareille disposition n'existe pas et il n'y a rien pour indiquer ce que doit être le poids du contenu.

On indique la qualité et le genre de crustacés contenu dans la boîte, mais il n'y a rien sur l'étiquette qui indique le poids. Est-ce exact?

L'hon. M. MACLEAN: Les boîtes de homard vendues au Canada doivent porter une étiquette indiquant le poids de la chair contenue dans la boîte, indépendamment du liquide. Si ce projet est adopté tel qu'il est, lorsque nous exporterons des homards aux Etats-Unis nous nous trouverons remplir les conditions de la loi américaine qui exige que le poids de la boîte soit indiqué sur l'étiquette. Je ne sache pas qu'il faille marquer le poids sur la boîte même. Je pense que l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) faisait erreur en signalant cette condition. Je me rappelle très bien qu'il en avait fait l'observation, mais à ce moment-là je ne savais pas s'il avait tort ou raison. Je ne pense pas que la loi oblige de marquer le poids sur la boîte même. La plus grande partie de nos homards sont exportés en Europe, principalement sur le marché anglais d'où ils sont distribués dans les divers pays européens. Il n'y a rien dans la loi anglaise qui oblige de mettre une étiquette ou d'indiquer le poids quand il s'agit seulement d'importer le produit; mais quand les boîtes sont mises en vente en Angleterre, elles doivent porter une étiquette et ce sont les marchands anglais qui la posent. Si les marchands anglais vendent ces boîtes de homard en France, les étiquettes doivent être en français; on fait cela à Londres. Si elles sont vendues en Belgique ou en Grèce, l'étiquette doit être rédigée dans la langue du pays dans lequel elles sont expédiées. Je ne crois pas que l'on puisse éviter cela, car les homards que nous exportons à Londres sont en grande partie expédiés dans les différents pays d'Europe.

M. McISAAC: Si je comprends bien, les boîtes prévues dans ce projet-ci sont les mêmes que celles dont se servaient les fabricants de conserves jusqu'ici.

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. McISAAC: On ne change pas les arrangements faits avant 1917, n'est-ce pas? C'est le désir des fabricants de conserves de la province. Ils tiennent à ce que l'on ne fasse aucun changement, et sont en faveur de boîtes de trois, six, neuf et douze onces. Quant à l'autre arrangement, ils disent qu'il est impossible de mettre quatorze onces de homard dans les boîtes dont ils se servent. Ces boîtes sont considérées comme les modèles du genre, on n'en fabrique pas d'autres, et un changement de dimension entraînerait une dépense considérable pour de nouvelles machines et de nouvelles formes. Si ce projet maintient l'arrangement qui existait jusqu'ici, je crois que tous les fabricants de conserves de l'île du Prince-Edouard seront satisfaits.

M. SINCLAIR: (Guysborough): Pourquoi le ministre abandonne-t-il les poids ordinaires d'une livre, d'une demi-livre et d'un quart de livre?

M. l'ORATEUR: Je ferai remarquer que nous ne sommes pas en comité. Le ministre a déjà parlé. Toutefois, s'il désire répondre à la question, il en a le droit.

L'hon. M. MACLEAN: Je serai trop heureux de donner à mon honorable ami le renseignement qu'il désire, et s'il veut bien attendre que nous soyons en comité, j'essayerai de le satisfaire.

M. DEVLIN: Autrefois, on citait l'honorable député de Northumberland (M. Loggie) comme une autorité en la matière. Je crois comprendre qu'il est bien au courant de la fabrication des conserves et possède des intérêts dans cette industrie. Le ministre a dit que le projet satisfaisait la grande majorité des fabricants de conserves. Comme question d'information, je voudrais bien que l'honorable député de Northumberland nous dise exactement quelle est l'opinion de ces industriels.

M. LOGGIE: Monsieur l'Orateur, je suis très heureux d'informer mes collègues que les propositions qui sont en ce moment devant nous reçoivent l'assentiment des fabricants, ou de la majorité d'entre eux. Pour répondre à la question posée par le leader de l'opposition (M. McKenzie), je dirai que, d'après la loi actuelle, on peut exporter le homard sans que les boîtes portent d'étiquettes, et je crois comprendre que ce projet-ci ne modifie pas cette disposition. Ce que l'on propose, c'est que lorsqu'il s'agira d'importer au Canada des crustacés pour la consommation, la boîte devra porter une étiquette indiquant le poids net du contenu. Mais quand il s'agit d'exporter des homards du Canada, la loi actuelle n'oblige pas de marquer le poids sur la boîte, bien que certains fabricants le fassent pour leur propre protection. Si je comprends bien la

situation, les fabricants désirent que les poids prescrits dans ce projet soient les poids réguliers indépendamment de ce que vous appelez la boîte, chacune contenant 3, 9, 12 ou 16 onces. Ces dimensions seront les dimensions modèles. Je ne sais pas si les fabricants les indiqueront sous les chiffres 3, 6, 9, 12 ou 16. Les députés sont certainement au courant du fait qu'une boîte de fruit n° 2 ne contient environ que 20 onces, soit une livre et quart.

Une boîte d'un gallon est connue du commerce à titre de n° 10, mais elle ne contient pas un gallon.

M. COPP: Les observations de l'honorable député de Northumberland (M. Loggie) touchant les opinions exprimées par les fabricants de conserves offrent un vif intérêt. Les opinions qu'il a exprimées concordent sans doute parfaitement avec celles des fabricants de conserves au sujet de la mise en boîte des homards, industrie dans laquelle l'honorable député est fort intéressé. Je ne suis guère au courant de cette question; mais le ministre (M. Maclean), ou quelqu'un qu'il chargerait de ce soin, pourrait utilement dire à cette Chambre si l'on a tenu compte des vœux des associés dans ce commerce—je vise ici les consommateurs —et si on les a consultés au sujet de la réduction du poids des conserves de homard.

(Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

Sur l'article 1er (chair sèche de homard et viande sèche).

M. DUFF: Cette expression "chair sèche de homard" me semble une fausse appellation; il n'existe rien de semblable. Les homards sont mis en boîtes dans la saumure, puis la boîte est scellée; par conséquent, quand on ouvre la boîte la chair n'est pas sèche. Il faudrait, à mon avis, retrancher le mot "sèche" et les mots "chair de homard" suffiraient.

L'hon. M. MACLEAN: L'opinion exprimée par l'honorable député est probablement assez bien fondée, mais il n'y a aucun inconvénient à conserver cet article dans sa teneur actuelle. Le mot "sec" est employé dans maint autre article de la loi, et l'adoption de la proposition de l'honorable député entraînerait la modification d'autres articles qui ne figurent pas dans ce projet de loi. Il n'y a aucun inconvénient à conserver à cet article sa rédaction actuelle. Mon honorable ami affirme peut-être à bon droit que la chair du homard n'est pas sèche; mais il fallait bien donner la définition de la chair de homard, quand on la retire de la saumure contenue dans la boîte de fer-blanc. Vu l'effet que cette modification entraînerait pour les autres articles du projet de loi, mon honorable ami, je l'espère, n'insistera pas davantage sur l'adoption de son amendement pour le moment.

[M. Loggie.]

M. DUFF: Le ministre, à mon avis, n'a pas suffisamment répondu à mon objection. Cet article s'applique à des poissons autres que le homard. Ainsi, personne ne saurait prétendre que le maquereau mis en baril dans la saumure est un poisson sec. Le ministre devrait avoir le souci de l'exactitude des termes employés dans la rédaction du projet de loi, et rien n'autorise l'emploi du terme qui figure dans cet article. Quand bien même l'amendement en question entraînerait la modification d'autres articles, il faudrait le faire et employer la nomenclature voulue.

M. TURGEON: Je souscris aux observations de l'honorable député (M. Duff) relativement à l'expression "chair sèche du homard". Si l'on conserve cette rédaction, elle créera une confusion d'idées dans l'esprit de la population des Provinces maritimes, habituée qu'elle est à envisager "le poisson sec" comme un poisson qui a subi le procédé de la dessiccation.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député. Ses observations ne se rattachent pas à cet article du projet de loi qui s'applique aux crustacés, et non pas au poisson qui a subi la dessiccation au moyen d'un autre procédé dans les Provinces maritimes ou ailleurs. Quand le homard est mis en boîte, il est contenu dans un liquide, et afin de déterminer le poids de la chair du homard sans le liquide, le statut propose de le désigner à titre de "chair sèche de homard". Lorsque le liquide est enlevé de cette chair, elle devient la chair sèche du homard. Il est nécessaire d'employer un terme qui différencie entre la chair séparée du liquide et la chair du homard qui se trouve dans la boîte de fer-blanc avec le liquide—bref, il faut employer un terme qui différencie la chair sèche de la chair dans le liquide. A mon avis, on ne saurait se servir d'une meilleure expression que celle employée dans l'article, et par conséquent il est préférable de conserver cette rédaction.

M. DUFF: Pourquoi cet article ne dirait-il pas que, aussitôt après l'ouverture de la boîte et l'extraction de la chair, celle-ci sera desséchée? Comme l'a observé l'hono-

rable député (M. Turgeon), il existe dans le commerce du poisson un terme qui désigne le poisson sec et un autre terme qui s'applique au poisson saumuré. Le terme "poisson sec" s'entend du poisson qui a été traité ou salé à l'aide de procédés artificiels. Le terme "poisson sec" figure sans doute dans d'autres articles du bill.

L'hon. M. MACLEAN: Cette expression figure peut-être dans d'autres articles du bill, mais il s'agit maintenant de l'article qui se rattache aux crustacés qui doivent subir un traitement différent de celui appliqué aux autres poissons.

M. DUFF: Celui qui lira cet article où il est question de la "chair sèche de homard" et remarquera que le terme "poisson sec" est employé dans d'autres articles, se trouvera fort embarrassé, à moins qu'on ne modifie la rédaction. Qu'on retranche le mot "sèche" et que l'on conserve l'expression "chair de homard" et tout sera parfait.

(L'article est adopté).

Sur l'article 2 (description du contenu et poids minimum imprimés sur les boîtes).

M. CAHILL: Le ministre veut-il bien nous expliquer comment les boîtes seront marquées, sur la boîte ou sur l'étiquette?

L'hon. M. MACLEAN: Je prierais mon honorable ami de vouloir bien renouveler sa question quand nous passerons à l'article suivant.

M. CAHILL: Nous pouvons n'y jamais arriver.

L'hon. M. MACLEAN: Je compte que nous y arriverons. Sinon, la question de mon honorable ami est inutile.

M. DUFF: Je crois qu'il serait certainement possible d'éliminer le mot "sèche" de la 17e ligne et l'article se lirait "le poids minimum de la chair contenue dans la boîte, clairement imprimé de façon bien lisible".

L'hon. M. MACLEAN: Je crois que la prétention de mon honorable ami était plus forte quand nous discutions l'article précédent. J'allais lui faire remarquer que cet article démontre la faiblesse de l'argument qu'il présentait il y a un moment. Le but de cet article, c'est que le poids du contenu d'une boîte renfermant un poisson autre que le homard sera simplement le poids de tout le contenu.

Quand on met du saumon en conserve, on n'y ajoute pas d'eau, on peut y ajouter un peu de sel, mais le poisson secrète une huile qui fait naturellement partie du contenu. Dans le cas du saumon et de beaucoup d'autres poissons on ne doit donc pas fixer le poids du contenu comme étant le poids de la chair. Dans le cas du homard il est absolument nécessaire de mettre dans la boîte un liquide qui conserve le poisson, et le but de la loi est d'assurer que le poids marqué sur l'étiquette sera celui de la chair du homard et non pas de la chair et du liquide mélangés, c'est-à-dire après avoir ouvert la boîte et laissé le liquide s'écouler pendant une minute. Pour cette raison nous établissons une distinction entre la chair du homard quand elle est dans le liquide ou quand elle n'y est pas et dans ce dernier cas nous la nommons la chair sèche et nous la définissons. Je crois donc que l'argument de mon honorable ami n'est pas aussi fort qu'il l'était et qu'il confirme plutôt ma manière de voir quand j'ai présenté ce projet de loi à la Chambre, la semaine dernière.

M. DUFF: Je ne suis pas de l'avis du ministre. Bien qu'il soit évident qu'il a habité le pays du poisson pendant plusieurs années, il ignore comment se fait la mise en conserve ou il ne donnerait pas ces renseignements au comité. On sait très bien que quand un pêcheur met du poisson en conserve il tient compte de la saumure...

L'hon. M. MACLEAN: Je ne parlais pas de toutes les conserves de poisson, mais seulement de certaines espèces.

M. DUFF: Ces certaines espèces sont tout de même du poisson.

L'hon. M. MACLEAN: Prenons le cas du saumon. J'en ai vu mettre en conserve probablement autant que mon honorable ami et je crois que nous n'en avons vu ni l'un ni l'autre.

M. DUFF: J'ai vu mettre quelques saumons en conserve, en boîte ou en barriques. Je ne prétends pas connaître grand' chose au sujet du saumon mais j'en connais certainement plus que le parrain de cette mesure. Le ministre nous disait que le saumon en conserve secrète de l'huile au bout d'un certain temps. J'allais dire qu'il y a d'autres poissons qui sont dans le même cas. La différence entre mon honorable ami et moi; c'est que j'en sais quelque chose et qu'il n'en sait rien. Ainsi par exemple quand un pêcheur remplit une barrique de maquereau au lieu d'y mettre 200 livres il en met 205 afin de laisser la place pour la saumure. L'argument de mon honorable ami en ce qui regarde le saumon ne vaut donc pas grand'chose. Il

nous a dit que le premier article ne pouvait pas être modifié parce que cela entraînerait la modification de beaucoup d'autres. Il a changé complètement sa tactique en ce qui regarde le second article.

L'hon. M. MACLEAN: Non, c'est mon honorable ami qui a changé sa propre tactique.

M. McKENZIE: Quel effet particulier aurait cette modification de l'article 2? En le comparant à la hâte avec l'article premier je n'y vois que très peu de différence.

L'hon. M. MACLEAN: On pourrait interpréter la lettre de l'article comme exigeant qu'on place sur une boîte de poisson, du saumon par exemple, le poids du contenu qui serait simplement celui du poisson moins l'huile ou toute autre substance se trouvant dans la boîte. Le ministère n'a pas trouvé cela très juste, et l'on me permettra d'expliquer. Dans une boîte de saumon d'une livre, par exemple, la coutume est de mettre plus que 16 onces.

Si le saumon reste dans la boîte pendant quelque temps, une certaine quantité d'huile exsudera de la viande. Le présent amendement permettra de faire compter dans le poids du contenu de la boîte la quantité d'huile qui aura exsudé. L'huile ne constitue pas une perte; on peut l'utiliser pour apprêter le poisson. Dans le cas du homard toutefois, nous désirons établir une distinction en ne permettant pas d'ajouter au poids du contenu de la boîte le poids du liquide. Pour le homard, le fabricant ajoute le liquide que contient la boîte tandis que c'est le contraire pour le saumon; l'huile exsude du poisson; il est donc juste qu'elle soit censée faire partie du poids du contenu de la boîte.

M. CAHILL: Relativement au homard mis en conserve au pays, est-ce que le fabricant sera tenu d'étamper le poids sur la boîte ou sur l'étiquette ou encore sur les deux?

L'hon. M. MACLEAN: Le poids sera indiqué sur les étiquettes de toutes les boîtes de homard destinées au marché domestique, de même que sur toute celles expédiées aux Etats-Unis, car la loi américaine renferme une disposition à cet effet; donc, si le Parlement adopte ces articles notre loi sera conforme à celle des Etats-Unis. La loi ne renferme aucune disposition pour obliger le fabricant à estamper sur la boîte elle-même le poids et la nature de son contenu.

Le homard que nous exportons en Europe est habituellement expédié sur le marché de Londres; or la loi du Royaume-Uni exige que les étiquettes indiquent ce que contiennent les boîtes quand elles sont vendues au détail dans les Iles-Britanniques. Une bonne partie de notre homard, toutefois, passe aux mains des importateurs de Londres, qui le vendent ensuite sur tout le continent européen. Les importateurs anglais collent sur les boîtes différentes étiquettes, suivant les pays où ils expédient notre poison. Ils désirent, cela va sans dire, faire imprimer les étiquettes dans la langue du pays où ils réexpédient notre homard.

M. COPP: Relativement aux deux dernières lignes de l'article 2: "le poids minimum de la chair sèche que contient la boîte devra être clairement imprimé de façon bien lisible", ont-elles trait à la viande de homard mise en conserve uniquement pour la consommation domestique?

L'hon. M. MACLEAN: Cette disposition a trait au homard et à tous les autres poissons mis en conserve.

M. COPP: Il n'est pas nécessaire, si j'ai bien compris, d'apposer d'étiquettes sur le poisson en boîte destiné à l'exportation?

L'hon. M. MACLEAN: Certainement.

M. COPP: L'article ajoute: "le nom du lieu où ils ont été mis en boîte". Est-ce qu'il s'agit de nom de la province, de la ville ou du fabricant? Voilà un point qu'il serait à propos de définir bien clairement. Est-ce que le nom du fabricant doit être imprimé sur l'étiquette?

L'hon. M. MACLEAN: Oui.

M. COPP: Et si le poisson est mis en boîte dans un comté quelconque, il est nécessaire d'imprimer en toutes lettres le nom de la localité?

L'hon. M. MACLEAN: Certainement.

M. COPP: L'article décrète: "le nom du lieu". Cela peut être la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. MACLEAN: Ce serait un "lieu", je l'espère.

M. COPP: Evidemment; mais mon honorable ami à ce qu'il me semble prend la chose en plaisantant.

L'hon. M. MACLEAN: Pas du tout. Qu'est-ce que mon honorable ami désire savoir au juste?

M. COPP: Est-ce que le mot "nom" a particulièrement trait à la localité où le produit a été mis en boîte ou au Nouveau-Brunswick ou encore à la Nouvelle-Ecosse purement et simplement?

L'hon. M. MACLEAN: "Le nom du lieu où ils ont été mis en boîte". Ces mots signifient que si le poisson est mis en boîte à Sackville (N.-B.), ce nom devra être imprimé sur l'étiquette.

M. COPP: Ainsi que le nom du fabricant?

L'hon. M. MACLEAN: Evidemment.

M. COPP: L'article ainsi modifié ne le dit pas. On devrait le rendre plus clair à ce sujet.

M. McISAAC: Je ne crois pas qu'il serait fort praticable d'imprimer sur l'étiquette, pour ne citer qu'un exemple les mots: "mis en boîte en Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick ou à l'île du Prince-Edouard", selon le cas. Il y a un bon nombre de fabriques dans ces provinces; or, le but visé, c'est que l'étiquette porte le nom de la localité où la mise en boîte a été faite.

M. LOGGIE: Quelques fabricants ont une usine centrale et de nombreuses succursales dans les différentes parties du pays. Pour moi, le bill ne vise pas du tout à obliger le fabricant à indiquer sur l'étiquette le nom de l'endroit particulier où le poisson a été mis en boîte. On désire uniquement le nom du principal siège d'affaires du fabricant. Voilà à mon sens l'intention de la loi.

M. COPP: Ce serait ridicule. Un fabricant dont le principal siège d'affaires est au Nouveau-Brunswick peut très bien avoir d'autres établissements dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Pour moi, il est essentiel que l'étiquette indique l'endroit où le poisson a été mis en boîte et par qui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le seul but de la présente loi est, si je ne me trompe, de punir le fabricant qui ne met pas dans la boîte le poids juste et, pour pouvoir établir que telle boîte a été remplie par tel individu, je suggère au ministre de modifier son bill de manière à exiger que le nom du fabricant soit indiqué sur l'étiquette. Le nom du lieu n'a aucune utilité, tandis que le nom du fabricant importe beaucoup.

L'hon. M. MACLEAN: Ce point est réglé par un article de la loi des viandes et conserves alimentaires modifiée par le chapitre 33 des statuts de 1917, comme il suit:

Tous les établissements de conserves de poissons ou coquillages doivent être inspectés de la manière prescrite par les règlements. Tous les poissons ou coquillages mis en conserve en boîtes sont soumis à l'inspection pendant toute la durée de la préparation et de la mise en boîtes, et toutes ces boîtes doivent être marquées:

(a) des initiales des prénoms, du nom en entier et de l'adresse, ou, dans le cas d'une firme ou d'une corporation, du nom et de l'adresse de la firme ou corporation, ou du nom et de l'adresse du fabricant ou du commerçant de poissons qui les obtient directement du fabricant.

M. DUFF: Pourquoi ne pas faire en sorte que le nom et l'adresse du fabricant soient mentionnés sur l'étiquette, au lieu du nom de l'endroit où l'emballage a eu lieu?

L'hon. M. MACLEAN: Il me semble que ce ne serait pas aussi utile que d'avoir le nom du fabricant au complet comme le veut la disposition actuelle. Le paragraphe "b" que j'amende aujourd'hui se rapporte uniquement à ce que la loi exige à l'égard de la désignation du contenu de la boîte et du nom de l'endroit où le poisson est emballé.

M. McKENZIE: Au dire de mon honorable ami (M. Loggie), il serait nécessaire, dans le cas d'une compagnie ayant des succursales en différents endroits, de n'inscrire sur l'étiquette que le nom du lieu où la compagnie a son bureau principal. Cela ne me paraît pas satisfaisant, mais ce n'en est pas moins l'effet du paragraphe "a" de cet article de la loi primitive. Si le bureau principal d'une compagnie est situé, par exemple, à Halifax et qu'elle ait des succursales en différentes localités de la Nouvelle-Ecosse, elle n'aurait à inscrire sur l'étiquette que le nom de son bureau principal pour se conformer aux dispositions de cet article.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne le crois pas. L'article porte: "et le nom du lieu où ils ont été mis en boîtes." Si c'était dans le comté que représente le chef de l'opposition que le poisson eût été mis en boîtes, ce ne serait pas satisfaire aux exigences de la loi de mentionner sur l'étiquette que la boîte a été emballée à Halifax. Je n'accepte point l'interprétation de l'honorable député de Northumberland (M. Loggie). La loi veut que l'étiquette mentionne le nom du lieu où la marchandise a été mise en boîte.

M. DUFF: Les grandes homarderies de la Nouvelle-Ecosse peuvent acheter et mettre en vente du homard dans quinze endroits différents; seraient-elles tenues d'avoir sur chaque boîte quinze différentes étiquettes. Dans le cas d'une maison ayant son bureau principal à Halifax, elle ne devrait être tenue qu'à inscrire sur l'étiquette le nom du lieu où est situé le bureau principal. Elle ne pourrait certainement pas mentionner le nom de chacun des endroits où, du cap Nord au cap Sable, elle a opéré la mise en boîte de son homard.

M. McISAAC: Si vous ne faites qu'inscrire sur la boîte le nom de la maison qui a fait la mise en boîte, voici en face de quelle situation vous vous trouverez: dans le cas d'une maison ayant dans une province une douzaine d'établissements où elle opère la mise en boîte une difficulté pourrait se produire. Si l'on découvre qu'une partie des homards est mauvaise ou a été mal mise en boîte, comment dire à quel endroit telle ou telle boîte a pu être remplie? D'autre part, si vous mettez sur la boîte le nom du lieu où les homards ont été mis en boîtes, il devient possible d'établir d'où vient cette boîte, au cas d'une difficulté qui surviendrait plus tard. M'est avis, par conséquent, que les deux articles sont nécessaires et qu'il ne faut pas y toucher.

M. DUFF: Mon honorable ami prétend-il que, dans le cas d'un fabricant de conserves qui met en boîte du homard à sept ou huit endroits différents, il devra faire emploi de sept ou huit différentes étiquettes?

M. McISAAC: Il est tenu d'inscrire le nom de la maison, et il est à désirer, je crois, qu'il en soit de même pour le lieu où le poisson est mis en boîte, de manière que, s'il y a plainte, on puisse savoir d'où vient ce poisson.

M. McKENZIE: Je pense pouvoir affirmer que, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une compagnie n'a besoin de donner qu'une adresse, même si elle opère la mise en boîte à différents endroits. Le paragraphe "a" de l'article 12a de la loi de 1917 est ainsi conçu:

Les initiales des prénoms, du nom complet et de l'adresse, ou, dans le cas d'une maison ou d'une compagnie, du nom et de l'adresse de la maison ou compagnie.

L'hon. M. MACLEAN: Oui, mais le paragraphe suivant exige que l'étiquette mentionne en outre le nom du lieu où le poisson a été mis en boîte. Or, cette disposition est bonne ou elle est mauvaise. Elle devrait par suite être laissée là ou retranchée. C'est un ancien article et nous l'avons conservé dans ce bill. Le Parlement ayant déjà décidé qu'il serait nécessaire d'inscrire sur les étiquettes le nom du lieu où ce homard aurait été mis en conserve, je présume qu'il a cru bien faire et je respecte sa décision. Ce bill n'a pas pour objet de la modifier.

M. COPP: Si je ne me trompe, le ministre a dit que cette disposition était comprise dans la loi de 1917?

L'hon. M. MACLEAN: Oui. Je ne saurais dire, cependant, si elle figure dans les statuts antérieurs à celui-là.

[M. Duff.]

M. COPP: En 1917 le Parlement a décidé de fixer le poids à quatorze onces. Comme vous modifiez cette disposition, pourquoi l'autre ne serait-elle pas également modifiée?

L'hon. M. MACLEAN: Je demande à ce que le poids soit changé, mais si le Parlement pense qu'il ne doit pas l'être il ne le sera pas. Je ne tiens pas à demander la modification de l'autre disposition. Nous avons une loi exigeant que les fabricants de conserves alimentaires indiquent, sur l'étiquette du récipient, le nom du lieu où se fait la mise en conserve. Si cette exigence représente un inconvénient pour l'industriel qui possède plus d'une fabrique, eh bien, tant pis pour lui.

M. McKENZIE: Nous trancherions peut-être la difficulté en insérant les mots "du fabricant et", avant les mots "du lieu," dans la vingt et unième ligne.

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami a dû ne pas me comprendre, car il n'aurait pas fait cette proposition. L'exigence relative à l'étiquette est mentionnée dans l'article 12A de la loi de 1917. Cet article est divisé en deux paragraphes: les paragraphes "a" et "b". Nous ne modifions pas le paragraphe "a", dont voici le texte: "Tous les poissons ou coquillages mis en conserve en boîte" et ainsi de suite. Cela s'applique au homard, qui est le poisson dont il s'agit. La paragraphe "b" dit ensuite "des initiales des prénoms, du nom entier et de l'adresse ou, dans le cas d'une firme ou d'une corporation, du nom et de l'adresse de la firme ou corporation, ou du nom et de l'adresse du fabricant et ainsi de suite. Le paragraphe (b) exige aussi l'indication "du nom du lieu où ils ont été mis en boîte".

M. DUFF: Mon honorable ami (M. Loggie), qui aide à l'honorable ministre à expliquer ce bill, pourrait peut-être lui rappeler que jamais aucun fabricant de conserves de homard ou d'autres poisson n'a indiqué, sur l'étiquette du récipient, le nom du lieu de fabrication. Je n'ai pas à y redire; seulement, je sais que tout ce qui est indiqué sur l'étiquette, c'est le nom du fabricant et l'adresse de son principal siège d'affaires, comme dans mon cas, et pour la mise en conserve de toute autre sorte de poisson. Je crois qu'on a soumis ce bill avant d'y avoir suffisamment réfléchi. Je n'ai rien à redire à la dimension des boîtes, mais si la loi actuelle est défectueuse, tâchons de l'améliorer mainte-

nant d'une manière définitive, afin de ne pas avoir à la modifier encore l'année prochaine.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (contenu et dimension des boîtes de homard).

M. McKENZIE: Cette petite loi devrait fixer le poids d'une boîte de homard de manière à ne plus permettre comme aujourd'hui à un fabricant quelconque d'obtenir, par l'entremise du ministre, un décret du conseil fixant ce poids. Ce procédé est désagréable à tous les ministres. Le poids devrait être fixé par statut. Il y a des années que nous discutons la question du homard. Mon honorable ami (M. Loggie) se le rappelle, nous avons travaillé tout un hiver à adopter une loi fixant le poids des homards à être mis en conserve, et ainsi de suite, mais sans résultat; nous sommes tout simplement revenus à notre point de départ. On dirait qu'il est impossible de faire ni règlement ni statut définitif au sujet du homard. Nous devrions pourtant fixer définitivement par statut le poids des boîtes et ne plus permettre aux fabricants de venir le faire fixer à Ottawa au beau milieu de la saison de fabrication. Allons-nous exiger que les boîtes soient désormais d'une autre dimension? La difficulté m'a semblé provenir surtout de ce que nous voulions que la boîte fût d'une autre dimension que la boîte étalon, et j'ai compris que la loi de 1917 avait causé beaucoup d'inconvénient aux industriels, en ce qui concerne la dimension des boîtes. Ces boîtes seront-elles, à l'avenir, d'une autre dimension que les boîtes actuelles?

L'hon. M. MACLEAN: La dimension en sera quelque peu différente. Je reviendrai sur ce point-là. A en croire mon honorable ami, le ministre ne devrait pas être autorisé à permettre aux fabricants d'enfermer le homard dans des boîtes d'une dimension autre que celle qui aura été fixée. Il a raison jusqu'à un certain point, mais il n'y a pas à établir de comparaison entre la mise en conserve du homard et celle de tout autre poisson que je connaisse. On peut toujours mettre dans une boîte la quantité prescrite de hareng ou de truite, mais cela est impossible s'il s'agit de homard. On tient à ne pas morceler les parties du homard et l'on ne saurait emplir une boîte de queues et de pinces seulement. L'expérience prouve qu'il faut d'ordinaire deux homards pour remplir une boîte de trois onces, plus de deux pour la boîte de six onces, et une boîte plus grande parfois, vu que ces certaines pinces ont des dimensions anormales.

M. McKENZIE: Le homard spéculateur, quoi!

L'hon. M. MACLEAN: Oui. L'expérience des fabricants de conserves indique que ces diverses dimensions sont nécessaires. Un fabricant achète parfois un certain nombre de homards qui nécessitent l'emploi de boîtes ayant d'autres dimensions que celles que la loi établit, et il n'est que juste de laisser cette faculté au ministre. Mon honorable ami a raison de dire qu'aucun département ne désire en être revêtu, s'il est possible de l'éviter, mais, sans elle, une injustice pourrait parfois avoir lieu.

M. McKENZIE: Je ne crois pas qu'il soit juste de lui laisser cette faculté.

L'hon. M. MACLEAN: Quant à moi, je suis d'avis qu'il serait bien préférable de laisser le fabricant faire usage de la boîte que l'expérience démontre être la meilleure, s'il marque le poids du contenu sur l'étiquette. Cependant, le public et le Parlement ont été d'avis contraire, et je m'efforce d'exprimer leur sentiment.

M. TURGEON: Existe-t-il une boîte de seize onces?

L'hon. M. MACLEAN: Oui; mais, en réalité, il y en a très peu en vente, parce que personne ne veut les acheter. Le homard coûte très cher. Le quart des homards mis en boîtes se trouve dans des boîtes de trois onces, et il y en a 60 p. 100 dans des boîtes de six onces, de sorte qu'il est improbable qu'on fasse jamais usage de la boîte d'une livre.

M. COPP: L'a-t-on déjà employée?

L'hon. M. MACLEAN: On s'en servait il y a plusieurs années, lorsque le homard était moins cher. Cependant, la boîte d'une livre renferme plus de homard que la quantité dont une famille ordinaire a besoin.

M. COPP: Le ministre fait erreur.

L'hon. M. MACLEAN: Eh bien, plus qu'elle ne consent à en acheter.

M. DUFF: Le ministre pense-t-il qu'il est nécessaire de décréter qu'on ne pourra faire usage de boîtes ayant d'autres dimensions "sans la permission par écrit du ministre"? Il y a, il me semble, dans la loi des pêcheries, un article qui permet au ministre de déterminer la dimension des boîtes, de sorte que cette disposition est superflue.

L'hon. M. MACLEAN: L'article n'a pas trait aux crustacées.

M. DUFF: Dans ce cas, comment le ministère a-t-il pu, l'an dernier, établir un règlement qui fixait à 12, 9, 6 et 3 onces le contenu des boîtes de homard, aux termes de cet article de la loi des pêcheries?

L'hon. M. MACLEAN: Il l'a fait à la faveur de l'article même du projet de loi que nous délibérons, conformément à la loi de 1917 qui renferme les mots mêmes que l'honorable député rapporte.

M. DUFF: Selon moi, il l'a fait sous le régime de la loi des pêcheries.

L'hon. M. MACLEAN: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre n'a-t-il pas tiré parti de l'article spécial du projet de loi, et n'a-t-il pas changé la pesanteur de 14 onces que la Chambre avait adoptée en une pesanteur de 12 onces?

L'hon. M. MACLEAN: Tel a été le résultat, pour bien dire.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est ce qui s'est fait.

L'hon. M. MACLEAN: La loi de 1917 renferme cette disposition même, mais l'article de cette loi n'exprimait pas le sentiment du département, ni celui de la Chambre des communes.

M. DUFF: Quel était le sentiment du département, en ce temps-là?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne me le rappelle pas, mais le département n'était pas d'avis que la loi décrétât qu'une boîte d'une livre doit renfermer quatorze onces.

M. DUFF: Quel était le sentiment de la Chambre des communes?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne saurais dire, mais je connais ce qu'elle a décrété dans ce bill.

M. McKENZIE: Le paragraphe D de l'article 12 est ainsi conçu:

Il doit y avoir cinq dimensions de boîtes pour la mise en conserve du homard. Les boîtes de chaque dimension doivent contenir chacune au moins trois onces avoirdupois, six onces avoirdupois, neuf onces avoirdupois, douze onces avoirdupois et seize onces avoirdupois, respectivement, de chair sèche de homard.

Selon moi, l'article devrait s'arrêter ici, parce que nous n'avons jamais cru, comme il est dit dans les quatre lignes suivantes, que le ministre pourrait, en pleine saison, avoir le droit de changer complètement le poids et la dimension des boîtes, et pour cette raison, je propose que tous les mots après le mot "chair", dans la 27e ligne de l'alinéa "d" soient biffés. Ces mots sont :

Il ne doit pas être employé de boîtes d'autres dimensions aux fins d'emballage du homard sans avoir au préalable obtenu la permission par écrit du ministre etc.

Cela veut dire qu'un fabricant de conserves devrait faire telle chose, qu'un autre pourrait faire telle autre chose, ce qui provoquerait la confusion. Les difficultés disparaîtraient, si nous avions une boîte type. Il n'y a pas d'alternative. Le ministre doit pouvoir établir la dimension des boîtes ou ne pas s'en occuper du tout.

L'hon. M. MACLEAN: Cela m'est égal ; je suis tout prêt à accepter la manière de voir du comité, mais je préférerais que le texte du projet demeurât tel quel. Il aurait mieux valu, surtout dans le cas des homards, permettre aux fabricants de mettre ce poisson en conserve comme ils l'entendaient et indiquer le contenu sur la boîte, et cela pour la raison qu'on ne peut pas réglementer la mise en conserve de ce crustacé comme celle des autres poissons, sauf les crabes. Vous pouvez certainement décider les dimensions d'une boîte dans laquelle on mettrait du saumon, du hareng, de la morue, ou tout autre poisson qui ne soit pas un crustacé. Mais, apparemment, le public et le Parlement se sont mis dans la tête que le homard doit être mis en conserve dans des boîtes d'une certaine dimension. Je crois qu'ils ont tort, mais nous devrions tenter de satisfaire leur désir autant qu'il est raisonnablement pratique de le faire. Je ne tente donc pas d'imposer ma manière de voir personnelle. Cependant, il peut arriver qu'à un endroit ou à un autre, un fabricant de conserve de homard puisse amener dans sa homarderie un homard d'une taille particulière et qui ne peut pas se mettre dans les boîtes autorisées par la loi. Cette disposition a pour but de permettre au ministre de l'autoriser à se servir d'une autre boîte. Les fabricants de conserves ne désirent pas ces changements. Ils préféreraient n'avoir qu'un modèle de boîte afin de n'acheter qu'une seule grandeur. Si cette mesure passe en loi, les boîtes ne pourront se faire que selon les dimensions définies dans la loi, et si le fabricant veut avoir une boîte plus petite ou d'une grandeur autre que celles prescrites par la loi, cela lui coûtera beaucoup plus cher. En conséquence, les fabricants de conserves ne désireront pas beaucoup demander la permission d'employer un autre genre de boîte.

M. McKENZIE: Pourquoi laisser subsister la tentation ?

L'hon. M. MACLEAN: C'est pour faire face à un besoin qui peut parfois se présenter. Nous avons beaucoup de lois donnant aux ministères ou à leurs fonctionnaires le droit de modifier les dispositions générales.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre peut-il dire quelle quantité de saumon, hareng ou autre poisson se trouve dans les boîtes? Il a promis, l'autre jour, de donner ce renseignement.

L'hon. M. MACLEAN: Malheureusement, je ne l'ai pas ici. On le trouve dans la loi de 1907.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si j'ai bien compris, le ministre nous a dit que dans le cas du saumon, du hareng et des autres poissons en conserve, la loi ne permet pas de changer les poids d'une livre et d'une demi-livre. J'aimerais que le ministre explique au comité pourquoi le homard diffère des autres sortes de poisson ?

L'hon. M. MACLEAN: Je pensais avoir éclairci ce point, mais le fait que l'honorable député n'a pas compris mon explication est dû probablement à mon inhabileté dans la définition.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'explication que le ministre a donnée, c'est qu'il y a diverses grosseurs de homard, que ces animaux ne croissent pas tous de la même manière, il y en a de 6 onces et d'autres qui sont plus ou moins gros. Il y a autant de différentes tailles de homards, qu'il y a de différentes tailles de harengs et de saumons. Il tente donc d'établir un règlement dépendant de la grosseur des homards quand ils sont capturés, et c'est impossible. Il lui faudrait 500 grandeurs de boîtes et non pas 5. La chose n'est pas praticable. Je ne dis pas qu'on puisse mettre un saumon tout entier dans une boîte, parce que cela ne peut pas se faire. Il est très rare qu'un saumon d'une demi-livre remplisse une boîte. Il faudra deux ou trois homards pour remplir une boîte de 12 onces. Mon avis est que le ministre s'égare quelque peu sur cette question, et dans ce cas, l'honorable député qui se trouve à ses côtés pourrait le reprendre. La question n'est pas de mettre tout un homard dans une boîte et il doit y avoir une raison pour laquelle le ministre abandonne les boîtes de 16, 8 et 4 onces. J'aimerais bien la connaître.

L'hon. M. MACLEAN: La seule raison est de faire régler par la loi la dimension de la boîte pour la mise en conserve du homard, d'après les fabricants les plus expérimentés. On a demandé leur avis et le département a fait des recherches, et l'on a trouvé que les boîtes de la dimension indiquées dans le projet de loi sont censées être les plus commodes pour cette industrie.

Comme je l'ai déjà dit aujourd'hui, 25 p. 100 du homard sont mis dans les boîtes de 3 onces, 60 p. 100 dans des boîtes de 6 onces, et le reste dans des boîtes d'autres dimensions.

Il y a une grande différence entre la mise en boîtes du homard et celle du saumon. Il est évident que le saumon d'une certaine qualité doit être mis dans la même boîte. Mais mon honorable ami verra aisément que l'on pourra mettre dans la même boîte la centième partie de chacun des cent saumons de la même espèce. Les fabricants de conserves de homards m'apprennent qu'ils ne font pas cela et ne pourraient le faire. S'ils voulaient mettre dans n'importe quelle boîte des parties de deux ou trois homards, il ne serait guère possible de mettre dans une boîte les pinces d'un homard, dans une autre la queue, et ainsi de suite. Cela paraît absurde. La distinction est évidente.

(L'amendement de M. McKenzie, mis aux voix, n'est pas adopté.)

L'article est adopté et il est fait rapport du projet de loi.

L'hon. M. MACLEAN propose la 3e lecture du projet de loi.

M. McKENZIE propose par amendement:

Que le projet de loi ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour modifier le paragraphe 12 "d" de l'article en rayant les mots suivants:

"Il ne doit pas être employé de boîte d'autres dimensions aux fins de mettre en boîtes du homard, sans avoir au préalable obtenu la permission par écrit du ministre. Cette permission par écrit doit énoncer la quantité minimum de chair sèche de homard qui doit être mise en boîtes dans chaque boîte des dimensions ainsi autorisées."

L'amendement n'est pas adopté.

Le projet de loi est lu une 3e fois et adopté.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 34) tendant à modifier la loi réglementant le commerce de l'opium et des drogues.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion générale sur la proposition de l'honorable M. Reid tendant à la 2e lecture du projet de loi (bill n° 33) relatif au rachat du réseau du Grand-Tronc par l'Etat.

M. TURGEON: Lorsque la Chambre a levé la séance, vendredi dernier, je rappelais que depuis la confédération j'avais toujours été en faveur de la nationalisation autant que possible dans les circonstances, mais que, malheureusement, l'opinion publique qui prédominait, à ce sujet, dans les premiers temps, avait rendu l'application de ce principe impossible en Canada. J'ai déclaré que si aujourd'hui le Gouvernement, ou aucun parti, laissaient entendre que l'opinion publique est très favorable à la nationalisation des chemins de fer, ils induiraient le peuple en erreur, et que si nous voulions faire un essai raisonnable de la nationalisation, dans les conditions actuelles, il fallait d'abord commencer par le Pacifique-Canadien qui distribue, chaque année, à ses actionnaires, des millions de piastres de dividendes.

Cette politique, avec une sage administration, assurerait pour l'avenir, du moins pour quelques années, un excédent de recettes suffisant pour faire face aux déficits des chemins de fer que nous sommes obligés d'exploiter. A six heures, je venais de donner un état de la dette nationale du Canada et j'avais montré que l'intérêt annuel de cette dette atteignait le chiffre élevé de 102,767,625 piastres. Il faudrait y ajouter la somme considérable de 19,073,387 piastres, intérêt annuel de la dette du réseau national canadien, de même qu'un déficit probable, pour l'année, de 18 millions, pour les chemins de fer de l'Etat. Comme le déficit de ces chemins de fer, du 1er janvier au 1er août de cette année, se monte déjà à 9,041,464 piastres, je ne crois pas me tromper en présumant que le déficit de toute l'année sera de 18 millions.

L'intérêt annuel est donc d'environ 180 millions, sans parler de l'intérêt des travaux publics.

Or, en faisant l'acquisition du Grand-Tronc comme le Gouvernement nous le demande, nous ajouterions a cette dépense annuelle une autre dépense considérable qui porterait à environ 200 millions la somme que nous aurions à payer à titre d'intérêt, outre que nous assumerions la responsabilité de toutes les dépenses nécessaires résultant de l'administration peut-être défectueuse du Grand-Tronc, et se montant, en une année ou deux, à environ 30 millions pour l'entretien du matériel, comme on peut le voir à la page 33 du rapport Drayton-Acworth, où il est dit:

Frais d'entretien du Grand-Tronc.

En outre, le chemin de fer du Grand-Tronc n'a pas été et n'est pas entretenu d'une façon convenable. Il n'a pas été créé de fonds pour répondre à la dépréciation du matériel. Comme le prouve son témoignage, M. Chamberlin est d'avis qu'il faudrait allouer, tous les ans, 5 p. 100 à cette fin. Il dit:

"Ainsi, les locomotives et les wagons s'usent ou deviennent démodés dans l'espace de vingt ans".

D'après lui, cet item aurait exigé une somme de $2,750,000 par année. Puis il ajoute:

"Si nous avions maintenant 25 millions de piastres, nous nous trouverions dans une situation satisfaisante."

Le résumé donné sous forme de tableau dans le rapport démontre que, pour faire les travaux qu'on avait négligé de faire, il faudrait un total de $21,181,345.07. Puis il y est dit, plus loin:

On affirme qu'il faudrait $5,312,142 à seule fin de remettre les rails dans un état normal, et $2,434,000 pour remettre aussi le ballast dans un état normal.

Les réfections en retard au Canada et dont l'exécution représenterait plus de $6,000,000, paraissent avoir augmenté depuis onze ans, c'est-à-dire de 1906 à 1916. Dans cet intervalle on a payé, à titre de dividendes, 36 millions, sans égard aux mesures qui auraient dû être prises pour maintenir la propriété en bon état et répondre aux exigences de la sécurité publique.

Monsieur l'Orateur, afin d'établir plus clairement la situation de ce chemin de fer, je vous signalerai surtout cette phrase du rapport, que j'ai citée en dernier lieu:

Dans cet intervalle on a payé, à titre de dividendes, 36 millions de piastres, sans égard aux mesures qui auraient dû être prises pour maintenir la propriété en bon état et répondre aux exigences de la sécurité publique.

Cela n'a cependant pas empêché le ministre des Chemins de fer de nous dire, l'autre jour, qu'en voyageant en train-éclair, de Toronto à Montréal, il s'est rendu compte que le chemin était en parfait état. Outre le montant d'intérêt que j'ai mentionné nous aurions donc, d'après l'estimation faite en 1917, à payer 25 à 35 millions, et cela ne suffirait peut-être pas encore à répondre aux besoins actuels; en effet, il est notoire que, dans l'espérance de vendre le réseau, ceux qui en ont l'administration ne l'ont pas maintenu en bon état. Il est donc moins bon qu'il ne l'était à l'époque où cette estimation s'est faite. On dit que le rapport de la commission Drayton-Acworth conclut à l'acquisition de ce chemin de fer par l'Etat. Voici ce que je trouve à la page 35:

Nous en sommes donc venus à la conclusion qu'il conviendrait de livrer au peuple canadien le contrôle non seulement du Grand-Tronc-Pacifique, mais du Grand-Tronc.

Monsieur l'Orateur, si le rapport Drayton-Acworth n'inspire pas à la gauche toute la confiance qu'il devrait lui inspirer, la faute en est au Gouvernement et à ses amis, car lorsque cette commission eut fait rapport que les actions du Nord-Canadien étaient sans valeur, le Gouvernement institua une autre commission, qui alloue aux porteurs de ces actions absolument sans valeur, $800,000, en sus des $10,000,000 que le Gouvernement s'était déclaré prêt à payer pour ces mêmes actions auxquelles la commission Drayton-Acworth avait refusé de reconnaître une valeur quelconque. Ce rapport de la commission Drayton-Acworth ne fut soumis au ministère et au Parlement que pour les mettre à même de l'étudier. Il n'entrait pas dans les attributions de ces commissaires de dire si le ministère devait s'empresser de former cette année ou l'année prochaine, le projet de conclure l'achat de ce chemin de fer, qui devait représenter une très forte dépense; il nous ont plutôt mis tout simplement à même de décider s'il serait à propos, dans les circonstances actuelles, de contracter une dépense comme celle-là. En 1917, quand ils nous ont soumis cette proposition, nous étions occupés à faire tous nos efforts pour assurer la victoire à nos armes dans la grande guerre qui se poursuivait alors, et pour rétablir dans le monde entier le règne de la démocratie. Aujourd'hui, nous avons un autre devoir à remplir. Le Gouvernement nous crée des obligations pour des millions de dollars; c'est tellement vrai, que l'ancien ministre des Finances (sir Thomas White), ce grand financier que personne ne respecte plus que moi, déclarait récemment que la situation financière du Canada est grave et que nous ne pouvons assumer d'autres responsabilités, pas même pour assurer des gratifications à nos héros revenus de la guerre et qui nous demandent de les assister. Cependant, s'il est une dépense que nous devrions tâcher de faire, c'est bien celle qui aurait pour objet d'aider à ces héros qui ont risqué leur vie pour nous sur les champs de bataille de la Belgique et des Flandres. Quelle que soit son apparence, qu'on ne vienne pas me dire qu'un soldat qui a passé deux mois à faire la guerre dans les tranchées est en aussi bonne santé qu'il l'était quand il s'est enrôlé. Son système nerveux a été ébranlé plus ou moins. Ce soldat a besoin de toute l'aide, de tout l'encouragement et de tout le secours que nous pouvons lui donner.

Le rapport du bureau d'arbitrage sur la valeur des actions du Grand-Tronc doit être final; les représentants du peuple n'auront pas l'occasion de se prononcer à son sujet. Je prétends qu'on devrait faire connaître ce rapport au peuple, par l'intermédiaire de ses représentants au Parlement, afin qu'il l'étudie et qu'il se prononce à son égard. Le Gouvernement à coups de décrets du conseil par l'intermédiaire de la commission doit maintenant prendre fin; nous devrions en revenir aux principes démocratiques dans la gestion de nos affaires.

On dit que la fusion du Grand-Tronc avec le Grand-Tronc-Pacifique nous explique la raison pour laquelle le Grand-Tronc se trouve, aujourd'hui, dans la situation où il se débat. Mon avis, c'est que nous devrions nous occuper du Grand-Tronc, sans tenir aucun compte du Grand-Tronc-Pacifique. Je reconnais que la situation du Grand-Tronc-Pacifique est telle que nous avons dû le prendre à notre charge. Le Gouvernement l'a mis en séquestre. Des honorables députés parlent de la mise du Grand-Tronc en séquestre comme d'une véritable calamité, mais ils n'ont pas hésité à mettre le Grand-Tronc-Pacifique en séquestre. S'il est possible et désirable d'en agir ainsi à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique, j'estime qu'il serait également utile et opportun de mettre le Grand-Tronc, la compagnie mère en séquestre, comme on l'a fait pour le Grand-Tronc-Pacifique. On fera certainement des appels en faveur des milliers d'actionnaires du Grand-Tronc dont un grand nombre sont de petits capitalistes d'Angleterre et d'Amérique, qui ont acheté des actions sur la foi, je ne dirai pas de fausses représentations, mais de représentations hasardeuses, dans bien des cas, pour ne pas dire plus, alors que le Grand-Tronc ne prenait pas soin des intérêts de son chemin, comme il aurait dû le faire. Mes sympathies sont toutes acquises aux détenteurs d'actions que des réclames outrancières ont engagés à risquer des capitaux dans cette entreprise. Mais nous devons nous rappeler que notre sympathie va d'abord aux trois cent ou quatre cent mille soldats libérés, qui ont combattu pour nous outremer et qui ont besoin de toute l'aide que nous pouvons dispenser.

De 1906 à 1916 la compagnie a payé 36 millions de dollars en dividendes aux actionnaires. Si elle avait consacré cette somme à l'amélioration du chemin, celui-ci ne serait pas dans l'état où nous le trouvons, aujourd'hui, et la compagnie, au lieu d'essayer de se décharger sur le pays de son chemin de fer, refuserait de s'en défaire. Voici le conseil que je donne à la compa-

gnie: N'acquittez pas de dividende à vos actionnaires durant dix autres années, et durant ce temps-là appliquez toutes vos énergies à l'exploitation, au maintien et à l'outillage de la voie; consacrez-y jusqu'au dernier dollar que vous pouvez obtenir, et après un certain temps, vous serez en état de commencer à payer des dividendes aux actionnaires. Il y a une autre raison qui m'engage à condamner l'acquisition par l'Etat du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc. Si quelqu'un parle de l'Est ou de l'Ouest, ou en faveur d'une région particulière de l'Est ou de l'Ouest, cela ne veut pas dire qu'il envisage ces questions d'un point de vue étroit ou régional. Notre pays possède un territoire immense s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, dès lors très diversifié de caractères et de productions suivant les régions. Ce n'est qu'en harmonisant ces divers éléments, en facilitant la production et la distribution des choses nécessaires à la vie par tout le pays, et en mettant à profit les avantages assurés par les diverses positions stratégiques, si je puis parler ainsi, que détiennent les différents groupes de notre population, que nous pouvons arriver à tirer pleinement parti de la situation pour le plus grand bien de la nation. Une des raisons donc pour lesquelles je m'oppose à ce projet, c'est qu'il vient à l'encontre des intérêts des Provinces maritimes, plus particulièrement surtout de ceux des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Je ne me place pas du point de vue "provincial" pour faire cette affirmation. Je crois, je le répète, que la main de la Providence a placé les ports de Saint-Jean et d'Halifax où ils se trouvent sur le littoral maritime du Canada en vue d'assurer le bien-être et la prospérité de notre pays tout entier. Comme le proclamait, lors de l'établissement de la Confédération, sir Georges Etienne Cartier prônant la construction d'une voie ferrée qui serait le trait d'union entre les différentes parties du Canada, l'existence de ces ports sur le littoral maritime tend à libérer le Canada de la fantaisie des percepteurs des douanes des Etats-Unis. Quelle raison le Canada a-t-il, aujourd'hui, de prendre à sa charge le Grand-Tronc? Le Transcontinental transporte les produits des vastes provinces des prairies, depuis Winnipeg, centre de la production du grain de l'Ouest, par la route la plus courte, jusqu'à nos ports nationaux, abrégeant de 400 milles la longueur du trajet. Le Gouvernement n'a pas, depuis 1911, exploité ce chemin comme il aurait dû le faire pour permettre de juger de ses avantages, mais, en dépit de cette apathie, la voie ferrée en question a transporté, l'année dernière, le grain de l'Ouest vers les Provinces maritimes à quatre cents par boisseau meilleur marché qu'aucun autre chemin de fer.

Si l'on avait agi comme il faut à l'égard de ce réseau, aujourd'hui, nous ne serions pas dans la nécessité d'expédier la plus grande partie de notre blé par les voies américaines.

Il y en a qui disent que nous avons trop de chemins de fer au Canada et que nous n'avons pas besoin de toutes ces lignes transcontinentales. Nous avons besoin de ces trois chemins de fer transcontinentaux. La situation dans laquelle se trouvent actuellement les chemins de fer canadiens est peut-être due au fait que les gouvernements ont refusé d'adopter le principe de la nationalisation des chemins de fer lors de la construction de l'Intercolonial, il y a quarante ans. Conséquemment, les compagnies particulières ont toutes cherché une communication avec les grands centres de distribution, Saskatoon, Winnipeg, Port-Arthur et autres, ce qui a causé énormément de duplication. Cette duplication aurait été évitée si l'on avait nationalisé les chemins de fer autrefois. Le Canada avait intérêt à faire construire le chemin de fer Transcontinental qui diminuait de 400 milles la distance entre les ports maritimes et Winnipeg.

Il y a un autre point que je tiens à signaler relativement à ce projet. Les ports d'Halifax et de Saint-Jean devront faire concurrence à celui de Portland, Maine. Nous avons dépensé ou nous dépensons en ce moment 40 millions pour améliorer le port d'Halifax et 10 ou 15 millions pour celui de Saint-Jean. Je dirai, en passant, qu'un des députés d'Halifax, lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, déclarait que la situation du port d'Halifax n'était pas très bonne. Cependant, nous dépensons énormément d'argent pour ces deux ports maritimes bien que nous nous proposions de transporter leur trafic à Portland, Maine.

M. McKENZIE: Ni échange, ni trafic avec les Yankees.

M. TURGEON: Non, nous ne devons pas envoyer notre blé, nos chevaux et nos bestiaux aux Etats-Unis où nous pouvons obtenir de meilleurs prix, mais nous allons donner à Boston, Portland et New-York l'avantage de notre commerce d'exportation. Après que le parti libéral eut approuvé la construction de la ligne du National-Transcontinental partant de Winnipeg-Est, et du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à l'océan Pacifique, on soumit au Parlement et au public une autre proposition pour assu-

rer l'expédition de nos marchandises par les ports canadiens, ce qui devait développer ces ports en même temps que nos chemins de fer. En 1906 ou 1907, l'administration libérale adoptait une résolution donnant aux importateurs de marchandises de Grande-Bretagne le taux préférentiel britannique, pourvu qu'ils importent ces marchandises par les ports canadiens. On faisait cela d'abord pour développer le trafic avec l'empire britannique, et ensuite pour encourager les chemins de fer que nous construisions au Canada.

Aujourd'hui, nous constatons que dans l'Ontario, l'opinion publique est favorable à la nationalisation des chemins de fer, mais pendant des années on n'osa pas en faire mention. C'est aussi dans l'Ontario que la résolution dont j'ai parlé rencontre la plus grande résistance, et deux ou trois députés libéraux d'Ontario allèrent jusqu'à voter contre leur chef et contre la résolution. Si l'on s'opposait si vivement à cette mesure, qui était d'intérêt national, ne devons-nous pas nous attendre à ce que l'opposition se répète quand il s'agit d'enlever le commerce de nos ports pour le donner aux ports américains? Le Grand-Tronc ne débouche pas à nos ports maritimes, mais à Montréal et de là à Portland. Le trafic ne suit pas toujours le drapeau, mais bien les courants qui lui sont ouverts, et si vous ouvrez les courants commerciaux de Montréal à Portland plutôt que de Montréal à Saint-Jean et à Halifax, ils entraîneront le trafic vers ce point. Cela s'applique non seulement aux lignes qui sont à l'ouest de Montréal, mais aussi à celles qui sont à l'est. La dépense qui a été faite pour améliorer les ports d'Halifax, de Saint-Jean et de Québec n'a évidemment qu'une importance secondaire pour le Gouvernement.

Quand le ministre des Chemins de fer (M. Reid) adressait la parole l'autre jour, mon honorable ami de Royal (M. McLean) lui demanda si l'on ne courait pas le risque de faire prendre au trafic la direction de Portland au lieu de Saint-Jean. La réponse du ministre ne m'a pas satisfait et je lui ai posé la question de nouveau dans une forme plus concise. Si je me rappelle bien, je me suis servi des mots de la résolution de 1906 ou de 1907. J'ai demandé si les marchandises destinées à l'exportation qui étaient transportées par le Grand-Tronc à l'ouest de Montréal continuaient de passer par les ports d'Halifax et de Saint-Jean, et le ministre a répondu qu'il ne pouvait rien ajouter à l'explication déjà donnée à mon honorable ami de Royal. Quelle avait été cette réponse? La voici:

Naturellement, quand nous étudierons le projet, je serai heureux de discuter la chose, mais ce soir, je peux dire que l'on a développé et que l'on a continué de développer les ports de Saint-Jean et d'Halifax pour desservir nos terminus maritimes et que le Gouvernement a l'intention de tirer de ces ports tout l'avantage possible.

La chose ne saurait faire doute. L'Etat est aujourd'hui propriétaire du Transcontinental qui a été construit dans ce but jusqu'à Saint-Jean. Or, Portland est enclavé dans le réseau du Grand-Tronc, et l'honorable député le sait, une importante partie de ce réseau se trouve aux Etats-Unis. Il y a le Vermont Central et d'autres parties de cette ligne, et ainsi il faudra utiliser Portland dans une certaine mesure pour certaines parties du réseau du Grand-Tronc. Je tiens à faire comprendre à l'honorable député que le Gouvernement a l'intention de continuer, comme par le passé, à développer et à garder notre trafic au bénéfice de nos ports canadiens, autant que faire se peut.

La route maritime est un chef-d'œuvre de construction et fait véritablement honneur à tout le pays. Elle a été construite pour les lourds transports, surtout en vue de l'expédition des produits de l'Est vers les ports maritimes à moindres frais. Or, je le répète, par suite de la mauvaise tournure que prirent les affaires en 1911, un nouveau gouvernement monta au pouvoir et il inaugura un système qui menace de nous dépouiller des avantages de nos ports nationaux. Le ministre des Chemins de fer, dont je regrette l'absence, dit qu'il nous reste le Transcontinental faisant le service de Moncton. Le système adopté par le Gouvernement a été d'acheminer tout le trafic possible de la région des prairies et de l'Ouest vers Winnipeg, non pas vers Québec ou Moncton, mais vers Cochrane, en le détournant vers Toronto pour en faire bénéficier le Grand-Tronc et le diriger vers les ports de New-York, de Boston. C'est avec la plus vive inquiétude que j'envisage cette situation. Les honorables députés croient peut-être que j'exagère; mais je tiens à dire à l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) que d'autres citoyens des Provinces maritimes sont aussi inquiets que moi sur les résultats qui peuvent découler de la mesure législative dont cette Chambre est saisie. Vendredi soir à peine, la chambre de commerce de Saint-Jean adoptait une résolution se rattachant à la question, exprimant son opposition à l'acquisition du réseau du Grand-Tronc par l'Etat, en l'absence de renseignements plus rassurants que ceux qu'on a donnés jusqu'ici. Voici le texte de cette résolution:

Le conseil déclare qu'il envisage avec la plus vive inquiétude l'acquisition du réseau du Grand-Tronc par le Gouvernement fédéral, mesure qui entraînerait l'acquisition et l'exploitation d'un chemin de fer en pays étranger, et en présence de renseignements plus circonstan-

ciés ce conseil s'oppose à ce projet. Le conseil toutefois, ferait bon accueil à toute personne que le Gouvernement serait disposé à députer afin de faire connaître à cette chambre de commerce les avantages découlant pour le pays de l'action projetée, et en attendant elle garde un esprit exempt de tout préjugé sur cette question.

Copie de cette résolution a été expédiée au Gouvernement pour son édification. Je regrette l'absence de l'honorable député de Saint-Jean (M. Wigmore). S'il était ici, je lui demanderais s'il n'a pas déjà été chargé de transmettre à ses électeurs les vues du Gouvernement au sujet de la situation des chemins de fer.

Au commencement de la session, j'ai appelé l'attention du premier ministre sur l'absence d'un représentant du Nouveau-Brunswick au sein du cabinet et je lui ai fait observer qu'il était de capitale importance pour cette province qu'elle eût du moins un représentant dans le Gouvernement. Il s'est écoulé deux mois depuis que j'ai fait cette observation, et cependant, pas un seul député du Nouveau-Brunswick n'a été invité à entrer dans le cabinet. Puis, quand j'appris que la Chambre allait être saisie de cette résolution, j'ai pensé que mon honorable ami de Saint-Jean (M. Wigmore) recevrait mission d'aller pacifier ses électeurs et leur donner l'assurance que les intérêts du pays ne souffriraient pas des résultats de cette grande entreprise projetée par le Gouvernement.

La chambre de commerce de Saint-Jean n'est nullement une association politique, et elle n'est certainement pas libérale dans ses opinions. C'est tout simplement une organisation commerciale, et dans son ensemble, son influence s'exerce plutôt dans un sens hostile au libéralisme. Et lorsque la chambre de commerce de Saint-Jean s'adresse au parlement fédéral les représentations qu'elle lui fait, sur une question d'aussi haute importance, doivent s'imposer à nos plus vives préoccupations.

L'autre jour, le ministre des Chemins de fer nous a dit qu'il nous donnerait des éclaircissements. Chose singulière, il est des éclaircissements qui ne jettent aucune lumière sur les questions et le ministre des Chemins de fer ne nous a pas encore prouvé que la valeur de nos ports commerciaux ne souffrirait réellement pas. On nous dit que notre dette publique est assez vaste pour nous frapper de stupéfaction, et qu'il faudra mettre en œuvre toutes les ressources de notre esprit pour rétablir l'équilibre budgétaire. Le seul service des intérêts annuels atteint le chiffre de 175 millions, et voilà que, par l'acquisition du Grand-Tronc, nous allons grever le pays d'une énorme dépense annuelle.

Je fais ici un appel à mes collègues de l'Ouest qui ont séparé leur cause de celle du Gouvernement, parce qu'ils diffèrent d'opinion avec lui sur les questions de tarif. Les cultivateurs de l'Ouest et ceux de l'Est ont compté, de jour en jour, et d'année en année, sur la réforme du tarif, afin d'être en mesure de se livrer plus activement à la production agricole, non seulement pour les besoins du pays, mais encore au bénéfice des pays d'Europe.

Ils ont prétendu qu'à cause des exactions tarifaires qui leur étaient imposées, ils se trouvaient dans l'impossibilité de produire avec profit. Ils ont demandé à grand cri la réduction des droits de douane et le Gouvernement leur a dit d'attendre un an ou deux. A la dernière session, on leur a dit d'attendre le rapport de la commission ministérielle qui devait visiter tout le pays dans le but de recueillir des témoignages et de voir à ce que l'on pourrait faire pour la réduction du tarif. La session s'est terminée aux premiers jours de juillet, l'été est passé, et l'on a convoqué une autre session sans tenir aucun compte des travaux de cette commission. Nous sommes ici depuis deux mois et cependant la commission ministérielle ne s'est pas encore mise à l'œuvre. On nous a dit de prendre tout le temps que nous voudrions pour examiner cette question. Nous resterions ici jusqu'en novembre ou décembre, mais dans l'intervalle, la commission tarifaire reste toujours à Ottawa et il faudra que les producteurs de l'Ouest attendent encore un an. Comment peut-on concilier cet état de choses avec les instances qui viennent de l'Ouest pour la réduction du tarif? Ces gens n'ont aucun intérêt dans ce chemin de fer. Ce sont les gens d'Ontario qui veulent établir d'autres raccordements entre le Grand-Tronc et Winnipeg. Ils veulent avoir un autre débouché dans l'Ouest et ils veulent obtenir ce débouché par North-Bay ou Port-Arthur.

La situation est grave. Je sais que le Grand-Tronc-Pacifique doit, d'une façon ou de l'autre, être administré par le Gouvernement. Décidons immédiatement de faire l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique, ajoutons-y le Transcontinental et ayons un chemin de fer national. De cette manière nous augmenterons certainement la dette du pays, mais ce sera à cause de la situation qui existe et non par principe. Que le Gouvernement avise à quelque moyen d'en venir à une entente avec les administrateurs du Grand-Tronc pour les dégager de leur responsabilité au sujet du Grand-

Tronc-Pacifique. Dégageons-les de ces responsabilités et que le pays les prennent à sa charge, qu'il fasse l'acquisition de la ligne et il aura ainsi une ligne qui s'étendra d'un océan à l'autre. L'avenir nous fera voir que lors de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, l'entreprise avait été conçue dans l'intérêt du pays. Les besoins du pays justifiaient cette construction et si l'on s'en était tenu au plan tracé au début relativement à cette ligne, si nous avions refusé d'établir une deuxième ligne entre Edmonton et la côte du Pacifique en aidant le Nord-Canadien à construire jusqu'à 800 milles de voie, nous ne nous trouverions pas dans la situation où nous sommes aujourd'hui. Je crois que c'est la meilleure manière de résoudre la difficulté. Que l'on avise à quelque mode d'entente pour l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique et recommandons aux directeurs du Grand-Tronc de pratiquer l'économie, de se procurer des fonds par tous les moyens possibles, de cesser de payer aux actionnaires des dividendes que le réseau n'a pas gagnés et de consacrer toutes leurs recettes à l'entretien et à l'amélioration de leur réseau.

Depuis qu'elle a été présentée, il y a quelques jours, cette proposition a été l'objet d'un examen sérieux de la part de gens bien pensants d'un bout à l'autre du pays. Comme nous l'avons constaté par la résolution adoptée par la chambre de commerce de Saint-Jean, ainsi que par les représentations faites d'autres sources, les citoyens du pays étudient la situation et se refusent à se voir imposer de nouvelles charges financières. Il en est d'autres qui ne partagent pas les vues du Gouvernement, mais qui offrent de l'aider par tous les moyens possibles à faire l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique et s'en tiennent à cela pour ne pas plonger le pays dans un plus grand embarras financier que celui où il se trouve à l'heure actuelle. En allant un peu plus loin, il se peut que la situation devienne non seulement dangereuse, mais ruineuse. On m'a signalé une lettre que le "Citizen" d'Ottawa a publiée l'autre jour sous la signature d'une personne que je considère une autorité sur les ressources du pays et la manière dont on devrait les mettre en valeur. L'auteur de cette lettre ne le cède à nul autre pour son attachement au Canada, et parce que c'est un libéral on ne saurait dire que ce n'est pas un Canadien. Ses recommandations s'imposent à l'attention du public canadien, surtout à ceux qui sont au courant de son activité, de son énergie et de ses succès, ainsi que de son patriotisme. Je veux parler de l'honorable sénateur Edwards, d'Ottawa, qui malheureusement se trouve, en ce moment, dans l'impossibilité de venir au Sénat y expliquer ses vues, y faire ses recommandations, inspirées par le patriotisme et dignes d'approbation par tout le pays.

Il pense comme moi non seulement sur la nationalisation des chemins de fer, mais sur la situation du pays et l'avenir de nos ressources, ressources immenses, mais qui peuvent être gaspillées comme cela s'est vu, sous certains rapports, aux Etats-Unis, où ils ont épuisé leurs richesses forestières et s'adressent maintenant au Canada pour leur approvisionnement. Si nous ne surveillons pas de plus près nos ressources forestières que ne l'ont fait les Américains, un jour viendra où nous regretterons le laisser-aller mal avisé dont nous avons fait preuve dans leur développement sans songer aux besoins du pays pour l'avenir.

Après avoir exposé ses vues, le sénateur Edwards tire certaines conclusions. J'ai l'intention de les citer textuellement aux fins d'éviter tout malentendu à ce sujet:

> Personne n'a le droit de critiquer un projet s'il n'est pas disposé à offrir une autre solution que celle qu'il combat. Or, si j'ai bien compris, le Gouvernement a l'intention d'acquérir l'ancien réseau du Grand-Tronc aux fins de l'ajouter aux nombreuses voies ferrées qui sont déjà sous la juridiction de l'Etat. Pour ma part, cependant, je suis d'avis que le Gouvernement n'a pas la moindre excuse à invoquer pour faire l'acquisition du réseau proprement dit du Grand-Tronc. Il s'agit d'un chemin de fer dont la majeure partie des lignes traversent le territoire des Etats-Unis. Ce réseau a été construit avec du capital britannique et il est aux mains de capitalistes du Royaume-Uni. Les affaires de la compagnie, c'est vrai, sont dans une situation compliquée par suite des responsabilités que le Grand-Tronc a assumées relativement à l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement devrait donc se contenter, suivant moi, de conclure des arrangements aux fins de débarrasser le chemin de fer du Grand-Tronc des obligations qu'il a assumées de ce chef. Une fois relevé de ses obligations, l'ancien réseau du Grand-Tronc reprendrait toute la solide situation financière qu'il occupait autrefois.

Voilà, à mon avis, la ligne de conduite que le Gouvernement devrait adopter dans les circonstances. Qu'il effectue les meilleurs arrangements possible pour l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à la côte du Pacifique. Assurons au pays un excellent chemin de fer transcontinental sous la juridiction et l'administration du Gouvernement et permettons à la compagnie du Grand-Tronc de faire le mieux qu'elle pourra dans les circonstances et de consacrer toutes ses énergies à

l'administration de son réseau; la compagnie, j'ose l'espérer, sera en mesure de surmontrer les obstacles en face desquels elle se trouve, sans forcer le Canada à traverser une crise financière dangereuse, pour dire le moins.

En Angleterre, on connaît les ressources du Canada. Que les directeurs et les actionnaires du Grand-Tronc exposent aux capitalistes de la Grande-Bretagne la valeur de nos ressources et la nécessité de prêter une aide provisoire à la compagnie. Elle obtiendra facilement toute l'aide voulue des capitalistes anglais et américains, car le réseau du Grand-Tronc traverse une bonne partie du territoire des Etats-Unis. Je ne puis prêter mon appui à la présente mesure dans l'intérêt général du Canada. Je ne puis approuver le projet d'acquérir le réseau du Grand-Tronc, parce que je ne vois pas la nécessité de mettre ce projet à exécution au point de vue national. Or, s'il en est ainsi, il s'ensuit que le projet est contraire à l'intérêt bien entendu des Provinces maritimes, car il est opposé au principe même de la confédération, qui visait à réunir l'Est à l'Ouest et à établir la liberté du commerce par tout le pays, dans toutes les circonstances qu'il était possible de prévoir, il y a un demi-siècle. Or, à l'heure qu'il est nous vivons en paix avec les Etats-Unis, et cet état de paix, j'ose l'espérer, se continuera encore pendant des siècles. Les Etats-Unis, j'en suis convaincu, feront tout ce qui dépend d'eux pour améliorer leurs réseaux de chemins de fer et développer leur commerce et l'exploitation de leurs ressources naturelles, sans tenir compte des besoins des autres pays. De notre côté, toutefois, nous avons également nos intérêts à protéger; or, je redoute fort que l'exécution du présent projet pourrait détourner le trafic canadien dans la direction des ports de mer des Etats-Unis. Voilà pour quelle raison je considère que le projet en discussion est contraire à l'intérêt bien entendu des Provinces maritimes, et conséquemment du Canada tout entier. Si la prospérité, le bonheur et le contentement cessent de régner dans notre pays en général, toutes les parties du Canada en subiront le contre-coup. Il serait peut-être avantageux pour Toronto de centraliser dans cette ville le trafic et les bureaux d'un vaste réseau de chemins de fer, mais il ne s'ensuit pas nécessairement que ce serait dans l'intérêt national de le faire; Toronto ne constitue pas tout le Canada. Je professe tous les égards possibles pour Toronto et les journaux de cette ville; cependant, lorsque nous voyons ces journaux faire des représentations trompeuses, le devoir nous incombe d'en appeler au bon sens du reste du pays pour sauvegarder les intérêts de l'Ouest aussi bien que de l'Est et d'empêcher l'adoption d'un programme de nature à faire disparaître la perspective de voir le Canada habité par une population heureuse, satisfaite et prospère. Pour toutes ces raisons que j'ai énumérées, je voterai donc contre le projet du Gouvernement.

L'hon. M. CRERAR: La question en discussion est sans contredit l'une des plus importantes, sinon la plus importante, qui ait jamais été soulevée dans l'enceinte du Parlement canadien. Elle tire son importance de plusieurs excellentes raisons. L'un des principaux aspects du problème, c'est qu'il est de nature à obliger le Canada à assumer des obligations fort considérables. Une autre raison qui a beaucoup de poids, c'est que si la présente mesure est adoptée, le nom de l'un des plus anciens chemins de fer du Canada sera appelée à disparaître. Cependant, pour étudier sérieusement la question, la force des circonstances nous oblige à tenir compte de la situation dans laquelle se trouve placée la compagnie du Grand-Tronc en ce moment. Il est établi que la situation du Grand-Tronc est difficile; de fait, si nous tenons compte de toutes les circonstances, la situation financière de la compagnie est pour ainsi dire sans issue. Cet état de choses est la conséquence directe des obligations que la compagnie du Grand-Tronc a assumées pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans le but d'obtenir accès aux provinces de l'Ouest et se procurer un débouché sur l'océan Pacifique. Les directeurs et les administrateurs du Grand-Tronc ont fait valoir des arguments pour établir que le Gouvernement devrait libérer la compagnie des obligations qu'elle a assumées dans l'exécution du Grand-Tronc-Pacifique.

En face de toutes les circonstances, il est impossible au Parlement, je crois, de concéder ce point....

L'hon. M. ROWELL: Parfaitement.

L'hon. M. CRERAR: ....et la meilleure preuve en est le rapport de la commission chargée, ces années dernières, de conduire une enquête sur la situation générale des chemins de fer au Canada. Quel a été sur ce point le jugement de la commission? Voici comment s'exprime à cet égard une lettre de M. Biggar, l'avocat général des compa-

gnies du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique:

L'établissement par les propriétaires du Grand-Tronc d'une ligne dans les provinces de l'Ouest paraît avoir été d'abord suggéré par M. Hays à feu sir Charles Rivers Wilson, alors président du Grand-Tronc, dans les premiers jours de 1902. Les lettres échangées entre ces deux hommes montrent clairement que leur but principal était de relier aux provinces de l'Ouest les lignes de la province d'Ontario. Les directeurs du Grand-Tronc à Londres ayant approuvé l'entreprise dans l'ensemble, M. Hays la soumit à sir Wilfrid, alors premier ministre, le 23 octobre 1902.

Voilà ce que déclare l'avocat général du Grand-Tronc, et cette déclaration établit clairement, je crois, que l'idée de construire cette ligne transcontinentale a pris origine dans l'esprit de ceux qui étaient alors associés à l'administration du vieux chemin de fer du Grand-Tronc. Et cela, monsieur l'Orateur, pour des motifs bien naturels. En ce qui concerne le Canada, les lignes du Grand-Tronc étaient toutes situées dans les provinces de Québec et d'Ontario. La direction a compris qu'en limitant ses opérations à un espace aussi restreint, elle se mettait à la gêne, et que, si elle voulait que la ligne atteignît une forte position dans le pays, il fallait aller chercher dans l'Ouest le commerce profitable qui s'offrait à elle. Ç'a donc été pour d'excellentes raisons qu'elle s'aboucha avec le Gouvernement du jour et lui proposa de construire ce chemin.

Comment, après cela, considérer que la compagnie du Grand-Tronc doit être déchargée des engagements qu'elle a pris à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique? Je ne parlerai point de la responsabilité qui lui incombait d'exploiter le Transcontinental national, puisque c'est là un engagement dont elle fut relevée il y a quelques années, au dire de la commission. Mais en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique, nous constatons que, d'après cette même commission qui a fait une enquête sur l'état de nos chemins de fer, les obligations actuelles du Grand-Tronc atteignent le chiffre de 5 millions par année et que sur la fin de 1923 elles atteindront le chiffre de 7 millions par année.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): L'honorable député est dans l'erreur: le Grand-Tronc n'était pas obligé à une mise en service du Transcontinental; c'était le Grand-Tronc-Pacifique qui avait cette obligation.

L'hon. M. CRERAR: Cela m'a échappé; j'ai voulu dire le Grand-Tronc-Pacifique. Au reste, cela revient au même. Les présentes obligations du Gouvernement relativement au Grand-Tronc-Pacifique s'élèvent, selon que le disait il y a quelques jours le ci-devant ministre des Finances (sir Thomas White), à une somme de 145 millions peut-être. Relativement au Grand-Tronc-Pacifique, voici donc quelle est la situation: par ses garanties, le vieux Grand-Tronc est tenu au paiement de l'intérêt sur les sommes placées dans ce chemin jusqu'à concurrence de 100 millions et plus, et le gouvernement du Canada est intéressé pour une somme de plus de 140 millions. Les renseignements communiqués à la Chambre, il y a quelques jours touchant les affaires du vieux Grand-Tronc, indiquent une situation impossible en ce qui regarde le paiement des intérêts sur les capitaux qu'il a placés dans le Grand-Tronc-Pacifique. J'admets que les deux dernières années ont été difficiles au Canada pour l'exploitation des chemins de fer, et qu'il est peut-être injuste de les considérer comme indiquant le véritable état des affaires du Grand-Tronc, mais, en prenant même l'ensemble des quinze dernières années, nous constatons que cette compagnie n'a en aucun temps fait des gains nets qui pussent suffire pour satisfaire à ses obligations envers le Grand-Tronc-Pacifique, outre les siennes propres. Nous avons donc, je pense, parfaitement raison de dire que la compagnie de chemins de fer du Grand-Tronc est incapable de satisfaire aux engagements qu'elle a contractés pour le Grand-Tronc-Pacifique. Inutile, au reste, d'insister sur ce point, puisque le Grand-Tronc lui-même l'a admis.

Quelle est maintenant à cet égard la position du Parlement et celle du pays? Il me semble que trois recours seulement se présentent à nous.

D'abord, libérer le Grand-Tronc de ses obligations découlant de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, et le laisser dans l'état où il était avant l'inauguration de cette entreprise. C'est ce que le peuple ne voudrait pas, et ce que je ne voudrais pas moi-même, non plus, étant donné le rôle que le Grand-Tronc a joué à l'origine de ce projet. Ou bien le Grand-Tronc pourrait se mettre en liquidation, ce qui n'est pas désirable pour plusieurs raisons, et surtout parce que le crédit du Canada pourrait en souffrir gravement. Ne l'oublions pas, notre pays est à l'état de développement, et d'ici à plusieurs années, nos entreprises publiques ne sauraient se passer d'aide financière du dehors. Notre immense territoire ne comprend encore qu'une population de 8,000,000 âmes, mais nous espérons que d'ici à quinze ou vingt ans, sa

population sera d'au moins 15,000,000. Il est nécessaire à notre prospérité que le crédit du pays se maintienne auprès des financiers de l'univers. En outre, il y a lieu de se demander ce qui résulterait de la liquidation, par rapport à la responsabilité de l'Etat. Serait-il complètement libéré d'aucune des obligations qu'il a contractées à cause du Grand-Tronc-Pacifique? J'en doute. Quel est l'autre moyen qui nous reste? C'est celui dont il s'agit dans le projet de résolution à l'étude, et nous ne saurions mieux nous tirer de la situation extrêmement difficile où nous nous trouvons, qu'en y ayant recours.

Nous ne sommes pas à discuter la question de savoir si le pays doit adhérer au principe de la nationalisation. Ce principe, nous l'avons adopté par la force même des circonstances survenues depuis quelques années. Indépendamment du Grand-Tronc, l'Etat possède aujourd'hui 15,000 milles de chemins de fer, qu'il exploite par l'entremise d'une compagnie, mais pour le compte et au nom du peuple. Il s'agit donc de savoir, non pas, si la nationalisation est praticable, mais comment nous tirer le mieux possible d'une situation difficile.

De quoi se compose notre réseau? De l'Intercolonial, la plus ancienne ligne de l'Etat, qui s'étend des Provinces maritimes à la ville de Montréal; du Nord-Canadien, du Transcontinental-National et du Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons réellement deux lignes transcontinentales avec de nombreux embranchements dans l'Ouest, c'est-à-dire dans la meilleure partie de l'Ouest, et avec des embranchements représentant un nombre de milles relativement faible dans les provinces d'Ontario et de Québec. Or, pour exploiter avec le plus grand avantage possible le nombre de milles que l'Etat possède, il n'est pas nécessaire d'ajouter à cette étendue dans la province d'Ontario ni dans la province de Québec.

Quand il s'est agi de construire le Transcontinental à la requête ou du moins d'après l'avis du Grand-Tronc, on a donné pour raison qu'il compléterait le réseau de l'ancienne compagnie du Grand-Tronc dans l'Ontario; que le Grand-Tronc avait besoin de ces prolongements dans les provinces de l'Ouest; qu'il avait besoin d'une ligne transcontinentale pour mieux réussir. Si cette raison était alors valable—et l'on pensait bien qu'elle l'était—ne l'est-elle pas tout autant, aujourd'hui que le peuple, déjà en possession du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental, juge nécessaire d'acquérir l'ancienne compagnie du Grand-Tronc pour en faire le complément de son réseau? Aux yeux d'un homme d'affaires pratique, cette question est indiscutable.

On a soulevé, surtout dans une partie de la presse, certaines objections au principe de la nationalisation. Ce principe est bien combattu, mais j'y crois sincèrement, et tous les peuples démocratiques sont sur le point d'y adhérer, il en existe des signes évidents. Une des plus fortes objections qu'il ait rencontrées en dehors de la Chambre, c'est que l'exploitation par l'Etat ne peut être profitable, et l'on cite, à titre de preuve, les opérations de l'Intercolonial. J'ai pris la peine d'étudier les taux de l'Intercolonial et ceux du Pacifique-Canadien. En 1918—j'ai basé mes chiffres sur ceux de M. Payne—statisticien du ministère des Chemins de fer—le tarif-marchandises du Pacifique était, en moyenne, de 18 p. 100 plus élevé que celui de l'Intercolonial, et le tarif-voyageurs, de 24 p. 100 plus élevé.

Je me fais fort d'affirmer que, si depuis trente ans, les tarifs de l'Intercolonial avaient été sur le même pied que ceux du Pacifique-Canadien, l'exploitation du réseau n'aurait pas accusé de déficits.

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

Reprise de la séance.

L'hon. M. CRERAR (continuant): A six heures, lorsque la séance a été suspendue, je racontais comment le Canada s'est tiré de l'exploitation de l'Intercolonial, et je relevais les arguments invoqués contre la nationalisation du fait que cette exploitation n'a pas été fructueuse. Je faisais observer que les résultats auraient probablement été complètement différents en 1918, si les tarifs-marchandises de l'Intercolonial avaient été semblables à ceux du Pacifique-Canadien. Cependant, il est une chose qu'il ne faut pas perdre de vue: l'Intercolonial n'a pas encore été construit dans l'espérance que l'entreprise serait lucrative. Sa construction était stipulée dans le pacte de la Confédération, et lorsqu'on se rappelle que ce réseau a dû soutenir depuis qu'il existe la concurrence des tarifs de transport par eau, qui sont moins élevés; il n'y a guère lieu de s'étonner des déficits qui se sont produits. Je soumets qu'il n'est pas juste d'invoquer l'absence de bénéfices sur l'Intercolonial pour démontrer que le principe de la nationalisation ne vaut rien.

Au sujet de ce réseau, il y a un autre facteur dont il faut tenir compte. Il est incontestable que la politique a eu beaucoup affaire dans son administration depuis qu'il

existe ou, du moins, jusqu'à ces dernières années. J'apporte ces faits à l'appui de ma thèse que l'Intercolonial n'a jamais été considéré comme une entreprise commerciale.

On a aussi cité l'expérience de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis depuis quelques années pour combattre la nationalisation et établir que des voies ferrées appartenant à l'Etat ne sauraient être lucratives. Cet argument non plus n'est pas absolument loyal.

M. BURNHAM: Ne discutons-nous pas ce projet parce que l'initiative privée a fait faillite?

L'hon. M. CRERAR: Oui. Dans le cas de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis l'exploitation des chemins de fer par l'Etat a eu lieu dans des circonstances extrêmement difficiles, pendant la guerre lorsque les frais d'exportation étaient élevés et qu'on ne pouvait tirer entièrement parti d'une administration méthodique. Cependant, même en Grande-Bretagne, un homme qui fait autorité, Sidney Webb, économiste renommé dans le Royaume-Uni, prétend, avec beaucoup de raison, que l'exploitation des voies ferrées par l'Etat n'a pas été désastreuse depuis quelques années et que, tout bien considéré, les chemins de fer de la Grande-Bretagne ont donné un joli bénéfice.

Ceux qui observent la situation de près admettront que l'exploitation nationale aux Etats-Unis pendant la guerre n'a pas été une épreuve légitime. Les gens qui soutiennent que la nationalisation n'est pas profitable ne doivent pas avoir tenu compte de l'histoire des chemins de fer américains depuis dix ans, ou plus. Informations prises, je constate que le 30 juin 1905—d'après les chiffres les plus récents que j'ai, bien qu'il en ait été publié d'autres depuis—il y avait aux Etats-Unis, abstraction faite des voies terminales et des voies de garage, 23,800 milles de voies ferrées appartenant à plus de 25 voituriers, qui étaient sous séquestre. Donc, il n'est pas juste de prétendre que la nationalisation n'est pas profitable, en présence de preuves aussi frappantes de l'insuccès de l'initiative privée dans un pays comme les Etats-Unis. Mais quel est le résultat de la séquestration des voies ferrées dans le pays voisin? C'est de faire naître par l'entremise des journaux et de toutes les agences de publicité un sentiment dont on peut tirer parti pour appuyer la demande de tarifs plus élevés, afin que les compagnies particulières qui ont gonflé leurs mises de fonds par des opérations de bourses et d'autres procédés du même genre puissent gagner des dividendes sur un capital majoré.

Nous pouvons citer des exemples de nationalisation au Canada, afin de démontrer que celle-ci peut joindre les deux bouts. Je voudrais appeler brièvement l'attention de la Chambre sur ce qui s'est passé dans la ville de Winnipeg relativement à l'éclairage et à la force motrice. Il y a dix ans les citoyens de Winnipeg payaient à une compagnie dont Mackenzie et Mann détenaient la majorité du capital, dix cents par heure-kilowatt pour l'éclairage à l'électricité et un prix proportionné pour la force motrice électrique servant aux établissements industriels. On s'efforça vainement d'obtenir de cette compagnie privée des prix raisonnables pour l'éclairage et la force motrice, et les citoyens demandèrent instamment que la municipalité entreprît d'établir ses propres dynamos et de vendre la lumière et la force motrice aux citoyens à un prix moins élevé.

On s'est opposé à cette proposition et l'opposition a été la même que celle que l'on met aujourd'hui à la nationalisation des chemins de fer au Canada. Les autorités financières de tout le pays ont déclaré qu'en faisant ces dépenses de millions de dollars, la ville commettait un suicide financier qui ne pouvait avoir pour résultat que la banqueroute. Néanmoins, quand la loi a été soumise au peuple, elle a été adoptée par une très forte majorité et le projet a été entrepris. Quel en a été le résultat? Cette entreprise comprend aujourd'hui un placement de plus de sept millions et demi et tout le monde est d'avis que c'est un montant considérable pour une ville de 200,000 âmes. Au cours des six dernières années, les profits ont été de plus de $430,000, une fois les frais d'entretien et de dépréciation payés.

Ceci a été parfaitement prouvé par une appuration indépendante des livres de la ville en ce qui touche son système d'éclairage. Mais que s'est-il produit, en outre? Du jour où la ville de Winnipeg a commencé la distribution de la lumière et de l'énergie électrique, les taux ont été diminués de dix cents à trois et un tiers par kilowatt-heure. Depuis six ou sept ans, le peuple de cette ville a bénéficié du taux réduit et, comme je l'ai déjà dit, la ville a retiré un revenu de $430,000, toute dépense payée. Sur une plus grande échelle, nous avons aussi l'exemple de la compagnie hydro-électrique, dans la province d'Ontario.

M. RICHARDSON: Puis-je dire à mon honorable ami que la compagnie a aussi forcé ses concurrents à réduire leur taux de dix cents à trois cents et un tiers et

que le peuple de Winnipeg a ainsi économisé deux ou trois millions par année?

L'hon. M. CRERAR: Je ne l'ai pas dit parce que j'ai hâte de finir aussitôt que possible. Je sais que les honorables députés désirent sortir afin de connaître les résultats de l'élection et je leur suis reconnaissant de bien vouloir me permettre de terminer, parce que je dois moi-même partir et prendre le train. Naturellement, la compagnie particulière qui, auparavant, vendait la lumière et l'énergie électrique, a dû faire une réduction pour mettre ses taux au niveau de ceux de la ville.

Je sais qu'on a vivement critiqué la compagnie hydro-électrique de l'Ontario et je sais que des autorités financières que l'on croit compétentes, ont critiqué l'administration de cette entreprise et déclaré qu'elle impose un fardeau financier au peuple de cette province. Mais, monsieur l'Orateur, le danger d'imposer un fardeau financier à une province comme l'Ontario n'existe même pas, si la vente de l'article fabriqué donne des revenus suffisants pour payer les intérêts sur le placement et pourvoir aux amortissements pour payer, à l'échéance, les obligations qui ont permis de former le capital. Et d'après les renseignements qui m'ont été donnés, c'est précisément la situation qui existe dans l'Ontario. Etudions un instant les avantages apportés aux districts ruraux d'Ontario par cette lumière et cette énergie à bon marché. C'est une question que j'ai discuté avec bien des cultivateurs dans l'Ontario, et tous me disent qu'en pénétrant dans les municipalités et qu'en distribuant la force motrice aux exploitations agricoles, l'hydro-électrique a considérablement transformé la nature des travaux agricoles. Autrefois, la femme du cultivateur devait se servir de ses bras pour la machine à laver ou pour la baratte. Ce travail se fait maintenant à l'électricité et les fatigues des travaux agricoles sont considérablement réduites. Ceci s'est accompli parce qu'on a permis à cette entreprise de payer ses frais dans toutes les phases de son exploitation.

Le cas de la ville de Winnipeg, comme celui de l'hydro-électrique, font voir la différence fondamentale entre l'exploitation particulière et l'exploitation publique de ces services d'utilité, qui forment en eux-mêmes des monopoles naturels, comme le transport par chemin de fer ou le développement de l'énergie électrique, où, par la nature même des choses, un individu ou un petit groupe d'individus ne sauraient organiser ce service pour eux-mêmes et il est alors de l'intérêt de l'Etat et des citoyens qu'on applique le principe de l'exploitation publique.

Un autre argument avancé contre la nationalisation et l'exploitation publique de nos chemins de fer, c'est que cela donnerait au parti politique au pouvoir un levier considérable pour s'y maintenir; que ces chemins de fer nationaux permettront l'établissement d'une machine qui donnera au Gouvernement le pouvoir de continuer son administration malgré les volontés populaires. Je ne vois pas comment la nationalisation peut offrir plus de dangers en ce sens que nous avons eu à souffrir par l'exploitation particulière des chemins de fer du pays.

Je pense que tous ceux qui consulteront impartialement l'histoire du Canada depuis quarante ans en concluront qu'il n'y a pas eu de plus puissante influence, dans la vie publique du pays, sur la législation des gouvernements, que nos compagnies de chemins de fer privées. Nous savons quelles circonstances entouraient le Pacifique-Canadien, il y a quarante ans. Loin de moi l'idée de blâmer les législateurs de cette époque! Nous n'ignorons pas que le Pacifique-Canadien est un grand chemin de fer, bien administré, mais il ne faut pas oublier que le pays a témoigné beaucoup de bienveillance pour cette compagnie qui a obtenu en subventions en argent des primes, des municipalités et diverses associations du Canada plus de 70 millions de piastres, sans compter environ 26,000,000 d'acres de riches terrains et, en Colombie-Anglaise, environ 38 millions de piastres, valeur de diverses lignes d'exécutées. Si l'on calcule aujourd'hui en piastres et cents ce qu'a obtenu du pays le Pacifique-Canadien, on verra que c'est bien près de 300 ou 325 millions.

M. RICHARDSON: J'ai appris que les subventions en terres seulement ont rapporté près de 150 millions et que la compagnie considère qu'il lui en reste encore pour près de 100 millions valant.

L'hon. M. CRERAR: Cela dépend, naturellement, de la valeur attachée aux terres, mais je veux être sûr de mes estimations. Voici un autre aspect de la question. Supposons que le chemin de fer du Pacifique-Canadien aurait été construit par l'Etat, mais non par une compagnie. Nous aurions pu perdre 10 ou 12 millions par année durant toute la période de son exploitation et, en ce qui concerne le bilan du pays, nous ne serions pas beaucoup plus loin en arrière qu'à présent.

Prenons le Nord-Canadien. Nous savons tous quelle mauvaise influence il a exercée sur la vie publique du Canada. Nous connaissons les intrigues de couloir de cette compagnie au Parlement, et dans certaines législatures provinciales dont elle voulait obtenir une prolongation de lignes, des subventions, des garanties et des dons de terrains. Je ne me trompe pas en disant que nos compagnies privées de chemins de fer ont eu la plus désastreuse influence sur la chose publique. Je conseillerais au Gouvernement, dans l'entente qui servira de base à l'arbitrage avec le Grand-Tronc, de faire bien attention de ne pas léser les intérêts de la nation. C'est absolument nécessaire. Les contribuables l'exigent et ils en demanderont un compte sévère au Gouvernement s'il échoue. Par exemple, dans la discussion de l'arbitrage, il ne faudra que le Grand-Tronc vienne dire que la construction d'autres chemins de fer ont fait du tort à ses affaires. Il ne faudra pas non plus, à mon avis, que sa valeur soit basée sur le prix actuel de l'outillage, des bâtiments, du matériel roulant et tous les autres biens qui font partie de l'exploitation d'un chemin de fer. Nous savons que le prix actuel des locomotives, wagons, édifices a presque doublé depuis la guerre. Cet état de choses va cesser. Peut-être continuera-t-il quatre, cinq ou huit ans, mais nous reviendrons à la situation d'avant-guerre, ou à peu près, au sujet du coût des matériaux nécessaires à la construction d'un chemin de fer et de l'outillage exigé pour son entretien.

En quelle posture nous trouverons-nous si nous entrons en possession de tous ces milles de voies ferrées? Nous serons, comme quelqu'un l'a remarqué, il y a quelques jours, au cours du débat, les plus grands propriétaires de chemins de fer de l'Amérique du Nord. L'honorable ministre des Chemins de fer (M. Reid) a, je crois, estimé à 21,000 ou 22,000 milles les voies que nous aurons, si le Parlement ratifie la proposition du Gouvernement et vote le rachat du Grand-Tronc. Son exploitation présente un très grand problème. Nous ne saurons l'entreprendre si nous sommes mus par la crainte. Pour faire un succès de la nationalisation, il ne faut pas agir avec peur ou timidité. Montrons-nous déterminés; suivons l'exemple des citoyens d'Ontario touchant l'entreprise hydroélectrique, et ceux de Winnipeg au sujet de la nationalisation de leurs services d'éclairage et de chauffage. Pensez-vous qu'ils voudraient retourner au régime des compagnies particulières? Pas du tout. Je suis convaincu que, si nous appliquons les mêmes principes à l'exploitation de nos chemins de fer nationaux, nous obtiendrons le même succès.

Mais il est certaines choses à considérer, et je veux émettre certaines idées. Si l'on jette un coup d'œil sur notre réseau national, on voit plusieurs lignes qui se doublent l'une l'autre. Nous avons des lignes qui ont été construites à un prix très élevé, et quelques-unes sans souci aucun des dépenses.

Quand on construisait le Grand-Tronc-Pacifique à travers les montagnes du nord de la Colombie-Anglaise, j'eus personnellement l'occasion de voyager sur cette ligne pendant une distance d'environ 150 milles, et je m'aperçus que l'on ne faisait aucun effort pour la construire d'une façon économique. Cette opinion que j'émets est basée sur les observations que j'ai faites personnellement. Il fallait s'y attendre, puisque les entrepreneurs devaient recevoir une commission proportionnée au coût total de la construction du réseau. Par conséquent, la capitalisation du réseau se trouvait augmentée du fait de sa construction coûteuse et de la duplication de ses lignes. Sur ce même Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest d'Edmonton, vous pouvez voyager pendant des centaines de milles et vous verrez une voie dont on a arraché les rails à côté de celle que suivent les trains. Là le Nord-Canadien suit un côté de la rivière et le Grand-Tronc-Pacifique, l'autre; cela n'a pas sa raison d'être. Néanmoins, pour ces centaines de milles de voies ferrées qui ne servent à rien et sur lesquelles j'ose prédire que l'on ne posera jamais de rails, il existe un capital engagé de $80 ou $90,000 par mille.

Nous devons envisager cette entreprise comme le ferait un commerçant consciencieux dans un cas semblable. Que ferait un commerçant avisé et pratique dans ce cas-là? Si, par les circonstances malheureuses, il avait acheté du matériel sans valeur, il ferait une nouvelle estimation de tout son stock de façon à placer son commerce sur une base pratique. En réalité ses banquiers insisteraient pour qu'il le fît s'il désirait continuer son commerce. C'est le principe que nous devrions appliquer aux chemins de fer de l'Etat en Canada. Nous devrions faire une nouvelle estimation, les établir sur une base raisonnable, en un mot les évaluer à leur pleine valeur, mais pas plus. Nous allons faire exploiter nos chemins de fer par l'Etat: l'expérience doit être faite comme il faut. Essayer de faire rapporter une entreprise qui, considérablement surcapitalisée, est chose difficile, sinon impos-

sible à première vue. Il n'y a pas moyen d'agir autrement.

Il est absolument nécessaire que les directeurs de ces réseaux soient au-dessus de tout reproche et de toute critique. Il ne faut pas oublier qu'aujourd'hui on a l'impression générale que les chemins de fer de l'Etat sont trop liés à leurs anciens propriétaires: Mackenzie et Mann. Je n'ai aucune raison de ne pas avoir confiance dans ceux qui dirigent l'exploitation du réseau actuellement, comme président et directeur général; mais néanmoins, il appartient au Gouvernement de démontrer au public que ses chemins de fer sont complètement libérés de l'influence de Mackenzie et Mann. C'est absolument nécessaire pour rétablir la confiance publique.

J'ai une autre recommandation à faire, c'est que ces chemins de fer devraient être fondus en un seul réseau. A la fin de chaque année on devrait publier un état complet des opérations comme le ferait un bon bureau de direction pour les actionnaires d'une compagnie. Cet état indiquerait aussi complètement que possible le chiffre des recettes, les difficultés qu'on a rencontrées dans l'exploitation du réseau et tout ce qui se rapporte aux opérations de l'année. Je dirai aussi que le succès de cette entreprise dépendra beaucoup de la confiance que l'on pourra inspirer au public; or la confection d'un rapport annuel comme je viens de le proposer est un des moyens d'inspirer cette confiance. Je ne vois pas qu'il soit bien nécessaire de se mettre à discuter d'un côté et de l'autre de la Chambre les comptes rendus financiers de notre réseau national. Je propose que l'on choisisse un petit groupe de députés qui serait constitué en comité permanent pour examiner les bilans de notre chemin de fer national. Que fait-on dans une entreprise particulière? Il existe un bureau d'administration élu par les actionnaires. Ce bureau choisit à son tour les directeurs pour l'année. A la fin de l'année, il examine la manière dont le service a fonctionné, discute avec les actionnaires toutes les affaires de la société et souvent les actionnaires font de très précieuses recommandations quant à la direction des affaires pour l'année suivante. Je propose qu'on adopte ce principe dans ce sens-ci: Je veux que ce comité discute avec les administrateurs et les directeurs tout ce qui a trait aux opérations de l'année précédente, examine le réseau, son volume d'affaires et son développement, et, à son tour, rende compte à la Chambre et, par l'intermédiaire de celle-ci, à la nation, du résultat de ses délibérations. On a craint, et avec beaucoup de raison, que l'on n'importune le Gouvernement avec des demandes de lignes intermédiaires dans des régions qui n'en n'ont réellement pas besoin.

Peut-être y aurait-il lieu d'examiner l'opportunité d'appeler la Commission des chemins de fer à se prononcer sur toute demande de prolongement d'une ligne affluente du chemin de fer national du Canada, en vue de légitimer la dépense que pareille entreprise entraînerait et d'établir sa nécessité au point de vue de l'intérêt public.

D'autre part, le Gouvernement devrait étudier la possibilité—lorsque nous aurons fait l'acquisition du Grand-Tronc, ce qui ne saurait manquer, je pense,—d'exploiter à l'électricité les embranchements du réseau dans les provinces d'Ontario et de Québec. Je ne veux pas poser au prophète, mais je me hasarde à prédire que dans moins d'un quart de siècle, on exploitera à l'électricité une très forte partie de nos voies ferrées dans les provinces d'Ontario et de Québec et peut-être aussi dans les Provinces maritimes. Nous n'aurons plus alors besoin de ces énormes quantités de houille que nous importons actuellement des Etats-Unis, pour la production de la force motrice de ces chemins de fer.

Il y a encore ceci qu'il nous faudrait faire: stimuler chez nos concitoyens un sentiment de fierté à l'égard de notre réseau de chemin de fer. A ce sujet, une déclaration que le ministre des Chemins de fer a faite, l'autre jour, lorsqu'il a présenté la résolution qui a été le point de départ de ce projet de loi, m'a paru assez frappante. L'honorable ministre a dit:

> Le réseau du Pacifique-Canadien est, vous le savez, considérable. Il a beaucoup accompli pour le Canada et le fait que le Gouvernement possède et exploite un réseau semblable à celui du Pacifique-Canadien ne saurait justifier le recours à aucune influence ou procédé de nature à nuire au Pacifique-Canadien.

J'appuie volontiers cette condamnation du recours à des moyens non justifiés en vue de nuire au chemin de fer du Pacifique-Canadien. Mais je soutiens que le peuple canadien, propriétaire de 20,000 de voies ferrées, non pas par prédilection pour le régime de la nationalisation, mais par suite d'une inéluctable nécessité, ne léserait personne en faisant appel à l'opinion publique pour qu'elle favorise de toutes ses forces notre propre entreprise nationale. Je donnerai ce conseil au Gouvernement: il pourrait fort bien, s'il ne le fait déjà, soutenir de son influence, et dans la mesure la plus grande, notre propre réseau télégraphique, nos propres messageries et nos propres chemins de fer, en ce qui concerne les affaires

du pays. J'ai été chagrin de constater que le train de S. A. R. le prince de Galles, à travers le Canada, avait été fourni par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Quelle belle chose si S. A. R. avait voyagé sur un train de notre propre réseau national! De même, plus de nos anciens combattants auraient dû être transportés chez eux sur notre réseau national. La compagnie du Pacifique-Canadien s'est toujours montrée apte à sauvegarder ses intérêts. Je ne doute pas qu'elle ne continue de le faire. Elle est bien administrée et sa situation est excellente. D'autre part, notre réseau de l'Etat débute dans des conditions assez difficiles. Il est donc du devoir de tout homme doué d'esprit public et qui désire voir prospérer le réseau de l'Etat, de lui donner son appui en toute circonstance.

Je me permettrai d'ajouter un autre conseil. On s'attend à attirer en ce pays, d'ici à dix ans, un grand nombre d'immigrants qui devront s'établir sur des terres. Cela a été souvent répété dans la Chambre et discuté dans ce pays. C'est un grand désideratum. Si l'on veut surmonter le lourd fardeau financier, qui pèse sur le pays, il va falloir accroître sa force productive. Pour cela, le moyen le plus sûr, c'est de faire venir au pays des gens disposés à travailler, qui s'établiront sur des terres et aideront à développer nos grandes ressources naturelles. Je conseille au Gouvernement, lorsqu'il mettra en œuvre son programme d'immigration, d'installer les nouveaux venus autant que possible sur des terres adjacentes au réseau de l'Etat, afin de ménager à celui-ci pour l'avenir de bonnes affaires. Nous avons les terrains convenables. Si nous réussissons à coloniser la zone longeant nos voies ferrées nationales, nous créerons à celles-ci une clientèle qui pourra nous aider à surmonter nos difficultés. Il y a juste motif d'espérer que le réseau de l'Etat deviendra le facteur prédominant de l'unification canadienne. On fait souvent allusion au caractère de notre pays, à sa population éparse, à la difficulté, par exemple, de faire comprendre aux provinces de l'Ouest les idées et les aspirations des Provinces maritimes et de Québec. De même pour les provinces de l'Ouest et celle d'Ontario. Malheureusement, il n'existe pas d'active circulation des journaux d'une de ces régions à l'autre du Dominin.

Espérons que la création de cette entreprise de chemin de fer d'Etat servira à créer chez le public un esprit de fierté nationale qui aura pour effet d'unir nos citoyens et de leur donner quelque chose dont ils se féliciteront d'être les possesseurs. Ce n'est pas une impossibilité; cela peut se faire.

Je ne veux pas retenir la Chambre davantage; cependant j'ajouterai ceci: le Canada a devant lui de grandes obligations et la situation des chemins de fer, ici, est décidément difficile. L'attitude que l'on prend aujourd'hui, sans être à l'abri de toute critique, est d'une façon générale la meilleure que nous puissions adopter. Quand tous les réseaux seront complétés, il appartiendra au peuple canadien, à ses représentants au parlement et à son gouvernement, qui seront chargés de l'application des lois, de prendre tous les moyens légitimes pour faire réussir l'entreprise. Je crois que nous pouvons laisser à la postérité un exemple et une tradition dans ce sens qui sera digne de notre pays et digne des sacrifices que le Canada a faits depuis quatre ou cinq ans.

M. CASGRAIN: Monsieur l'Orateur, en 1911, le ministère, qui précéda immédiatement celui-ci, nourrissait l'ambition de faire mieux que le cabinet Laurier. A cette époque-là, les journaux du pays proclamaient le nouveau gouvernement un sauveur, qui garantirait notre loyalisme et ferai tdu Canada un pays prospère. Il devait être le balai destiné à tout nettoyer; qui devait faire disparaître tout ce qu'il y avait de défectueux dans le régime précédent, afin éclipser tous ses prédécesseurs. Mais qu'est-il arrivé?

En 1911, quand le cabinet Borden eut pris la direction des affaires, notre dette publique s'élevait à environ $100 millions. Six ans plus tard elle était montée à $336 millions et, aujourd'hui, elle approche de deux milliards.

Il est vrai que la guerre a contribué grandement à l'augmentation de notre dette et il n'y a peut-être pas lieu de récriminer là contre. Néanmoins, nous remarquons que le gouvernement élu en 1911, bien qu'il eût constamment prêché l'économie, a rempli les bureaux d'employés inutiles, grossissant le nombre des fonctionnaires de 15,000, après avoir dénoncé le gouvernement Laurier sous prétexte du même abus.

Quant aux chemins de fer, lorsque le gouvernement Borden a pris la direction des affaires publiques, il s'est mis à blâmer l'administration Laurier pour la situation dans laquelle se trouvaient les chemins de fer. Cependant, que fait-il aujourd'hui? Après son arrivée au pouvoir, en 1911, il s'est engagé dans la même voie que son prédécesseur, c'est-à-dire qu'on a accordé sans compter des subventions aux différentes compagnies de chemin de fer; qu'on leur a avancé de l'argent et qu'on a garanti leurs obliga-

tions de diverses manières. Nous avons vu les gens du Nord-Canadien demander des faveurs au Gouvernement comme par le passé et lui imposer finalement la fameuse opération de 1917. Un an plus tard, le capital de cette compagnie, que la commission Drayton-Acworth déclarait sans valeur, fut évalué par un bureau d'arbitrage à 10 millions. D'après la réponse qui a été faite récemment à une question posée par un député, ce chemin de fer du Nord-Canadien, avec les autres chemins de fer de l'Etat, a accusé, l'an dernier, un déficit de $9,041,-464,62. Aujourd'hui le chemin de fer national a une dette de $460,225,148.93, sur laquelle il faut payer annuellement un intérêt de $19,073,387.08. Etant donnée cette dette nationale considérable imposée au pays par les divers gouvernements qui se sont succédé et surtout du fait de l'acquisition du Nord-Canadien, est-il sage de faire un pas de plus dans le sens de la nationalisation de tous nos chemins de fer, comme on le propose en ce moment? Je dis non. Le Gouvernement ferait bien de se conformer au dicton: "arrêtez-vous, regardez, écoutez".

Voyons ce que certaines personnes, considérées comme des autorités en matière de chemin de fer, ont à dire à ce sujet. Voici ce que déclarait récemment M. E. W. Beatty, président du chemin de fer Pacifique-Canadien:

> Je ne cherche pas à vous imposer mes vues, elles ne sont pas immuables, mais je ne suis pas convaincu qu'il soit à propos ni prudent d'adopter cette politique, car aucun de ceux qui la préconisent n'a pu donner les raisons qui lui font avoir confiance en elle. Avant que nous changions un système que nous comprenons et qui, dans le cas de certaines compagnies au moins, a fonctionné d'une façon avantageuse pour le Canada, nous devrions être sûrs que le changement doit apporter des améliorations et que les résultats pour le public soient tels qu'ils justifient les obligations extraordinaires qui seraient assumées.

Il serait malheureux, monsieur l'Orateur, de substituer à un système que nous connaissons un autre qui nous est fort peu connu. Voici ce que disait, il n'y a pas longtemps, lord Shaughnessy, ancien président du chemin de fer du Pacifique-Canadien:

> Avant longtemps nous entendrons parler de l'expérience qu'auront eue nos voisins du Sud en matière d'administration des chemins de fer, et peut-être aurons-nous aussi notre propre expérience. Qu'on n'aille pas croire que je suis opposé à la nationalisation des voies ferrées.
>
> Si les citoyens de notre pays le désirent, et que le Gouvernement décide que le peuple le veut, nous vivons sous un régime démocratique et il faut se rendre au vœux du peuple. Mais en prenant pareille orientation, il importe d'être bien certain qu'on est sur un terrain ferme, car autrement nous pourrions nous trouver en présence d'un grave problème.

[M. Casgrain.]

Je désire ici même, monsieur l'Orateur appeler votre attention sur ces paroles:

> Si les citoyens de notre pays le désirent et que le Gouvernement décide que le peuple le veut.

Dans l'élection de 1911, si je ne me trompe, le débat roula sur les questions de la marine et de la réciprocité; il ne fut nullement question de la nationalisation des chemins de fer. A l'élection de 1917, la lutte se fit sur les mesures tendant à gagner la guerre et sur rien autre chose; il ne fut pas alors question de savoir si la nationalisation des chemins de fer était susceptible de réalisation. Je ne sache pas que ce Gouvernement ait reçu du peuple un mandat pour imposer au pays pareil système. Jetons un regard rétrospectif sur le passé. En 1904, lorsque le gouvernement Laurier proposa une nouvelle politique en matière de construction de chemins de fer et voulut lancer la célèbre convention relative au Grand-Tronc-Pacifique, aujourd'hui si vivement critiquée, il fit appel au peuple sur cette question-là même, et il résulta de cette élection que la majorité des électeurs sanctionna ce projet. En 1911 le même gouvernement voulut faire un pas de plus et doter ce pays de la réciprocité avec les Etats-Unis. Il fit encore appel au peuple et le résultat de cette élection, c'est qu'aujourd'hui le Gouvernement actuel administre les affaires du pays. Certes, monsieur l'Orateur, on ne saurait dire que la politique, aujourd'hui en discussion soit aussi démocratique que celle du gouvernement Laurier. Mais ce qui est incontestable c'est que, abstraction faite de la question de savoir si le peuple a décidé qu'il veut la nationalisation des chemins de fer, le Gouvernement la veut certainement et a décidé que le peuple la veut, et nous allons l'avoir, coûte que coûte.

Citons les paroles d'une autre autorité sur la question de la nationalisation des chemins de fer. Voici ce que dit sir William Hay, directeur général des chemins de fer et des ports australiens:

> La profonde divergence des opinions d'ordre pratique rend extrêmement difficile la tâche de se prononcer sur les avantages et les désavantages des chemins de fer d'Etat et des chemins de fer d'initiative privée. Somme toute, il semblerait que ce problème doive se décider d'après la situation géographique et les conditions industrielles, économiques, politiques et sociales du pays concerné, plutôt que d'après les mérites revendiqués en faveur de l'un ou de l'autre système dans les autres pays. Le succès où l'insuccès des chemins de fer d'Etat tient en grande partie à la mesure dans laquelle l'administration est soustraite aux influences politiques. Ainsi il est évident que la solution du problème est subordonnée à nom-

bre de causes autres que celles d'un ordre exclusivement économique.

Monsieur l'Orateur, l'expérience prouve que l'influence politique se glisse toujours dans la gestion des chemins de fer par l'Etat, indépendamment des sauvegardes statutaires et autres qui s'y appliquent, comme en Australie et en Italie, et que les seules administrations soustraites à l'ingérence sont celles des gouvernements autocratiques de l'Allemagne et de l'Autriche. L'expérience de l'Angleterre, de la France, de l'Italie, et récemment celle de nos voisins, les Etats-Unis, devraient suffire pour nous édifier sur la valeur du régime des chemins de fer d'Etat. Cela est tellement vrai que le président Wilson, tout récemment, à son retour d'Europe après avoir pris part à la conférence de la paix, a préconisé la remise des chemins de fer nationalisés et exploités durant la guerre par l'Etat, à leurs propriétaires primitifs.

Nous constatons aussi que le congrès des Etats-Unis prend les mesures voulues pour parer à l'injustice résultant de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat en concurrence avec les chemins de fer exploités par l'initiative privée; or, voilà qu'ici notre Gouvernement a conçu le projet d'établir une vaste réseau de chemins de fer dans le but avoué d'attaquer un réseau de chemins de fer qui, d'aveu général, depuis son établissement, a toujours fourni un excellent service au pays et qui est en mesure de continuer à le faire.

Est-il rien de plus grave et de plus dangereux que cette tendance à se servir des pouvoirs de l'Etat pour attaquer et léser l'industrie privée? Dans certains milieux, surtout dans les provinces de l'Ouest, ce système est accueilli avec grande faveur. La protection des droits acquis a toujours été un des premiers principes de la législation anglo-saxonne. Allons-nous donc nous engager dans une politique de confiscation? Car à mon avis, monsieur l'Orateur, voilà bien à quoi aboutit ce projet. Si l'on applique ce système, comme le Gouvernement se propose de le faire, il y a tout lieu de croire que tôt ou tard, étant donné qu'il faudra abaisser les tarifs de chemins de fer, à cause de la concurrence avec la compagnie du Pacifique-Canadien, cette dernière compagnie même devra être absorbée et passer sous le régime des chemins de fer nationaux canadiens. Voilà ce que j'appréhende, si ce projet se réalise, je n'affirme pas que cela se réalisera, mais c'est possible,—il est arrivé tant de choses étranges depuis quelques années que pareille éventualité pourrait se produire.

A cause des complications qu'entraînerait l'accroissement des dépenses du Gouvernement dans le cas où ce projet serait mis à exécution, l'accepter serait agir à l'encontre du bon sens; car, chose certaine, si le Gouvernement absorbe tous ces réseaux, notamment le Pacifique-Canadien, il ne pourra réussir à donner au public un service rapprochant celui que cette compagnie lui donne, ou même obtenir un revenu lui permettant de payer un dividende comme celui que touchent les actionnaires du Pacifique-Canadien.

On sait par expérience que sous la direction de l'Etat, et je dirais pour cette raison même, les frais d'exploitation des chemins de fer et des télégraphes sont beaucoup plus élevés, et que dans le cas des chemins de fer, le service au public laisse aussi beaucoup à désirer. Le public paye plus cher ce qu'il reçoit, et bien souvent ce qu'on lui donne n'est pas ce qu'il devrait être.

Jetant un coup d'œil sur le rapport de la commission Drayton-Acworth, j'y vois l'observation suivante au sujet du Pacifique-Canadien:

> Dès les débuts du Pacifique-Canadien, on lui a accordé de l'aide directe d'une main généreuse et ce secours lui a été continué jusqu'au jour où il fut en état de se tirer d'affaires seul... Le public du Canada, à notre sens, en a eu pour son argent.

Selon moi, on aurait dû faire pour le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc ce qu'on a fait dans le cas du Pacifique-Canadien. Tout ce que ces compagnies demandent c'est d'être laissées à elles-mêmes pour se développer librement; qu'elles se tirent d'affaires seules. Si elles ne peuvent le faire maintenant, d'ici quelques années elles pourront faire de bonnes finances et payer à leurs actionnaires ce qui leur revient sur les fonds qu'ils auront engagés dans l'entreprise. Mais sous prétexte qu'il lui faut ces lignes pour compléter son réseau, le Gouvernement veut assumer la direction du Grand-Tronc afin, dit-on,—naturellement nous n'avons pas la preuve,—de favoriser les intérêts d'un certain groupe sur lequel s'appuie le Gouvernement.

Voyons ce que certains journaux, amis du Gouvernement ont à dire au sujet de cette question. Dans la "Gazette" du 2 décembre dernier, dans un article de fonds, il est question d'un autre article paru dans le "Globe" à un époque antérieure. Le "Globe" s'exprimait franchement et ouvertement sur cette opération; voici ce qu'il disait:

> Des spéculateurs canadiens, ayant à leur tête un ancien ministre de la Couronne, qui ont

eu beaucoup à faire avec la formation du Gouvernement unioniste, cherchent à mettre la main sur de gros paquets d'actions privilégiées et ordinaires du Grand-Tronc, persuadés qu'advenant l'acquisition du chemin de fer par le Gouvernement, la valeur de ces actions s'accroîtra sensiblement et que leur prévoyance leur assurera un joli bénéfice. Une autre version plus cynique de cette rumeur, inventée peut-être dans un esprit de dénigrement, veut qu'un groupe d'individus mêlés à la prétendue spéculation, soit assez puissant pour influencer la décision du Gouvernement, et par conséquent, ces gens ne jouent pas sur un événement fortuit, mais sur "une chose certaine".

Tel est l'article que publiait la "Gazette" de cette date, et à cette époque, la "Gazette" et le Globe étaient des journaux amis du Gouvernement; de fait, ils ont même contribué à l'avènement du ministère.

L'an dernier, si je ne me trompe, la commission hydro-électrique d'Ontario faisait des instances auprès du Gouvernement pour que ce dernier fît l'acquisition du réseau du Grand-Tronc. Si je me rappelle bien ce que disaient les journaux à cette époque, sir Adam Beck vint à Ottawa dans le but d'essayer à forcer le chef du Gouvernement à adopter les vues de la commission hydro-électrique. Mais évidemment, le chef du Gouvernement, sir Robert Borden, s'est montré ferme sur cette question et ne s'est pas rendu à ce qu'on lui suggérait. Personne ne croyait alors que ceux qui se faisaient les promoteurs de cette opération réussiraient.

Nous avons une autre autorité en la matière, dans la personne d'un homme qui était autrefois ministre d'Etat et qui s'est déclaré lui-même tout à fait contre la ligne de conduite que suit aujourd'hui le Gouvernement. Je veux parler de l'honorable F.-B. Carvell, ancien ministre des Travaux publics. Ce dernier disait:

> Le Gouvernement peut réussir là où d'autres ont échoué, mais il n'y a pas moins lieu de constater avec chagrin que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat a été la farce la plus lamentable que l'on ait jamais vue au pays.

Sir Henry Drayton, qui, me dit-on, est ministre des Finances—les journaux annoncent maintenant qu'il a été élu—s'exprime ainsi, dans le rapport Drayton-Acworth:

> Selon nous, il n'est pas dans l'intérêt du pays de confier l'exploitation de ses chemins de fer au Gouvernement. Nous ne connaissons aucun pays au monde où un Etat démocrate possède et exploite ses chemins de fer et où ces derniers n'exercent pas une influence préjudiciable sur la situation politique.

Un autre expert en économie politique, un de nos économistes les plus renommés, le profseseur Mavor a dit—et je tiens à signaler la chose à mon honorable ami (M. Crerar):

> Il se peut que ce ne soit qu'à la suite d'insuccès réitérés et coûteux, comme dans le cas du gouvernement du Manitoba avec les téléphones, que le public finira par se rendre compte que la véritable attribution d'un gouvernement ne consiste pas à diriger les entreprises industrielles, mais à en faire l'inspection impartiale en vertu de lois bien conçues, s'adaptant à la nature et aux conditions de la population et du pays.

Une autre autorité en cette matière, M. Acworth lui-même, admet que nous avions lieu de nous attendre à une augmentation des tarifs de transport avec le régime de la nationalisation. Dans le volume qu'il a publié sous le titre de "The Railway and the Trader", M. Acworth appuie la thèse du professeur Hadley; il s'exprime comme il suit:

> C'est une erreur de croire que les tarifs sont plus bas quand c'est l'Etat, au lieu des compagnies particulières, qui gère les chemins de fer. Les résultats obtenus sont la preuve du contraire. L'Etat est plutôt disposé à taxer les industries qu'à les encourager. Or, du moment qu'il s'agit de taxer une industrie, sa responsabilité est moindre que celle d'une compagnie particulière. L'administration par l'Etat est plus coûteuse que celle de l'initiative privée et il en résulte un fort gaspillage de capitaux. L'administration d'une entreprise par l'Etat est démoralisante tant pour les affaires légitimes que pour les fins de la politique.

Voilà l'opinion la plus généralement acceptée chez les économistes. C'était aussi l'opinion des hommes d'Etat, à venir jusqu'en 1896, car on avait toujours préféré l'initiative privée à la direction de l'Etat jusqu'à cette date. Le but que vise le bill en discussion, nous pouvons l'affirmer sans crainte, c'est l'achat pur et simple du Grand-Tronc. Il s'agit, suivant moi, de l'entreprise la plus vaste et la plus compliquée qui ait jamais été préconisée par un Gouvernement en invoquant des motifs aussi futiles. Le réseau du Grand-Tronc a une longueur d'environ 4,000 milles et avec ses embranchements il comprend 6,300 milles de voies ferrées. Il traverse une partie des Etats-Unis, se prolongeant jusqu'à Chicago à l'ouest pour aboutir à Portland dans l'est. Le capital placé dans l'entreprise représente un total de $420,000,000.

L'une des raisons qu'invoque la commission hydro-électrique pour favoriser l'opération, c'est qu'elle serait dans l'intérêt d'un grand nombre de municipalités, qui exploitent des lignes électriques. Un autre argument que l'on fait valoir en faveur du bill, c'est qu'il assurerait au Nord-Canadien, qui déjà relève de l'Etat, des installations de tête de ligne qu'il serait nécessaire de construire ou d'acquérir, s'il en était autrement. Les auteurs de la mesure prétendent de plus que le Grand-Tronc servira à ali-

menter le trafic du réseau national des chemins de fer de l'Etat dans l'Ouest. Si le Gouvernement veut atteindre le but du projet, il faudra qu'il prélève de nouveaux fonds en hypothéquant le crédit du peuple canadien, dont les épaules ploient déjà sous le fardeau. Il est impossible, à mon humble avis, d'ajouter un sou de plus aux fardeaux des taxes qui écrasent le contribuable, sans exposer le pays à de graves dangers, si non à un désastre. Que constatons-nous? En ces dernières années, nous avons déboursé 367 millions pour nos voies ferrées, soit le tiers de notre dette nationale, tandis que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat s'est soldée par un déficit d'environ 13 millions. Les chemins de fer qui sont exploités par l'Etat n'ont jamais réalisé des recettes suffisantes pour acquitter un seul sou d'intérêt sur les dépenses d'établissement. Or, si nous calculons au taux de 4 p. 100 les intérêts sur les sommes déboursées à compte du capital sur les chemins de fer de l'Etat, nous nous rendons compte qu'ils atteignent le chiffre d'environ 15 millions par année et qu'ils augmentent sans cesse. La situation n'est donc guère rassurante, à mon point de vue.

Tous ces problèmes relatifs aux installations de tête de ligne et à l'alimentation du trafic au bénéfice du réseau des chemins de fer de l'Etat, pourraient facilement se résoudre au moyen d'arrangement touchant l'échange du trafic entre le réseau de l'Etat et celui du Grand-Tronc. Dans le centre du pays, ces deux réseaux de chemin de fer pourraient alimenter réciproquement leur trafic respectif, sans compter que le Gouvernement peut très bien effectuer des arrangements en vue d'utiliser les gares terminus que possède la compagnie du Grand-Tronc. Les contribuables canadiens seraient alors soulagés de la triste perspective d'assumer de nouvelles obligations énormes, si seulement le Gouvernement voulait bien adopter des méthodes d'affaires faciles à appliquer. La population canadienne toute entière a les yeux tournés vers Ottawa en ce moment. Elle adjure à grands cris le Gouvernement de refuser de consommer ce marché excessivement onéreux. Il est facile de se rendre compte de la direction de l'opinion publique au pays en consultant les journaux. Je relève le passage suivant dans un article de la "Gazette" paru ces jours derniers:

> C'est la plus mauvaise nouvelle que nous ayons reçue depuis la guerre. C'est l'indice que le chemin de fer du Grand-Tronc sera diminué et mis sur le même pied que l'Intercolonial.

L'exploitation d'un nouveau chemin de fer par l'Etat, incontestablement, tendrait à augmenter fortement le chiffre de notre dette nationale et à creuser de nouveaux déficits que le pays serait obligé de combler en dernier ressort. Je prétends que nous ferions un mauvais marché en acquérant le réseau du Grand-Tronc, eu égard à l'état dans lequel se trouve actuellement ce chemin de fer. Le pays débourserait des sommes considérables pour courir à de nouveaux déficits. Nous serions obligés d'assumer l'obligation de verser des dividendes sur un capital de 220 millions et de nous charger du règlement d'une dette consolidée de 179 millions. Il faut que nos gouvernants soient frappés de démence pour songer à conclure un pareil marché, dans les circonstances. Le Gouvernement conduit le pays à la ruine et à un désastre plus terrible que celui que nous avions raison de le redouter à la suite de la dernière guerre.

Le dernier bilan qu'ont publié les journaux du pays établit que notre dette nationale a augmenté de 65 millions au cours du mois de septembre, quand elle n'avait augmenté que de 25 millions pendant le mois correspondant du dernier exercice. Rendant témoignage devant une certaine commisison d'enquête, dernièrement, l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) a déclaré publiquement que la situation financière du pays était très grave et que toutes les nations belligérantes devront pratiquer la plus stricte économie d'ici à quelques années. Les ministres eux-mêmes, monsieur l'Orateur, ont affirmé devant la même commission que le trésor public ne contient pas assez de fonds pour faire droit aux demandes de nos braves vétérans de la guerre.

Il n'y en a pas assez pour accroître l'indemnité parlementaire. Des sommes furent votées à la dernière session pour des travaux très urgents et très nécessaires dans mon comté, lesquels coûtent de dix à quinze mille dollars, mais ces travaux, le nouveau ministre des Finances les a arrêtés sous prétexte qu'il n'y a pas assez d'argent. Il n'empêche que nous en avons assez pour prendre l'engagement de satisfaire aux échéances d'intérêts sur les énormes sommes que je viens de mentionner.

Par cette loi, le Canada sera contraint à faire la dépense d'un demi-milliard, et les intérêts, les pertes, les taxes coûteront au pays près de 25 millions par année. C'est-à-dire que la dette du Canada qui, en ce moment, est d'environ 1 milliard 750 millions et qui montera bientôt à 2 milliards, va être portée par cette opération à près de 3 milliards, pour ne rien dire des autres obligations que devra remplir le pays, obligations relatives aux travaux publics, aux pensions et autres engagements nés de la

guerre. Et au bénéfice de qui tout cela se fait-il? Nous savons que les actionnaires anglais, ou ceux entre les mains de qui sont passées leurs actions, vont réaliser une jolie somme, outre qu'ils se débarrassent de l'obligation d'avoir à payer les intérêts sur un capital de quelques centaines de millions de dollars placés dans une entreprise avec laquelle ce pays n'a rien à faire.

En échange des biens réels de la compagnie, le Gouvernement engage le Canada à payer aux actionnaires des intérêts sur une certaine portion des actions privilégiées, garanties et sur la valeur qui sera attribuée à trois autres stocks. Des arbitres vont être nommés, monsieur l'Orateur, pour évaluer ces stocks et, pour que ne se répète point l'opération relative au Nord-Canadien, je suggérerais que l'on soumît au Parlement l'évaluation des arbitres, dont les décisions n'auraient d'effet qu'une fois ratifiées par les représentants du peuple. Si une telle disposition était intérée dans le projet, j'y donnerais certainement mon appui. Il est inutile de discuter bien longuement les déficits probables qui se produiront; il suffit, pour cela, de comparer les frais d'exploitation et les charges fixes du Pacifique-Canadien, lesquels s'élèvent à 70 piastres pour $100 d'affaires, avec les dépenses de l'Intercolonial et des autres chemins de fer de l'Etat—frais d'exploitation et intérêts compris—lesquels s'élèvent à une somme de 200 à 220 pour 100 piastres d'affaires. A ce propos, je renverrais la Chambre à ce que disait, en 1917, monsieur l'ingénieur civil W. F. Tye, du problème des chemins de fer canadiens. Le professeur Irving Smart, autrefois de l'université McGill, estime à près de 50 millions les déficits de notre réseau de voies ferrées, une fois que le Grand-Tronc en fera partie.

Lorsque, il y a quelques jours, la Chambr faisait, en comité, l'examen de la résolution, j'ai été surpris d'entendre le président du Conseil privé (M. Rowell), dire que l'opinion publique était généralement en faveur de ce projet. Il a assuré que le pays approuvait la nationalisation des chemins de fer. Il nous a déclaré que la province d'Ontario et les provinces de l'Ouest voyaient la chose d'un bon œil, pendant que les provinces de l'Est, notamment celle de Québec, y étaient opposées, et il nous a lu un article du "Globe" de Toronto à l'appui de ses dires. A ce propos, monsieur l'Orateur, mon honorable ami me permettra de lui rappeler que "qui n'entend qu'une cloche n'entend qu'un son"

[M. Casgrain.]

Selon moi, la grande majorité des gens sérieux de ce pays répugnent à la loi que l'on nous propose. Le "Star" de Montréal, qui, jusqu'à présent, a soutenu avec zèle le cabinet, y est opposé. Voici ce que disait ce journal, jeudi dernier, dans un article de rédaction :

> Le peu d'empressement des ministériels à ouvrir le débat sur l'affaire du Grand-Tronc semble être en opposition flagrante avec la détermination du Gouvernement à faire aboutir son projet. Il est quelque peu extraordinaire d'entendre deux ministres soutenir un point vital de la politique du Gouvernement avec des raisons qui se réfutent les unes les autres. Il est agréable toutefois de noter dans la conduite du Gouvernement l'absence de cette défiance mutuelle qui trop souvent caractérise, entre acheteur et vendeur, les opérations ordinaires. Le ministre des Chemins de fer ne possédait aucun renseignement sur les sommes à dépenser pour moderniser la ligne. Il n'en avait pas besoin; la direction lui avait donné l'assurance que le chemin était en bon état. Que pouvait-il avoir besoin d'autre chose?

L'article ajoute :

> Si l'on engage le pays dans cette opération à la hâte et sans avoir préparé les voies à une alternative quand le désastre s'annonce comme inévitable, on aura mené le pays presque à la ruine, sinon à la ruine complète. Le contribuable de ce pays ne peut porter le fardeau de la dette et des déficits, le poids du gaspillage et des rapines, la charge que les politiciens vont faire peser sur nos épaules en nous imposant l'administration d'une grande entreprise de transport transcontinentale. Mais les liens de parti sont tellement rigides, même dans un cabinet de coalition, qu'il n'y a personne, apparemment, à Ottawa pour faire la lutte au nom de l'intérêt public dans une circonstance aussi désespérée, si ce n'est pour des raisons de parti. Mais à quelque motif que l'opposition obéisse, il y a beaucoup de bon sens dans la demande qu'elle fait de ne procéder qu'avec lenteur et de considérer avec soin chacune des démarches qui tendent à la réalisation de ce sinistre projet.

Monsieur l'Orateur, nous sommes assez justifiés d'avoir pris, à cet égard, l'attitude que nous avons adoptée, quand un journal qui a été si bien disposé envers le Gouvernement et qui, de fait, lui a aidé dans une si large mesure, nous approuve et proclame que nous rendons au public un grand service. Les protestations d'institutions comme le Board of Trade, la chambre de commerce de Montréal et certaines autres non moins importantes, devraient faire comprendre au Gouvernement qu'il ferait bien de n'aborder le sujet de cette opération qu'avec la plus grande prudence et la plus grande circonspection.

Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) disait, l'autre jour, que nous étions opposés à ce bill, parce qu'il émanait du ministère, tout comme nous aurions été opposés à une autre mesure quelconque prove-

nant de la même source. Qu'il veuille bien m'en croire, il n'en est pas ainsi. Notre attitude ne nous a été inspirée que par le désir de servir l'intérêt public. Pour moi, si je m'oppose à ce projet, c'est que je le crois, en toute sincérité, essentiellement mauvais. Il ne devrait pas se réaliser et, par conséquent, les membres de la gauche manqueraient à leur devoir en ne s'y opposant pas de toutes leurs forces. Quoi qu'on puisse en dire, l'opposition doit toujours veiller à la défense de l'intérêt public et exprimer la pensée du peuple.

M. DEVLIN: Monsieur l'Orateur, la question à l'étude est énoncée dans le bill numéro 33 ayant pour objet l'acquisition du réseau du Grand-Tronc par Sa Majesté. On en a tant parlé dans cette Chambre et au dehors, qu'il semblait oiseux de citer des chiffres se rapportant à ce gigantesque projet. Aussi, ne tiendrais-je aucunement à ajouter à ce que j'en ai déjà dit, lorsque nous avons siégé en comité pour l'étude de la résolution, si je ne tremblais à la seule pensée de la dette et des obligations qui augmentent dans de telles proportions; du crédit public menacé, de la restauration devenue nécessaire, et des actes que le ministère ose commettre chaque jour. Il y a quelques semaines, un groupe de citoyens importants connus sous le nom d'association des vétérans de la grande guerre, venait prier le ministère d'améliorer sa situation financière. Il s'est échangé de la correspondance, puis il y a eu des entrevues à ce sujet. Sans vouloir exciter les classes les unes contre les autres, je dois citer ici une lettre du très honorable sir Robert Borden concernant la demande des vétérans, afin d'être mieux compris par vous, monsieur l'Orateur, en disant à quel état lamentable nos finances se trouvent réduites sous l'administration du Gouvernement actuel. Le 27 août 1919, en réponse à une lettre de M. C. G. MacNeil, secrétaire-trésorier de l'Association des Vétérans de la grande guerre, le premier ministre disait, entre autres choses:

Cependant, indépendamment de tout cela, telle est la situation financière du pays, qu'elle empêche le Gouvernement de prêter l'oreille à toute proposition ayant pour objet l'allocation d'une gratification plus considérable ou supplémentaire. Les paiements effectués en vertu du décret en conseil du mois de décembre dernier représenteront au moins 130 millions. En outre, les dépenses effectuées en vertu de la loi ayant pour objet d'établir les soldats sur des terres s'élèveront probablement à au moins 125 ou 130 millions. A part cela, le ministère du Rétablissement civil des soldats va avoir à dépenser, chaque année, pendant quelques années, des sommes considérables pour traitement dans les hôpitaux, enseignement professionnel, etc.

Il est dit, dans l'exposé budgétaire présenté par sir Thomas White le 5 juin dernier et dont je vous envoie copie pour votre information, que l'intérêt de la dette nationale pour le prochain exercice financier s'élèvera à 115 millions et que, d'ici à un siècle ou plus, nous devrons voir à payer, tous les ans, de 35 à 40 millions de dollars à titre de pensions. Il y a, en sus, les dépenses ordinaires exigées par l'administration des affaires publiques et qui s'élèvent à 125 millions ou plus.

A part cela encore, il y a les déficits résultant inévitablement de l'exploitation de nos chemins de fer, et les dépenses imputables sur le capital pour le développement le plus modeste des commodités de chemins de fer, qui s'élèveront, chaque année, à plusieurs millions. Le pays se trouve dans une situation financière des plus graves et qui va exiger une stricte économie et une minutieuse réduction de dépenses.

J'ai lu et relu cette lettre jusqu'à trois fois, et étant donnés l'affaiblissement graduel de notre revenu et les demandes que nous faisons au peuple, chaque année, sous forme de souscriptions à l'emprunt de la victoire, afin d'arriver à nous acquitter de nos obligations, je me suis demandé où s'en va le crédit du pays. "Voudriez-vous laisser passer le Grand-Tronc aux mains d'un séquestre"? s'écriait, il y a quelques heures ou plutôt quelques jours, le ministre de l'Intérieur. En l'entendant, je me suis dit que j'aimerais mille fois mieux le voir passer aux mains d'un séquestre, comme le Grand-Tronc-Pacifique, que de voir mon pays natal y passer, ce qui doit pourtant arriver inévitablement, si la déclaration faite dans cette lettre, par le premier ministre à M. MacNeil, est exacte, et si, en l'absence du premier ministre, le Gouvernement impose au pays des obligations nouvelles tendant, ni à faire gagner la guerre ni à assurer la reconstruction économique du pays, et qui ne sont pas plus nécessaires au peuple qu'elles n'auraient pu l'être pendant la guerre.

Il y a beaucoup été question de nationalisation. Les uns se lèvent sur-le-champ pour demander: "Etes-vous pour ou contre la nationalisation?" Je m'exprime que mon avis. Je tiens à dire sur l'heure qu'il n'est pas nécessaire, selon moi, de se déclarer favorable au hostile à cette doctrine pour repousser le projet de loi actuellement soumis à la Chambre. Il ne s'agit pas de savoir si nous l'acceptons ou la rejetons. Voici quelle est la question: Voulons-nous obérer le trésor ou refusons-nous de le faire? Afin de ne pas même m'exposer aux reproches du ministre de l'Intérieur (M. Meighen) qui a pour habitude de fendre un cheveux en quatre avec une massue, je dirai qu'en ce moment je n'ai pas confiance dans la nationalisation de voies ferrées, vu

ce qui s'est passé en ce pays, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne. Quiconque comparera le bilan des chemins de fer de l'Etat au bilan du Pacifique-Canadien, qui est une entreprise privée, n'hésitera pas à dire que, dans un pays de l'étendue du Canada le chemin de fer qui appartient à des particuliers a mieux réussi que tout chemin national ne pourrait le faire.

Avant de traiter de l'état financier des réseaux, je désire appeler votre attention sur ce que dit le public. Le Canadian Railroads du 18 octobre de l'année courante a publié une étude sur la nationalisation du Grand-Tronc, et il a déclaré qu'elle porterait un coup aux gens des chemins de fer et au public en général. Dans un très bon article, M. T. Kelly Dickinson dévoile les faits suivants:

L'achat du Grand-Tronc de chemin de fer imposera aussitôt au Canada une dette de près d'un demi million de dollars et une dépense annuelle de 25 à 30 millions pour le service des intérêts et la perte des taxes.

C'est là la pure vérité, d'après le bilan présenté par le ministère, et je vous le demande, monsieur l'Orateur, en ce moment où il dit aux anciens combattants: "Nous ne pouvons pas trouver les moyens de vous donner un sou de plus", ce pays est-il en état d'accepter une dette d'un demi-milliard de dollars, et perdre annuellement 30 millions de taxes et d'intérêts?

Il me semble—est-ce de la partialité?—que cette déclaration, qui paraît être une supplication de la part d'un certain élément de la population canadienne, constitue un exposé fidèle des circonstances de l'affaire, et que nous devrions répondre sans hésiter: "Ce pays n'est pas en état de le faire". Le raisonnement porte plus loin. Souffrez que je poursuive la citation de l'article de M. Dickinson:

Et qui recueillera les fruits de cette prodigieuse absorption de voies ferrées? Les actionnaires d'Angleterre profiteront, seuls, d'une telle opération, vu qu'ils n'auront pas à servir l'intérêt sur un capital de plusieurs centaines de millions de dollars placé en ce pays (intérêt que le Dominion n'a pas à payer maintenant) et qu'en outre; ils obtiendront du Canada la promesse de payer, sous la forme d'obligations garanties portant l'actif du pays.

Le ministre de l'Intérieur disait ici même, l'autre jour que l'une des raisons qui l'avaient engagé à approuver l'achat du Nord-Canadien, c'était la crainte que le Pacifique-Canadien s'en emparât, et que l'une des raisons qui l'avaient porté à faire en sorte que le Gouvernement canadien acquît ce réseau, c'était la crainte que celui-ci ne tombât entre les mains de la même compagnie de chemin de fer. Cependant, d'après la déclaration que je viens de lire, ce sont les actionnaires du Grand-Tronc, qui, apparemment, habitent l'Angleterre, qui profiteront de cette opération, et non les habitants du Canada.

M. McCREA: On découvrira peut-être que quelques-uns habitent le Canada.

M. DEVLIN: Quelques-uns peuvent habiter ici, mais le ministre m'a appris cet après-midi que le plus grand nombre, ou presque tous sont domiciliés en Angleterre. Ces jours derniers, le ministre de l'Intérieur a parlé de la différence des cours. Il a aussi cité une nouvelle publiée par le "Times" de Londres, nouvelle dans laquelle le chroniqueur financier de ce journal semble corroborer l'avis de M. T. Kelly Dickinson, car voici ce que je relève dans le "Citizen", d'Ottawa, du 15 octobre:

Le chroniqueur financier du "Times" dit que la nouvelle de l'arrangement relatif à l'arbitrage, conclu entre le Gouvernement canadien et le Grand-Tronc a été reçue en cette ville, hier, avec un plaisir visible. Il ajoute:

Le long retard avait causé beaucoup de déception, et il est indubitablement vrai que le succès des négociations contribuera beaucoup à rétablir en cette ville la confiance en l'attitude du Gouvernement canadien envers les bailleurs de fonds d'Angleterre qui, il faut l'admettre, a été ébranlée par la persistance du Gouvernement à s'en tenir à une ligne de conduite qui rendait impossible un arrangement amical.

Ainsi, je compléterai cette pensée en disant seulement: Les habitants du Canada, qui sont aujourd'hui accablés de dettes, sont tenus de plus de délier les cordons de leur bourse à l'occasion de l'emprunt de la victoire afin de solder notre dette de guerre, pour emprunter le langage du ministre des Finances, et de rétablir les ressources et la réputation du pays. Si nous devons emprunter des fonds à la population canadienne dans ce but, le Gouvernement a mauvaise grâce de l'endetter jusqu'à concurrence de centaines de millions de dollars. En tenant ce propos, je ne parle pas de l'intérêt, mais de la somme globale; on donne d'une main des centaines de millions de dollars aux actionnaires d'Angleterre, tandis qu'on tend l'autre main aux contribuables du Canada en disant: "Prêtez-nous plus d'argent, versez plus d'impôts. nous devons venir en aide aux porteurs d'obligations du Grand-Tronc en Angleterre".

Sir Thomas White craint aussi que le Grand-Tronc tombe entre les mains du Pacifique-Canadien, et il nous dit que celui-ci est le chemin de fer le mieux administré en Amérique. S'il en est ainsi les

voies ferrées de l'Etat sont les plus mal administrées du continent, ne serait-il pas de l'intérêt de la population canadienne (lors même qu'une telle éventualité devrait se réaliser) que le Grand-Tronc-Pacifique tombe entre les mains du Pacifique-Canadien et soit bien administré, plutôt que d'appartenir au gouvernement canadien d'être mal administré et d'endetter le pays?

Permettez-moi d'examiner un instant les engagements que prend le Gouvernement. Le ministre de l'Intérieur nous dit que celui-ci acquiert seulement les actions comportant la première, la deuxième ou la troisième préférence et les actions ordinaires qui, au pair, représentent £37,073,431, soit $185,000,000 de notre monnaie, je ne donne pas les chiffres exacts. Puis il a ajouté:

Leur valeur réelle sera déterminée par une commission d'arbitrage.

Il n'en connaît pas la valeur réelle; le Gouvernement ne la connaît pas, non plus, nous qui devons prendre part à l'arrangement, nous n'en connaissons pas la valeur réelle. Nous le saurons lorsque le Parlement aura permis au ministère de prendre les arrangements qu'il veut prendre au sujet de l'estimation de ces actions, dès que les arbitres leur auront attribué une valeur—que ce soit le pair ou autre chose. Le ministre disait de plus:

Pour solder la somme allouée par les arbitres, il sera émis de nouvelles actions ne comportant pas le droit de vote. Ces actions porteront intérêt à 4 p. 100 et seront remboursables au pair à l'expiration de trente années.

En ce qui concerne les actions-obligations, le Gouvernement s'en empare et se charge de servir l'intérêt. Elles se chiffrent par £31,926,125. Les actions 4 p. 100 garanties de la compagnie sont aussi traitées par l'Etat comme une dette et le pays en paiera l'intérêt.

M. l'Orateur, je ne veux pas encombrer de chiffres les pages du hansard; je dirai donc simplement que nous paierons près de 16 millions annuellement sous la forme d'intérêt; de plus, nous assumerons des obligations incalculables et nous recevrons du Grand-Tronc-Pacifique. . .vu la réception fréquente des nouvelles de l'élection, il est très difficile de traiter. . .

L'hon. M. MACLEAN: L'honorable député s'adresse-t-il au ministère?

M. DEVLIN: Non, je m'adresse à la Chambre.

L'hon. M. MACLEAN: Je conçois qu'il est pénible de parler lorsqu'on ne nous écoute pas. Mon honorable ami a-t-il de la répugnance à continuer jusqu'à dix heures? Nous promettons tous de prêter une oreille attentive, et nous pourrons alors lever la séance.

M. DEVLIN: Le ministre refuse-t-il de dire qu'il est dix heures?

L'hon. M. MACLEAN: Si l'honorable député promet d'être aussi bref que possible demain. . .

M. DEVLIN: Je puis affirmer au ministre que je sais que je ne serai jamais assez bref pour lui plaire.

L'hon. M. MACLEAN: Je consens au renvoi.

M. DEVLIN: Monsieur l'Orateur, je propose que la suite du débat soit renvoyée à une autre séance.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à dix heures moins dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 21 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

PRESENTATION DE SIR HENRY DRAYTON.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le greffier des Communes a reçu du greffier de la couronne en chancellerie le certificat de l'élection de sir Henry Lumley Drayton, dans la circonscription électorale de Kingston.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre suppléant) (texte): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de vous présenter sir Henry Lumley Drayton qui a été élu dans le district électoral de Kingston. Sir Henry a signé le rôle et prêté serment, et il désire prendre son siège.

M. l'ORATEUR: Je prie l'honorable ministre de prendre son siège.

LE CREDIT A LA ROUMANIE.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre des Finances (M. Drayton), à qui je souhaite la bienvenue à la Chambre, peut-il nous apprendre quelle partie du prêt de 25 millions à la Roumanie a déjà été versée. Si je pose cette question, c'est que je la juge très importante et très urgente. Hier, en effet, un citoyen en vue, qui revient de Roumanie, m'a dit que le "lei", l'unité monétaire

de la Roumanie, valant 20 cents en temps normal, varie aujourd'hui de ½ cent à 3 cents. Cela étant, le Gouvernement se propose-t-il de faire de nouvelles avances à la Roumanie, s'il reste encore quelque chose à verser sur ces 25 millions?

L'hon. sir HENRY DRAYTON (ministre des Finances): Je me ferai un devoir d'étudier la question que soulève l'honorable député et j'y répondrai un peu plus tard.

CONGRES INTERNATIONAL DU COMMERCE.

M. ROBB (texte): Monsieur l'Orateur, avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire demander au ministre du Commerce si le Canada est représenté au congrès international du commerce qui siège actuellement à Atlantic-City?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie) (texte): L'honorable député voudrait-il bien répéter sa question?

M. ROBB (texte): Monsieur l'Orateur, je désire demander au ministre du Commerce et de l'Industrie si le Canada est représenté au congrès international du commerce qui siège actuellement à Atlantic-City?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (texte): Non, le Canada n'est pas représenté à ce congrès.

M. BUREAU (texte): Puisque l'honorable ministre du Commerce est en veine de parler français pourrait-il nous dire pourquoi le Canada n'est pas représenté à ce congrès?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (texte): Le Canada n'a pas été invité à ce congrès.

LA CHAMBRE DE COMMERCE D'HALIFAX ET L'ACHAT DU GRAND-TRONC.

M. DUFF (Lunenburg): Je désirerais savoir du Gouvernement. . .

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Dans quelle langue mon honorable ami s'exprime-t-il?

M. DUFF: Si mon honorable ami ne parle pas mieux l'anglais que le français, je ne m'étonne point qu'il ne me comprenne pas.

M. BUREAU: Le ministre explique sa pensée.

M. DUFF: Le Gouvernement a-t-il reçu un télégramme de la chambre de commerce d'Halifax (N.-E.) relativement au projet d'acquérir le réseau du Grand-Tronc? Dans l'affirmative quelle est la nature de cette communication?

[M. Archambault.]

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Il n'est pas à ma connaissance que le Gouvernement ait reçu une communication quelconque de la chambre de commerce d'Halifax touchant cette question.

L'hon. M. MARTIN: Monsieur l'Orateur, j'ai reçu un télégramme de la chambre de commerce d'Halifax; l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) n'aurait jamais posé cette question si je ne lui avais communiqué ce renseignement.

M. COPP: Je demande bien pardon à l'honorable député d'Halifax, mais je diffère d'opinion avec lui, j'ai moi-même reçu ce matin une communication touchant cette question.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai répondu à la question de mon honorable ami au nom du Gouvernement. Pour moi, je n'ai rien reçu à titre de premier ministre intérimaire. Certains de mes collègues toutefois ont peut-être reçu un télégramme; l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Reid) en a reçu un, si j'ai bonne mémoire.

M. McKENZIE: Je désire savoir du Gouvernement s'il n'a pas de communications directes de la chambre de commerce d'Halifax; est-ce que les représentants de la ville et du comté d'Halifax n'ont pas fait de représentations au Gouvernement à ce sujet?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): J'ai vu ce matin à mon bureau un message de la chambre de commerce venant d'Halifax et signé par M. Saunders, le secrétaire.

M. ARCHAMBAULT: En anglais, s'il vous plaît.

L'hon. M. REID: Si je me rappelle bien, le télégramme renferme une résolution qui a été adoptée par la chambre de commerce. Je n'ai pas la moindre objection à le déposer sur le bureau; je suppose toutefois que l'honorable député (M. Copp) a reçu une copie de la même dépêche.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION PORTANT APPROBATION D'UNE CONVENTION AVEC LES ETATS-UNIS RELATIVE AUX PECHERIES DE SAUMON DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'approuver la convention conclue entre Sa Majesté et les Etats-Unis d'Amérique, établissant des mesures effectives pour la protection, la conservation et la propagation des pêches de saumon du bassin du fleuve Fraser, laquelle convention

a été signée à Washington le deux septembre mil neuf cent dix-neuf, au nom de Sa Majesté agissant pour le Canada, par les plénipotentiaires y nommés.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

L'hon. M. ROWELL (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries): La convention passée entre Sa Majesté et les Etats-Unis se rapporte à l'industrie du saumon sockeye de la province de la Colombie-Anglaise. Les honorables membres de la Chambre n'ignorent certainement pas qu'au cours de ces dernières années le nombre de caisses de saumon qu'il a été possible de se procurer aux pêcheries de saumon a diminué très notablement. Au cours d'une des dix dernières années, le nombre total de caisses de saumon sockeye mis en conserve, en Colombie-Anglaise et à Washington, a dépassé 2,300,000. Ces dernières années, ce chiffre s'est abaissé rapidement. C'est l'année dernière qu'il a été le plus faible depuis longtemps, puisque le nombre total de caisses, aux Etats-Unis et au Canada, n'a représenté qu'environ 67,000; les prévisions pour cette année sont encore moins favorables. L'estimation pour les pêches canadiennes est de 10,000 et pour les pêches américaines de 20,000, soit un total de 30,000 au lieu du maximum de 2 millions d'il y a quelques années. La situation actuelle est celle-ci: cette industrie est en train de disparaître, à moins qu'une entente internationale ne soit conclue entre les deux gouvernements intéressés, en vue de la préserver. Cette convention a pour but d'assurer l'adoption de règlements s'appliquant à l'industrie du saumon dans les deux pays, et qui permettront de conserver cette industrie importante. On calcule que la prise pourra s'élever annuellement à 30 millions de dollars, si l'on en prend le soin voulu, tandis qu'à l'heure actuelle elle se réduit à fort peu de chose.

Le premier article de la convention autorise la réglementation de la pêche du saumon dans les eaux internationales baignant les deux pays. Ces règlements devront déterminer les saisons et le temps où il sera permis de pêcher le saumon sockeye dans les eaux spécifiées, ainsi que la nature des rets, des engins et autres appareils utilisés pour cette pêche, et cela en vue d'assurer la conservation et la perpétuation de cette industrie.

L'article 2 indique comment ces règlements seront mis en vigueur; il autorise également la poursuite et la punition de ceux qui peuvent enfreindre la convention et les règlements. L'article 3 énumère les eaux visées par le traité, c'est-à-dire les eaux où l'on pêche présentement le saumon sockeye. L'article 4 pourvoit à la nomination d'une commission des pêcheries internationales dont le travail consistera à étudier cette industrie, dans le but de proposer d'autres règlements pour sa protection et sa perpétuation. L'article 5 définit la juridiction de cette commission, les enquêtes qu'elle devra poursuivre et le travail qu'elle devra exécuter. L'article 6 déclare les règlements en vigueur pour une durée de huit ans, sauf prorogation jusqu'à ce que la commission ait terminé ses travaux. Cette durée de huit ans est prescrite parce que le saumon est ce qu'on appelle un poisson à périodicité de quatre ans. Il retourne à l'endroit de son frai lorsqu'il a atteint l'âge de quatre ans. Il le quitte à l'âge d'un an pour y revenir à l'âge de quatre ans. C'est donc en vue de couvrir deux périodes de quatre ans chacune que le règlement comporte une durée de huit ans. L'article 6 pourvoit encore à un changement dans les règlements, si ces modifications sont jugées opportunes par la commission internationale qui peut être nommée aux termes de l'article 4. Quant à l'article 7, il définit la durée des pouvoirs de la convention, soit quinze ans, plus deux ans à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des hautes parties contractantes donnera avis à l'autre de son désir d'y mettre fin. L'article 8 pourvoit à la ratification de la convention.

Les honorables députés constateront que cette convention a pour but d'obtenir la promulgation et la mise en vigueur de règlements rédigés et approuvés par les deux pays. Les règlements déjà préparés et approuvés sont imprimés; ils forment l'appendice du traité. L'un des articles les plus importants établit une période d'interdiction lorsque la montaison du saumon bat son plein, pour ainsi dire, en vue d'assurer l'arrivée aux frayères d'un grand nombre de saumons qui seraient capturés, n'était cette période d'interdiction.

Actuellement l'interdiction est de quelque trente-six heures par semaine. On calcule que si l'on ajoutait à la période d'interdiction hebdomadaire cette période d'interdiction spéciale alors que la montaison bat son plein, environ 50 p. 100 du saumon qu'on prend à l'heure qu'il est et qu'on emploie dans les établissements de mise en conserves pourrait monter jusqu'aux frayères du fleuve Fraser. Grâce à ce moyen, on espère augmenter d'une année à l'autre la quantité de saumon aux frayères et rétablir cette pêcherie sur une base solide. La période d'interdiction, chaque année, constitue une

des dispositions les plus importantes des règlements.

Une autre disposition très importante limite la superficie dans laquelle on peut se servir de seines à bourse. Dans le passé, on a fait la pêche en utilisant les seines à bourse jusque dans les chenaux étroits qui séparent l'île de Vancouver et l'Etat de Washington; cette pêche a diminué d'une façon très marquée l'approvisionnement de saumon; on limite l'emploi des seines à bourse aux pêcheries de haute mer aujourd'hui et l'on ne peut s'en servir dans d'autres eaux.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries a une méthode plus efficace pour l'ouverture des rets à piège pendant la période d'interdiction afin que les poissons puissent passer librement.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries est d'avis que si l'on se conforme strictement à ces règlements, cela devrait suffire pour assurer la rénovation de cette très importante industrie de la côte du Pacifique. Si, faisant suite à l'examen que doit faire la commission internationale prévue dans ce traité, il est nécessaire de faire d'autres règlements, il est à souhaiter que les deux pays s'entendront sur la nature de ces règlements afin de conserver tous les deux cette précieuse industrie. En effet cela ne peut se faire que si le Canada et les Etats-Unis s'entendent pour adopter les mêmes règlements des deux côtés de la frontière; c'est comme cela que l'on empêchera cette industrie de disparaître. Voilà quel est le but du traité.

M. ROBB: Avant que la résolution soit adoptée, le ministre pourrait-il nous dire combien on a émis de permis dans les pêches de saumon au Canada durant la présente saison, et si, dans la distribution de ces permis, on a donné la préférence aux anciens combattants? On nous a dit que des permis étaient donnés à des étrangers. Je crois qu'il serait bon d'avoir des explications du ministre quant à la proportion de permis détenus par des sujets britanniques et celle des permis détenus par les gens d'origine étrangère que ne sont pas sujets britanniques.

L'hon. A. K. MACLEAN: Il n'est guère facile de répondre à la question posée par mon honorable ami sans avis préalable. S'il désire une réponse, j'essayerai de la lui procurer demain. Toutefois je crois pouvoir lui dire que tous les permis sont détenus par des sujets britanniques. Cette année et l'an dernier, toutes les fois que l'on a pu donner un permis à un ancien combattant, on l'a fait.

[L'hon. M. Rowell.]

M. DUFF: Les remarques du président du Conseil privé au sujet de cette grande industrie de la côte du Pacifique nous ont beaucoup intéressés. Nous sommes tous d'accord avec lui qu'il faut protéger cette industrie à l'avenir. Après avoir lu le traité entre Sa Majesté le roi George et le gouvernement des Etats-Unis, nous comprenons que c'est là une bonne mesure pour atteindre le but visé. Je suppose, monsieur le président, que c'est le résultat de la conférence qui eut lieu, soit dans l'automne de 1917 ou au commencement de l'hiver de 1918, entre les commissaires ou plénipotentiaires nommés par le Gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis. Les représentants du Canada étaient, si je me le rappelle bien, sir Douglas Hazen, maintenant juge en chef de la cour suprême du Nouveau-Brunswick; M. Desbarats, sous-ministre des Pêcheries, et M. Found, un autre haut fonctionnaire de ce ministère. Les commissaires des Etats-Unis étaient: M. Redfield, ministre du commerce; M. Sweet, sous-ministre du commerce et le docteur Smith, commissaire des pêcheries des Etats-Unis. Je remarque, monsieur le président, que les commissaires en question ont remis à leurs gouvernements un rapport, dans lequel il est dit ceci au sujet de la protection du saumon des pêches du Fraser:

> Vu l'état de choses qui existe, vos commissaires sont d'avis que les deux pays devraient convenir par traité quelles sont les mesures à prendre pour protéger cette pêche; que l'on devrait nommer des commissaires qui, sous l'empire de ce traité, étudieraient soigneusement la situation. Ils seraient assistés de deux experts dont un de chaque pays, qui devaient continuellement s'enquérir des conditions de vie du saumon sockeye, des procédés de fécondation, de l'élimination des ennemis naturels du saumon dans les frayères et dans l'eau salée et toutes autres questions se rattachant à cette industrie. Les commissaires devraient également inspecter les travaux de fécondation sur le Fraser.
>
> Vos commissaires recommandent aussi que la commission qu'il s'agit de nommer fasse examiner par des ingénieurs capables les rives du Fraser à Hell's Gate et aux autres endroits où l'on peut craindre des éboulis qui empêcheraient le saumon de monter, afin de savoir ce qu'il faut faire pour éviter ce danger.
>
> Vos commissaires sont d'avis que l'on devrait développer les piscifactures aussi rapidement que le permettra la provision d'œufs disponibles, en établissant de nouveaux appareils d'éclosion dans les frayères peu fréquentées. Pour cela on pourrait prendre des œufs de sockeye ou d'autres espèces de saumon dans d'autres rivières des Etats-Unis et du Canada et les transporter dans le Fraser en aussi grande quantité que possible.
>
> Il est aussi important que les deux gouvernements s'entendent pour s'assurer combien de temps il faut au saumon du moment où il entre dans le détroit de Juan de Fuca pour atteindre et pénétrer dans le Fraser et autant que possi-

ble pour passer de l'un à l'autre point le long du détroit et le golfe de Georgie.

Et en outre que les deux gouvernements prennent les mesures voulues pour faire des recherches et des expériences en vue de trouver les moyens pratiques de faire disparaître le danger dont nos pêcheries de saumon sont menacées par le phoque à fourrure et le lion de mer dans les eaux faisant l'objet du traité, et d'appliquer ces moyens, si on les découvre.

Plusieurs de ces propositions sont comprises dans le texte de cette convention, et quant aux autres propositions, elles seront mises à l'étude, quand on aura nommé les titulaires ayant mission d'appliquer cette convention. Parmi les autres propositions que les commissaires ont soumises à leurs gouvernements, il en est une qui se rattache à l'abolition du droit imposé par le Canada sur le poisson frais et le poisson congelé, les coquilages non compris. Voici le texte de cette proposition:

A la lumière de ces faits, vos commissaires se croient obligés de proposer l'abrogation du droit imposé par le Canada sur le poisson frais et le poisson congelé, les mollusques non compris, et en vue d'assurer la stabilité de l'industrie, que les deux pays concluent une convention comportant l'admission réciproque de ce poisson en franchise douanière, dans les deux pays, et que cet arrangement demeure en vigueur pendant quinze ans, et subséquemment pendant deux ans à dater du moment où l'un ou l'autre des pays intéressés aura notifié à l'autre son désir de dénoncer le traité.

Les commissaires, en outre, monsieur le président, ont formulé une proposition touchant la suppression de toutes les barrières s'opposant à la production et à la circulation du poisson en Canada et aux Etats-Unis et voici le texte de cette proposition:

Ils proposent donc la modification de l'article 1er du traité du 20 octobre 1818, de façon à rendre disponibles dans l'un ou l'autre pays aux navires de pêche de l'autre pays les privilèges prévus par les instructions adressées par le secrétaire du commerce des Etats-Unis aux percepteurs des douanes de ce pays, en date du 21 février 1918, et par le décret du conseil du Canada, en date du 18 mars 1918, dont voici la teneur:

1. Que les navires de pêche de l'un ou l'autre pays puissent avoir accès, de la haute mer, à tout port de l'autre pays et prendre leur congé de navigation pour retourner en haute mer et aux régions de pêche.

2. Que les navires de pêche de l'un ou l'autre pays puissent vendre leurs captures et acheter de la bouette, de la glace, des filets, des lignes, du charbon, de l'huile, des provisions et toutes les autres fournitures et équipements dans les ports de l'un ou l'autre pays.

3. Que la réfection des engins de pêche dans les ports de l'un ou l'autre pays soit permise aux vaisseaux de l'autre pays.

5. Que les navires de pêche de l'un ou l'autre pays soient autorisés à embarquer leurs équipages et à faire le transbordement de leurs captures dans les ports de l'autre pays.

6. Que les pêcheurs de l'un ou l'autre pays soient autorisés à vendre leurs captures dans les ports de l'autre pays, subordonnément au tarif local, s'il en existe.

Si ces propositions rallient l'approbation des deux gouvernements, vos commissaires suggèrent qu'il conviendrait de faire en sorte que le traité modificateur soit signé le 20 octobre prochain (1918). Ce serait là une manière fort convenable de célébrer le centième anniversaire du traité primitif.

A mon avis, il aurait fallu adopter quelque mesure en vue de l'abrogation du droit sur le poisson frais et le poisson congelé et la suppression de toutes les barrières s'opposant à la production et au transport du poisson tant au Canada qu'aux Etats-Unis. Je m'étonne donc qu'on ait pas mis à exécution les réformes proposées au Gouvernement, qu'on ne se soit pas préoccupé de ces questions et qu'on n'ait pas pris les mesures voulues pour les régler.

Je remarque qu'il est aussi question dans le rapport des pêcheries de flétan du Pacifique . . .

L'hon. M. ROWELL: Pardon. Je fais peut-être erreur, et pour plus de certitude, je viens de transmettre un message téléphonique au département, mais, si je ne me trompe, mon honorable ami consigne au compte rendu une partie du rapport qui n'a pas encore été livrée à la publicité. Par suite d'une entente intervenue entre les deux gouvernements, la partie du rapport se rattachant aux pêcheries de saumon en Colombie-Anglaise a été livrée à la publicité. Je dois dire à l'honorable député que les autres questions figurant au rapport sont actuellement en négociations avec le gouvernement des Etats-Unis. Au point de vue de l'étiquette internationale, il ne serait donc pas convenable de consigner au compte rendu des questions qui n'ont pas encore été livrées à la publicité, de l'agrément des deux gouvernements.

M. DUFF: Cela va sans dire, je me soumets volontiers à presque tout. Je désirerais savoir pourquoi on n'a pas réglé simultanément les autres questions, et celles des pêcheries de saumon de la Colombie-Anglaise. Il y a bientôt deux ans que les commissaires se sont réunis et il aurait fallu faire diligence, puisque cette question du poisson frais et du poisson congelé et l'autre question que j'ai signalée sont de haute importance pour les pêcheurs du littoral de l'Atlantique, et il me semble qu'on aurait dû les discuter à cette convention, en même temps que la question du saumon dans le fleuve Fraser. Il va sans dire que je n'insisterai pas davantage, à la suite des observations du ministre (M. Rowell). Il y a aussi une autre importante question, celle des pêcheries de flétan de la

côte du Pacifique. Si je ne me trompe, les conclusions du rapport des commissaires à cet égard sont favorables, et il aurait fallu régler cette question en même temps que celle maintenant en discussion.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur le président, je désire féliciter le Gouvernement d'avoir enfin pris une légitime attitude au sujet des traités avec les nations étrangères. Il s'agit ici d'un traité canadien, se rattachant à des questions canadiennes, qu'on a légitimement soumis aux délibérations de cette Chambre.

Il ne nous apprend rien des affaires des Tzecho-Slovaques; il ne tient pas compte du crâne du Prophète ni du Koran disparu; mais il traite des affaires canadiennes et ne contient aucune manifestation de vantardise nationale; il n'affirme aucun statut nouveau; il ne prétend à aucune nationalité nouvelle—c'est tout simplement un traité de bon sens comme ces bons vieux traités dans lesquels nous nous sommes autrefois engagés de temps à autre. Ce traité ne contient pas un mot pour dire qu'il est fait entre la nouvelle nation du Canada et les Etats-Unis, rien ne parle de notre droit de conclure des traités comme nation indépendante. C'est simplement un traité entre Sa Majesté le roi et le président des Etats-Unis; le roi ne représentant pas seulement le Canada, mais l'empire britannique tout entier et comme ce traité se rapporte au Canada, la personne représentant le Canada—et nommée par le roi, je suppose,—a été choisie comme l'une des parties au traité. Je tiens pour acquis, que le juge Hazen a été choisi non seulement pour sa grande compétence, mais parce qu'il était ministre de la Marine et des Pêcheries à l'époque où les négociations ont été commencées et je ne désire que féliciter le Gouvernement d'être revenu à la bonne vieille pratique de faire des traités.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il serait malheureux de ne pouvoir remercier mon honorable ami pour ce compliment et, à mon titre temporaire de chef du Gouvernement, je désire remercier l'honorable député de ses éloges pour le Gouvernement. L'arrangement a été tout à fait réciproque entre mon honorable ami et nous-mêmes. Il a saisi l'occasion de nous offrir un grand compliment et il n'a pas manqué celle d'ajouter une critique à la masse de critiques dont il nous a comblés au début de la session. Nous pensions qu'il avait assez dit en ce sens, mais si ces critiques l'amusent elles ne nous font pas de mal et, quand il veut bien les accompagnier d'un compliment, nous le remercions et pour les critiques et pour le compliment.

L'hon. M. FIELDING: C'est un genre de réciprocité où nous sommes d'accord.

(Rapport est fait de la résolution).

L'hon. M. ROWELL: Je propose qu'un message soit envoyé au Sénat pour l'informer que la Chambre a adopté cette résolution et le priant de s'unir à la Chambre pour l'adoption de ladite résolution en remplissant l'espace laissé en blanc par les mots "le Sénat et"

(La motion est adoptée).

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Reid tendant à la 2e lecture du projet de loi (bill n° 33) relatif au rachat par Sa Majesté du réseau du Grand-Tronc.

M. DEVLIN: Au moment où la Chambre s'est séparée, hier soir, je disais que mon opposition au bill se basait sur plusieurs raisons et l'une d'elles c'était que, dans les circonstances, je suis opposé à la nationalisation. Une autre raison est que, étant donnée la déplorable administration de nos affaires nationales, je ne vois pas où nous allons prendre l'argent pour payer ces nouvelles obligations. J'ai dit n'être pas seul de cette opinion qui est partagée par les chambres de commerce de tout le Canada, par le peuple et par la presse du Canada.

Depuis hier, des événements se sont produits—je ne veux pas enfreindre le règlement en en parlant—mais certains événements se sont produits à nos portes qui doivent conseiller au Gouvernement de s'arrêter, de regarder et d'écouter avant de s'engager plus avant dans des dépenses qui ne touchent pas d'une manière directe ou même indirecte au bien-être du peuple. J'ai dit que la presse et le peuple s'opposaient à cette transaction et je crois qu'étant donnés les événements auxquels j'ai fait allusion, il serait bon que le Gouvernement regarde et voie si les mots fatals ne sont pas déjà tracés sur le mur de la salle du festin. Cela le ferait peut-être agir lentement, bien lentement avant que de s'embarquer dans des entreprises gigantesques qui signifieront de lourdes taxes pour le peuple et qui ne leur seront d'aucun avantage.

Monsieur l'Orateur, le jour du peuple est arrivé, qu'il s'agisse des cultivateurs, des ouvriers, des marchands, des négociants ou de toutes les autres classes de la société.

C'est essentiellement le règne du peuple et ce peuple entend avoir au pays le gouvernement populaire dans toute l'acception du terme. Avant donc que d'entreprendre ces dépenses, le Gouvernement devrait s'assurer si le peuple y trouve des intérêts.

Je désire particulièrement appeler l'attention du Parlement sur le fait que le rédacteur financier du "Times" de Londres a fait observer que les citoyens de la capitale de l'empire voient l'opération d'un bon œil, car ce sont eux les bailleurs de fonds du Grand-Tronc, et ils s'attendent à voir le Canada les sortir de cette impasse, sans songer un seul instant au lourd fardeau de taxes que ces nouvelles obligations imposeront au peuple canadien. Je le conseille donc au Gouvernement, au lieu de tenir compte uniquement de l'intérêt des capitalistes anglais, qu'il considère plutôt la situation des capitalistes canadiens, qui sont les contribuables de ce pays et qui devront faire face aux énormes obligations qu'il contracte à tout instant. Je ne désire pas rappeler les folles dépenses que le Gouvernement a faites par le passé. L'histoire du parti conservateur, depuis le jour où il a pris en main les rênes du pouvoir en 1911, n'est qu'une longue suite de dépenses extravagantes telles que nous n'en avons jamais vu au pays.

Je ne désire pas non plus entrer dans les détails des sommes énormes que le Gouvernement a déboursées durant cette période. Je ne veux pas récriminer contre ce qui a été fait, mais j'insiste auprès du Gouvernement avec toute l'énergie dont je suis capable et je lui dis: Avant d'imposer cette énorme obligation à la population canadienne, surtout à ce moment critique, lorsque le premier ministre intérimaire a affirmé sous sa signature aux vétérans de la grande guerre que le Gouvernement est impuissant à venir à leur aide, parce que le Canada traverse une crise financière des plus sérieuses; lorsque l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) a déclaré publiquement que la situation financière du pays, sans être absolument critique, est grave, je vous adjure de tenir compte des avis que le premier ministre a donnés au peuple canadien et de ne pas profiter de son absence pour engager le pays dans cette entreprise gigantesque dont le Canada ne retirera aucun bénéfice.

Cette opération, je le répète, sera uniquement dans l'intérêt des capitalistes d'Angleterre. Quel sera le coût de cette aventure? Le Gouvernement n'a jamais osé établir clairement le total des sommes que nous serons appelés à débourser. Il a déposé sur le bureau, ces jours derniers, un rapport intitulé: "Notes concernant le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc", démontrant que le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique forment un réseau de voies ferrées de 8,138 milles taut au Canada qu'aux Etats-Unis; le total des valeurs garanties par le public s'élève à $707,929,817. Le bilan de l'exercice financier de 1918 établit que le Grand-Tronc avait en main un surplus disponible de $8,760 pour verser aux actionnaires à titre de dividendes, tandis que les opérations du Grand-Tronc-Pacifique se soldaient par un découvert de $875,-640, soit un déficit brut de $10,316,379 avec les dépenses fixes et les pertes résultant de l'exploitation des embranchements et qui se sont élevées au chiffre de $9,442,739.

Pour le premier semestre du présent exercice, le Grand-Tronc a réalisé des recettes brutes de $29,601,321; les dépenses ont été de $28,058,018, de sorte que les recettes nettes ont été de $1,543,303, soit une augmentation de $691,053 comparativement au dernier exercice. Le tant pour cent des frais d'exploitation pour les premiers six mois de 1919 a été de 94.78. L'état qui a été déposé sur le bureau établit d'un autre côté que le chiffre total de l'intérêt annuel que le pays sera appelé à acquitter s'élèvera à environ 16 millions, soit entre 15 et 20 millions en chiffres ronds, tandis que les dettes courantes exigibles d'ici à trois ans s'élèvent à 75 millions. Ensuite le rapport Drayton-Acworth (page 36) établit qu'il faudra encore débourser une somme de 30 millions pour faire exécuter les réparations immédiatement indispensables.

Pour ce qui est des obligations indirectes, l'ex-ministre des Finances l'a affirmé ici l'autre jour, elles s'élèveront au chiffre de 145 millions.

Je ne lasserai pas plus longtemps l'attention de la Chambre avec ces citations de chiffres et je pose cette question d'emblée: Peu importe la somme que le tribunal d'arbitrage affectera au rachat des actions privilégiées et ordinaires—il s'agira peut-être d'une somme considérable, certainement des millions de dollars—où allons-nous trouver les fonds nécessaires pour faire face à ces obligations? A l'heure qu'il est, le Gouvernement fait appel au peuple canadien et lui demande de souscrire un emprunt de 300 millions pour acquitter nos obligations courantes. On affuble cet emprunt du nom d'emprunt de la victoire; il est essentiel et le Gouvernement a absolument besoin de cette somme pour administrer les affaires du pays. Cependant, le Gouvernement choi-

sit ce moment pour dire au Canada: Nous allons vous imposer de nouvelles obligations, et si les revenus courants ne nous suffisent pas pour les acquitter, nous serons obligés de lancer un autre emprunt national l'année prochaine. Je répète donc encore une fois la question que j'ai posée hier: Où allons-nous trouver les fonds nécessaires et où tout cela va-t-il aboutir?

Je fais donc appel au jugement et à l'intelligence des honorables députés, qui sont indépendants de caractère, libres des attaches de parti et qui possèdent jusqu'à un certain point l'indépendance politique. Vont-ils permettre que les deniers du peuple soient gaspillés de cette façon-là, en face du verdict qui a été rendu par tout le pays, verdict qu'ont prononcé les boards of trade des villes les plus importantes du Canada, toutes les classes de la population et le peuple lui-même. Deux parties—je devrais peut-être dire trois, si j'inclus le ministre de l'Intérieur (M. Meighen)—réclament l'adoption de ce projet. Ce sont les actionnaires du Grand-Tronc demeurant en Angleterre et le Nord-Canadien qui veut mettre la main sur ce chemin de fer.

Le ministère de l'Intérieur disait ces jours derniers qu'une des raisons pour lesquelles il s'est décidé en faveur de l'acquisition des voies ferrées du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, c'est qu'il ne fallait pas les laisser tomber dans les mains de la compagnie du Pacifique-Canadien. Que le Grand-Tronc tombe ou ne tombe pas dans les mains du Pacifique-Canadien, cela m'est absolument indifférent, mais si cette dernière compagnie est en mesure de mener à bien son entreprise en dépit des embarras que la guerre a dû lui susciter, si elle peut à la suite de cette guerre déclarer des dividendes, plus tôt nos chemins de fer seront administrés par le Pacifique-Canadien ou par quelque autre semblable compagnie, mieux ce sera pour le pays et pour les contribuables. S'il faut que le Canada assiste les chemins de fer, qu'il le fasse, mais, de grâce, n'ajoutons pas aux obligations du pays dans un temps où ce dernier se plaint déjà de la dette énorme qui lui est imposée. Soyons justes pour les capitalistes étrangers, mais ne paralysons point le crédit du Canada pour leur faire plaisir. Notre devoir aujourd'hui, selon que le prêchent le Gouvernement et tous les économistes du pays, c'est le retranchement et l'épargne. Pour accomplir ce devoir, il ne faut pas nous lancer dans de nouvelles entreprises de chemins de fer. Ne nous laissons pas entraîner à mettre le pays hors d'état d'agir par ce motif que le Pacifique-Canadien pourrait faire l'acquisition de ce réseau. Il est vrai que le Canada est riche en ressources, comme nous le dit de fois à autre le Gouvernement; il est vrai qu'il est en état de satisfaire à toutes ses dettes actuelles, mais, si le Gouvernement continue à épuiser nos mines, à abattre nos forêts jusqu'au dernier arbre, à se défaire de nos pêcheries, lesquelles forment le capital du Canada, à imposer à nos cultivateurs des obligations qui lui rendent la vie presque impossible, à imposer à nos classes laborieuses des engagements qui leur font se demander avec anxiété par quels moyens elles feront face à la vie chère, il s'ensuit que le gouvernement du Canada se dépouille de la richesse du Canada.

Voici ce que je dirai au Gouvernement pour mettre fin à mes remarques: si au lieu d'économiser et de retrancher, le Gouvernement se juge tenu, pour des raisons que je ne connais point ou que ne connaissent point la plupart de nos financiers, à ne pas mettre fin à la dépense des deniers publics, qu'il cesse de faire des lois d'exception, des lois ne visant que le bien des manufacturiers ou encore des compagnies, des promoteurs et des actionnaires de chemins de fer, et qu'il encourage par des primes les cultivateurs et les ouvriers qui sont les vrais contribuables de ce pays, qui ont droit à retenir la totalité de ce qu'ils possèdent. Ne légiférons plus pour des intérêts de classes, mais uniquement pour le peuple; que le Gouvernement n'agisse que dans la seule vue du peuple.

M. McISAAC: Monsieur l'Orateur, la question qui nous est soumise importe souverainement au pays; c'est même une des plus importantes que le Parlement ait eu à débattre depuis plusieurs années, et je crois devoir dire quelques mots à ce sujet. Le débat a pris des développements considérables et l'on a dit bien des choses, dont les unes ont un rapport direct avec la question, pendant que beaucoup d'autres semblent s'y rattacher bien peu. Autant que possible, je limiterai mes brèves remarques au sujet dont la Chambre est saisie. Il me semble, monsieur l'Orateur, que je me comprendrai mieux et que je saurai mieux exposer mes vues si, avec votre permission, je refais brièvement l'histoire de cette compagnie et si je recherche les mesures et les changements par lesquels a été amenée la situation où se trouve cette compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. Il serait bon aussi de nous demander pourquoi ce projet nous est soumis, pourquoi cette compagnie demande de l'ai-

de au Parlement, pourquoi le Gouvernement du Canada est en négociation avec la compagnie et pourquoi il demande au Parlement le vote de cette loi.

Au risque de répéter ce que l'on a déjà dit plus d'une fois dans ce débat, je vais m'efforcer de résumer l'histoire de cette question. La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc a eu évidemment pour première intention de construire dans l'Ouest une ligne qui, partant de Winnipeg, irait prendre dans les provinces occidentales sa part d'un trafic dont la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a si bien su faire son profit jusqu'à présent. Il a paru tout raisonnable que la compagnie eût le désir de prolonger ses lignes de manière à s'assurer une part aussi considérable que possible de ce trafic des provinces de l'Ouest. Quelque raison qu'elle ait pu avoir cependant lorsque, en 1903, elle cherchait à obtenir une charte du gouvernement fédéral, on lui persuada d'étendre davantage son entreprise et, au lieu de ne construire qu'une ligne allant de Winnipeg au littoral du Pacifique, elle conçut l'idée d'étendre en même temps cette ligne vers l'Est et de la pousser jusqu'à Québec et à Moncton, se liant par là à l'établissement d'une ligne transcontinentale.

En soumettant cette proposition au Parlement, sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre, fit la plus riante peinture des merveilles qui devaient résulter de l'entreprise, et de l'immense avantage que le Canada devait en retirer. Il ne devait en coûter que bien peu au pays pour achever la construction d'un nouveau chemin de fer allant d'un océan à l'autre. Voici, d'après le compte rendu officiel des débats, ce que disait le premier ministre à l'occasion de la première lecture du bill, le 30 juillet 1903:

> Le Gouvernement aura à payer, en tout, par rapport à la construction de cette ligne depuis Moncton jusqu'au littoral du Pacifique environ 12 ou 13 millions.

Puis il ajoutait:

> L'excédent du présent exercice suffira à solder tous les frais de construction de ce chemin.

Voici les paroles qu'il prononçait encore ce jour-là (voir page 7928 du compte rendu officiel des débats):

> L'aide promise et qui, sous l'empire de ce contrat, sera accordée au Grand-Tronc du Pacifique, n'excédera guère 13 millions de piastres.

C'était très encourageant; le Canada devait obtenir, pour une bagatelle, un chemin de fer transcontinental. Cependant, ces belles promesses ne furent pas justifiées par les faits. Il fut convenu que le chemin serait construit en deux sections; celle de Winnipeg à la côte du Pacifique et celle de Winnipeg à Moncton, cette dernière devant être connue sous le nom de Transcontinental national, et l'autre, sous le nom de Grand-Tronc du Pacifique. La section allant de Winnipeg à Moncton devait être construite aux frais de l'Etat, et l'autre, par la compagnie. Le Transcontinental national devait être exploité, au bout de quelques années, par la compagnie, à raison d'un loyer ou intérêt nominal. Comme nous n'avons guère à nous occuper de cette section pour le moment, qu'il me suffise de dire, que, d'après le rapport Drayton-Acworth, elle a coûté au pays environ 160 millions, et que la compagnie a complètement failli de s'acquitter des obligations résultant de son marché. Elle n'a jamais exploité la ligne, c'est le Gouvernement qui a dû s'en charger dès le début.

Il est curieux de voir comment la section s'étendant de Winnipeg au Pacifique a fonctionné, quel a été le succès de ses opérations et quelle aide le Gouvernement a dû lui accorder. Disons, entre parenthèse, que le Nord-Canadien, une autre ligne construite dans la direction de l'Ouest, a reçu des subventions de l'Etat. Le Grand-Tronc du Pacifique devait en souffrir, et le Grand-Tronc mérite en quelque sorte des sympathies à cause des difficultés avec lesquelles il s'est trouvé aux prises pour construire, selon les conditions de la convention, la partie du chemin qui s'étend de Winnipeg au Pacifique. La proposition soumise à la compagnie eut pour effet de la magnétiser, mais c'était une utopie; quand il s'est agi de la mettre en pratique la compagnie se trouva plongée dans la confusion, elle s'aperçut qu'elle avait été victime d'un mirage et elle vint solliciter l'aide du Gouvernement. Elle prit ensuite l'habitude de lui en demander, au point que, pour me servir des paroles mêmes de l'ex-ministre des Finances, la meilleure autorité à ce sujet, le Gouvernement finit par se trouver directement ou indirectement responsable de 145 millions par rapport au Grand-Tronc-Pacifique, pendant que, de son côté, le Grand-Tronc lui-même contractait pour 100 millions d'obligations par rapport au Grand-Tronc-Pacifique aussi. Voilà en peu de mots l'histoire des dépenses relatives à ce grand chemin de fer. Ce sera peut-être, un jour, un grand chemin de fer, en effet; mais il aura coûté bien cher au Canada. La raison du désappointement que nous avons éprouvé, c'est que lorsqu'il s'est agi de la construction de ce chemin de fer, il ne

devait pas nous coûter plus de 13 millions, a-t-on dit.

Quant au Nord-Canadien il s'est trouvé, lui aussi, embarrassé et obligé de venir, tous les ans, demander de l'aide au Parlement. On lui versa des millions tous les ans, à titre de subvention ou de prêt, jusqu'à ce que le gouvernement actuel ait cru devoir enfin décider de ne plus rien dépenser pour ce chemin de fer à moins d'en acquérir la propriété. Il était temps de cesser d'alimenter ainsi une compagnie qui paraissait incapable de jamais rembourser l'argent que l'Etat lui aurait avancé. Le Gouvernement avait pris pour 40 millions des actions de la compagnie, tandis que ceux à qui elle appartenait ou qui s'étaient rendus responsables pour elle, en possédaient pour 60 millions.

En 1917, il a été arrêté que l'entreprise n'obtiendrait plus d'argent, à moins qu'elle ne devînt la propriété de l'Etat. Un projet de loi exprimant cette intention a été déposé et adopté cette année-là. Pour permettre au ministère de s'assurer de la valeur de $60,000,000 d'actions que la compagnie possédait encore, une commission d'arbitrage a été constituée. Pendant que je traite ce sujet, je tiens à m'arrêter un instant à un incident qui s'est alors produit. A l'occasion du projet de 1917, le ministre avait consenti, je le répète, à désigner des arbitres pour déterminer la valeur du reste des actions. Je constate que celui qui dirigeait alors l'opposition, feu le très honorable sir Wilfrid Laurier, discutant cette question, a annoncé, comme on peut le voir dans le hansard du 13 août 1917, qu'il ne s'opposait pas à l'arbitrage, tout en soutenant que:

> Le Nord-Canadien ne devrait pas recevoir d'aide, à moins qu'il ne soit décrété, d'un autre côté, que le ministère pourra, dans un délai raisonnable, acquérir toutes les actions de la compagnie à un prix fixé par un arbitrage et qui ne devra pas dépasser $30,000,000.

Ce que je tiens à prouver, c'est que l'opposition, par la voix de son chef, a déclaré au Parlement, le 13 août 1917, qu'elle ne s'opposait pas à la sentence arbitrale, si la somme allouée n'excédait pas 30 millions. Je désire le rappeler, car un peu plus loin dans son discours, je pourrais revenir sur cette phase particulière de l'affaire.

Relativement au projet de 1918, dont il est question à la page 1996 du hansard du 15 mai 1918, le très honorable premier ministre (sir Robert Borden) traitant ce sujet et rappelant en passant l'arrangement conclu avec le Nord-Canadien, a déclaré que:

> Aux termes de la convention d'arbitrage subséquemment conclue, il fut entendu que le prix n'excéderait pas $10,000,000.

Vous remarquerez que c'est là le tiers de la somme d'argent que l'opposition, par la voix de son chef, avait déclaré que les arbitres ne devaient pas dépasser. Elle consentait à se rendre jusqu'à 30 millions, et nous constatons que les arbitres ont alloué le tiers de cette somme, soit 10 millions. Je tiens à faire cette déclaration à cette phase de la discussion, car j'aurai peut-être l'occasion d'y revenir un peu plus tard.

Nous n'ignorons pas qu'après la session de 1918, le Nord-Canadien a été englobé par le réseau des voies ferrées de l'Etat. Mais écartons un instant ce sujet et voyons ce qui est advenu du Grand-Tronc-Pacifique.

On persista à emprunter de l'Etat jusqu'à ce que le total des emprunts et des dettes directes ou indirectes de l'entreprise s'élevât à 145 millions, comme le disait le ci-devant ministre des Finances, qui a traité ce sujet d'excellente façon ces jours derniers. Tous se souviennent qu'aux premiers jours de la première session de l'année courante, le ministère a annoncé que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, qui était et est encore propriétaire des actions du Grand-Tronc-Pacifique, ne pourrait pas, après le 10 mars, faire face à ses engagements, et qu'elle serait forcée de cesser d'exploiter ce réseau. Nul n'ignore ce qui s'est passé. Le ministère a aussitôt pris des mesures pour remettre le Grand-Tronc-Pacifique à un séquestre.

Il faut dire que le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien n'étaient pas, à proprement parler, des voies transcontinentales; ils n'étaient que des tronçons d'un grand réseau qui reliait les deux océans. Il semblait que l'heure n'était pas encore venue pour le Canada de posséder, pour ainsi dire, trois voies ferrées transcontinentales. Le progrès du commerce et l'accroissement de la population n'étaient pas suffisants pour permettre au pays de soutenir des chemins de fer si nombreux.

Comment se fait-il que le Grand-Tronc en soit rendu au point où l'Etat doit s'en emparer? La gauche a manifesté de l'étonnement, voire même de l'indignation, de voir que cette grande question d'une importance primordiale pour le Canada fût présentée à l'improviste au Parlement, sans que le ministre, sans que le ministère eût au préalable manifesté son intention d'acquérir le Grand-Tronc. Mais, en vérité, des négociations ont eu lieu depuis près d'un an et demi entre le Gouvernement et le Grand-Tronc. Dès le 15 mai 1918, lorsqu'il a passé en revue la situation générale des voies ferrées, le premier ministre, sir Robert Borden, a donné formellement à en-

tendre qu'il se pourrait fort bien que l'Etat, s'étant emparé du Nord-Canadien, prendrait aussi en main le Grand-Tronc lui-même, comme nous l'avons vu entrer en possession du Grand-Tronc-Pacifique.

Au cours de la discussion la position du Grand-Tronc est venue sur le tapis et le chef de l'opposition de l'époque, sir Wilfrid Laurier, ne s'est pas opposé sérieusement à ce dénouement possible, car il a déclaré:

> Je crois que le réseau du Grand-Tronc devrait produire de bons résultats. Pour le moment, je ne saurais condamner l'acquisition de ce réseau.

Les deux réseaux concurrents du Nord-Ouest, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc du Pacifique, ont succombé quand ils ont vu qu'il leur était impossible de continuer l'exploitation, et le Gouvernement ne pouvait pas faire autrement que de les acheter. Ces chemins de fer ont absorbé des millions et des millions des fonds publics et afin de les conserver et de les utiliser à l'avantage du Canada il n'y avait qu'une chose à faire: par nécessité le Gouvernement devait s'emparer de ces réseaux. Voyons maintenant ce qui en est au point de vue de la compagnie alliée au Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire le Grand-Tronc. Comme je l'ai déjà dit, les négociations se sont faites avec le Grand-Tronc. On a parlé dans la Chambre de temps à autre et l'opposition a posé de nombreuses questions à ce sujet. Non seulement au cours de cette session, mais pendant la précédente, les députés de la gauche ont demandé si les négociations du Gouvernement avec le Grand-Tronc se continuaient et si, oui ou non, le Gouvernement avait quelque chose à dire sur le projet. Les honorables députés qui se trouvaient ici alors n'ont pas pu oublier que des questions de ce genre ont été posées et que de temps en temps le Gouvernement a répondu de la seule manière qu'il pouvait le faire, c'est-à-dire qu'il n'y avait rien de conclu difinitivement, et qu'il n'avait rien à dire au public. Les négociations ont éventuellement atteint le point où le Gouvernement se trouvait gagner son ultimatum, bien que la compagnie ait fait plusieurs offres dans le but d'essayer à obtenir de meilleures conditions. Mais le Gouvernement croyait que les conditions offertes étaient équitables, justes et raisonnables et qu'il n'avait pas le droit de faire d'autres propositions que celles qui avaient été offertes aux directeurs de la compagnie. Puis le jour vint où les directeurs de la compagnie acceptèrent les conditions du Gouvernement, légèrement modifiées sur un point ou un autre, mais n'étant pas moins avantageuses pour le pays. Sans perdre un instant, le Gouvernement s'est présenté devant la Chambre, a fait savoir ce qui avait été décidé et a demandé au Parlement de ratifier l'arrangement pour le compte du peuple afin que le réseau du Grand-Tronc devînt partie de notre réseau national des chemins de fer.

Or, monsieur l'Orateur, les conditions de l'arrangement ont été exposées à la Chambre et les honorables députés les connaissent. Cependant nos amis de la gauche ne semblent pas satisfaits de ces conditions et ils proclament que ce marché est fort peu avantageux pour le Canada. Voyons ce que tout cela veut dire. Comme je l'ai déjà dit plusieurs fois au cours de mes remarques, des millions ont été payés sur les fonds publics par notre tentative généreuse permettant au Nord-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique de continuer leur exploitation. Mais quand le moment est venu où le Gouvernement a été obligé de prendre des réseaux, il s'est trouvé dans une position comme celle-ci: Il avait les deux ailes d'un grand réseau de chemin de fer, mais n'avait pas le réseau proprement dit; il avait deux parties d'un réseau divisé au centre par le réseau du Grand-Tronc. Le Gouvernement a compris alors qu'il était nécessaire au pays d'acheter le Grand-Tronc aux conditions les plus avantageuses et les plus raisonnables, afin de relier ces deux ailes séparées et de former en un tout complet, un grand réseau transcontinental. N'oublions pas non plus que le Gouvernement a été forcé d'agir ainsi, parce que le Grand-Tronc ne pouvait pas faire face à ses obligations. En conséquence, il me semble, monsieur l'Orateur, qu'on ne peut opposer aucune objection raisonnable à la conduite suivie par le Gouvernement dans les circonstances que je viens de décrire.

Pourquoi le Gouvernement agit-il ainsi? Tout d'abord, parce qu'il y a été forcé, et en second lieu afin que les chemins de fer qui lui ont été imposés puissent être du plus grand avantage au peuple canadien; afin que nous puissions avoir un réseau transcontinental coordonné s'étendant d'un océan à l'autre et pouvant faire la concurrence au grand système transcontinental exploité par le Pacifique-Canadien, cette merveilleuse institution. Il me semble cependant qu'il n'y a pas de raison pourquoi le Gouvernement, au bout d'un certain temps, ne pourrait pas faire concurrence à ce réseau et exploiter des moyens de transport avec autant de succès que la grande compagnie du Pacifique-Canadien.

Oui, monsieur l'Orateur, il n'y a pas de raison pour que notre Gouvernement ne

réussisse pas et ne fasse pas de profits. Je suis sûr que l'entreprise finira par donner un excédent. Ce résultat désirable ne peut s'obtenir en un jour ou deux, mais je suis convaincu que notre réseau national sera exploité, à la fin, avec des bénéfices. Il ne s'agit donc pas seulement d'une affaire lucrative mais patriotique.

Je passerai sommairement en revue quelques-unes des objections au projet. Elles me paraissent des plus frivoles. Je ne crois pas que, depuis que dure ce débat, on ait présenté une seule objection sérieuse.

On dit que ce projet de loi a été déposé au Parlement par surprise. Cependant, aucun honorable député ne niera avoir eu vent des négociations qui étaient en cours. La proposition a été déposée à la Chambre le plus tôt possible, dès qu'on en est venu à une entente. On objecte de plus qu'on ne peut discuter convenablement l'affaire à une phase aussi avancée de la session. Mais, la session n'a pas de limite. Je ne vois rien qui empêche la session de continuer et tous les honorables membres peuvent discuter la question sous tous ses angles s'ils le désirent. Donc, cette raison ne vaut rien.

Je ne vois pas à son siège mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair). Je regrette son absence, parce qu'en attaquant cette mesure, il avait dit, entre autres choses, qu'il craignait la décision des arbitres touchant la valeur des actions ordinaires du Grand-Tronc, et qu'une valeur fictive et erronée pourrait être donnée à ces actions. Et, en témoignage de ses paroles, il a dit que, lors de l'acquisition du Nord-Canadien, les arbitres ont évalué les actions à 10 millions, ce qu'il croyait être absolument extravagant. Mais, à la session de 1917, son ancien chef, le très honorable sir Wilfrid Laurier, a observé, au cours de la discussion, que, quand même ces actions seraient évaluées à 30 millions, il n'en trouverait pas le chiffre trop élevé.

Selon toute apparence, mon honorable ami (M. Sinclair) n'a pas différé d'opinion, à cette époque, avec son chef. Plus tard, toutefois, quand les contribuables du pays font l'acquisition de ces mêmes actions au prix de 10 millions, il lève les mains au ciel, animé d'une sainte horreur.

Mais aujourd'hui les rôles sont changés. Les prodigalités étaient de peu d'importance quand elles étaient faites par son chef, mais lorsque la droite propose une bonne affaire tendant à l'acquisition d'actions au tiers du prix qu'il voulait bien ratifier, il trouve cela terrible.

On a objecté également que les finances actuelles du pays ne nous permettent pas de nous lancer dans de grandes entreprises.

Nous savons tous que les dépenses sont énormes et que notre situation financière peut être même regardée comme sérieuse. Néanmoins, comme l'a fait observer l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White), elle n'est pas critique. Avec une bonne administration, et un jugement sain, le Canada pourra faire honneur à toutes ses obligations financières. Par la nationalisation du Grand-Tronc, le Gouvernement ne fait pas adopter une loi que pour aujourd'hui ou l'année prochaine, mais pour l'avenir. En ne faisant pas l'acquisition de cette ligne pour la relier à notre réseau national, mais en la laissant mettre en liquidation, nous commettrions une faute malheureuse de plus d'une manière. Quand l'univers apprendrait que l'un de nos grands chemins de fer a fait faillite, le crédit national en souffrirait certainement. Le commerce du pays serait tout disloqué et le Grand-Tronc pourrait peut-être passer entre les mains du Pacifique-Canadien, parce que c'est la seule compagnie qui pourrait se l'approprier.

Dans les circonstances, le Gouvernement ne se conduit-il pas avec sagesse? Il a décidé de nationaliser cette ligne, quand même il devrait en coûter quelque chose au pays, parce que, comme je l'ai déjà dit, nous ne légiférons pas seulement pour aujourd'hui, mais pour l'avenir, lorsque seront ouvertes les grandes artères du commerce après l'aplanissement des difficultés causées par la guerre, après l'agrandissement des voies de transport, après que le trafic aura pris une nouvelle vigueur et une nouvelle vie. Nous nous préparons simplement à la grande expansion et à la prospérité que nous prévoyons pour notre pays.

Après tout, on ne nous demande de payer immédiatement que l'intérêt de 4 p. 100 de quelque 60 millions de piastres d'actions garanties et d'environ 155 millions d'obligations. Alors des actions seront émises pour le montant accordé sur les actions privilégiées et ordinaires par voie d'arbitrage.

N'oublions pas que le Grand-Tronc est une exploitation en activité. Il ne s'agit pas d'une entreprise stagnante, mais qui fait des affaires, et qui continuera à en faire de plus en plus après que l'Etat en aura fait l'acquisition et l'aura greffée à notre réseau national. Jusqu'à il y a deux ans, lorsque, à cause de la guerre, très peu de chemins de fer ont pu montrer un surplus, le Grand-Tronc a su faire face aux intérêts de ses obligations et payer un dividende de temps à autre. Nous ne sommes donc pas loin de la vérité en disant que le surplus des recettes sur les frais de l'exploitation du Grand-Tronc aidera facilement à payer l'in-

térêt des actions garanties et des obligations.

Pour les motifs que j'ai tenté d'exposer à la Chambre, je suis convaincu qu'il est du devoir du Parlement, au nom des contribuables d'appuyer le Gouvernement en adoptant cette loi. Le Canada, j'en suis absolument persuadé, en retirera les plus grands avantages à l'avenir.

M. McKENZIE: J'ai suivi attentivement les observations de l'honorable député de King (M. McIsaac). Bien que je n'aie jamais été enthousiasmé de ses grandes capacités, je lui ai toujours donné le crédit de sa sincérité au Parlement. Je regrette d'avoir à changer d'avis aujourd'hui. Je suis encore d'opinion qu'il n'est pas fort soucieux de l'exactitude des faits. Sa narration de l'histoire des chemins de fer au pays me rappelle l'incident d'un homme qui cherchait la définition du mot poisson au dictionnaire. La définition du homard fut: "Le homard est un poisson, de couleur rouge, qui marche ou rampe en arrière." Il montra cette définition à un ami qui était mieux renseigné que lui sur les poissons. Son ami lui dit: "Cette définition est exacte, si ce n'est que le homard n'est pas un poisson, qu'il n'est pas rouge, et qu'il ne marche pas en arrière."

Je pense que la définition des chemins de fer du pays, donnée par mon honorable ami de King, est à peu près aussi vraie que celle du homard. Elle est absolument fausse du commencement à la fin, et ne contient pas un iota auquel on puisse ajouter foi. Il a fait l'extraordinaire déclaration que la gauche de la Chambre, et même l'ancien leader de l'opposition, ont dit qu'ils consentiraient à soumettre l'évaluation des actions du Nord-Canadien, à condition qu'elles ne dépasseraient pas 30 millions. Il est étrange qu'un député, qui prétend connaître ses devoirs à la Chambre et représenter des électeurs intelligents, prenne la parole pour assurer que nous avons fait une proposition de cette nature. En réalité, le but de toute l'opposition était de ne pas avoir d'arbitrage du tout. Nous nous appuyions sur le rapport Drayton-Acworth qui disait que les actions ne valaient pas un sou. Nous prétendions donc qu'il était ridicule de soumettre la valeur de ces actions à l'arbitrage. Voici ce que nous disions: Le Gouvernement et le pays ont trouvé un tribunal de commissaires capables, nommé par le ministère, pour s'enquérir de la valeur des divers chemins de fer du pays et cette commission compétente a déposé un rapport disant que les actions ne valent pas une piastre. L'honorable député de King (M. McIsaac), malgré ce rapport et la discussion qu'il a provoquée, déclare que mon ancien chef distingué, le très hon. sir Wilfred Laurier, a dit qu'il consentait à soumettre cette affaire de rien à l'arbitrage, pourvu que le résultat ne dépassât pas 30 millions. C'est absolument absurde, absolument faux et sans aucune raison d'être dans l'histoire parlementaire du pays ou de la Chambre. Qu'est-il arrivé?

M. McISAAC: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. McKENZIE: J'ai la parole. Qu'est-il arrivé et quel est l'historique de l'affaire? Les honorables députés se rappelleront qu'au début du débat, l'honorable M. Pugsley, alors membre de Saint-Jean, qui a parlé sur cette question, avant la nomination de l'honorable député de King à la Chambre a proposé que l'affaire fût soumise à l'arbitrage et qu'une disposition fût insérée dans la loi pour que le résultat de l'arbitrage ne dépassât pas 30 millions. Qu'est-il arrivé depuis? Des millions et des millions ont été prêtés par le Gouvernement à cette compagnie. La proposition de l'honorable M. Pugsley a été faite sur une discussion à la Chambre concernant le prêt de 45 millions au Nord-Canadien. Cette proposition d'arbitrage ne fut pas acceptée, et les 45 millions furent avancés, d'un seul coup, soit 15 millions de plus que la décision dont nous parlions.

Des millions de dollars furent avancés à la suite de ce débat au sujet des 30 millions de dollars. Cependant, l'honorable député se lève, aujourd'hui, et, oubliant le prêt de 45 millions, celui de 10 millions et le prêt de 7 millions consentis à cette compagnie, après qu'on eut proposé l'arbitrage; et il veut se mettre d'accord avec les faits en affirmant que nous avons déclaré, en nous fondant sur la valeur des actions, lors du dernier arbitrage, que nous étions prêts à en donner 30 millions. Tels sont les faits, et l'honorable député fait entièrement abstraction des millions et des millions de dollars que nous avons avancés, après que cette proposition eut été faite. Si l'honorable député veut se montrer juste à ce propos, il doit tenir compte des 45 millions, des 10 et des 7 millions et demi versés à la compagnie depuis la proposition d'arbitrage dont je viens de parler. S'il en agit ainsi, il sera d'accord avec les faits, et les chiffres qu'il pourra soumettre à la Chambre seront exacts.

J'en ai dit assez sur le discours de l'honorable député, je n'ai guère à m'en occuper davantage. Selon l'honorable député,

nous savions parfaitement à quoi nous en tenir au sujet de ce projet de loi; nous savions que cette question surgirait; elle n'était entourée d'aucun secret. Et pourquoi s'en étonnerait-on? demande-t-il. Je conjecture que l'honorable ministre qui dirige la Chambre (sir George Foster) est au fait de la procédure parlementaire tout autant que l'honorable représentant de King (M. McIsaac). Sa préparation et son expérience parlementaire sont pour le moins égales à celles de l'honorable député, et en qualité de premier ministre suppléant, il était, je pense, mieux renseigné sur les questions soumises à la Chambre et sur les motifs de la convocation de la présente session que l'honorable député lui-même. Si l'honorable représentant de King, qui se complaît dans l'étude de l'histoire et dans la lecture,—du moins de passages du rapport des délibérations de la Chambre,—veut se reporter à la page 958 du hansard de la présente session, il trouvera que le chef intérimaire du Gouvernement a prononcé les paroles suivantes:

La session actuelle a été convoquée, non pour la dépêche des affaires ordinaires, mais dans un but spécial. Nos délibérations, en général, ont été limitées à cette question spéciale et je crois que la Chambre est d'avis que nous ne devons pas nous départir de cette ligne de conduite.

Et le très honorable député continua en disant que nous devrions proroger la Chambre; que nous étions ici dans un but spécial, que le pays s'attendait que nous nous en tiendrions à cet objet et retournerions dans nos foyers une fois cette tâche accomplie. C'était le sentiment que le premier ministre intérimaire exprimait, dans cette enceinte, à la séance du 3 octobre, et qui est exprimé à la page 858 du hansard. Forts de cette déclaration, beaucoup d'honorables députés ont quitté Ottawa; aujourd'hui, quelques-uns d'entre eux poursuivent leur voyage vers la mère patrie; d'autres sont rendus dans l'Ouest et quelques-uns se trouvent ailleurs, estimant que le très honorable ministre avait parlé en connaissance de cause, et c'était bien ainsi que se dessinait la situation alors. Mais l'honorable député de King fait abstraction de tout cela; il demande: Pourquoi tiendrions-nous le moindrement compte de la déclaration du chef du Gouvernement? Pourquoi nous rangerions-nous à son avis? Ignorait-il donc, alors, que le Gouvernement eût en réserve une question à soumettre et que nous ne partirions pas au temps que nous avions espéré? Certes, nous étions portés à faire confiance au chef du Gouvernement, et c'est ce que nous avons fait. Je ne l'accuse en aucune façon, car je crois qu'il nous a dit ce qu'il croyait alors. Mais il s'est trouvé quelqu'un qui ne pouvait attendre; quelque gros intérêt a jugé qu'il fallait battre le fer pendant qu'il était chaud; qu'il y avait lieu de presser l'adoption de ce projet autant que possible en l'absence du premier ministre, ou pour quelque autre raison. Il est certain que le Gouvernement a pris l'avis de l'honorable député de King, qui lui a répondu que tout était parfait; voilà ce qui en est.

[M. McKenzie.]

Je ne veux pas prendre beaucoup du temps de la Chambre, à cette phase du débat; mais occupant la position que je tiens et comprenant parfaitement l'importance très grave de l'opération dont la Chambre est saisie, je tiens à faire connaître, de la façon la plus concise que je puis le faire, les vues que j'ai entretenues sur cette question. On ne peut mettre de côté la grande question du transport, dans notre jeune et immense pays; il y a là un problème qui réclame toute notre attention. Nul parti, nul gouvernement, nulle opposition ne peut se permettre de traiter à la légère cette question de chemin de fer, dans ce pays, et jusqu'à présent, les deux partis, libéral et conservateur, ont consacré à la solution de ce problème toute leur attention et leur science. On a pu commettre des erreurs, mais alors, elles étaient attribuables à un manque de jugement plutôt qu'à un manque de cœur et de bon vouloir chez les hommes publics canadiens. Le parti auquel j'appartiens n'a rien à répudier, rien dont il doive s'excuser, en ce qui concerne la question des chemins de fer. Lorsque le très honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, énonça, en 1903, la politique du parti libéral sur la question des chemins de fer, le projet fut discuté à fond par le Parlement; il fut ensuite soumis au peuple. Une élection générale se tint, en 1904, au cours de laquelle cette question fut débattue à satiété et ses moindres détails exposés à la population, d'un littoral à l'autre du Canada.

Le public a profité des discussions qui avaient eu lieu à ce sujet au Parlement l'hiver précédent. Les journaux ont eu l'occasion de traiter la question sur toutes ses faces et de publier à ce sujet tout ce qu'ils ont jugé à propos. La question des chemins de fer a aussi été discutée dans les assemblées publiques, et l'opposition à cette époque, dirigée par le premier ministre actuel (sir Robert Borden) en a parlé

partout. Tous les candidats, soit ministériels, soit de l'opposition, l'ont discutée aussi complètement qu'ils l'ont voulu. En un mot, le public a été en mesure d'en comprendre toutes les phases, et la comprenant bien, il a voté, donnant ainsi son jugement après mûre réflexion. Je crois que vous étiez, monsieur l'Orateur, candidat à cette époque et je vous demande s'il n'est pas vrai que la seule question qui fût présentée au peuple dans cette élection ou du moins la seule question qui vaille la peine d'être mentionnée, était de décider si, oui ou non, le Gouvernement devait entreprendre la construction du chemin de fer transcontinental et son prolongement sous le nom de Grand-Tronc-Pacifique. C'est là-dessus que le peuple a rendu son jugement. Il a appuyé le Gouvernement, disant pour ainsi dire à sir Wilfrid Laurier et à son gouvernement : "Nous avons examiné votre projet et nous en sommes satisfaits. Marchez de l'avant et réalisez ce que vous nous avez proposé."

On commença l'entreprise et, en 1908, quatre ans après, le Gouvernement devait se présenter devant le peuple. On eut l'occasion aussi bien au Parlement qu'en dehors de discuter amplement cette question. Vint l'élection générale, mais alors on en parla bien peu. Dans tous les cas, le Gouvernement fut de nouveau maintenu. En 1911—(la construction du réseau avait progressé rapidement depuis 1900)—le public eut l'occasion d'apprendre où en était rendue l'entreprise et ce que faisait le Gouvernement. Cette année-là, il y avait une autre question tout à fait nouvelle, et l'opposition à cette époque ne critiqua pas la construction du chemin de fer. On ne dit rien pour condamner ces entreprises ou pour en critiquer le coût. Si ces circonstances me sont familières, monsieur l'Orateur, c'est parce que j'ai pris part à toutes ces luttes, et dans ma province, la Nouvelle-Ecosse, les questions publiques de ce genre font l'objet de discussions aussi vives que dans n'importe quelle autre partie du Canada. Je prétends et vous savez, monsieur l'Orateur, qu'en 1911, on a soumis à l'électorat une question tout à fait différente, tandis qu'on semblait approuver la politique des chemins de fer du parti libéral en n'en soufflant pas mot. On a discuté ici, à maintes reprises, le traité de réciprocité, mais la question ne fut pas mise aux voix avant deux mois, si ce n'est plus. On eut tout le temps voulu pour critiquer le Gouvernement, non seulement au sujet du traité de réciprocité, mais sur sa politique générale. Il était du devoir de l'opposition et des journaux conservateurs de critiquer non seulement la politique de réciprocité du Gouvernement, mais toute son administration. La devise fameuse du leader de l'opposition, qui est maintenant premier ministre, était: "Le mieux est l'ennemi du bien." Il disait: "Tout va très bien, le pays est en très bon état. Ne courons pas de risque en nous embrouillant dans des questions dont nous ne pouvons pas prévoir les conséquences. Votre politique de chemins de fer est très bonne, nous pouvons en dire autant de votre politique d'immigration et de votre politique de finance. Ne vous lancez pas dans une voie inconnue. Restez tranquille: le mieux est l'ennemi du bien." Telle était leur devise et tous les députés savent que ces choses-là étaient dites non seulement dans les assemblées publiques, mais aussi au Parlement, comme en font foi les comptes rendus officiels des débats.

Il est donc bien évident que la politique du parti libéral, en ce qui regarde le développement des chemins de fer, n'a pas été formulée en secret. On ne l'a pas cachée, car tout le monde la connaissait et le public l'a approuvée. Si tout ce qu'on peut reprocher est que l'entreprise a coûté plus cher qu'on ne le pensait, il est bon de se rappeler que de telles surprises sont communes à tout le monde. Lorsque vous entreprenez de faire construire, soit une maison, une grange ou un chemin de fer, les frais peuvent dépasser vos prévisions. Toutefois, si le travail a été accompli honnêtement, s'il n'y a eu aucune irrégularité, que peut-on vous reprocher, sauf de vous être trompé dans vos calculs? Non seulement, le public a approuvé la politique de chemin de fer du parti libéral, mais quand arriva le changement de gouvernement en 1911, nous avons vu le ministre des Finances de l'époque (sir Thomas White) l'appuyer également. Il soumit son budget le 13 mars 1912, budget d'un financier capable, qui malgré ses nombreuses années d'expérience, était nouveau venu au Parlement et qui tenait évidemment à se rendre compte de la situation exacte et à s'assurer que tout fut bien régulier avant d'entrer en fonctions.

Je prie les honorables députés de se reporter au discours qu'il prononça le 13 mars 1912, et où il est question de la politique du gouvernement libéral. Faisant allusion aux chemins de fer déjà construits ou en cours de construction, il dit: "A mes yeux, ces chemins de fer ne sont ni une entrave ni un embarras pour le

peuple canadien. A mon avis, c'est un actif pour le peuple et le pays." Ce n'est peut-être pas textuel, je n'ai pas le compte rendu sous les yeux, mais je prends la responsabilité de répéter ce qu'a dit le ministre des Finances, à cette époque, approuvant la construction du réseau et tout ce qui se rattachait aux chemins de fer cédés à l'Etat et au gouvernement dont il était un des membres les plus distingués.

A l'automne de 1913, le premier ministre (sir R. Borden), accompagné de plusieurs ministres, se rend dans la province de Québec. Si je ne me trompe, le ministre des Chemins de fer (M. Reid) était du nombre. S'il n'y était pas, on a certainement fait erreur en ne l'invitant pas. Il y avait là toutefois bon nombre de ministres. Ils tenaient sans doute à s'initier aux bonnes manières et à la haute culture des citoyens qu'ils rencontreraient dans la vieille cité de Québec, et je dois l'avouer, après avoir relu le discours prononcé par le premier ministre, il s'est admirablement acquitté de sa tâche, et l'on ne saurait adresser la moindre critique à ceux de ses collègues qui l'accompagnaient dans cette circonstance. Qu'a-t-il dit?

Il monta au pouvoir en 1911, et les incidents en question se passaient à l'automne de 1913. Pour des esprits avertis, c'était bien le moment de se rendre compte de la situation. Ce discours a été cité ici et inscrit au hansard, au cours de cette session-ci.

Dans ce discours il entonne les louanges du merveilleux développement futur du Canada, et du progrès qui résulterait de la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique. Accumulation de termes laudatifs, fleurs de rhétorique semées à pleines mains, optimisme à outrance, voilà ce qu'il prodigue dans ce discours, afin d'exciter l'admiration non seulement de la province et des citoyens de Québec, mais encore celle du monde entier. Cette harangue a été parfaitement déclamée, comme tous les discours que prononce le premier ministre, intéressants qu'ils sont toujours et bien charpentés, et j'invite les députés à la lire. On y chercherait en vain un seul mot de critique.

Avant de faire cette harangue le très honorable ministre avait eu amplement le temps d'étudier les conséquences de cette politique de chemins de fer. Il se borne à faire observer que le pays est arrivé à un tournant de l'histoire où il fallait adopter, en matière de voies ferrées, un système qui rendrait justice aux immenses ressources de ce pays, qui ferait déverser au Canada un grand flot d'immigration et y acheminer de forts courants de trafic et de transports d'un océan à l'autre.

Voilà la décision prise par le premier ministre—j'ai déjà mentionné celle du ministre des Finances de cette époque—se rattachant à la politique de chemins de fer du parti libéral. A mon avis, nous n'avons pas d'excuses à présenter; le cas échéant, ces excuses devraient venir du gouvernement qui a voulu adopter cette politique, qui n'a pas réussi à l'appliquer, ce gouvernement, dis-je, dont les efforts ont avorté, alors qu'ils auraient dû être couronnés de succès.

Venons-en à la situation actuelle; où en sommes-nous? Le premier ministre nous a dit à cette époque le merveilleux essor que ces chemins de fer devaient donner au pays. La situation actuelle est tout autre. A cette époque, l'espérance régnait dans les Provinces maritimes. Les citoyens de Saint-Jean, d'Halifax, de Sydney, de ma ville de Sydney-Nord, de Louisbourg et d'autres villes qui sont dotées d'excellents ports, escomptaient les merveilleux résultats qui devaient découler de cette ère de progrès. On avait judicieusement inséré dans la loi de 1903, ou du moins dans la convention intervenue avec le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc, une clause conditionnelle portant que les transports de l'Ouest ne seraient pas déviés et dirigés sur Portland; qu'ils devaient s'acheminer vers les Provinces maritimes, vers Saint-Jean, Halifax, peut-être Sydney et parfois à Louisbourg.

Que constate-t-on aujourd'hui? On a consacré des millions de dollars au port de Saint-Jean. L'hiver dernier, nous avons fait un arrangement comportant que l'Etat prendrait à sa charge le port de Saint-Jean. Nous avons pris des mesures pour dépenser des millions de dollars et nous comptons consacrer de fortes sommes au bon entretien du port de Saint-Jean, afin qu'il reçoive le commerce de l'Ouest et du reste du pays, l'Etat étant en réalité le propriétaire du port. C'était parfait. personne ici n'a critiqué cette mesure Mais toutes ces dépenses faites, après tous ces préparatifs et tout ce camouflage, voilà que l'eau ne vient plus au moulin. Le port est bien là, avec toutes ses installations, mais rien ne fonctionne; le trafic en est détourné et se dirige vers un pays étranger, vers Portland.

Je ne saurais dire le chiffre des dépenses faites à Saint-Jean, mais on a consacré environ $40,000,000 à Halifax, affectés à de nouvelles installations de voie ferrée, à la construction de bassins de radoub et tout le reste; or, voilà que la même situation y règne.

Dans une autre partie du pays, nous avons fondé de grandes espérances sur l'essor que prendrait le pays sous ce rapport. Nous comptions qu'avant longtemps un navire prenant son chargement de houille au port de Sydney livrerait sa cargaison à Port-Arthur, et que de plus, après avoir laissé son chargement de houille à Port-Arthur, ce navire prendrait une cargaison de farine, de grain et d'articles manufacturés d'Ontario pour revenir dans la Nouvelle-Ecosse, et même, s'il le fallait, continuer son voyage au delà de l'Atlantique. Telles étaient les grandes choses que les citoyens de ce pays espéraient voir se réaliser, mais tout cela est retranché. Il n'est plus question de développer les cours d'eau du Canada. Cela n'est pas nécessaire, d'après les auteurs de ce nouveau projet, car il faut s'occuper de développer davantage le port de Portland, aux Etats-Unis, pays étranger—assez bon en soi—mais non pas le Canada. Si, ce qui, j'espère, n'arrivera pas, quelque difficulté surgissait à l'avenir entre le Canada et les Etats-Unis, nous serions obligés d'arrêter à la frontière. Notre navigation est interrompue, nous avons négligé le développement de nos cours d'eau intérieurs, de nos propres ports de l'Est et nous retardons peut-être d'un siècle le développement de notre pays parce que nous n'avons pas songé à nous-mêmes, au développement de nos propres ports et à l'encouragement de notre propre navigation, mais nous avons tout subordonné à l'intérêt des ports américains.

Ce sont là quelques-unes des conséquences susceptibles de découler du programme que l'on est à élaborer—l'oubli de notre propre pays, l'oubli de nos ports, rivières, canaux au profit d'un pays étranger, le détournement de tout notre commerce vers un autre port auquel nous n'avions jamais songé et dont il n'était aucunement question lorsque nous nous préparions au développement, sur cette vaste échelle, de notre pays.

L'honorable député de King (M. McIsaac)—il me pardonnera si je parle encore de lui—a traité cette question comme s'il s'agissait d'une affaire de peu d'importance. Selon lui, l'affaire n'était que bien peu de chose et il trouvait ridicule de la part des honorables députés de ce côté-ci de prendre la peine de la discuter. La question était si simple, si peu compliquée, si facile à saisir, et ce que l'on nous offrait était une telle aubaine que nous devrions nous empresser de l'accepter, que nous ne devrions pas attendre que l'on dise un mot à l'encontre, que l'on cherche seulement à se renseigner sur ce qu'en serait le prix, ce dont elle se composait ou sur toute autre chose s'y rattachant. On devrait simplement saisir avec avidité ce merveilleux bijou de prix dont le Grand-Tronc veut orner l'écrin du public canadien. Telle est la manière de voir de l'honorable député, et à ceux qui, de côté-ci de la Chambre, veulent critiquer on vient dire qu'en réalité ils perdent le temps du public et du pays et ne devraient pas discuter du tout des questions de cette nature.

Pour ma part, monsieur l'Orateur, je ne suis pas de cet avis. Je pense plutôt que le public canadien devrait pouvoir jouir de tous les avantages qu'il lui est possible d'avoir en ce pays, pourvu que la chose puisse se faire à un prix convenable et que le public soit en état d'exploiter le service d'utilité en question avec autant de profit pour lui-même et le pays que cela se ferait sous la direction d'une corporation ou de propriétaires particuliers. Il n'y a pas à se le dissimuler, et je n'essaie pas de dissimuler, je dis franchement où j'en suis à ce sujet—à maintes reprises, en cette Chambre, j'ai dit ce que je pensais des aptitudes d'un homme laissé à lui-même et des résultats qu'obtient celui qui travaille à son propre compte comparativement aux résultats de celui qui est à l'emploi du gouvernement. Il ne saurait y avoir aucun doute là-dessus. Invariablement, j'attends mieux de celui qui travaille pour lui-même que du serviteur de l'Etat. Le premier est ambitieux, plein d'ardeur; il a toujours l'esprit présent à son travail, sachant que de lui dépend la rémunération de ses travaux, et il s'efforce de tirer le meilleur parti possible de son intelligence et de ses talents. D'un autre côté, nous constatons que l'employé du gouvernement est nonchalant, apathique et négligent; il n'est pour ainsi dire qu'un rouage dans une machine. Il n'est pas sans s'en rendre compte et sait qu'il sera toujours un rouage de cette machine—il fera le même travail que la machine elle-même et s'en tiendra à cela. C'est ce qui se passe ici au pays et c'est là où l'on voit le vaste écart qui se présente dans l'exploitation d'institutions que le public possède et dirige lui-même et

les résultats obtenus dans le cas d'établissements de propriété et d'exploitation particulières. La plupart du temps, je suis content de le dire, les entreprises exploitées par des particuliers prospèrent, mais il n'en est pas ainsi des utilités publiques. Naturellement, il est des villes et des cités qui ont leurs propres services d'eau et d'éclairage, et quelques-unes réussissent bien—il en est qui parviennent à rejoindre les deux bouts et d'autres qui réalisent des bénéfices—mais c'est une tout autre affaire lorsqu'il s'agit d'exploiter ou d'exercer le droit d'administrer un chemin de fer de quelque huit ou neuf mille milles de longueur ou de gérer une affaire aussi compliquée que l'exploitation de réseau de ce genre.

On me jettera le blâme comme par le passé, je le suppose, parce que j'exprime franchement mon opinion à ce sujet. Je n'en ai cure. Je déteste à cette heure comme je le détesterai toujours l'hypocrisie des pharisiens; si mes honorables amis de la droite désirent se mettre à l'abri dans le camp du pharisien hypocrite, qu'ils y restent; je n'en suis pas.

Cependant, je ne suis qu'un simple représentant du peuple. Je suis peut-être absolument dans l'erreur relativement à cette question. Je ne parle pas à titre de chef d'un grand parti; je parle seulement en mon nom personnel. C'est là l'opinion que je professe, bien que je puisse me tromper. J'espère d'être en mesure, avant de reprendre mon siège, de démontrer au Parlement et au peuple canadien que j'ai absolument raison lorsque je soutiens que l'initiative privée produit des résultats plus satisfaisants que les méthodes nonchalantes que comportent la possession et l'exploitation d'une grande entreprise par l'Etat. On tente de nous effrayer, monsieur l'Orateur, et l'on nous conseille de passer de l'autre côté de la rue, de crainte que nous ne portions la main sur l'institution qui s'appelle la compagnie du Pacifique-Canadien. Nous sommes bien avertis d'éviter d'y toucher; certes! on nous dit qu'il est même dangereux pour un homme public de manifester son avis à l'égard de cette opération, car il est accusé sur-le-champ d'être l'homme lige de la compagnie du Pacifique et de manquer d'honnêteté. Le "Globe" de Toronto, ce grand organe de l'opinion publique, ne m'accuse-t-il pas à cette heure de manifester une sympathie illégitime à l'égard du Pacifique et d'être au service de cette puisante compagnie? Il y a trente ans que je suis dans la vie publique, monsieur l'Orateur. Pendant quatorze ans, j'ai consacré la plus grande partie de mon temps au service de la ville et de la municipalité où je suis domicilié. J'ai consacré vingt années de ma vie—dont cinq à Halifax et quinze ici à Ottawa—exclusivement au service du public. J'ai eu l'honneur d'être élu quatre fois à la Chambre des communes, deux fois à la législature de la Nouvelle-Ecosse et quatorze fois au conseil municipal. L'expérience a été assez concluante, monsieur l'Orateur. J'invite donc le "Globe" à fouiller tous mes actes publics au cours de cette longue période, à examiner ma carrière, et s'il y découvre une seule tache ou quoi que ce soit de nature à faire planer le moindre soupçon sur mon honnêteté d'homme public, il aura pleine et entière liberté de me reprocher d'être en faveur de l'initiative privée au lieu de la nationalisation. Voilà l'attitude que j'adopte, monsieur l'Orateur, et en face de la carrière publique que j'ai fournie, j'ai le droit de faire observer à mes collègues en cette Chambre que les opinions que je manifeste sont marquées au coin de l'honnêteté et que le seul mobile de mes actes, c'est l'intérêt bien entendu du peuple canadien en général.

Maintenant, supposons un instant que l'acquisition du réseau du Grand-Tronc soit une bonne opération. Il ne manque pas de jeunes gens pauvres, qui battent le pavé de la rue Sparks par les jours froids, et admirent les belles chaussures et les magnifiques pardessus étalés dans les vitrines des magasins. Ils sont transis de froid; ils aimeraient bien à avoir de bonnes chaussures et de chauds vêtements pour se préserver des rigueurs de notre climat canadien. Cependant, ils n'ont pas d'argent pour s'en procurer; les circonstances les obligent à s'en passer. Même en supposant que l'achat du Grand-Tronc constituerait une bonne affaire pour le pays, avons-nous les fonds nécessaires pour nous payer ce luxe? La vérité est que nous ne les avons pas. Je n'ai pas de témoignages à faire valoir à l'appui de ma prétention, sauf ceci: Tandis que nous estimons le chiffre de la dette publique du Canada à deux billions de piastres, je tiens de sources fort autorisées qu'elle atteint aujourd'hui le total de $2,270,000,000. Nous avons à faire face aussi à une dette de chemin de fer de 400 millions que nous plaçons en ce moment au débit du Nord-Canadien; nous nous gardons bien d'ajouter cette somme au total de notre dette publique, bien qu'elle en fasse partie à toutes fins que de droit, puisque nous avons acquis ce réseau en assumant toutes les obligations de la compagnie; nous ferions donc aussi bien d'envi-

sager courageusement la situation en ajoutant la somme de ces obligations au total de la dette du Canada. Je tiens de financiers canadiens en vue, qui ont étudié tout particulièrement la situation, les chiffres que j'ai cités et ces chiffres représentent le gros de notre dette nationale. Avant d'entrer dans les détails, je le demande au peulple canadien et à mes collègues en cette Chambre, n'est-il pas temps de s'arrêter pour examiner attentivement la situation et de décider si oui ou non nous sommes en mesure d'imposer un pareil fardeau aux finances du pays?

Le petit groupe de députés représente ici une population d'environ 8 millions d'âmes; nous avons reçu la mission de surveiller l'administration des affaires du pays et nos amis sont dans la quiétude chacun chez soi, se refusant à croire que leurs représentants peuvent consentir à conclure des marchés ou à assumer des obligations contraires aux meilleurs intérêts du pays. Nos combattants s'occupent d'autres questions; quand nous acceptons la responsabilité de les représenter au Parlement, ils nous laissent le soin de veiller et d'empêcher l'adoption de toutes lois qui ne sont pas dans l'intérêt bien entendu de la nation. Voilà pourquoi je pense que tous les représentants du peuple ont le devoir de s'informer à l'égard des obligations financières du pays et d'étudier sérieusement s'il est désirable de forcer le peuple à accepter un projet dont il pourrait facilement se passer. Je prétends, monsieur l'Orateur, que l'acquisition du réseau du Grand-Tronc n'est pas essentielle à cette heure; la situation financière du Canada est dans un état tel qu'on ne devrait pas mettre ce projet à exécution.

Je disais que la situation financière du Canada n'en était pas au point de justifier la proposition que nous fait aujourd'hui le Gouvernement. A qui pouvons-nous bien nous adresser aujourd'hui comme à la meilleure autorité sur la situation financière du pays? Selon moi, le ci-devant ministre des finances (sir Thomas White) a, depuis sept ou huit ans, connu les finances du pays mieux que tout autre Canadien. Et quel est son avis? Parlant sur un sujet où il était question pour l'Etat d'assumer de nouvelles responsabilités financières, il a dit: Non; si vous suivez mon conseil, vous n'ajouterez point un dollar de plus aux obligations du Canada. J'ai ici, monsieur l'Orateur, un sommaire de ce qu'il a allégué à l'appui de ce conseil:

Pour des pensions cette année, il faut..	$ 30,000,000
Pour l'établissement des soldats sur des terres..	25,000,000
Pour le rétablissement des soldats dans la vie civile..	10,000,000
Pour l'intérêt sur la dette publique	102,762,000
Pour les dépenses de guerre en 1920..	350,000,000
Ensemble..	$517,762,000

Cette même autorité nous dit que ce n'est là qu'une portion de ce que nous avons à assurer, puisque, dans la session close le 7 juillet, la Chambre a voté des crédits dont le total était de 550 millions. Cette énorme somme, il faut la trouver, et les quelques objets mentionnés plus haut ne sont qu'un petit nombre de ceux dont l'ensemble va coûter 550 millions, somme dont nous avons alors chargé le pays. Mais à ne prendre que ceux-là, nous constatons un total de $517,762,000; et la même excellente autorité nous assure que l'ensemble des revenus de toute source sera, cette année, de 224 millions. C'est donc un déficit prévu de $273,762,000. Si maintenant, il nous reste encore à trouver la moitié de cette somme de 550 millions que nous avons votée pour des dépenses, s'il nous reste encore à trouver, je ne dirai pas la moitié, mais une somme de 250 millions, cette somme, ajoutée à celle de $273,762,000, nous laisse avec un déficit de $523,762,000. Cela veut dire, que pendant le cours du présent exercise, le pays devra trouver une somme de $523,762,000, pour laquelle nous n'avons pas un sou de revenu, puisque cette source était épuisée depuis longtemps; et il faut ne pas oublier que bien des fois nos revenus sont moindres que le prévoit le ministère des Finances. Toujours est-il que, dans le moment, le pays devra emprunter une somme de $523,762,000, non pas tant pour des travaux publics que pour les dépenses ordinaires; ce sont les chiffres que fournissent les personnes les plus compétentes en la matière; ils nous sont révélés par le ministère des Finances, par les fonctionnaires de cette administration, y compris l'ex-ministre des Finances lui-même.

En présence de cette situation, ne serait-ce pas le cas de dire, en hommes prudents: le pays ne doit faire l'acquisition de rien qui ne lui soit indispensable, mais attendre des temps meilleurs, s'il n'est démontré que l'entreprise est excellente et constitue une source de revenus, au lieu de nous imposer de nouvelles obligations. S'il est en ce pays, monsieur l'Orateur, des personnes qui plus que toutes les autres méritent notre cordial appui et nos soins empressés, ce sont bien le soldat licencié, sa femme et ses enfants. Ils ont autant que personne droit aux égards

du Parlement. Le Gouvernement nous a prévenus qu'il ne pouvait rien faire pour nos combattants. C'est ce que nous a déclaré un jour le ministre de la Justice (M. Doherty), qui agissait alors comme chef du Gouvernement. Il avait déjà été décidé, nous a-t-il dit, que l'on ne pouvait rien faire. Il est vrai qu'il se passe quelque chose dans le moment, et j'ignore à quoi ce quelque chose aboutira, mais nous avons sur ce point la lettre du premier ministre, par laquelle il fait savoir au secrétaire de l'association des vétérans de la grande guerre que la situation financière du pays est telle que pas un dollar ne peut être trouvé pour apporter quelque soulagement à ces dignes fils du Canada qui ont tant fait pour l'empire et pour ce dominion. Si nous n'avons pas d'argent pour le soldat, s'il faut que son enfant crie après du pain que nous ne pouvons lui fournir, avons-nous de l'argent pour acheter un vieux stock de chemin de fer? Le premier ministre nous a dit, sur son honneur sans doute, et pensant dire vrai, que malgré son désir d'aider les soldats, il n'en avait pas le moyen et n'osait rien promettre, de ce que la situation financière du pays ne le justifierait pas de faire. Il semble pourtant, aujourd'hui, y avoir de l'argent en abondance pour acheter un vieux stock de nulle valeur, un chemin de fer désespérément insolvable, qui, depuis des années, n'a pas payé un sou de dividende.

L'hon. M. REID: Cela n'est pas. Comment l'honorable député peut-il bien faire cette assertion?

M. McKENZIE: S'il en a payé, c'est aux dépens du chemin et à même l'argent qui aurait dû être employé à l'entretenir, comme on le voit dans le rapport Drayton-Acworth, l'évangile conservateur. Ce rapport dit que l'on a payé, sur les recettes, à titre de dividendes, 36 millions qu'il aurait fallu conserver aux besoins du réseau. Ce n'est pas moi, c'est le rapport Drayton-Acworth qui le déclare. Il y a déjà près de deux ans qu'il a été publié, et aucun fonctionnaire du Grand-Tronc n'en a attaqué l'exactitude. Tous admettent qu'ils ont laissé la ligne se déprécier, qu'ils en ont appliqué les recettes au paiement des dividendes, et ont spéculé—je le dis à dessein—sur ce chemin de fer, avec l'espoir de le passer au gouvernement quand il ne vaudrait plus rien. Je viens de recevoir un exemplaire du rapport Drayton-Acworth. Voici ce que j'y trouve à l'article 10, page lxxxvi:

La compagnie du Grand-Tronc proprement dite a imputé sur le capital des charges quelle avait tort d'y imputer. Ses lignes n'ont pas été entretenues comme il convenait. Elle a failli de dépenser plus de $21,000,000 qu'elle aurait dû dépenser pour fins d'entretien, au cours des années passées. Et il faudrait faire immédiatement pour plus de $30,000,000 de nouvelles dépenses imputables sur le capital. Le pays souffre de ce que la compagnie est incapable d'assurer un service convenable. C'est en Canada et non pas à Londres que la ligne du Grand-Tronc devrait être administrée.

En voilà assez, je crois, pour justifier ce que j'ai dit; mais il est déclaré dans une autre partie du rapport, qu'on a payé, à titre de dividendes, la somme de $36,000,000 qu'il aurait plutôt fallu consacrer à l'entretien du réseau.

L'hon. M. REID: C'est ce que les fonctionnaires du Grand-Tronc ont nié.

M. McKENZIE: Peut-être; mais on crie malheur à tout membre de la gauche qui oserait dire que le rapport Drayton-Acworth n'est pas absolument exact. Eh bien, les chiffres que j'ai cités je les ai pris dans ce rapport. Tant que la commission Drayton-Acworth ne sera pas venue les contredire, je les tiendrai pour absolument conformes à la vérité des faits. Quant à l'opération dont il s'agit, qu'elle soit avantageuse ou non, je soutiens que nous ne sommes pas en état de faire les dépenses qu'elle comporte. L'ancien ministre des Finances (sir Thomas White) n'a cessé de nous répéter que l'année actuelle est une année de guerre comme n'importe laquelle des cinq années que la guerre a duré. Donc, s'il est nécessaire que nous empruntions, pour les besoins de la guerre, 350 millions cette année et 350 millions l'année prochaine, ne devons-nous pas plutôt employer cet argent à secourir nos soldats? Cependant, aucune partie de cette somme de 350 millions ne doit aller aux soldats, parce qu'il existe d'autres besoins, parce qu'il s'agit de faire preuve de générosité à l'égard des actionnaires du Grand-Tronc. Pourtant, il y a plus de soixante ans que nous nous montrons généreux à leur égard. Nos soldats devraient avoir plutôt droit à notre sympathie. Si nous ne pouvons venir en aide aux nôtres, comment se fait-il que nous puissions faire acte de générosité envers des richards d'Angleterre? Certes, nous voulons traiter avec justice les capitalistes de la métropole qui auront jugé à propos de faire des placements dans nos entreprises, c'est ce que nous désirons et c'est ce que le bon renom de notre pays exige; mais le rapport Drayton-Acworth dit que les affaires de cette compagnie ont été mal administrées; que ceux qui en avaient la gestion ont préféré spéculer sur ces actions plutôt

que travailler à répondre aux besoins de la ligne. Pourquoi serions-nous appelés à subir les conséquences de toutes les erreurs dont l'administration de cette compagnie est entachée depuis soixante ans? Non, avant de faire acte de générosité en pareille circonstance, voyons plutôt quels vont être les résultats de la nationalisation des chemins de fer, et s'ils sont satisfaisants, nous pourrons, ensuite, faire l'acquisition du Grand-Tronc. Faisons comme ferait tout cultivateur prudent; voyons si la vache que nous avons achetée est bonne laitière, avant d'en acheter une autre de la même race.

"Puis, lorsque je connaîtrai la vache, il pourra être question d'en acheter une autre." Cette conduite serait pratique. Pourquoi n'appliquerait-on pas le même principe à l'acquisition et à l'exploitation des voies ferrées par l'Etat? Nous avons actuellement sur les bras de quatorze à seize mille milles de chemins de fer. On devrait assurément nous permettre de voir quels seront les résultats de leur exploitation, avant de nous demander d'acquérir 8,000 autres milles sans savoir si la nationalisation des voies ferrées et leur exploitation par l'Etat sont avantageuses ou préjudiciables. Vu ces raisons et les faits que je relaterai plus loin, je soumets qu'il n'est pas raisonnable de nous proposer d'acquérir ce chemin, au point où en sont les choses.

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

Reprise de la séance.

M. McKENZIE: A six heures, monsieur l'Orateur, je parlais du marché dont nous nous occupons comme d'un mauvais marché; je parlais aussi de la situation financière du Canada, et je tirais la conclusion que l'achat projeté n'était pas sage et que le marché n'était pas avantageux; que la caisse publique n'était pas assez garnie pour nous permettre de nous lancer dans une telle aventure.

Le ministère s'attribue beaucoup de mérite au sujet de la nationalisation, et il cherche à établir qu'il a frayé la voie et que c'est un article de son programme qui tend au plus grand bien du pays. Je désire citer un extrait d'une dépêche, contenue dans ce Livre bleu qui a pour titre "Achat de la compagnie du Grand-Tronc et mémoires qui s'y rapportent", et que le ministère a publié et remis à la députation ces jours derniers. La première dépêche qui figure à la page 3 est adressée par le très hon. sir Robert Borden au haut commissaire canadien, à Londres. Elle porte la mention "confidentiel" et est ainsi conçue:

Ce qui suit pour Smithers, présidentiel du Grand-Tronc. Très confidentiel. Public très ému au sujet de l'augmentation projetée des taux de chemin de fer. Nous entendons aujourd'hui appel de la décision de la commission des chemins de fer. Pour ce qui est de toutes les conditions qui confrontent le Gouvernement, il me semble éminemment probable que les circonstances nous obligeront à prendre des mesures énergiques en vue de la nationalisation des chemins de fer dans un avenir immédiat.

Cette citation a pour objet de prouver que le Gouvernement n'était pas alors d'avis qu'il entreprenait une affaire qui donnait des espérances ou quelque chose d'alléchant, mais qu'il se trouvait en présence d'une situation qui l'obligerait, dans un avenir rapproché, à s'emparer des voies ferrées. Il serait superflu de faire observer qu'un homme d'affaires n'est pas animé d'un tel sentiment lorsqu'il se lance dans une entreprise commerciale qu'il croit être avantageuse. Il pense qu'elle sera lucrative et que ses fonds seront bien placés. Si les fonds appartiennent à d'autres, il espère les faire fructifier par eux et il ne se sert pas d'un langage comme celui que le premier ministre emploie ici, savoir: qu'il se trouve dans une situation où, dans un avenir immédiat, il devra traiter ces chemins de fer comme un réseau national.

Un peu plus loin, à la page 7 de cette brochure, je relève un passage d'une lettre que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a adressée à sir Alfred Smithers, le 11 de juillet. Je ne citerai cet extrait de la lettre que pour établir qu'en ce temps-là le ministère considérait le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique comme une seule et même compagnie et une seule et même propriété. Dans cette lettre le ministre dit:

Cette dernière compagnie...

C'est-à-dire le Grand-Tronc-Pacifique.

...est, à tous les égards, subordonnée à la compagnie du Grand-Tronc qui possède la totalité de ses actions.

Il ajoute, un peu plus loin:

Durant les négociations, et même avant, nous avons clairement fait comprendre à votre compagnie que les obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne pourraient être mises de côté et que le Gouvernement ne pouvait pas entreprendre d'assumer les dettes et d'exploiter le Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, en soulageant le Grand-Tronc-Pacifique de toutes les responsabilités, tandis que le Grand-Tronc lui-même, dont le Grand-Tronc-Pacifique est une compagnie subsidiaire et un prolongement, demeurerait entre des mains indépendantes.

Cela prouve clairement que, en ce temps-là, le Gouvernement et le ministre de l'In-

térieur considéraient que le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique étaient solidaires, et que le Grand-Tronc n'échapperait pas à ses responsabilités résultant du prolongement de son réseau, comme le ministre le disait alors, et de la construction d'un embranchement vers l'Ouest, et aussi que le Grand-Tronc-Pacifique passait en ce temps-là pour un prolongement du Grand-Tronc.

Je parle de ceci, relativement à l'horreur qu'éprouve le Gouvernement à l'idée de placer un réseau en séquestre. Le Gouvernement tient le Grand-Tronc-Pacifique comme faisant partie du Grand-Tronc. Celui-ci dit, du reste, qu'il constitue un prolongement du Grand-Tronc et, immédiatement, sans la moindre hésitation, le Gouvernement met ce prolongement, cette partie du réseau, de la même compagnie, entre les mains d'un liquidateur.

L'hon. M. REID: Je me permettrai de faire remarquer à mon honorable ami, qu'ils se sont mis dans cette position, parce qu'ils ont refusé d'exploiter.

M. McKENZIE: Je parle de la question de séquestre.

L'hon. M. REID: Moi aussi.

M. McKENZIE: D'après le Gouvernement, il s'agit de la même compagnie sous un nom légèrement différent. D'après la lettre de M. Meighen, il s'agit de la même compagnie. La principale partie du réseau se trouve dans l'Ontario; il y en a aux Etats-Unis, mais, d'après cette lettre, il y avait aussi un prolongement dans l'Ouest, c'est-à-dire le Grand-Tronc-Pacifique. C'est cette dernière partie que le Gouvernement n'a pas hésité à mettre en séquestre et s'il est bon de mettre en liquidation la partie d'un réseau qui fait faillite, je ne vois pas qu'il soit si mauvais de mettre aussi le restant entre les mains d'un liquidateur. C'est pourquoi, je ne crois pas qu'il appartienne aux députés de la droite, qui ont pratiquement mis tout le réseau en séquestre, de dire que c'est une chose affreuse.

Etant donné l'état de choses qui existait en 1903 et en 1904, je crois que le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont inséparablement liés dans leurs affaires, lesquelles se trouvent indivisables à tous les points de vue, moral ou pratique. Il peut convenir au Grand-Tronc de répudier le Grand-Tronc-Pacifique, parce qu'il a fait faillite, mais si le Grand-Tronc-Pacifique avait eu du succès, s'il avait réalisé des profits, si ces actions avaient dépassé le pair, vous verriez le Grand-Tronc prétendre que cette compagnie est à lui et dire qu'il n'existe pas de différence entre elles, sauf le mot supplémentaire "Pacifique" appliqué à cette partie du réseau qui s'étend du Winnipeg à l'ouest. Si les intérêts du Canada demandent qu'une partie du réseau soit mis en séquestre, parce qu'elle ne peut pas payer ses comptes, il n'y a pas de raison de ne pas traiter le reste de la même manière, si le Gouvernement ne veut pas voir ses lignes entre les mains des étrangers. Personne ne voudrait acheter les propriétés foncières sans s'informer positivement des titres du vendeur. Si un maquignon vient à la porte d'un des honorables députés pour lui vendre un cheval, la première question sera naturellement "Est-ce à vous". Et si le vendeur dit que le cheval lui appartient, mais qu'il y a aussi cinq ou six comptes de vente enregistrés, l'autre refusera d'acheter une propriété ainsi grevée. Il dira au vendeur de se débarrasser des comptes de vente et d'avoir un titre libre. Il ne suivra pas le conseil de prendre le cheval et de soumettre les comptes de vente à l'arbitrage, afin de découvrir s'il existe un droit d'équité. Dans le cas qui nous occupe on nous demande d'acheter une propriété, c'est-à-dire un chemin de fer qui est couvert plus de dix fois, rapiécé et littéralement enterré sous les comptes de vente et les hypothèques. La compagnie ne possède aucun titre parce qu'elle est complètement grevée. Cependant, on nous dit: "Débarrassez-nous-en et, si l'on soulève quelques doutes au sujet du titre, l'arbitrage réglera cela." La compagnie se dit en elle-même: "Notre compagnie est ruinée, tout est détruit et Dieu sait ce que les arbitres pourront faire. Ils pourront nous donner quelque chose, mais si nous n'avons rien, notre situation ne sera pas pire qu'elle est maintenant."

Une offre a été faite au Gouvernement pour l'achat de ce réseau, et l'on trouvera cela aux pages 12 et 13 du Livre bleu. Cette offre a été faite au compte de la compagnie par sir Alfred Smithers, la lettre a été adressée à sir Robert Borden et datée de Londres, 8 août 1918. Elle se lit comme suit :

Cher sir Robert Borden,

Hier, lors d'une entrevue entre vous, M. Ballantyne, le général Mewburn, un comité de mon bureau de direction et moi-même, je vous ai offert, après une longue discussion, une proposition que vous m'avez demandé de coucher par écrit.

Afin d'en arriver à une vraie perspective des faits, je devrai exposer les propositions qui ont été discutées entre le Gouvernement et la compagnie. Vous connaissez tous les détails de

ces propositions et je m'en tiendrai conséquemment aux simples chiffres.

Le 25 janvier, à votre demande transmise par le haut commissaire et demandant au bureau de direction à quelles conditions il recommanderait la vente au Gouvernement du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, j'ai répondu par une déclaration des conditions qui, à la fin de 1930 auraient eu pour résultat le paiement annuel par le Gouvernement d'une somme de 1,609,-000 livres sterling.

Le 7 mars vous avez répondu au nom du Gouvernement et fait un offre qui, à l'expiration de huit ans, aurait entraîné un paiement annuel de 739,000 livres de la part du Gouvernement. Vous proposiez l'alternative de confier à l'arbitrage la question du montant à verser. A notre réunion d'hier, j'ai proposé que le Gouvernement payât une somme annuelle nette de 977,000 livres, représentant le chiffre des recettes nettes de l'exercice 1913, le dernier exercice normal d'avant-guerre, me conformant ainsi à la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement britannique à l'égard du chemin de fer britannique, et de confier à des arbitres le soin de déterminer, le cas échéant, la somme supplémentaire, à laquelle les actionnaires ont droit relativement à la valeur prospective que doit acquérir l'entreprise, par suite du développement du Canada. Je vous réitère cette offre. En outre, il a été proposé de faire une offre alternative d'un montant déterminé sans arbitrage, et je suis autorisé à faire connaître que le conseil recommanderait aux actionnaires le paiement d'une somme annuelle de 1,163,000 de livres.

Il y a d'autres offres, mais, sans vouloir créer de confusion, je ne crois pas me tromper en considérant cette offre comme celle que la compagnie a faite au Gouvernement. Le premier ministre y a répondu indirectement le 10 septembre 1918. Je dis "indirectement", parce que sa lettre est adressée au haut commissaire à Londres, probablement par câble. Elle est datée du 10 septembre 1918 et est ainsi conçue:

Perley, Dominion,
Londres.

B107. Veuillez apprendre à Smithers, au sujet de sa lettre du 13 août, que j'ai consulté le ministre des Finances, qui vient d'arriver, ainsi que mes autres collègues. Le Gouvernement n'a pas le pouvoir de garantir, sans l'autorisation du Parlement, l'émission de billets projetée, et nous ne jugeons pas praticable de demander au Parlement d'accorder cette autorisation. Le Gouvernement est disposé à aider, par tous les moyens raisonnables, à maintenir le crédit de la compagnie comme l'attestent l'avance de cent vingt-deux mille livres le premier juillet et notre offre, du 12 juillet dernier, d'avancer trois cent quatre-vingt mille livres pour faire face aux redevances fixes à des conditions qui étaient considérées comme raisonnables mais que la compagnie a refusé d'accepter. Nous serions heureux de recevoir de Smithers de plus amples recommandations quant aux modes d'assistance. Il y a dans le conseil de fortes objections à toute augmentation de notre offre pour les raisons suivantes: Il est très imprudent et très peu convenable de la part d'un gouvernement d'entreprendre, sans le rapport d'une commission ou d'un conseil d'arbitres ou d'un vote du Parlement, un fort paiement annuel qui représenterait la capitalisation de quatre-vingts ou cent millions de dollars. L'offre déjà faite est basée sur le rapport Drayton-Acworth, lequel offre une fondation suffisante pour la proposition du Gouvernement. Si nous allons au delà des limites de ce rapport, nous n'avons pas de guide sûr quant à ce que nous devrions proposer. Le conseil n'acceptera ni l'une ni l'autre des offres que Smithers a proposées, et à moins qu'il ne reçoive une autre offre avant la fin du mois, il persistera à considérer que les négociations ont pris fin.

J'ai lu cette partie du câblogramme du premier ministre parce qu'elle indique notre attitude à la Chambre. Il a été dit —peut-être l'ai-je dit moi-même lorsque la résolution a été présentée devant la Chambre—que nous ne devrions pas considérer l'achat de ce chemin de fer avant le dépôt d'un rapport sur la situation véritable de la compagnie. Notre attitude est approuvée par le premier ministre, qui fait remarquer dans ce câblogramme que le Gouvernement n'a devant lui que le rapport Drayton-Acworth, et que ce rapport ne le justifiait pas d'accepter la proposition de la compagnie.

Je veux montrer qu'il n'y a rien autre que le rapport Drayton-Acworth devant le Parlement ou le Gouvernement, et que rien dans ce rapport ne saurait justifier l'attitude de l'un ou de l'autre touchant cette proposition. Que dit le rapport Drayton-Acworth, auquel le premier ministre fait allusion? Je ne l'ai pas lu en entier, et il peut s'y trouver certaines choses que j'ignore, mais voici ce que je lis aux pages lxiv et lxv:

On verra que la moyenne annuelle des dividendes a été de 3,600,000 piastres. Ainsi la bourse capitalise pour ainsi dire 5 p. 100 les dividendes. Ce serait raisonnable dans un pays qui progresse rapidement si les dividendes avaient été gagnés et pouvaient se maintenir. Mais, étant donné la déclaration des propres administrateurs de la compagnie que la somme de 21 millions qui aurait dû être extraite du revenu pour l'entretien ne l'a pas été, on ne peut prétendre que les dividendes ont été gagnés. Etant donné de plus que la compagnie doit faire face immédiatement à des obligations de plus de 5 millions par année concernant le Grand-Tronc-Pacifique, et vu la déclaration de ses propres administrateurs que des frais de premier établissement au montant de 30 millions sont requis sur le champ pour ses lignes même afin de la mettre en état de poursuivre ses affaires présentes, on peut encore moins prétendre que les dividendes peuvent être maintenus. On ne peut donc espérer que les syndics vont acquérer les actions des actionnaires sur le pied de dividendes passés. Même si le Gouvernement devait la débarrasser entièrement de sa malheureuse entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, comme l'a suggéré le président de la compagnie—nous avons déjà dit que cette demande ne peut être raisonnablement accordée—le Grand-Tronc ne peut, et ne pourra, d'ici à quelque temps, payer aucun dividende. Nous jugeons que tout le capital-actions de la compa-

gnie n'a qu'une pauvre valeur intrinsèque à l'heure présente. En se basant sur la valeur actuelle du revenu qui peut être maintenu, la compensation raisonnable serait fort peu élevée.

D'après ce rapport, les actions de la compagnie ne valent pour ainsi dire rien.

L'hon. M. REID: Lisez jusqu'à l'article suivant:

M. McKENZIE: Je vais le lire; que mon honorable ami soit sans crainte. Je lui donnerai le doux et l'amer, s'il pense que cela est agréable.

Mais nous ne pensons pas que ce soit sur cette seule raison que le peuple canadien devrait se baser.

Evidemment, les auteurs du rapport deviennent charitables. C'est sans doute après dîner qu'ils ont rédigé cette partie-là du rapport, où l'on ne voit plus trace de la sévérité qui s'accuse dans les autres paragraphes.

Mais nous ne pensons pas que ce soit sur cette seule raison que le peuple canadien devrait se baser. Il s'agit plutôt d'être généreux que strictement juste. Le Canada est redevable aux actionnaires du Grand-Tronc qui, à l'origine, avec peu d'aide de la part du Gouvernement, et ayant à subir la concurrence des chemins de fer des Etats-Unis qui possédaient beaucoup plus de ressources, ont eu le courage de construire le premier réseau de chemins de fer canadien. Plus tard, la compagnie eut à subir la concurrence de chemins de fer canadiens largement subventionnés. Du reste, on ne saurait prétendre qu'à aucune époque de l'histoire de la compagnie les actionnaires aient retiré, de leur entreprises des profits excessifs. Pour toutes ces raisons, nous recommandons que si le Grand-Tronc veut livrer tout son capital-actions, savoir: ses actions garanties, privilégiées et ordinaires, les fidéicommissaires lui versent, en retour, chaque année, pour les sept premières années, une certaine somme imputable sur les frais d'exploitation de tout le réseau de chemins de fer appartenant au Canada, et qu'ils augmentent le montant de ce versement, de 40 ou 50 p. 100, à l'expiration de cette période.

L'hon. M. REID: C'est ce que nous voulons faire.

M. McKENZIE: Je vais prouver, à l'entière satisfaction de mon honorable ami, que c'est tout le contraire:

Nous n'avons pas cru devoir fixer de chiffre, attendu qu'il faudra prendre en considération le montant de l'argent en caisse, la valeur des différents éléments d'actif, etc., avant de pouvoir arriver à fixer un chiffre exact.

L'hon. M. REID: C'est ce que nous voulons faire.

M. McKENZIE (lisant):

Cependant, nous pensons que le premier chiffre devrait consister en un pourcentage faible, mais raisonnable, de $3,600,000...

"Un faible pourcentage de $3,600,000." Comment l'honorable ministre des Chemins de fer va-t-il effectuer, dans cette opération, le paiement annuel d'un faible pourcentage de $3,600,000?

L'hon. M. REID: Il y a les $2,500,000.

M. McKENZIE: L'honorable ministre fait évidemment allusion à un point de l'opération qui a échappé à ma considération. Il parle de $2,500,000. C'est là le versement à effectuer par rapport aux actions privilégiées; mais il faudra payer, en outre, près de 8 millions sur les obligations.

L'hon. M. REID: C'est ce qui était prévu comme devant être ajouté.

M. McKENZIE: Le rapport ne le dit pas, il dit seulement que la compagnie doit livrer tout ce qu'elle possède.

L'hon. M, REID: Non pas.

M. McKENZIE: Oui. Elle doit livrer tout ce qu'elle possède, y compris ses actions ordinaires comme tout le reste, puis le Gouvernement prenant cela pour base, lui alloue $3,600,000 à simple titre de pourcentage faible, mais raisonnable, sur ce qu'il lui doit. Voilà ce que la commission Drayton-Acworth a suggéré, et c'est tout ce sur quoi le Gouvernement peut s'appuyer aujourd'hui. Il n'y a pas d'autre enquête, ni d'autre rapport, ni d'autre arbitrage. Dans le câblogramme qu'il adressait au commissaire, le 10 septembre 1918, le premier ministre disait que les chiffres figurant dans l'offre devaient être raisonnablement justifiés avant que pareille transaction ne fût agréée, et qu'elle ne pourrait l'être qu'après enquête et sur rapport fait au Gouvernement. Or, il ne s'est rien fait de tout cela pour justifier l'opération dont il s'agit aujourd'hui et qu'on n'aurait jamais pu s'imaginer de justifier en se basant sur le rapport Drayton-Acworth. On a marché dans les ténèbres, en s'inspirant seulement des négociations qui ont eu lieu ici et dont il n'a été fait aucun rapport que la Chambre puisse consulter pour rendre une décision. Le Gouvernement s'est tenu en conférence avec le président de la compagnie et il s'est basé sur le rapport de la commission Drayton-Acworth pour négocier l'achat de ce chemin de fer. C'est ce même rapport que j'invoque aujourd'hui pour établir que, depuis dix ans, l'état des affaires de la compagnie laissait à désirer, qu'il laisse encore à désirer maintenant et que le Gouvernement cherche à faire l'acquisition de ce chemin de fer, bien qu'il soit au fait de cette triste situation qui lui a été révélée par le rapport même de la commission qu'il avait instituée pour s'en enquérir. Je l'ai déjà dit avec plusieurs autres membres de cette Chambre,

et je le répète, avant de nous écarter de ce qui a fait la base de ce rapport, avant de renoncer à l'attitude que nous avons d'abord prise et que le premier ministre a prise comme nous, nous devrions être mis en possession de faits et de chiffres sérieux sur lesquels le pays pourrait s'appuyer pour justifier toute décision différente à laquelle il croirait devoir en arriver.

J'ai dessein d'établir que le marché que nous faisons, s'écarte de ce qu'on proposait alors et qu'il excède la valeur de l'entreprise. J'ai à la main une copie du rapport fait à la compagnie par sir Alfred Smithers, le 21 mars 1919. Il déclare:

> J'ai reçu les appels les plus émouvants de plusieurs milliers d'actionnaires anglais qui ont risqué leur argent sur les valeurs du chemin de fer du Grand-Tronc.

Est-ce là l'institution que le peuple canadien veut acquérir? N'avons-nous pas déjà assez d'appels—justes ceux-là—au sujet des sommes que le pays peut trouver et distribuer? N'avons-nous pas assez de tout cela, sans nous embarrasser de cette traînée de gens qui hurlent aux oreilles du président de ce bureau et dont il cherche à se défaire aux dépens du ministre des Chemins de fer?

L'hon. M. REID: Puis-je faire observer à l'honorable député que la compagnie ne pouvait payer les dividendes, mêmes dus, tant que le Grand-Tronc-Pacifique ne faisait pas honneur à ses engagements?

M. McKENZIE: Elle n'a jamais payé un sou de ces obligations qui restent encore en souffrance. Nous devons les acquitter, sans quoi elles seront nulles. C'est la situation du Grand-Tronc-Pacifique, et le rapport Drayton-Acworth faisait connaître tous les détails de l'affaire. Il ne dit rien du paiement de l'argent au Grand-Tronc-Pacifique. Il dit que cette compagnie a été mal dirigée, mal gérée et mal exploitée. Qu'elle en a tiré toute vitalité et que, pour sauver les apparences, elle a versé de l'argent à la ronde sous la forme d'un faible dividende, afin de tenir l'affaire en marche, lequel argent aurait dû être appliqué à assurer le fonctionnement de l'entreprise.

Tels sont les faits, monsieur l'Orateur. Telles sont les circonstances de cette déclaration désolante de sir Alfred Smithers. Si la compagnie du Grand-Tronc, par un moyen quelconque, peu m'importe lequel, a induit les capitalistes à placer leur argent dans une entreprise illégitime, c'est-à-dire illégitime parce qu'improductive, est-ce notre affaire? Nous ne les avons aucunement déçus; nous ne les avons jamais maltraités; nous ne les avons pas plus obérés que ceux des autres compagnies au pays. S'ils n'ont pas pu faire de bonnes finances, s'ils ne versent pas les dividendes qu'ils devraient, est-ce une raison de porter les débris du naufrage chez le peuple canadien, de nous obliger à en payer cent fois le prix, pour que cesse la clameur qui blesse les oreilles de sir Alfred Smithers, et que suivant la parole du poète. "The lowing of cattle and the lowing of lambs should not be heard any further in the land". Je soutiens, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas une raison, quelle que soit notre sympathie envers ceux qui furent trompés de la sorte et perdirent leur argent, quel que soit notre désir de leur aider, il nous faut être justes envers nous-mêmes, envers notre propre population, envers les contribuables de ce pays, dont nous gérons la fortune. Ce n'est pas la nôtre. Il nous faut être justes avant d'être charitables. Nous n'avons aucune excuse de payer des sommes qui ne nous appartiennent pas pour acquérir une compagnie aussi évidemment mal dirigée et mal administrée que celle-ci.

J'ai indiqué l'offre qui fut faite, et que nous aurions pu accepter, si nous avions eu dans le temps le désir d'acquérir la compagnie. J'ai rédigé un état. Il est basé surtout sur les statistiques du livre bleu, publié par le Gouvernement pour l'information des députés, et sur des renseignements directs que le ministère m'a fournis. Comme je veux être précis quant à ces chiffres, c'est de rigueur en pareils cas, je vous demande, monsieur l'Orateur, ainsi qu'à la Chambre, d'être indulgent si je me réfère à mes notes un peu plus que je ne le fais d'ordinaire.

Du capital garanti du chemin de fer Grand-Tronc, qui se chiffre à 12,500,000 livres sterling, nous entreprenons de payer annuellement 2,500,000 dollars. Du capital-obligations, 31,926,125 livres sterling, nous entreprenons de payer à perpétuité 7,981,531 dollars. Suivant une prévision très précise et très restreinte, l'arbitrage portera le capital à pas moins de $55,610,238, dont nous consentons de payer 4 p. 100 d'intérêt, soit une charge annuelle de $2,224,409. J'estime dans ce calcul, que le capital devrait être évalué par le jury à 50 p. 100. Ce capital oscille actuellement entre 11 et 45 ou 50 cents le dollar. Il y en a une partie qui atteint même 70 et ira plus haut, je crois. Or, il y eut au pays, il y a une couple d'années, arbitrage sur un capital qu'une commission, celle de Drayton-Acworth,

évaluait à zéro, pas un sou de plus. Mais l'arbitrage lui donna une valeur de 18 cents au dollar et contraignit le pays à en payer $10,800,000.

Or, ce n'est pas un raisonnement illusoire ni subtil que de dire que si un capital déclaré sans valeur par une autorité compétente a été vendu pour $10,800,000, ces valeurs, qui sont cotées de 11 à 40, 50 ou 70 centins, peuvent être estimées à 50 p. 100 de plus par les arbitres. Je souhaite que non, si nous devons acheter; mais on ne sait pas ce qui peut arriver, car le Gouvernement ayant établi le très mauvais précédent de faire estimer par des arbitres un capital sans valeur, cela fait dire aux gens qu'un capital déclaré sans valeur ayant été estimé par un tribunal compétent à la somme que j'ai mentionnée, soit $10,800,000, il n'y a pas de raison pour que la chose ne se répète pas dans le cas d'autres chemins de fer. La dette du Grand-Tronc pour matériel et autres choses s'élève à $552,556,019, et l'intérêt annuel de 6 p. 100 à payer sur cette dette, représente $33,153,361.

L'hon. M. REID: L'honorable député veut-il dire que ceci représente l'intérêt annuel ou bien que c'est le capital sur lequel il faut payer intérêt?

M. McKENZIE: C'est l'intérêt d'une année, mais je ne sais pas pendant combien de temps il durera. Si on fait l'acquisition des obligations et autres valeurs et que le Gouvernement n'ait à payer que l'intérêt, c'est la somme qu'il lui faudra verser annuellement.

L'hon. M. REID: A la page 39 du document parlementaire, je remarque une somme de $35,548,235 sous le titre de billets à payer, et je suppose que ce sont les obligations émises pour le matériel. Les chiffres ne sont pas tout à fait les mêmes, mais je veux dire qu'il faudrait payer l'intérêt sur cette somme de 35 millions. Si je comprends bien, l'honorable député dit que cette somme représente l'intérêt à payer au lieu du capital sur lequel il faut payer intérêt.

M. McKENZIE: C'est ce que je prétends, et pour cela je me base sur le document parlementaire que l'honorable ministre a entre les mains. A la page 39 de ce document, il est fait mention d'une somme de $50,126,655 émise par le Gouvernement pour le Grand-Tronc. Ce capital qui, je suppose, porte aussi intérêt à 4 p. 100, représente une autre charge de $2,005,066.

La somme totale à verser annuellement comme intérêt sur toutes les obligations du Grand-Tronc est de $47,864,367. Les recettes de la compagnie pour l'exercice finissant le 31 décembre 1918 se sont élevées à $64,482,316, tandis que les frais d'exploitation ont été de $53,435,800, laissant une somme de $11,046,515, de laquelle on doit déduire le déficit des lignes américaines, soit $1,639,317. Par conséquent, il reste, sans déduire les frais fixes, une somme de $9,407,198; mais si l'on soustrait les frais fixes qui s'élèvent à $9,398,438, il ne reste plus que $8,760. Si l'on prend le réseau dans sa meilleure année, c'est-à-dire en lui créditant une somme de $9,407,198 de recettes nettes, et si, d'autre part, l'on considère qu'il faut verser tous les ans $47,864,367 d'intérêt, on reste avec un déficit de $38,457,169 par année, déficit qui devra être payé par le peuple.

L'hon. M. REID: Je crois que l'honorable député fait erreur au sujet des obligations pour le matériel.

M. McKENZIE: L'erreur est légère, si erreur il y a. Je veux dire que mes chiffres doivent être plutôt en faveur de la compagnie. Je ne l'ai pas fait avec intention, car bien que certaines obligations portent 5 p. 100 d'intérêt et d'autres 4 p. 100, j'ai tout calculé à 4 p. 100 faisant profiter la compagnie de la différence.

L'hon. M. REID: Je ne dis pas que l'honorable député a fait exprès de se tromper, mais j'ai cru comprendre qu'il disait qu'il y avait 35 millions d'intérêts à payer sur les obligations pour matériel.

M. McKENZIE: Il y a bien d'autres dettes que celles relatives au matériel. L'honorable député trouvera aux pages 38, 39 et 40 du document parlementaire une longue liste de valeurs émises pour matériel et pour bien d'autres choses aussi. J'ai déduit de cela le capital que nous traitons séparément, et je parle du reliquat comme étant la dette permanente de la compagnie. Ceci est bien pis que si le Gouvernement avait accepté une des offres faites par la compagnie au commencement de 1918, offre que j'ai lue à la Chambre quand on a institué les négociations. A cette occasion, la compagnie offrait d'accepter une somme annuelle de $4,885,000, laissant à l'arbitrage ce qui lui devrait être payé pour la valeur future du capital. Comme alternative, la compagnie offrait d'accepter une somme annuelle de $5,815,000 sans autre réclamation à soumettre à l'arbitrage, car elle considérait que cela couvrait le tout.

On remarquera que l'écart entre les deux offres est de $930,000, et cela peut nous donner un aperçu de la valeur en perspective que la compagnie attribuait au capi-

tal-actions qui devait faire l'objet de l'arbitrage pour sa première offre.

$930,000 capitalisés à 4 pour 100 donnent $23,000,000, c'est-à-dire qu'il faut $23,250,000 de capital à 4 pour 100, pour produire un revenu de $930,000.

Nous convenons maintenant de payer $2,500,000 sur les actions garanties de £12,500,000 et $7,981,531 sur les £31,926,125 d'obligations, le paiement global annuel à perpétuité, sur ces deux catégories de valeurs, étant $10,481,553. La compagnie, évidemment, a capitalisé à $23,250,000 la valeur en perspective de ses actions. Supposons qu'elle n'obtienne des arbitres que 50 pour 100 de cette valeur, soit $11,625,000; or, ce montant placé à 4 pour 100 rapporte un revenu annuel de $465,000, ce qui porte le paiement annuel stipulé par la convention en discussion à $10,946,553 sur les actions seules indépendamment de la dette impayée de la compagnie à laquelle il faut faire face.

Il faut observer, je le répète, que le 8 août 1918, la compagnie offrit d'accepter pour solde de tout compte, sans arbitrage, $5,815,000, soit $5,131,553 de moins que la somme stipulée dans la convention actuelle intervenue avec le gouvernement. Cette somme, cela va sans dire, ne comprend pas les engagements de la compagnie ni la dette impayée, à part les actions ici mentionnées. Tout cela tend à démontrer que le pays fait en réalité un bien mauvais marché, qu'on ne saurait ni justifier ni appuyer sur un principe accepté dans le monde des affaires.

Les chiffres officiels que m'a fournis le Gouvernement établissent qu'au cours de l'année terminée le 31 décembre 1918, les recettes globales de la compagnie du Nord-Canadien s'élevaient à $60,689,257, les frais d'exploitation à $55,843,154, les frais obligatoires, à $21,677,965, ce qui laisse, pour l'exploitation de l'année se terminant le 31 décembre 1918, un déficit de $16,831,862 que le Gouvernement doit combler et sur lequel le pays a dû payer $841,000 d'intérêt, soit un déficit global de $17,672,862 pour cette année.

J'ai déjà indiqué le resultat des opérations financières du Grand-Tronc pour cette même année et je me borne là pour le moment.

Pour la même année, les recettes du Grand-Tronc-Pacifique se sont élevées à $11,888,808; ses frais d'exploitation à $13,687,687; les frais obligatoires à $9,398,438, ce qui laisse un déficit de $10,263,281.

Sur ce déficit l'intérêt montait à $513,164, soit un déficit global de $10,777,445 pour cette année. Relativement au Grand-Tronc-Pacifique, j'ai reçu d'autres chiffres du ministre des Chemins de fer et Canaux. Jusqu'au 31 août 1919, la compagnie avait reçu des avances de $5,407,522,26, et voici les déficits résultant de l'exploitation:

Du 10 mars au 31 décembre 1919	$185,447.66
Avril	458,286.61
Mai	586,634.45
Juin	518,816.56
Juillet (estimation)	446,515.00
Août (estimation)	505,247.00

Un déficit global de $2,700,746.68 pour mars, avril, mai, juin, juillet et août. Ces chiffres se rattachent à ce qu'on peut considérer comme la meilleure partie de l'année et ne sont guère encourageants.

Les recettes globales du Transcontinental, pour l'année se terminant le 31 mars 1919, s'élevent à $10,412,407; des frais d'exploitation à $13,028,387. le déficit à $2,615,974. Le capital engagé dans le Transcontinental est de 173,000,000, l'intérêt sur cette somme montait à $8,650,000 et l'intérêt sur le déficit pour une année, à $130,798, soit un déficit net de $11,396,772, pour les opérations de l'année.

Les recettes globales de l'Intercolonial, pour l'année se terminant le 31 mars 1919, s'élèvent à $26,435,343; les frais d'exploitation à $28,236,506, soit un déficit de $1,801,163 pour les opérations de cette année. Le capital engagé dans l'Intercolonial est de $125,000,000 dont l'intérêt s'élève à $6,250,000; l'intérêt sur le déficit à $90,058; déficit global, $8,141,221.

Pour la dernière année de chemin de fer, le déficit global des trois réseaux exploités par l'Etat monte à $47,988,300. Si l'on ajoute à ce montant le déficit du Grand-Tronc s'élevant à $38,457,167, le déficit annuel en perspective pour l'exploitation de ces réseaux par l'Etat est de $86,445,467.

L'hon. M. REID: A quel chiffre l'honorable député porte-t-il le déficit global des trois réseaux?

M. McKENZIE: J'ai dit $47,988,300.

L'hon. M. REID: Voici l'état que j'ai soumis à l'honorable député: le Nord-Canadien $16,831,862. le Grand-Tronc-Pacifique $10,263,281; le Transcontinental $2,615,974; l'Intercolonial $1,801,163, soit un total de $31,512,280. L'honorable député a-t-il ajouté à ces chiffres l'intérêt sur le capital?

M. McKENZIE: C'est vrai, ces chiffres comportent les recettes et les déboursés, mais ils ne comprennent pas l'intérêt sur le capital engagé. Les chiffres que le ministre m'a remis étaient de $43,423,500, lequel montant comprend de l'intérêt. Les fonds sont aujourd'hui à 5½ p. 100 et je n'ai calculé qu'à 5 p. 100. Je ne l'ai pas calculé à 5½ p. 100, mais je suis certain qu'on pourrait, sans exagération, calculer l'intérêt à ce taux sur tous les fonds que le Gouvernement est obligé d'emprunter aujourd'hui. J'ai calculé l'intérêt sur le placement capital, qui est de $173,000,000 dans le cas du Transcontinental. J'ai aussi calculé des $125,000,000 engagés dans l'Intercolonial, parce que nous payons l'intérêt sur ces deniers. Naturellement, lorsqu'ils ne sont pas gagnés, ces deniers constituent un déficit et une dette qui doit être acquittée à même d'autres revenus.

Le ministre et la Chambre savent que le Grand-Tronc s'est engagé lui-même pour un certain montant d'obligations et d'autres dettes que nous devrons prendre à notre charge lorsque nous ferons l'acquisition de la ligne avec son actif. Ces obligations, que l'on trouve aux pages 52 et 53 du document parlementaire, s'élèvent, en chiffres ronds à $198,389,720. Parmi ces obligations il peut y en avoir que nous ne soyons pas tenus de payer; je l'ignore. Tout ce que j'ai à dire, c'est que ces lignes pour lesquelles nous avons consenti ces garanties ont eu, l'an dernier, un déficit de près de $2,000,000. Le Grand-Tronc a été obligé de prélever sur ses recettes du Canada près de $2,000,000 pour les envoyer aux Etats-Unis dans le but de payer les frais d'exploitation de ces lignes. Le Grand-Tronc a donné des garanties pour ces lignes au montant que j'ai cité, et lorsqu'une personne endosse un billet, elle doit toujours se tenir prête à l'honorer et doit le considérer comme une dette. Elle ne sera peut-être pas obligée de la payer, mais la chose peut arriver; et devant des faits de cette nature, c'est-à-dire lorsque ces chemins de fer ne rapportent rien et ne s'acquittent pas de leurs engagements, il est fort probable que nous devrons faire face à leurs obligations et respecter ces garanties. Pour ces raisons, nous devons tenir compte des garanties du Grand-Tronc jusqu'à concurrence des $198,389,720, mentionnées aux pages 53 et 54 du livre bleu. Telle est la situation des chemins de fer nationalisés de ce pays, et j'ajoute, pour les hommes d'affaires, que la proposition n'est guère encourageante. Nous devons supposer que l'administration se poursuit aussi judicieusement et soigneusement que la chose est possible dans le cas de lignes exploitées par l'Etat, et cependant, cette année, nous avons un déficit de quelque $50,000,000. La Chambre délibère sur le point de savoir s'il est à propos ou non de continuer l'entreprise et d'y ajouter encore une propriété qui semble ne laisser entrevoir rien de mieux, ou même d'aussi bon, que les lignes dont nous avons déjà la direction.

J'ai ici quelques opinions autorisées sur le fonctionnement de la ligne et sur le programme de nationalisation adopté par Ottawa. Ayant parlé plus longtemps que je ne comptais le faire, je n'importunerai pas la Chambre de ces citations. J'étais sur le point de citer le "Star" de Montréal, du 27 octobre, qui se prononce énergiquement contre les chemins de fer de l'Etat et l'exploitation de chemins de fer par un gouvernement. Je me proposais aussi, au point de vue financier, de citer un journal ami du Gouvernement, le "Journal" d'Ottawa, numéro du 14 octobre, qui prévient en termes non équivoques le gouvernement contre le danger de s'engager dans d'autres obligations dans le sens que comporte cette mesure législative. Je voulais également parler d'une autre opinion autorisée, celle de lord Shaughnessy qui, naturellement, dirige un chemin de fer que l'on pourrait considérer comme rivalisant avec les lignes de l'Etat. Mais lorsqu'il s'agit d'autorités et de gens qui sont au courant des affaires, nous ne saurions refuser de s'en rapporter à leur jugement, parce qu'ils se trouvent être des adversaires en affaires. Nous avons, dans cette opinion de lord Shaughnessy, la parole et l'expérience d'un homme qui a fait un succès d'un grand réseau de chemin de fer au pays, et il ne nous est pas permis de repousser à la légère les recommandations qui peuvent venir de lui au sujet de la nationalisation. Il nous invite à agir avec précaution sur cette question et à ne pas nous engager sans réflexion dans des entreprises susceptibles de tourner au désavantage du pays. J'ai également l'opinion autorisée d'un certain M. Mitchell, président de la National City Company, de New-York, qui, parlant au club Canadien de Montréal, faisait le récit des expériences du peuple américain dans ce domaine des chemins de fer entre les mains de l'état. Dans son discours, il expliquait comment les revenus du service des marchandises des chemins de fer s'étaient accrus d'environ $885,000,000 l'an dernier—c'est-à-dire que le public américain avait déboursé cette som-

me de plus que sous le régime des propriétaires particuliers—et après avoir payé ces $885,000,000, il lui avait fallu verser encore un autre montant de $210,000,000 pour couvrir les frais d'exploitation des chemins de fer.

L'expérience qu'a tentée le Royaume-Uni n'est pas plus attrayante, et j'ai soumis à la Chambre les chiffres aussi exacts qu'il m'a été donné de me les procurer concernant l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Après avoir soumis ces témoignages irrécusables à la considération du Parlement, j'ai accompli une bonne partie de la tâche, sinon toute la tâche qui m'incombe, à titre de représentant d'une faible portion de la population canadienne. Du moment que nous avons porté les faits et les résultats de l'exploitation de ce chemin de fer à la connaissance du Parlement et du Gouvernement, la décision reste entre les mains de nos gouvernants; si le Gouvernement commet une erreur, après les renseignements raisonnables et l'exposé de la situation réelle que nous avons fait, il en portera toute la responsabilité. J'ose espérer que le Gouvernement hésitera à plonger le pays tête baissée dans une pareille aventure, avant d'avoir au moins obtenu d'autres renseignements à ce sujet et avant de s'être procuré en tout cas les informations que mentionne le premier ministre, dans le câblogramme qu'il a adressé au haut commissaire canadien à Londres, le 10 septembre 1918, et qui est publié aux pages 14 et 15 de ce livre bleu. Dans ce câblogramme, le premier ministre insiste sur le fait que tous les renseignements soient déposés devant le Parlement avant de nous départir du projet primitif ou de la première offre qui a été faite à la compagnie du Grand-Tronc. Je l'ai fait observer à la Chambre, l'offre que fait le Gouvernement à cette heure, l'entreprise et les obligations qu'il demande au Parlement de sanctionner au nom du peuple canadien, représentent des sommes bien plus considérables que celles qui furent mentionnées au début des négociations et qu'il était consentant de verser à la compagnie.

En terminant, je répéterai les observations que j'ai proférées ces jours derniers, à savoir que si le Parlement décide d'adopter le présent projet, nous devrions prendre des précautions aux fins de sauvegarder les intérêts du peuple canadien contre les spéculations auxquelles les actions du Grand-Tronc ont donné lieu. Les négociations furent entamées le 24 janvier 1918, c'est-à-dire à la date de l'envoi du câblogramme du premier ministre à sir George Perley, le priant d'ouvrir des pourparlers aux fins d'acquérir le réseau du Grand-Tronc. La dépêche fut publiée sans délai dans les journaux, de sorte que dans le monde entier, à partir de cette date, on a donné une chance aux spéculateurs de manipuler les actions de la compagnie, à venir jusqu'aujourd'hui. La valeur de ces actions devrait être déterminée non pas à la faveur de la hausse qu'elles ont accusée au lendemain de l'ouverture des négociations, mais par le prix auquel elles étaient cotées à la bourse, le 23 janvier 1918, avant que les négociations ne fussent connues du public; c'est là la valeur réelle de ces actions, car la hausse qui s'est produite depuis cette date est attribuable au jeu de la spéculation. Aussitôt qu'il fut connu à l'étranger que les négociations étaient entamées entre le Gouvernement canadien et la compagnie du Grand-Tronc, le prix des actions a monté. Or, cette plus-value n'est nullement due au fait que le chemin de fer a augmenté de valeur; elle est la conséquence de l'espoir de voir le réseau passer aux mains du Gouvernement canadien et sortir de ses embarras financiers. Donc, le pays ne devrait pas débourser un sou de plus que ses actions ne valaient en réalité le jour où les négociations furent entamées avec la compagnie du Grand-Tronc.

Nous devons donc nous reporter à cette date pour établir la valeur réelle de ces actions.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable député de Shelburne (M. Fielding), l'amendement suivant:

Que le projet ne soit pas lu pour 2e fois, mais que la Chambre adopte la motion suivante:

La Chambre, considérant que le projet en discussion propose une augmentation incertaine, mais considérable, de la dette du Dominion, alors que les obligations existantes, découlant de la guerre et d'autres causes, dépassent tellement toutes les obligations antérieures, qu'elles donnent bonne cause à l'inquiétude de tous ceux qui s'intéressent à l'état financier du Canada, et au maintien du crédit public;

Qu'une mesure d'un caractère si vaste et d'une importance si grande exige, de la part de la Chambre et du peuple, une étude qu'il serait impossible de lui accorder dans les derniers de le session;

Que la présente session du Parlement a été convoquée dans un but extraordinaire qui a déjà été atteint;

Que le mercredi 8 octobre, l'honorable ministre du Commerce, agissant à titre de leader de la Chambre en l'absence du premier ministre, a déclaré que le Gouvernement espérait que la session serait close pendant la semaine courante;

Considérant que dans de semblables circonstances le dépôt d'un projet d'une importance aussi considérable que l'acquisition du chemin de fer et des biens de la compagnie du Grand-Tronc est imprévoyante et inopportune.

Décide que, pour ces raisons, l'étude plus approfondie du projet soit renvoyée à une session future du Parlement.

L'hon. M. REID: Monsieur l'Orateur. . .

L'hon. M. ROWELL: Monsieur l'Orateur. . .

Quelques DEPUTES: Qui a la parole?

(Exclamations sur divers bancs.)

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Nos honorables collègues auront amplement l'occasion de voter contre la nationalisation lorsque le temps de le faire sera arrivé.

Un DEPUTE: Sera-ce bientôt?

M. l'ORATEUR: Du silence, messieurs.

L'hon. M. ROWELL: Le raisonnement que l'honorable chef de l'opposition (M. McKenzie) a fait valoir contre la 2e lecture du bill et à l'appui de sa motion de renvoi, se base principalement sur quatre raisons. Mon honorable ami commence par dire clairement qu'il est opposé à la nationalisation des chemins de fer ou autres services publics de même sorte, quelles que soient les conditions dans lesquelles le Canada puisse se trouver. Il affirme ensuite que ce projet n'a rien d'avantageux pour le public. Il déclare, en troisième lieu, si j'interprète fidèlement sa pensée, que la situation financière du pays ne justifie point l'acquisition de ce réseau dans le moment. En dernier lieu, mon honorable ami dit être d'opinion qu'il était inopportun d'agiter cette affaire au cours de la présente session. Je pense avoir fait un résumé impartial des motifs que peut avoir mon honorable ami de s'opposer à la deuxième lecture du projet de loi et d'en proposer le renvoi.

Je désire, monsieur l'Orateur, traiter ces questions brièvement et dans l'ordre mentionné. L'honorable député affirme son opposition au principe de la nationalisatios des services publics. Pour les fins de l'argument, nous admettrons que c'est là une proposition discutable; mais je m'empresse de dire que mon honorable ami ne démontre point qu'il a raison, puisque nous avons, dans le moment, plusieurs chemins de fer que possède et qu'administre l'Etat, et puisqu'il en sera ainsi pendant de nombreuses années encore.

M. JACOBS: A-t-il eu du succès?

L'hon. M. ROWELL: Cela dépend du point de vue où l'on se place. L'Intercolonial a été construit pour des fins politiques, pour des fins nationales de grande importance. Il n'a pas été construit dans la pensée qu'il pût rapporter des bénéfices, Pendant le long cours de son existence, il a été administré comme chemin de fer politique, dans le sens que les considérations d'affaires et de transports n'étaient pas dans sa gestion le motif dominant, et c'est là ce que sait chacun des membres de cette Chambre, tant de la droite que de la gauche. On ne peut, dans les circonstances, tenir l'Intercolonial pour une preuve du succès ou de l'insuccès qui, nécessairement, accompagnerait une entreprise nationalisée. Depuis, plusieurs autres milliers de milles de chemin de fer ont été ajoutés à l'Intercolonial, non pas tant parce que le Gouvernement du Canada désirait s'embarquer dans une politique d'acquisition de voies ferrées que parce que, laissés dans les mains de particuliers, les chemins de fer de ce pays ont misérablement échoué. Ce n'est pas de la nationalisation des chemins de fer que surgit la difficulté actuelle, difficulté qui concerne tous les chemins de fer et qui nécessite la plus sérieuse attention des membres de cette Chambre, des commerçants et du public en général, mais elle surgit de l'incroyable situation créée par la propriété privée des chemins de fer. Si nos chemins de fer sont aujourd'hui dans l'embarras, ce n'est pas parce qu'ils sont dans les mains de l'Etat, mais dans les mains de particuliers.

Un DEPUTE: Que dites-vous du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami demande ce que je dis du Pacifique-Canadien. Je dirai que c'est une ligne dont le service mérite tous nos éloges et qui a fort bien réussi. Il faut dire, néanmoins, que l'aide ne lui a pas manqué sous forme de subventions en terres et en argent, et je doute beaucoup si, sans cette aide, il eût pu réussir aussi complètement. Mais revenons aux autres chemins de fer. Ils sont dans les mains de l'Etat, non parce que la nationalisation a échoué, mais à cause de l'insuccès des administrations particulières. Il a été placé dans les chemins de fer du Canada des dizaines de millions de dollars qui ne profiteront en rien au public, à cause de lignes parallèles absolument inutiles, et dont le pays devra porter le fardeau pendant un quart de siècle. Le transport des voyageurs doit nécessairement souffrir de cet énorme gaspillage de fonds publics pour des entreprises privées, gaspillage qui est la conséquence d'actes de l'un et de l'autre parti

politique. Des millions ont été dépensés pour des chemins de fer dont le public n'avait aucunement besoin, millions qui ne profiteront guère à ceux qui les avaient placés dans ces entreprises, puisque le long de ces lignes, le commerce ne fournira pas de marchandises en quantité suffisante pour leur assurer un profit. Cet état de choses est dû, non pas à ce que les chemins de fer sont nationalisés, mais à ce qu'ils sont dans les mains de personnes privées.

Bien que les chemins de fer n'aient pas eu dans les mains de l'Etat autant de succès que nous l'aurions espéré ou que l'auraient redouté quelques-uns de mes honorables amis, j'ose croire qu'ils ne pouvaient guère aboutir à de plus mauvais résultats que n'en ont obtenu les chemins de fer restés dans les mains des compagnies.

J'en parle parce que mon honorable ami a posé une question à ce sujet. La nationalisation des chemins de fer au Canada étant un fait accompli, l'acquisition du Grand-Tronc ne saurait donc constituer une innovation, elle ne représente qu'un effort tenté pour assurer le placement que nous avons déjà fait dans ces chemins de fer. Qui osera dire, par conséquent, qu'elle n'est pas conforme à l'intérêt national? Etant donné que mon honorable ami aurait eu raison de dire tout ce qu'il a dit des frais d'exploitation et des déficits, que s'ensuit-il? Il s'ensuit que nous avons une responsabilité sur les épaules et que si nous ne trouvons moyen d'ajouter ce chemin de fer à notre réseau, nous continuerons de supporter ce fardeau, de faire face à ces déficits, de garder cette immense responsabilité sans aucun espoir de soulagement dans un prochain avenir.

Le raisonnement de mon honorable ami pèche contre le bon sens et le principe des affaires. Les chemins de fer que nous possédons ne donnent pas de profit. Pourquoi? Parce qu'ils ne constituent pas un réseau complet, parce que les lignes de l'Est ne se raccordent pas à celles de l'Ouest. Il faut qu'il y ait, dans l'Est, des lignes tributaires comme il en existe dans l'Ouest, et un moyen d'éviter au pays les dépenses que lui coûte chaque année son réseau de chemins de fer, c'est d'ajouter aux lignes de l'Est le Grand-Tronc avec toutes les lignes qu'il possède dans les provinces d'Ontario et de Québec, et les avantages dont il peut profiter pour envoyer des marchandises dans l'Ouest et distribuer celle de l'Ouest dans les provinces d'Ontario et de Québec. Voilà comment nous réussirons à réduire les grands déficits annuels que nous devrons continuer de solder si nous ne réunissons ce réseau de l'Est à celui que nous possédons déjà. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux l'a dit en présentant le projet de résolution; ne pas faire l'acquisition de ce réseau c'est nous condamner à payer des millions pour créer des lignes de raccordement dans l'Est. J'en appelle aux membres de la gauche, j'en appelle à tout homme d'affaires pratique, abstraction faite de la question de savoir si l'exploitation par l'Etat offre plus ou moins d'avantages, que ferait le propriétaire d'un réseau comme celui que le Canada possède, s'il ne pouvait réussir à le rendre profitable après y avoir placé non pas des millions, mais des centaines de millions de dollars?

M. CANNON: Il continuerait de l'exploiter, afin de perdre encore plus d'argent.

L'hon. M. ROWELL: Il serait obligé de le compléter pour le rendre parfait ou de sacrifier l'argent qu'il y aurait déjà placé. J'ose croire qu'il préférerait protéger son placement en faisant à son réseau les prolongements nécessaires pour le compléter. Voilà ce que se propose le Gouvernement. Bien qu'il ne s'agisse pas ici d'établir de comparaison entre les avantages d'une exploitation par des particuliers ou par l'Etat, je crois qu'un réseau de chemins de fer de l'Etat, bien administré, pourrait être profitable.

M. McCREA: Ce système a-t-il été couronné de succès ailleurs?

L'hon. M. ROWELL: Il l'a été dans plusieurs pays d'Europe, je crois. En Grande-Bretagne et aux Etats-Unis on n'en a fait l'essai qu'en temps de guerre, c'est-à-dire dans les circonstances où il était impossible d'en constater vraiment les avantages au point de vue des dividendes. En effet, en pareil cas, ce n'est pas au point de vue des dividendes que l'exploitation des chemins de fer est jugée avantageuse surtout, car il s'agit alors de rendre à destination la plus grande quantité possible de marchandises dans le plus court délai possible. On n'a donc pas tenu compte des avantages pouvant se rattacher à la production des dividendes, et par conséquent l'expérience de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis ne saurait servir de preuve pour établir ce que vaut l'exploitation par l'Etat en temps normal. Un de mes voisins me prie de citer un exemple. Eh bien, il existe dans la province d'Ontario un grand service d'utilité publique qui est bien administrée et a épargné des millions de dollars à la population de cette province, je veux parler de la compagnie hydro-électrique.

M. CANNON: Que s'est-il passé à London, hier?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a beau parler de London ou de tout autre endroit; la population de l'Ontario soutient une entreprise hydro-électrique que le public possède et exploite, et elle approuverait ce projet aussi énergiquement qu'elle a approuvé la prohibition hier. Mon honorable ami voulait un exemple et je lui en ai donné un.

M. CANNON: Donnez-nous-en un autre?

L'hon. M. ROWELL: Cela suffira, tant que l'honorable député n'aura pas employé celui que je lui ai déjà donné. Rien n'empêche qu'un tel réseau soit bien administré, si l'on est pratique. Toute la députation sait qu'il ne peut pas être utilement et heureusement administré, s'il fait partie d'un engrenage politique. L'une des causes de la faillite de la nationalisation dans le cas de l'Intercolonial, mon honorable ami ne l'ignore pas, c'est que pendant longtemps des influences politiques ont joué un rôle dans le choix des administrateurs. Mais il n'ignore pas non plus que les intérêts d'un parti n'entreront pas en ligne de compte dans les nominations et les promotions d'un service quelconque ayant trait à l'exploitation de cette grande entreprise de transport, le ministère l'a promis.

M. CANNON: Le ministre donnera-t-il à la Chambre l'assurance que cette promesse sera mieux tenue que celle qu'il a lui-même faite aux cultivateurs de l'Ontario en 1917?

L'hon. M. ROWELL: La question de mon honorable ami plaira autant aux adversaires de la nationalisation que ses harangues pendant l'élection complémentaire de Dorchester ont plu à la nation allemande lorsque les journaux d'Allemagne les ont publiées. Pour en revenir au sujet que je discutais—à l'exploitation de ce réseau lorsqu'il appartiendra au public—cette exploitation sera possible si elle a lieu d'une façon pratique.

Le représentant de Queen-et-Shelburne déclare qu'on ne saurait soustraire l'exploitation de ce chemin de fer aux influences politiques. J'espère qu'il n'entend pas dire tout ce que cette assertion comporte. J'espère qu'il ne veut pas laisser entendre qu'il faut que la politique préside aux nominations des directeurs ou des employés des chemins de fer nationaux.

L'hon. M. FIELDING: L'emprise de la politique n'a pas de bornes.

L'hon. M. ROWELL: Si c'est là ce qu'il entend, je diffère catégoriquement d'avec lui. Je croirais que la population canadienne peut confier le pouvoir à un ministère qui aurait assez de force de caractère et d'énergie pour refuser...

M. ARCHAMBAULT: Eh bien, démissionnez donc!

L'hon. M. ROWELL: La seule pensée des horreurs qui suivraient notre départ suffirait a en dissuader n'importe quel ministère.

M. McCREA: Démissionnez ou amendez-vous, l'un ou l'autre.

L'hon. M. ROWELL: J'espère que le peuple et le Gouvernement de ce pays peuvent faire passer l'intérêt national avant les considérations politiques, dans l'administration de notre grand réseau national.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas parlé de "l'empire des partis," je me suis servi de l'expression "emprise de la politique" sur le peuple canadien par l'entremise de ses représentants, je n'ai pas mentionné les intérêts d'un parti.

L'hon. M. ROWELL: J'ai posé la question à l'honorable député et il a répondu que l'emprise de la politique n'a pas de bornes.

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

L'hon. M. ROWELL: J'ai donc conclu que mon honorable ami entendait tout ce que j'ai dit dans ma déclaration subséquente. A cet égard, je ne veux pas l'entraîner plus loin qu'il désire aller. Je reviens à mon assertion et je déclare que c'est avoir une piètre idée des hommes publics du Canada et de l'intelligence et du patriotisme du peuple que de refuser de mettre une grande entreprise de transport en mesure d'être administrée du point de vue de l'intérêt national d'après de sages principes d'affaires et indépendamment des considérations de parti et des nominations politiques.

M. CAHILL: Le ministre pense-t-il que, à l'heure qu'il est, l'administration de nos voies ferrées soit sur ce pied-là?

L'hon. M. ROWELL: Je crois que notre grand réseau de chemin de fer est actuellement sur ce pied-là. Je sais que la politique n'est pas intervenue dans les nominations depuis que le réseau de l'Etat a été confié au conseil d'administration. Je sais que, en ce qui me concerne, on ne m'a pas consulté au sujet d'une seule nomination et je suis bien convaincu qu'on peut en dire autant de mes collègues.

M. BUREAU: Le ministre comprend-il les lignes de l'Intercolonial et du Trans-

continental dans le réseau des chemins de fer nationaux canadiens ?

L'hon. M. ROWELL: Je comprends toutes les lignes qui sont gérées par le bureau de direction chargé de gérer nos chemins de fer.

M. BUREAU: Cela ne répond pas à ma question.

L'hon. M. ROWELL: Je crois qu'ils sont tous sous la direction d'un seul bureau.

M. BUREAU: Le réseau du Transcontinental est-il dirigé par l'administration des chemins de fer nationaux canadiens?

L'hon. M. ROWELL: Oui, mais le Grand-Tronc-Pacifique est en séquestre.

M. BUREAU: Je parle de l'Intercolonial et du Transcontinental. Je n'ai pas dit un mot du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. ROWELL: L'Intercolonial et le Transcontinental sont tous les deux sous le même bureau de direction.

M. BUREAU: A quelle date le décret du conseil a-t-il été adopté ?

L'hon. M. ROWELL: Je ne saurais donner la date à mon honorable ami, mais il sait très bien que ces chemins de fer ont été sous la même direction depuis des mois. Je déclare, monsieur l'Orateur que, non seulement, le Gouvernement n'est pas intervenu, mais je ne crois pas que le bureau de direction permettrait aucune intervention. . .(Interruptions).

Un DEPUTE: C'est un peu fort.

L'hon. M. ROWELL: . . . parce qu'il a été formé avec l'entente que les directeurs doivent gérer le réseau au seul point de vue de l'intérêt public.

M. BUREAU: Parlez d'un réseau !

L'hon. M. ROWELL: Mes honorables amis de la gauche ne peuvent pas comprendre cela.

Quelques DEPUTES: Très bien.

L'hon. M. ROWELL: Le malheur, c'est que certains individus jugent les autres par eux-mêmes.

Quelques DEPUTES: Très bien.

L'hon. M. ROWELL: Mes honorables amis ne peuvent voir que ceci: s'ils étaient au pouvoir, leur gérance serait influencée par la politique; en conséquence, ils ne sauraient supposer aux autres le mérite d'agir autrement. Le Gouvernement, par la loi du service civil, s'est complètement débarrassé du favoritisme (Interruptions). Mon honorable ami semble encore incrédule. Il ne voudrait pas perdre ses influences politiques, mais les utiliserait de son mieux. C'est pour cela, qu'il ne pourrait accorder aucune croyance à ce qui est fait par un autre.

M. DUFF: C'est une question de favoritisme.

M. ARCHAMBAULT: Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question ?

L'hon. M. ROWELL: Certainement.

M. ARCHAMBAULT: Veut-il dire à la Chambre si les chemins de fer sont sous l'autorité de la commission du service civil?

L'hon. M. ROWELL: Certainement non, ils se trouvent sous la direction du bureau qui les gère, et toutes les nominations ou promotions, se rattachant au réseau du chemins de fer, sont absolument libérées des influences politiques. Il en est de même pour les nominations ou promotions de la commission du service civil; toutes les deux sont absolument libres. Une des plus grandes choses que ce Gouvernement ou tout autre gouvernement canadien ait jamais accomplies, c'est de se débarrasser de cette influence politique, afin d'en libérer la vie publique et d'en faire profiter le service public. Conséquemment, je prétends croire que ce système de chemins de fer nationaux peut être dirigé dans l'intérêt public, tout en demeurant la propriété du public et cela, de manière à réussir.

Et, monsieur l'Orateur, j'irai un peu plus loin et je dirai même que je suis prêt, si la nationalisation le rend nécessaire, à voir les chemins de fer, sous une direction un peu moins efficace qu'ils ne le seraient, étant dirigés par des particuliers, et cela ne m'empêchera pas de croire encore à la nationalisation. S'il est une chose qui a gâté la vie publique de ce pays, c'est bien l'influence des corporations de chemins de fer.

Quelques DEPUTES: Très bien.

Un DEPUTE: Mackenzie et Mann.

L'hon. M. ROWELL: Je me permets de croire, monsieur l'Orateur, que le Canada s'en trouvera beaucoup mieux, même s'il lui en coûte quelques millions pour exploiter ces chemins de fer, que s'il avait à subir, dans sa vie publique, l'influence politique des grandes compagnies de chemins de fer.

Un DEPUTE: Où serait mon honorable ami, si ce n'était de Mackenzie et Mann?

L'hon. M. ROWELL: Je serais ici, mais je ne suis pas sûr où serait mon honorable ami sans la même influence. (Exclamations.) Mes honorables amis ne devraient pas s'agiter. Ils n'aiment pas la vérité, qui semble les ennuyer quelque peu.

M. CANNON: Pas quand elle vient de vous.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami ne l'aime pas venant de moi. Eh bien! il doit l'accepter, même venant de sources parfois peu agréables. Je suis sûr qu'un peu de vérité lui fera du bien. Je crois que le réseau national peut être exploité avec des bénéfices. Il est de l'intérêt public de continuer de le faire. Je crois de plus que nous inculquerons par là à la nation une conception plus élevée des responsabilités du citoyen et un sens désintéressé du service public, qui se rattache à ces responsabilités importantes. Refuser d'admettre qu'un service public peut être exploité équitablement dans l'intérêt du pays est un manque de confiance absolu dans la nation. Ce n'est pas avoir foi aux hommes publics, c'est presque affirmer qu'ils ne peuvent administrer le pays avec honnêteté et succès. Je ne mésestime pas à ce point mes concitoyens. Je crois que la nation est prête à appuyer les hommes publics des deux partis dans une administration honnête et pratique de la chose publique en mettant de côté toutes considérations politiques.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques, Montréal): Permettez-lui de donner son opinion; appelez-en au peuple sur cette question.

L'hon. M. ROWELL: En appeler au peuple? Si nous le faisions, nos collègues libéraux seraient balayés dans l'Ontario sur cette question de nationalisation. (Exclamations.)

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Si les honorables membres veulent poser une question à l'orateur, ils doivent se lever pour parler.

L'hon. M. ROWELL: Non seulement les considérations dont j'ai parlé, appuient la proposition de nationalisation et justifient le pays d'agrandir son réseau de chemin de fer, mais j'abonde dans le sens de l'ex-ministre de l'Agriculture (M. Crerar), touchant le principe général de nationalisation appliqué à nos chemins de fer. J'approuve donc volontiers la proposition pour cette raison.

Mais, pour revenir un moment à l'autre aspect de la question, je dirai que, même si je ne croyais pas à la nationalisation, même si j'y étais opposé, j'appuierais cette proposition parce qu'au simple point de vue des affaires, c'est un besoin national.

J'envisagerai d'abord la proposition au point de vue de l'exploitation. Nous ne pouvons faire honneur aux obligations que nous avons assumées qu'en ajoutant ce chemin de fer à notre réseau, obtenant ainsi un service de transport complet, et nous mettant en état de rivaliser avantageusement avec l'autre grande compagnie de chemin de fer, le Pacifique-Canadien.

En second lieu, si l'opinion de mon honorable ami est juste, si nous ne pouvons exploiter avec succès dans l'intérêt du pays notre réseau national, nous pourrons disposer beaucoup plus facilement de nos chemins de fer, l'actif étant de beaucoup plus de valeur avec le Grand-Tronc, que sans cette ligne.

De toutes façons, monsieur l'Orateur, l'acquisition du Grand-Tronc sera un bienfait pour le pays. Je sais que quelques hommes d'affaires de l'Est opposés à cette proposition sont d'avis que notre réseau national vaudra beaucoup plus avec le Grand-Tronc que sans lui, et que la valeur additionnelle de tout le réseau sera de beaucoup plus élevée que le prix d'achat du Grand-Tronc. Je veux bien faire comprendre ce point-là. Tout le réseau réuni a une valeur de beaucoup supérieure à ses diverses parties ajoutées ensemble, et ce n'est que par la conbinaison de ces parties que nous obtenons la valeur réelle. C'est évident. On a construit le Grand-Tronc-Pacifique pour donner un débouché à l'ouest du Grand-Tronc dans l'Est. Et si nous avons le Grand-Tronc-Pacifique avec tous ses fardeaux et ses obligations, sans le Grand-Tronc à l'Est, nous avons les fardeaux sans la compensation, le passif sans l'actif. Je comprends que ceux qui veulent la ruine de la nationalisation au Canada s'opposent de toutes leurs forces à l'acquisition du Grand-Tronc, parce qu'ils savent que sans elle la nationalisation est destinée à un énorme désastre financier. D'un autre côté, grâce à l'acquisition du Grand-Tronc, à un réseau national de chemin de fer complet, la nationalisation des chemins de fer au pays pourra être couronnée de succès.

Bien des gens, je le sais, ne veulent pas qu'elle réussisse; ils sont franchement et

honnêtement hostiles à ce principe. Ils croient que ce serait une erreur à la longue. Il conduit au socialisme, disent-ils. Nous avons entendu soutenir au cours du présent débat que la nationalisation des voies ferrées n'est que le premier pas dans la vie de l'accaparement par l'Etat de toutes les autres entreprises et mène au socialisme. Ils sont donc complètement opposés au projet et ils souhaitent qu'il ne réussisse pas.

Je crois voir l'honorable député (M. Pelletier) qui a parlé du danger que le socialisme approuve le projet. Je m'aperçois qu'il se reconnaît l'auteur de cette assertion. D'autres députés sont d'avis que la nationalisation entraînera ces résultats néfastes et ils désirent qu'elle tombe à l'eau. Pour cette raison, ils ne veulent pas que nous prenions les mesures voulues pour assurer le succès de la nationalisation. Eh bien, ce n'est pas le sentiment du peuple canadien. Celui-ci a cette grande entreprise sur les bras; il souhaite quelle réussisse et il veut que le ministère ait recours aux moyens nécessaires pour en assurer le succès.

Je passerai maintenant à un autre point. Au dire de mon honorable ami (M. McKenzie), le présent marché ne vaut rien en lui-même. Eh bien, je n'ajouterai guère à ce que j'ai dit l'autre soir en comité, ni à ce qu'ont dit les ministres des Chemins de fer et de l'Intérieur, si ce n'est que nous avons comme base de ce projet le rapport Drayton-Acworth dont l'honorable député a parlé. Nous appuyant sur ce rapport, nous avons proposé de payer une somme de $2,500,000 pendant les trois ou cinq premières années—j'ai oublié le délai—une somme plus élevée pendant les quelques années qui suivront, puis $3,600,000 pendant le reste du temps. La députation et le public connaissent ces chiffres depuis des mois et j'y reviens parce que, jusqu'à présent, nul député ne les a contredits, n'a déclaré que notre offre est trop élevée, ou n'a donné à entendre que notre projet est injuste pour la population canadienne.

Les députés ne doivent pas oublier qu'il n'y a qu'un moyen de faire l'acquisition de ce réseau, et que c'est par des négociations. Nous ne pouvons pas l'obtenir par une expropriation, car nous ne pouvons acquérir de cette manière les lignes qui se trouvent aux Etats-Unis.

Le Grand-Tronc a refusé notre offre, mais il consent à un arbitrage. Cela étant, il s'agit de savoir si le Gouvernement a conclu un bon marché.

M. CAHILL: Non.

L'hon. M. ROWELL: Eh bien, si l'honorable député veut savoir l'idée que la compagnie du Grand-Tronc se faisait de ses droits et de la situation, il peut la découvrir dans les déclarations qu'elle a publiées de temps à autre. Non contente de repousser le projet, elle déclarait que c'était une confiscation pour l'obliger à l'accepter. Mon honorable ami sait que, en ce qui concerne les actionnaires, nous débourserons pour acheter les actions du Grand-Tronc des dizaines de millions de dollars de moins que nous avons réellement donnés au Pacifique-Canadien et au Nord-Canadien sous la forme de revenants-bons et de subventions, tant fédérales que provinciales. Mon honorable ami trouvera l'énumération de toutes ces subventions dans le rapport Drayton-Acworth qui indique les sommes reçues de l'Etat par le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique.

Je soutiens que, en l'état de ce réseau, ses recettes, ses chances d'avenir et les liens qui le rattachent aux voies ferrées nationales, il vaut bien la somme que le ministère a offerte. Le marché qui a été négocié, dont la Chambre est actuellement saisie et auquel le projet de loi s'applique est avantageux pour le public; il repose sur de sages principes et sur des conditions légitimes.

Puis, mon honorable ami a dit que nous n'avions pas de fonds pour solder le prix d'achat, et il a fait une peinture lamentable de la situation de l'épouse et des enfants du soldat. Il n'a pas à supplier les membres de la droite de s'occuper d'eux. Depuis la formation du présent ministère, ils ont été l'objet constant de ses égards et de sa sollicitude. Ils le sont encore. A l'heure qu'il est, un comité de la Chambre leur témoigne ces égards et cette sollicitude.

Et mon honorable ami a entièrement dénaturé et cité à faux—sans le vouloir—les paroles du premier ministre relativement à cette affaire. Le premier ministre a déclaré que le pays ne pouvait pas donner une autre gratification semblable à celle que les soldats sollicitaient et qu'ils n'obtiendraient pas, par conséquent; mais il n'a jamais dit ni donné à entendre que la veuve et les orphelins d'un soldat, qui auraient besoin de soins et de protection, seraient négligés par le Gouvernement et le pays.

Un comité de la Chambre, composé de ministériels et d'oppositionnistes a, sur la proposition du Gouvernement—et j'ai eu

moi-même l'honneur de faire cette proposition,—mis à l'étude tout ce problème, dans le but de faire telles propositions qu'il jugera convenables, en vue de faire face à la situation dans la mesure où elle laisse encore à désirer. Mon honorable ami sait que la veuve du soldat et son orphelin recevront des mains du Gouvernement, ou plutôt du Parlement, car je suis certain que tous les membres de la Chambre le désirent, tout ce qui est nécessaire à leur entretien et leur sauvegarde. Mais mon honorable ami dit que nos obligations sont onéreuses. Cela est vrai. Il ajoute que nous ne devrions pas dépenser inutilement un seul dollar qui ne nous rapporte pas son équivalent, au moins. Nous ne devrions pas dépenser inutilement un seul sou. J'approuve tout ce qu'a dit mon honorable ami du devoir de pratiquer l'économie. Nos finances sont obérées; notre dette est lourde; nous avons à solder une obligaton annuelle sérieuse qui pèsera sur nous durant plusieurs années à venir. Nous ne pouvons y faire face que si le Gouvernement pratique l'économie, que si le peuple épargne et augmente la production. C'est à ces tâches que nous devons consacrer nos énergies. Mais mon honorable ami a fait un mauvais usage de l'argument qu'il a avancé, en parlant de cette proposition dans sa forme présente. Je prends l'argument qu'il a invoqué en faveur de l'économie et de la préservation des ressources du pays ,et je dis qu'en l'état actuel des choses, nous devons verser des millions de dollars, chaque année, pour maintenir les chemins de fer, en conformité de nos engagements, sans en tirer de revenus correspondants. Nous acquérons le Grand-Tronc, non pas pour augmenter nos dettes, mais pour aider à les acquitter, pour réduire les intérêts que nous payons, pour établir notre système de transports sur un fondement solide, et ce n'est pas ce qui existe actuellement. C'est parce que les choses ne sauraient persister en l'état actuel, c'est parce que nous sommes obérés, qu'il nous faut terminer cette entreprise. Il nous faut un réseau de voies ferrées dont l'exploitation soit profitable après la guerre, quand les choses seront revenues à l'état normal et qui, au fur et à mesure du progrès du pays, de l'augmentation de la population et de l'accroissement même des services qu'il rendra d'année en année, cessera d'être une charge pour devenir une source de revenus au peuple canadien. Cela sera possible, je crois, si nous poursuivons ce contrat, si nous donnons au réseau des administrateurs compétents, qui l'exploiteront en vue du seul intérêt public.

[L'hon. M. Rowell.]

Mon honorable ami a dit que le moment n'est pas opportun; que la Chambre, il y a une semaine, avait été avisée d'une prochaine prorogation, et que, par suite, nous ne devrions pas aborder maintenant le règlement de cette question. Il m'est difficile de saisir le point de vue de mon honorable ami. J'avoue franchement en être incapable. Comme on l'a déjà dit, on ne s'attendait pas, dans le temps, à cet accord. Il est conclu. Comment pourrions-nous mieux nous en occuper en février prochain que maintenant? Mon honorable ami n'a rien laissé entendre à cet égard.

Nous possédons actuellement tous les renseignements que nous aurions en février, en vue de la solution de la question. Quel est alors l'avantage d'un délai? Le seul effet serait de donner aux adversaires de la nationalisation de cette voie le moyen d'organiser plus efficacement leur opposition et de mettre obstacle à ce qui est, suivant nous, d'intérêt public. Cet intérêt exige que le Gouvernement acquière cette entreprise.

M. LAPOINTE (Montréal): Ma prétention est que tout cela était machiné d'avance pour la fin de la session, que vous gardiez simplement la chose secrète. C'est ce qui a provoqué la protestation du "Board of Trade" de Montréal.

L'hon. M. ROWELL: J'ai eu le plaisir d'assister à l'entrevue de la députation du "Board of Trade" avec le Gouvernement. Aucun de ces représentants n'a suggéré rien de tel ou de semblable.

M. LAPOINTE: Je puis vous montrer un entrefilet du "Citizen", où l'on vous reproche d'être depuis longtemps prêts à déposer le projet.

L'hon. M. ROWELL: Tout ce que je dois dire, c'est qu'aucune députation n'a suggéré cela au Gouvernement. Quiconque affirme pareille chose parle sans savoir et dit une fausseté.

M. LAPOINTE: Puis-je savoir pourquoi la députation du "Board of Trade" de Montréal a été reçue dans une chambre obscure, où il n'y avait que les ministres et cinq ou six délégués? Personne ne sait ce qui a eu lieu à cette réunion.

L'hon. M. ROWELL: Tout ce que je peux dire à mon honorable ami est ceci: Il se peut que le Board of Trade de Montréal ait fait une grande erreur en ne demandant pas à mon honorable ami de se joindre à ses délégués, mais ce doit être un oubli de sa part. Nous n'en sommes pas responsables et c'est une chose que mon

honorable ami pourra régler avec les membres du Board of Trade. Je suis sûr que si l'honorable député avait accompagné la délégation et avait entendu la discussion qui eut lieu à cette occasion, il serait moins enclin à s'opposer à l'adoption du projet, mais serait plutôt tenté d'appuyer la proposition, après qu'il eut entendu les bonnes raisons indiquées par le Gouvernement à l'appui de ce projet.

M. LAPOINTE: La délégation a-t-elle été satisfaite de la réponse du Gouvernement?

L'hon. M. ROWELL: Je ne le pense pas.

M. ARCHAMBAULT: Comme la délégation des agriculteurs, l'an dernier.

L'hon. M. ROWELL: Les représentants du Board of Trade ont déclaré catégoriquement qu'ils étaient opposés à la nationalisation sous toutes ses formes. Quelle que soit la politique que ce Gouvernement pourrait prendre, pour servir l'intérêt public à l'époque critique où nous sommes, aucune n'aurait l'assentiment de ces messieurs qui sont opposés à la nationalisation. Par conséquent, malgré tous les égards qui leur sont dus, toute la considération que commande leur compétence commerciale, et nonobstant le fait que presque tous sont des partisans du Gouvernement...

M. LAPOINTE: Oui.

L'hon. M. ROWELL: ..le Gouvernement ne pouvait pas servir l'intérêt public tel qu'il le comprend et, en même temps, satisfaire les désirs de ses amis de Montréal. Le Gouvernement a donc décidé d'agir pour ce qu'il considère être le bien public, à l'heure actuelle.

Mais je reviens à la question d'ajournement du projet. Il n'y a rien à gagner à remettre l'opération à plus tard, sauf que cela permettrait aux intérêts qui sont opposés à sa réalisation de mieux s'organiser pour le faire échouer. Puisque le Gouvernement croit que l'opération est dans l'intérêt public, il manquerait à son devoir s'il ne demandait pas aux députés de rester ici pour examiner entièrement la question et la décider. Le fait que nous pensions réintégrer nos foyers il y a une semaine n'est pas une raison pour que nous ne restions pas deux semaines de plus, si cela est nécessaire. Personnellement, je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas décider la chose maintenant. Nous avons tout le temps voulu pour le faire et notre devoir est non pas de savoir quand nous pourrons rentrer chez nous, mais ce que l'intérêt public nous commande de faire.

C'est dans ces sentiments que le Gouvernement a présenté le projet de loi à la Chambre et qu'il insiste pour que l'on prenne une décision. C'est aussi dans ces sentiments que le Gouvernement demande à la Chambre de rejeter cet amendement, que nous croyons contraire à l'intérêt public, préjudiciable à la réussite de notre exploitation nationale de chemins de fer et favorable seulement à ceux qui sont opposés à l'acquisition de ce réseau. Nous demandons à la Chambre de rejeter cet amendement par une majorité décisive, car nous croyons que le public approuve le Gouvernement dans sa détermination de compléter le réseau de l'Etat, afin d'en faire une entreprise de rapport pour le bienfait de la nation en général. De cette façon, nous pourrons démontrer ce que vaut la nationalisation en matière de chemins de fer et en même temps nous procurerons à la nation un marché qui lui sera vraiment profitable.

M. DENIS: Monsieur l'Orateur, en prenant la parole sur ce sujet de haute importance, je me rends bien compte des nombreuses difficultés qu'il présente. Je me rends bien compte qu'une personne qui ne possède qu'une expérience ordinaire des affaires ne saurait aborder l'examen des détails du projet en discussion et en tirer une conclusion qui soit équitable pour lui aussi bien que ses commettants et la nation en général J'ai essayé de me mettre au courant des conditions qui amènent aujourd'hui la Chambre et le Parlement à se prononcer sur ce projet de loi. Je l'ai examiné sans parti pris, indépendamment de toute préoccupation de parti et, autant que possible, de toute idée préconçue pour ou contre la nationalisation. Il me semble que la délibération de cette mesure aurait beaucoup gagné, si l'on n'y avait pas mêlé la question de la nationalisation des chemins de fer. Nous ne sommes pas ici pour dire si la nationalisation est désirable ou non. Les députés ministériels prétendent que, toute question de nationalisation mise à part, il nous faut faire l'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc, parce que cette acquisition est devenue une nécessité qu'il est impossible d'éviter.

Eh bien, monsieur l'Orateur, si cette opération est devenue nécessaire et qu'elle soit inévitable, il n'est pas besoin de se demander dans ce débat si la nationalisation des chemins de fer est réellement avantageuse ou désavantageuse pour le pays. Par conséquent, au cours des quelques observations que je vais faire, je n'ai pas l'intention de me prononcer ou de faire de déclaration

dans un sens ou dans l'autre sur cette question. Je prends cette attitude pour deux raisons. La première raison, c'est qu'il est absolument inutile que tout député qui appuie le Gouvernement ou tout député de la gauche déclare si, oui ou non, la nationalisation des chemins de fer est désirable, puisque cette question ne nous est pas soumise. La seconde raison, c'est que j'estime que je ne suis pas assez versé dans l'économie politique pour faire une déclaration sur ce sujet.

Le président du conseil (M. Rowell) vient de faire un long plaidoyer en faveur de la nationalisation. Ce que je viens de dire est en quelque sorte une réponse à cet argument. Voici ce que je lui dirai; abstraction faite de la question de savoir si nous sommes, oui ou non, obligés d'acheter le Grand-Tronc, il est une considération dont tout député dans cette Chambre doit tenir compte, et c'est qu'il faut étudier cette question sérieusement; il faut la débattre à fond et éviter le risque de faire un mauvais marché. Que nous soyons ou non partisans du régime des chemins de fer d'Etat, nous ne serions pas excusables d'acheter le Grand-Tronc à des conditions qui ne seraient pas justes pour le pays, mais qui seraient préjudiciables à ses intérêts. Voici le point que j'ai l'intention de soumettre à la Chambre ce soir: c'est que si le contrat qui est maintenant en discussion et qui est compris dans ce projet de loi doit intervenir avec le Grand-Tronc, nous faisons un mauvais marché avec cette compagnie; nous passons un marché qui coûtera au pays des millions de dollars qu'il nous faudra payer. Et voilà pourquoi je m'oppose à ce projet de loi.

Ce que je viens de dire demande des éclaircissement et des preuves. Afin de décider si cette opération est avantageuse, il faut considérer d'abord ce que nous achetons, ou en d'autres termes, les engagements de la compagnie,—puisque nous nous grevons des dettes, nous nous substituons à la compagnie—et d'autre part l'actif de la compagnie ou ce que nous recevrons en retour pour ce que nous payons. J'ai examiné les diverses catégories d'actions et de valeurs négociables de la compagnie et j'ai constaté qu'il en existe quatre catégories:

1. Les actions que le Gouvernement achète. Ces actions comprennent.

Les actions ordinaires	$116,583,124.44
Les actions privilégiées de 1er rang, à 5 par 100	16,643,999.78
Les actions privilégiées de 2e rang, à 5 par 100	12,312,666.50
Les actions privilégiées de 3e rang, à par 100	34,884,534.95
Total	$180,424,325.67

2. Les valeurs négociables dont l'Etat garantit l'intérêt.

Les actions garanties de 4 p. 100	$ 60,833,332 51
Les actions-débentures, au nombre de quatre	155,373,806.20
Total	$216,207,138.71

3. Le montant de la dette représentée par des obligations autres que les actions-débentures ci-haut mentionnées. Les actions-débentures que je viens de mentionner font partie de la dette fondée, et c'est une dette fondée, indépendamment des actions-débentures ci-haut mentionnées, $18,184,738.42.

Puis viennent les autres engagements directs au montant de $89,578,890.71. Grand total des engagements, $504,395,093.51.

Dans ce document souvent cité, le rapport Drayton-Acworth, je trouve, à la page 36, que le Grand-Tronc proprement dit a porté au compte du capital certaines charges, d'une façon inexcusable, et en outre, qu'au moment où ce rapport a été soumis, on a déclaré qu'il y avait un besoin pressant d'une nouvelle dépense de plus de $30,000,000 imputable sur le capital. Je prétends que le pays se grève de tous les engagements de la compagnie du Grand-Tronc du Canada. On a dit que nous n'achèterons qu'une partie des actions; mais ainsi que le président du conseil l'a fait observer, du moment que nous devenons intéressés dans les affaires de cette compagnie au point de garantir $216,000,000 de son capital et d'acheter ses actions, nous sommes dès lors tenus de prêter appui à la compagnie jusqu'au bout. Nous engageons donc le pays jusqu'à concurrence de $504,000,000 dans cette transaction. On pourrait dire, avec assez de vérité, que la sentence arbitrale réduira la valeur nominale des actions, et que, le cas échéant, nous n'aurons pas à payer le plein prix de $504,000,000. Mais nous n'en savons rien, et ce ne sont là que des conjectures. D'autre part, il y a l'actif de la compagnie. Que représente-t-il?

L'actif d'une compagnie ne vaut que ce qu'il rapporte au propriétaire, et aujourd'hui cet actif ne rapporte presque rien.

Par conséquent, une fois en possession de la ligne, nous serons obligés de payer le plein montant de l'intérêt sur les engagements et nous ne retirerons presque rien de l'actif, ce qui veut dire que chaque année se soldera par un déficit de 15 à 20 millions.

On doit faire l'acquisition de cette ligne par l'intermédiaire d'un conseil d'arbitrage dont la décision sera définitive si elle est unanime. Je m'oppose de toutes mes forces à cette manière de procéder. Je ne vois pas pourquoi le Parlement devrait renoncer à ses prérogatives et laisser à trois personnes le soin de déterminer la valeur d'une institution que ses propriétaires estiment valoir au delà de 500 millions. Je suggérerai que la décision de ces arbitres soit soumise au Parlement. A cette heure avancée, monsieur l'Orateur, après le magnifique et intéressant discours que cette Chambre vient d'entendre de la part de mon honorable chef (M. McKenzie), je n'ai pas l'intention de parler plus longuement. Toutefois, je suis d'avis que la Chambre devrait examiner cette question avec le plus grand soin, pour ne pas engager le pays dans une entreprise qui pourrait devenir désastreuse.

M. McCREA: Je n'ai pas grand'chose à dire sur cette question, monsieur l'Orateur, et comme il se fait tard, je fais aussi bien de dire immédiatement ce que j'en pense, car je ne serai pas long. En premier lieu, afin d'éviter tout malentendu sur mon attitude à cet égard, je tiens à affirmer que je suis tout à fait opposé au principe de la nationalisation des chemins de fer ou de tout autre service d'utilité qui peut être administré plus avantageusement par des particuliers, et voici mes raisons.

J'ai demandé au président du conseil privé s'il pouvait me nommer un seul pays qui ait fait réussir la nationalisation mais il ne m'a pas répondu. Il a dit que des nations de langue anglaise pourraient en faire un succès, qu'elles réussiraient ou qu'elles avaient réussi, mais je lui demandais de me nommer une seule nation qui ait fait réussir l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, mais cette question bien précise est restée sans réponse. Or, je suis opposé à la nationalisation parce que d'autres pays ont essayé la chose et invariablement ils ont échoué, et je ne vois pas comment il pourrait en être autrement. Je crois que le président du conseil reconnaîtra que la nationalisation et l'administration des chemins de fer sous le système politique sont vouées à l'insuccès. Comment les honorables ministres de vis-à-vis se proposent-ils d'administrer un service d'utilité publique de cette nature? Imaginez-vous un groupe de gens qui souscrivent une forte somme pour le développement d'une entreprise—que ce soit un chemin de fer ou une autre affaire—et qui, après en avoir jeté les bases, la passent aux mains de quelques particuliers et leur tiennent ce langage: "Celà vous appartient, libre à vous d'en faire ce que vous voudrez. Ne vous occupez pas de nous. vous ne nous devez rien sauf de suivre les conseils que nous pouvons vous donner. Ceux qui y ont mis des fonds et qui en sont les propriétaires n'ont pas un mot à dire au sujet de son administration; vous êtes à vrai dire les propriétaires." Une entreprise administrée de cette façon pourrait-elle réussir? Le meilleur moyen d'administrer le service civil ou tout autre service qui de sa nature entre dans le domaine de l'Etat consiste en une surveillance immédiate par le gouvernement. Mais un chemin de fer est une autre affaire et doit être conduit sur des principes d'affaires, et l'on ne peut concevoir qu'un groupe de gens qui ont souscrit de gros capitaux pour une affaire quelconque se désintéresseraient complètement de son exploitation. Je ne vois pas du tout comment un chemin de fer peut être exploité avec succès sous le régime de la nationalisation. Nous sommes les représentants du peuple et nous sommes supposés savoir quelque chose de ce qui intéresse le Gouvernement, soit en fait de chemins de fer ou autre chose. Dans tous les pays où l'on a essayé l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, on a constaté que la chose constituait décidément un échec et non un succès.

A bien considérer ces deux choses, je prétends qu'on ne saurait soutenir que le gouvernement du Canada ou de tout autre pays peut se lancer dans l'exploitation d'un chemin de fer, fournir le service et s'en occuper comme le feraient les véritables propriétaires. La ligne ne saurait être conduite aussi bien que le Pacifique-Canadien et d'autres corporations sagement administrées. Les gens qui ont des capitaux engagés dans cette ligne sont ceux qui la dirigent et voient à son administration. Il faut qu'il en soit ainsi pour réussir et cela ne saurait se faire par d'autres moyens.

On a avancé un bon nombre de raisons pour l'acquisition de cette ligne. On nous a dit, entre autres choses, que lors de l'organisation du Grand-Tronc-Pacifique, il y a quelques années, et lorsque cette ligne était devenue une des artères de transport,

la compagnie du Grand-Tronc s'était engagée par convention à faire l'acquisition de la ligne et à l'exploiter. Cette compagnie se rendit financièrement responsable pour environ $125,000,000 et l'on dit aujourd'hui que le Grand-Tronc, qui a garanti ce prêt, n'est pas en état de respecter et de pourvoir à cette garantie. Or, c'est ce que l'on donne comme une raison pour laquelle nous devrions faire l'acquisition du Grand-Tronc. Cependant, en achetant le Grand-Tronc comme on le propose maintenant, qu'obtiendrons-nous?

Où allons-nous trouver l'aide nécessaire pour rembourser le principal ou acquitter les intérêts sur les sommes empruntées par le Grand-Tronc-Pacifique avec la garantie de la compagnie du Grand-Tronc? Si j'ai bien compris les conditions du marché, et je crois les comprendre, le Gouvernement se propose d'assumer de très lourdes obligations. Le "Star" de jeudi dernier affirme que l'intérêt de 4 p. 100 sur les obligations portant première hypothèque que le Gouvernement s'engage à garantir, s'élèvera au chiffre de plus de $6,000,000 par année. De plus, nous devrons acquitter une autre somme de $2,500,000 représentant les intérêts sur les obligations portant deuxième hypothèque, tandis que la somme que représentent les obligations ou valeurs de troisième rang est censée devoir être soumise de l'arbitrage, De sorte qu'il s'agit ici d'une quantité inconnue. Les arbitres fixeront la valeur des obligations de troisième rang; si nous additionnons toutefois l'intérêt à 4 p. 100 sur les obligations portant première et deuxième hypothèques le Gouvernement sera obligé de verser annuellement une somme de $85,000,000, laquelle ajoutée aux autres obligations qu'il assume, formera un grand total de 10 millions. Cette somme excède de beaucoup les recettes que la compagnie du Grand-Tronc a jamais pu réaliser. De quelle façon, je vous le demande, le pays se fera-t-il rembourser les prêts ou garanties que la compagnie du Grand-Tronc a faits au Grand-Tronc-Pacifique? Le projet, à mon avis, n'offre pas le moindre bénéfice au pays. Des orateurs, tant de la droite que de la gauche, ont affirmé ici que le réseau proprement dit du Grand-Tronc est dans un état déplorable, que le président de la compagnie a fait appel au Gouvernement pour l'adjurer de sauvegarder les intérêts des actionnaires. Or, le premier devoir du Gouvernement, à mon sens, c'est de protéger les intérêts des contribuables canadiens; les sympathies de nos gouvernants devraient être acquises d'abord aux contribuables du pays. La compagnie du Grand-Tronc exploite son réseau depuis soixante ans avec la meilleure administration qu'elle a pu constituer. Or, si elle n'a pas été en mesure de distribuer les dividendes à ses actionnaires et qu'elle s'adresse à l'heure qu'il est au Gouvernement canadien en disant: "Venez à notre secours; protégez les intérêts de nos actionnaires", si elle demande merci en invoquant le prétexte qu'elle n'a jamais été en mesure de payer des dividendes aux actionnaires, c'est une excellente raison, suivant moi, qui devrait décider le Gouvernement à agir avec la plus grande circonspection. Puisque les actions ne valent rien et ne rapportent pas de revenus à ceux qui les détiennent, pourquoi l'Etat irait-il les racheter? Le Canada a assez de problèmes difficiles à résoudre, assez d'obligations sur les bras, sans se charger par-dessus le marché des engagements qui écrasent les actionnaires du Grand-Tronc.

On prétend que la compagnie du Grand-Tronc a fait valoir l'argument qu'elle a été induite en erreur le jour où elle décida d'entreprendre la construction et l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. Le Parlement et la population canadienne savent fort bien que M. C. M. Hays, qui était l'administrateur général du Grand-Tronc à cette époque, était un des principaux experts du continent en matière de chemin de fer. Or, s'il a fait un mauvais marché au nom de ses mandataires, est-ce une raison de demander aux contribuables canadiens de relever la compagnie de ses obligations? Pour moi, cette raison n'est pas valable. Si la compagnie actuelle du Grand-Tronc n'est pas en mesure de faire honneur à ses engagements et de verser des dividendes à ses actionnaires, pourquoi le Canada serait-il obligé d'acquérir son réseau et d'engager son crédit afin d'acquitter ces intérêts, peu importe que le chemin de fer réalise ou non des profits?

On se sert encore aujourd'hui du même argument que l'on a fait valoir à l'époque de l'acquisition du réseau du Nord-Canadien. On prétendait alors que le rachat devait se faire sans délai, car sans cela la pomme tomberait toute cuite dans la bouche du Pacifique-Canadien. On assurait le Parlement à cette époque que le Pacifique-Canadien était prêt à acquérir le Nord-Canadien. Je tiens à le déclarer ici, jamais le Pacifique-Canadien n'a eu l'intention de faire l'acquisition du Nord-Canadien ou du Grand-Tronc aux conditions que nous sommes disposés à accepter aujourd'hui. Le Pacifique-Canadien a peut-être même entamé des pourparlers à cette fin, mais si vous allez au fond de l'affaire, vous vous

rendrez compte que les premières avances ont été faites par le Grand-Tronc. La compagnie a voulu se procurer un épouvantail et faire croire au Parlement que le Pacifique-Canadien désirait acquérir ses voies ferrées. J'affirme sans crainte d'être contredit que le Pacifique-Canadien n'a jamais eu l'intention d'acheter le Grand-Tronc ou le Nord-Canadien au prix que le Gouvernement se propose de verser.

Or, supposons que l'un de ces chemins de fer ou les deux tombent entre les mains de la compagnie du Pacifique-Canadien. L'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) a déclaré dans cette assemblée, la semaine dernière, que le Pacifique-Canadien est l'une des institutions les mieux administrées du continent américain, que ses chemins de fer sont pourvus d'un excellent personnel et superbement exploités et qu'ils donnent un très bon service au public. Serait-ce donc une si grande calamité publique si le Nord-Canadien était tombé ou si le Grand-Tronc tombait aux mains de cette puissante compagnie?

Le Pacifique-Canadien, c'est entendu, est l'une des institutions les mieux administrées du continent.

S'il était devenu propriétaire de l'un ou de l'autre de ces chemins et nous eût donné le service qu'il donne présentement au pays, ce dernier en aurait-il souffert de quelque façon? Supposons que ce chemin tombe dans les mains du Gouvernement, lui qui n'a pas, comme le Pacifique-Canadien, la réputation d'être un parfait administrateur de voies ferrées. Ce n'est pas que j'aie des reproches à faire au présent gouvernement, mais, quel que soit le parti au pouvoir, il est impossible au Gouvernement de gérer les affaires d'un chemin de fer avec autant d'économie ou de sagesse que le peut faire une compagnie. C'est là la différence. On nous dit que ce serait créer un monopole, qu'il serait ruineux de mettre dans les mains d'une seule compagnie toutes les voies ferrées du Canada. Il aurait pu en être ainsi autrefois, mais non maintenant que nous avons une commission des chemins de fer dont c'est le devoir de veiller à ce que nulle injustice ne soit faite à personne et à ce que l'on nous donne un bon service. Comment allons-nous obtenir ce bon service, ou ce service à bon marché, si nous avons deux chemins de fer transcontinentaux exécutant la même entreprise? Plus il vient de marchandises à un chemin de fer, plus il vient d'affaires à un commerce quelconque, moins coûteuse est l'administration, moindres sont les frais de gestion, ceux d'entretien, etc. Les membres de la droite nous ont dit que le Grand-Tronc était dans un excellent état. Je vous dirai bien, pour ma part, que, en quelque état que puisse être le reste de son outillage, le Grand-Tronc a posé moins de moitié de traverses qu'il n'aurait dû le faire, traverses qu'il aurait voulu poser, mais qu'il n'avait pas. Ne les ayant pas, le chemin se trouve appauvri d'autant, et je crois qu'il en est de même à peu près pour tout le reste.

Comme je l'ai dit, je répugne à la nationalisation de ce service, non pas seulement pour des considérations théoriques, mais à cause de l'expérience des autres pays. Je suis de même opposé à l'arbitrage, parce que nous savons nous-mêmes ce qu'il vaut. Nous en avons fait l'expérience dans l'évaluation du capital-actions du Nord-Canadien. Le rapport de la commission qui a fait l'examen de la situation générale de nos chemins de fer déclare que le capital-actions du Nord-Canadien n'est absolument d'aucune valeur, qu'il n'a jamais en rien contribué à l'établissement de ce chemin de fer. Non seulement cela, mais le même rapport dit que le Nord-Canadien a reçu de ce pays, sous forme d'aide de toutes sources, plus d'argent que le chemin ne valait. D'où il suit que les deniers qu'il a obtenus de cette façon n'ont pas été placés dans l'établissement de la ligne. Malgré cela, et bien que les propriétaires ou administrateurs du Nord-Canadien eussent été secourus par des sommes plus considérables que celles qu'ils avaient eux-mêmes placées dans l'entreprise, les arbitres n'en ont pas moins évalué le stock à $10,800,000. Cette épreuve me suffit, et je sais maintenant à quoi m'en tenir sur les mérites de l'arbitrage. Mais il n'en va pas de même du Gouvernement: l'expérience du passé ne lui profite point. Il refuse d'admettre que le pays lui demandera compte de cette opération. Les élections d'hier dans la province d'Ontario m'avaient fait espérer qu'il ouvrirait les yeux et qu'il se demanderait si, dans cette affaire, il représente bien l'opinion publique. Pour ma part, je n'hésite point à dire que la présente administration n'a pas la confiance du pays, soit qu'il s'agisse de chemins de fer ou de toute autre chose. Il ferait bien, par conséquent, de procéder avec circonspection, savoir, avant d'agir, qui il représente. Mais non, comme jadis, "Cox ne peut attendre", ou, si ce n'est plus Cox, c'est d'autres aujourd'hui.

On nous assure que le Grand-Tronc ne nous demande aucune grâce; et cependant, il veut, à ce que je vois, être déchargé des obligations qu'il a prises à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. Il ne demande point, naturellement, que l'Etat s'empare de ses propres voies. Que nous vaudra cette opé-

ration? Nous vaudra-t-elle un amoindrissement des garanties données au Grand-Tronc-Pacifique? Non, d'aucune manière absolument. Le Grand-Tronc touche, ou il va toucher une somme bien supérieure à celle que le chemin a été capable de lui rapporter depuis dix ans. qu'il l'administre lui-même. En quoi le pays se trouve-t-il soulagé de la garantie que le Grand-Tronc s'était engagé de fournir à l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique? Si nous devions être libérés d'une partie de ces obligations, il pourrait y avoir quelque justification à ce marché, mais je suis sûr qu'il n'en sera rien. Nous savons que les recettes de l'entreprise ne monteront pas à la somme que le pays s'engage à payer. Si les recettes n'atteignent pas cette somme, les contribuables auront à y suppléer.

L'hon. M. REID: L'exposé contenu dans le livre bleu, présenté à la Chambre, n'établit pas cela du tout, il établit que depuis la date de son institution civile, le Grand-Tronc-Pacifique a produit de quoi payer l'intérêt sur ses obligations et ses actions garanties. On n'y voit pas, que durant les deux premières années de la guerre, le Grand-Tronc Railway ait payé des dividendes, mais cela ne veut pas dire qu'il ait failli de produire de quoi en payer. Bien qu'il n'ait pas payé d'intérêts sur les actions garanties, il a produit de quoi en payer.

M. JACOBS: Pas durant la période décennale de 1890.

L'hon. M. REID: Oui.

M. JACOBS: Je vous demande pardon.

L'hon. M. REID: Le Livre bleu dont j'ai parlé, établit qu'il a payé les intérêts dans toutes ces années-là.

M. McCREA: Pourquoi le Gouvernement a-t-il fini par proposer de payer environ $10,000,000 quand le Grand-Tronc, par l'entremise de son président, sir Alfred Smithers, s'est déclaré prêt à accepter $5,000,000 par année, comme loyer annuel du chemin, sur bail de 99 ans?

L'hon. M. REID: L'honorable député veut savoir pourquoi nous offrons de payer $10,000,000 quand sir Alfred Smithers, président du Grand-Tronc, demande seulement $5,000,000. Jamais pareille proposition n'a été soumise à la Chambre; la proposition que nous lui avons soumise, c'est celle d'après laquelle nous avons offert de payer un total de $3,600,000, pendant que sir Alfred Smithers se disait prêt à accepter $5,100,000 en chiffres ronds. Nous avons refusé et la question va être maintenant soumise à l'arbitrage. Sir Alfred Smithers ne voulait pas accepter $3,600,000 et nous ne voulions pas payer $5,100,000. Il n'a jamais été question de $10,000,000 dans toute la discussion.

M. McCREA: Le "Star", de Montréal, qui appuie le Gouvernement de toutes ses forces—il l'appuyait du moins à la dernière élection—publiait dans son numéro de jeudi dernier, que les obligations portant première hypothèque, coûteraient au pays un peu plus de $6,000,000; que les obligations portant hypothèque de deuxième rang coûteraient $2,500,000 et que les obligations portant hypothèque de troisième rang seraient soumises à l'arbitrage. Il estimait que le coût total excéderait $10,000,000 par année.

M. McKENZIE: C'est vrai.

M. McCREA: Nous devons puiser nos renseignements dans les journaux parce que les députés ministériels ont travaillé en vain, durant toute une soirée la semaine dernière, à faire dire au Gouvernement, quel serait le montant estimatif de la transaction. S'il est impossible de l'apprendre de la part du Gouvernement, où allons-nous nous adresser ?

L'hon. M. REID: Consultez la lettre contenue dans ce livre bleu, l'offre y est exposée en détail.

M. McCREA: En réalité, la semaine dernière, deux ou trois membres de la gauche,—j'étais un de ceux-là—ont cherché en vain à faire dire au Gouvernement quel serait le prix, quel serait le coût annuel en ce qui concerne l'intérêt, le loyer, etc. Voilà pourquoi, je me renseigne dans le "Star", de Montréal, un des principaux organes du Gouvernement.

M. JACOBS: L'organe du Gouvernement n'est plus qu'un roseau brisé.

L'hon. M. REID: Non, il est plus fort que jamais.

M. McCREA: Je ne crois pas me tromper en disant que la compagnie du Grand-Tronc n'a pas demandé au Gouvernement de faire l'acquisition de sa ligne, mais seulement de la libérer des obligations qu'elle a contractées au sujet de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, donnant pour raison que le Gouvernement a violé ce contrat et que, par suite, elle n'est plus responsable. D'après moi, les actions garanties ne nous vaudront rien; nous allons faire l'acquisition du Grand-Tronc et

payer tout le profit qu'il aura pu produire. Le Gouvernement ferait donc bien de ne pas se hâter.

M. CANNON: Cela lui est impossible.

M. McCREA: Certains députés ont prétendu que nous devrions réserver cette question jusqu'à la prochaine session. Pour moi, je tiendrais qu'elle fût renvoyée à six mois et même à douze mois. L'expérience que j'ai puisée dans la pratique des affaires, me porte à croire qu'il est impossible à un gouvernement quel qu'il soit, conservateur, unioniste ou libéral, d'exploiter un chemin de fer avec succès, pour les raisons que j'ai déjà données, c'est-à-dire, parce que si le Gouvernement lui-même qui en a la gestion, le favoritisme qui a existé de tout temps, paralysera ses efforts; et il est impossible de le mettre entre les mains d'un comité et de dire à ce comité: Vous avez carte blanche, faites ce que vous voudrez. Ce comité doit être responsable à quelqu'un et qui sera ce quelqu'un? Ce doit être les représentants du peuple, la Chambre des communes, et c'est là que vous ne pouvez pas éviter la politique.

(La séance est levée à onze heures moins dix minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 22 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE RELATIF A LA RESTAURATION DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) présente le troisième rapport du comité spécial chargé de l'examen du bill n° 10 ayant pour objet de modifier la loi relative à la restauration des soldats dans la vie civile:

Votre comité vous propose, pour faire suite à la résolution qu'il a adoptée à sa séance du matin du 21 octobre, que 3,000 exemplaires supplémentaires en anglais et 1,000 exemplaires en français de son rapport final soient imprimés et distribués, et que l'application de la règle 74 soit suspendue à cet effet.

Monsieur l'Orateur, je dois dire que le comité chargé de l'étude de ce bill avait déjà vu à ce qu'il fût imprimé, au fur et à mesure, trois cents exemplaires du compte rendu de nos délibérations. Notre rapport se trouve impliqué dans ce compte rendu, mais comme on va sans doute demander des exemplaires du rapport lui-même dès qu'il sera prêt à être distribué, le comité a cru devoir prier la Chambre de l'autoriser à faire imprimer 3,000 exemplaires en anglais et en français, pour les distribuer. Il n'en faudra certainement pas moins de 3,000.

M. l'ORATEUR: Cette motion ne peut être prise en considération qu'avec l'assentiment de la Chambre.

M. McKENZIE: Quand l'honorable ministre pourra-t-il présenter son rapport final au sujet de cette enquête?

L'hon. M. CALDER: Il est difficile de dire exactement à quelle date nous aurons achevé nos travaux. Le comité s'est réuni trois fois par jour, presque tous les jours depuis qu'il est institué.

En ce qui me concerne, je suis porté à croire que d'ici quelques jours, nous aurons complété ce travail. Il restera encore quelque chose à faire pour y mettre la dernière main; mais, si je ne me trompe, le travail sera complètement terminé vers la fin de cette semaine.

(La motion est adoptée).

DEPOT D'UN RAPPORT.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER dépose le rapport du démembrement industriel pour 1917, partie iv, section 3.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

FINANCES DU DOMINION ET ETAT FINANCIER DU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

M. McKENZIE demande:

1. Quelle était la dette brute du Canada le 1er avril 1919?
2. Quelle était la dette brute du Canada le 1er avril 1914?
3. Quels ont été les déboursés totaux du gouvernement canadien au cours de l'exercice clos le 1er avril 1911?
4. Quels ont été les déboursés totaux du gouvernement canadien au cours de l'exercice clos le 1er avril 1914?
5. Quels ont été le revenu total de chaque exercice, de 1896 à 1919, inclusivement, et les dépenses totales de chacun des exercices en question?
6. Quelle était la dette brute totale du Canada le 1er septembre 1919?
7. A quelle époque le Gouvernement a-t-il pris en main le chemin de fer Nord-Canadien?
8. Quelle était la dette totale dudit chemin de fer à l'époque en question?

9. Quels étaient les recettes ou revenus totaux dudit chemin de fer pendant le dernier exercice de son exploitation?

10. Quelles ont été les dépenses de tout genre relativement audit chemin de fer pendant le dernier exercice de son exploitation?

11. Quel a été le total des sommes dépensées sur les chemins de fer possédés ou exploités par le Gouvernement au cours du dernier exercice des chemins de fer?

12. Quels ont été les recettes ou revenus totaux desdits chemins de fer pendant le dernier exercice des chemins de fer, avec indication à par des recettes et dépenses de chaque réseau?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. $2,676,635,724.77 (1919).
2. $544,391,368.86.
3. $122,861,250.46.
4. $186,241,047.63.
5.

Exercice clos le 31 mars.	Dépense imputable sur le fonds consolidé.	Dépense imputable sur le capital.	Dépense de guerre.	Dépense totale.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1896	36,949,142 03	3,781,311 21	.....	40,730,453 24
1897	38,349,759 84	3,523,160 23	.....	41,862,920 07
1898	38,832,525 79	4,143,503 39	.....	42,976,029 09
1899	41,903,500 54	5,936,242 94	.....	47,839,843 48
1900	42,975,279 51	7,468,843 24	.....	50,444,122 75
1901	46,866,367 84	7,695,488 34	.....	54,561,856 18
1902	50,759,391 97	10,078,638 06	.....	60,838,030 03
1903	51,691,902 76	7,052,724 58	.....	58,744,627 34
1904	55,612,832 70	7,881,718 54	.....	53,494,541 24
1905	63,319,682 86	11,933,491 91	.....	75,253,173 77
1906	67,240,640 95	11,913,871 11	.....	79,154,512 06
1907, 9 mois	51,542,161 09	11,329,143 82	.....	62,872,304 91
1908	76,741,451 59	30,429,906 86	.....	107,071,358 45
1909	84,064,232 38	42,593,166 97	.....	126,657,399 25
1910	79,411,747 12	29,756,353 38	.....	109,168,101 50
1911	87,774,198 32	30,852,963 38	.....	118,627,161 70
1912	98,161,440 77	30,939,575 95	.....	129,100,016 72
1913	112,059,537 41	27,206,046 13	.....	139,265,583 54
1914	127,384,472 99	37,180,175 93	.....	164,564,648 92
1915	135,523,206 54	41,447,320 03	60,750,476 01	237,721,002 58
1916	130,350,726 90	38,566,950 50	166,197,755 47	235,115,432 87
1917	148,599,343 23	26,880,031 51	306,488,814 63	481,968,189 36
1918	178,284,312 83	43,111,903 63	343,836,801 98	565,233,018 44
1919	232,731,282 38	25,031,266 30	446,519,439 48	698,281,988 16
	2,077,029,140 85	496,733,897 04	1,323,793,287 57	3,897,556,326 36

Année.	Total des recettes.
1895-1896	$ 36,618,590.72
1896-1897	37,829,778.40
1897-1898	40,555,238.03
1898-1899	46,741,249.54
1899-1900	51,029,994.02
1900-1901	52,514,701.13
1901-1902	58,050,790.03
1902-1903	66,037,068.93
1903-1904	70,669,872.72
1904-1905	71,182,738.60
1905-1906	80,139,166.70
1906-1907, 9 mois	67,969,328.29
1907-1908	96,054,505.81
1908-1909	85,093,404.35
1909-1910	101,503,716.93
1910-1911	117,780,409.78
1911-1912	136,108,217.36
1912-1913	168,689,903.45
1913-1914	163,174,394.56
1914-1915	133,073,481.73
1915-1916	172,147,838.27
1916-1917	232,701,294.00
1917-1918	260,778,952.55
1918-1919	312,946,747.18
	$2,659,391,377.08

6. $3,080,391,478.25.

7. Le Gouvernement a acquis un intérêt prépondérant dans le capital du Nord-Canadien le 1er octobre 1917.

8. $434,312,747.34.

9. $49,062,712.50, l'année 1918.

10. $85,821,628.78. L'année 1918, qui comprend frais fixes, améliorations capitales et nouveau matériel.

11. Nord-Canadien en 1918. $85,821,628.78. Chemin de fer de l'Etat, jusqu'au 31 mars 1919, $68,747,910.10.

12.

	Année 1918.	Année finissant le 31 mars 1919.
	Nord-Canadien.	Chemin de fer de l'État.
	$ c.	$ c.
Recettes brutes	49,062,712 50	37,905,979 88
Frais d'exploitation	45,662,275 26	43,696,936 02
Recettes nettes	3,400,437 24 Déf.	5,791,138 14

LES PONTS DU RESEAU NATIONAL CANADIEN.

M. DESLAURIERS demande:

1. Le Gouvernement sait-il que les deux ponts du réseau national, qui relient Montréal à Charlemagne, sont très dangereux, et que chaque jour des automobiles et des voitures en défoncent le tablier?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Les tabliers de ces ponts ont été inspectés et réparés temporairement. On a commandé une quantité suffisante de matériaux pour les refaire.

2. Répondu par le n° 1.

POSTE DE SAUVETAGE DE BAMFIELD.

M. STEVENS demande:

Relativement à la réponse donnée par le ministre de la Marine, le 18 septembre dernier, à une question paraissant à la page 430 du hansard, comme suit:

(1) Le Gouvernement n'a pas l'intention de fermer la station de sauvetage de Bamfield".

1. Le Gouvernement sait-il que ladite station de sauvetage a été fermée?

2. Dans l'affirmative, quand a-t-on donné ordre à cette fin, et qui l'a donné?

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries):

1 et 2. Le service de ce poste a été temporairement suspendu, le 15 août 1919. On a fait appel de candidats en vue de constituer un personnel et de reprendre le service l'hiver prochain.

L'EXPORTATION DE NICKEL DURANT LA GUERRE.

M. PEDLOW demande:

1. Quelle est la date de la commission nommant M. G. A. Bell pour faire enquête sur l'exportation du nickel pendant la guerre?

2. Quelles étaient les fonctions de G. A. Bell lorsqu'il fut chargé de s'enquérir au sujet de l'exportation du nickel?

3. Dans quel ministère G. A. Bell était-il employé avant cette nomination?

4. Quel ministère surveillait l'exportation du nickel lorsque cette enquête fut ordonnée?

5. Quand G. A. Bell a-t-il fait son rapport?

6. A qui l'a-t-il fait, et dans quelle forme?

7. Combien cette enquête a-t-elle coûté au Gouvernement: (a) y compris les appointements de G. A. Bell, commissaire, et (b) les autres frais d'enquête?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Il n'a pas été nommé commissaire, mais a été prié par le premier ministre de faire une enquête sur l'exportation du nickel pendant la guerre et il est allé à New-York le 23 octobre 1914, et ensuite de temps en temps suivant les besoins.

2. Contrôleur des finances du département des Chemins de fer et Canaux.

3. Le département des Chemins de fer et Canaux.

4. Les autorités impériales et canadiennes ont travaillé de concert touchant l'exportation du nickel pendant la guerre. La correspondance échangée s'est faite par l'entremise du bureau du premier ministre.

5. Le 30 octobre 1914, rapport a été fait du voyage du 23 octobre.

6. Au premier ministre et au solliciteur général,—confidentiel.

7. Pas de rémunération supplémentaire durant l'enquête; (b) frais de route réels.

MAJOR DICKENSON.

M. PROULX demande:

1. Le major Dickenson est-il employé comme directeur adjoint du service de la trésorerie aux bureaux de la Milice?

2. Quel est le total des solde, paie et allocations, allocations de famille comprises, que le major Dickenson retire?

3. Quelles sont les solde et allocations ordinaires d'un major des troupes expéditionnaires canadiennes?

4. Combien le major Dickenson retire-t-il de plus que la solde attachée à son grade?

5. Quelles sont ses fonctions?

6. Combien d'officiers et de fonctionnaires lui aident?

7. Le major Dickenson a-t-il fait du service en France? Dans l'affirmative, combien de temps?

8. A-t-il jamais eu l'occasion d'aller en France, soit pendant son séjour en Angleterre ou en Canada?

9. Aurait-il pu aller en France en renonçant à son grade, et a-t-il refusé de le faire?

10. Quand le major Dickenson a-t-il reçu sa commission dans les troupes expéditionnaires canadiennes?

11. Où était-il employé avant d'entrer au ministère de la Milice?

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Milice et la Défense):

1. Oui, temporairement.

2. Rémunération annuelle de $3,700, réunie en vertu du décret du conseil 2837 du 20 novembre 1918.

3. $3,045.50 annuellement.

4. $654.50 annuellement.

5. La surveillance des services de la trésorerie dans tout le pays.

6. Un officier et deux commis.

7. Oui, il a servi seize jours, après quoi il a été rappelé en Canada par câblogramme relativement à la réorganisation du service de l'allocation de famille et de la délégation de solde.

8. Répondu sous le n° 7.

9. Répondu sous le n° 7.

10. Le 6 janvier 1916.

11. La banque d'Ottawa.

LE CAPITAINE LAWSON.

M. PROULX demande:

1. Le capitaine Lawson est-il employé à la Milice comme directeur adjoint du service de la trésorerie, section de la mobilisation?

2. Quand a-t-il été nommé à cet emploi?

3. A-t-il servi outre-mer?

4. Quelles sont ses fonctions?

5. Quelles solde et allocations totales retire-t-il, y compris l'allocation de famille?

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui, provisoirement.

2. Le 1er janvier 1919.

3. Non.

4. La surveillance des services de trésorerie de toutes les unités mobiles du Dominion.

5. $2,925.50 annuellement.

SERVICE DU PAYEUR GENERAL.

M. PROULX demande:

1. Combien d'officiers employés dans la division du payeur général, aux bureaux de la Milice, n'ont pas servi outre-mer?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de remplacer ces officiers par des officiers qui ont fait du service outre-mer?

3. (a) Le Gouvernement a-t-il l'intention de rendre permanente la nomination du payeur général actuel, le général Langton, (b) ou de le remplacer par un officier qui a servi outre-mer?

[M. Proulx.]

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

1. Cinq.

2. Deux de ces cinq officiers appartiennent à la troupe permanente, et ils demeureront au service.

3. (a) Oui. (b) Répondu sous la lettre "a".

MAJOR MACDONALD.

M. PROULX demande:

1. Le major Macdonald est-il employé dans la division du payeur général?

2. Dans l'affirmative, quelles solde, allocations ou paie retire-t-il?

3. Retire-t-il plus que la solde et les allocations d'un major des troupes expéditionnaires canadiennes? Dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui, temporairement.

2. $4,200 annuellement.

3. Oui. Il touche la solde attachée à sa nomination par le décret n° 2837, en date du 20 novembre 1918. Le ministère a fait revenir cet officier de France, pour aider à la réorganisation du service des allocations de famille et de la délégation de soldes, dans la division du payeur général, ce bureau ayant besoin d'officiers compétents en matière financière.

LE SERVICE DE VAPEURS DE LA MALBAIE A TADOUSSAC.

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir une nouvelle ligne de vapeurs, en raccordement avec la ligne de Québec au Saguenay, entre la Malbaie, le Cap-à-l'Aigle, Saint-Fidèle, la Baie-Siméon, Sainte-Catherine et Tadoussac ,sur la rive nord du Saint-Laurent?

2. Dans l'affirmative, quand?

3. Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Marine):

1. Si les conditions le permettent l'intention du ministre de la Marine et des Pêcheries est de mettre le vapeur de l'Etat "Champlain" sur ce service, faisant des voyages trihebdomadaires.

2. On compte de faire au 1er novembre.

3. Répondu sous les nos 1 et 2.

BRISE LAMES A L'ILE AUX COUDRES.

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une pétition des habitants de l'île aux Coudres, comté de Charlevoix, demandant la construction d'un brise-lames sur la côte sud-ouest de cette île?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de satisfaire à cette requête?

3. Dans l'affirmative, quand?

4. Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2, 3 et 4 à l'étude.

BUREAU DE POSTE A POINTE-A-PIC.

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une pétition des habitants de la Pointe-à-Pic, près de la Malbaie, comté de Charlevoix, demandant la construction d'un bureau de poste en cet endroit?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de satisfaire à cette requête?

3. Dans l'affirmative, quand?

4. Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2 et 3. Pas pour le moment.

4. Le Parlement n'a pas voté de fonds.

QUAI A SAINTE-ANNE-DE-BEAUPRE.

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'un marché a été passé avec un nommé Poliquin, de Portneuf, pour construire un quai à Sainte-Anne-de-Beaupré, comté de Montmorency, en juillet dernier (1919)?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement sait-il que les travaux prévus au marché n'ont pas encore été commencés?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire commencer les travaux immédiatement?

4. Dans l'affirmative, quand?

5. Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Les travaux ne sont pas commencés. l'entrepreneur se procure des matériaux.

3, 4 et 5. Le marché passé avec M. Poliquin stipule que les travaux devront être entièrement terminés et satisfaisants le ou avant le 6 mars 1920. On a donné des instructions à l'ingénieur du district afin qu'il pousse les travaux.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU SAGUENAY.

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté le chemin de fer de Québec au Saguenay?

2. Dans l'affirmative, combien l'a-t-il payé, quand l'a-t-il payé, et à qui?

3. L'administration des chemins de fer nationaux canadiens a-t-elle pris possession de la ligne?

4. Dans l'affirmative, à quelle date?

5. Dans la négative, quand cette administration doit-elle en prendre la possession ou la charge?

6. Qui a maintenant la direction de la ligne?

7. Qui l'exploite?

8. La construction de la ligne est-elle finie?

9. Dans la négative, pourquoi?

10. Quand devra-t-elle être terminée?

11. Le Gouvernement a-t-il l'intention de prolonger la ligne de Québec au Saguenay jusqu'à la baie des Ha! Ha! au nord?

12. Dans l'affirmative, quand? Dans la négative, pourquoi?

13. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire un embranchement partant de la ligne maîtresse dudit chemin de fer à la Baie-Saint-Paul et allant à Saint-Urbain?

14. Dans l'affirmative, quand? et dans la négative, pourquoi?

15. Les réclamations provenant de l'expropriation des terrains pour l'emplacement de la voie, les carrières de ballast, etc., ont-elles toutes été réglées?

16. Dans la négative, pourquoi?

17. Le Gouvernement se propose-t-il de les régler? et quand?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Oui.

2. (a) $3,489,313.53, (b) premier paiement $697,862.70 le 27 février 1919. Second payement, $2,791,450.83, le 12 avril 1919.

3. Le 24 septembre un décret du conseil a été adopté mettant le chemin de fer de Québec au Saguenay sous la juridiction du bureau de direction des chemins de fer nationaux canadiens aux fins d'exploitation.

4 et 5. Répondu sous le numéro 3.

6. La ligne a été terminée sous la surveillance de M. Gordon Grant, ingénieur du département des Chemins de fer et des Canaux et qui s'occupe de la passer au bureau de direction des chemins de fer nationaux.

7. Auparavant la ligne était exploitée par les entrepreneurs, MM. Hugh Doheny et compagnie.

8. La ligne est terminée pour l'exploitation, sauf quelques petits détails comme des instruments de télégraphe, des tableaux horaires de trains, des signaux aux intersections, etc., etc.

9 et 10. Répondu sous le n° 8.

11. Rien n'a encore été décidé.

12. Répondu sous le n° 11.

13. Non.

14. Répondu sous le n° 13.

15. Non, toutes les réclamations pour l'expropriation du tracé, etc., n'ont pas encore été réglées car, en certains cas, le montant demandé par les propriétaires semble exorbitant et les causes pourront être soumises à la cour d'échiquier.

16 et 17. Répondu sous le n° 15.

Je vois que la seconde question dit:

Dans ce cas, quel prix a été payé? Quand a-t-il été payé et à qui?

La réponse donne le prix, mais elle ne dit pas à qui cette somme a été payée. On m'a communiqué cette réponse juste avant l'ou-

verture de la séance. Si l'honorable député désire obtenir ce renseignement, il peut faire insérer la question au Feuilleton, ou encore j'y répondrai privément.

LES FINANCES DU NORD-CANADIEN.

*M. CASGRAIN demande:

1. Quelles ont été, jusqu'au 31 août 1919, les recettes de toutes sources du réseau du Nord-Canadien depuis que l'Etat ou la compagnie qui agit pour le compte de l'Etat en a pris l'exploitation?

2. Pour la même période, quels ont été les débours pour l'exploitation, l'achat d'outillage, l'amélioration, l'entretien, la détérioration, le capital, les coupons, notes, et tous autres item?

3. Y a-t-il eu excédent ou déficit?

4. Quel a été le chiffre dans chaque cas?

5. A combien estime-t-on l'excédent ou le déficit pour l'année courante?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Les recettes brutes du 1er octobre 1917 au 31 août 1919 ont été de $93,502,669.27. Les valeurs vendues au public ont produit une somme de $52,871,608. Le Gouvernement a avancé à la compagnie une somme de $71,606,463.56 pour le remboursement des billets et des emprunts échus, pour la construction des voies, les améliorations et du nouveau matériel ainsi que pour acquitter l'intérêt sur les obligations.

2. Les frais d'exploitation se sont élevés à $93,188,470.58; les dépenses pour la construction et les améliorations des voies ferrées ainsi que pour l'achat du nouveau matériel ont atteint le chiffre de $56,346,558.85; le remboursement des coupons, des billets et des emprunts ainsi que les intérêts représentent une somme de $71,356,256.50.

3. Un déficit.

4. Les recettes nettes provenant de l'exploitation du réseau, au 31 décembre 1918 s'élevaient à $4,846,103.24; cependant, après avoir acquitté l'intérêt sur les obligations et tous les autres frais, le déficit s'est élevé à $2,368,122.40 du 1er octobre au 31 décembre 1917 et à $14,643,753.30 du 1er janvier au 31 décembre 1918, soit une somme totale de $17,011,875.70.

5. On estime que le déficit s'élèvera à $5,587,028.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

*M. CASGRAIN demande:

1. Quelle somme a été payée en subsides au chemin de fer du Grand-Tronc depuis soixante-cinq ans?

2. Quelle somme a été payée en subsides au chemin de fer Canadien du Pacifique depuis les dernières trente-sept années?

3. Quelle somme a été payée en subsides à la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord depuis les dernières vingt-cinq années?

[L'hon. M. Reid.]

4. Quelle somme a été payée en subsides à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à Wolfe Creek, ou à un point à 120 milles d'Edmonton?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1.—

Réseau du Grand-Tronc	$15,142,633.34
Réseau du Grand-Tronc, pont Victoria	500,000.00
	$15,642,633.34

2. La Compagnie du Pacifique-Canadien:

Construction de la ligne primitive	$25,000,000.00
Prolongement du Pacifique-Canadien (rive nord)	1,500,000.00
Embranchements	5,369,374.70
	$31,869,374.70

3 Compagnie Nord-Canadien:

Compagnie Nord-Canadien	$ 1,909,132.00
Compagnie Nord-Canadien (autrefois le Great Northern Railway, Québec)	1,265,357.14
Compagnie du Nord-Canadien de Québec (autrefois de Châteauguay & Northern)	391,819.75
Compagnie du Nord-Canadien d'Alberta	3,120,000.00
Compagnie du Nord-Canadien d'Ontario	14,485,635.20
Compagnie du Nord-Canadien du Pacifique	5,987,520.00
	$27,159,464.09

4. La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le département des Chemins de fer et des Canaux n'a pas accordé de subvention pour l'exécution de la voie entre Winnipeg et Wolfe Creek.

Pour compléter les réponses ci-dessus il est nécessaire de donner les renseignements supplémentaires qui suivent:

1. Le réseau du Grand-Tronc n'a pas reçu de subventions en terres.

2. Le Pacifique-Canadien a reçu les subventions en terres qui suivent:

Ligne principal—18,206,986 acres et des lettres patentes ont été accordées pour 18,198,592.81 acres. Embranchement de Souris—1,408,704 acres; des lettres patentes ont été octroyées pour 1,406,932.02 acres.

Prolongement du réseau à Pipestone—200,320 acres; des lettres patentes ont été accordées pour 200,094.45 acres.

3. Le chemin de fer du Nord-Canadien a reçu en subventions 3,422,528 acres de terres; des lettres patentes ont été accordées pour 3,104,436.18 acres. La compagnie a reçu

pour la construction de la ligne Manitoba and South Eastern une autre subvention de 680,320 acres; des lettres patentes ont été délivrées pour 679,746.03 acres.

4. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas reçu de subventions en terres.

QUESTION CONVERTIE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. ARCHAMBAULT:

1. Quelles ont été les recettes de cantine des différents régiments: (a) en Angleterre, et (b) en France?
2. Est-il resté quelque argent de ces recettes?
3. Dans l'affirmative, sera-t-il rendu aux régiments intéressés?

La Chambre passe à l'examen des affaires d'intérêt public.

RENVOI DU PROJET DE LOI CONTRE LA FALSIFICATION DES SONS ET RECOUPES.

L'ordre du jour appelle la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 7) tendant à modifier la loi contre la falsification des denrées (sons et recoupes).

M. SUTHERLAND propose que cet objet soit rayé du Feuilleton et que le bill soit renvoyé au comité permanent de l'agriculture et de la colonisation.

M. McKENZIE: L'honorable député chargé de défendre ce bill nous dira-t-il si son intention est de le laisser tomber définitivement?

M. SUTHERLAND: En réponse à la question que me pose le chef de la gauche, je dois dire, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas du tout mon intention; je pense, en effet, que cette affaire est de grande urgence et doit être discutée dès la présente session. Je serai bien aise quelle soit renvoyée au comité de l'agriculture, afin que tous les intéressés aient une occasion de venir y exposer leurs vues. Je ne doute point d'un résultat favorable.

(La motion est adoptée.)

La Chambre revient à l'ordre du jour.

LE NOUVEAU PALAIS LEGISLATIF.

M. KAY: Je désire demander au ministre des Travaux publics s'il lui est possible de faire savoir à la Chambre le progrès accompli dans la construction des nouveaux édifices législatifs et s'il peut nous faire espérer qu'ils seront prêts pour la prochaine session.

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics): J'ai bon espoir, monsieur l'Orateur, mais je ne saurais faire aucune promesse à cet égard.

FUSION DU RESEAU DE L'INTERCOLONIAL AVEC LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. BUREAU: Puis-je savoir du président du conseil privé (M. Rowell) s'il lui serait possible de faire apporter ici, en téléphonant au greffier du Conseil privé ou par un messager, un exemplaire du décret qui a soumis l'Intercolonial et le Transcontinental-National aux dispositions de la loi concernant les chemins de fer nationaux canadiens?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Monsieur l'Orateur, je me ferai un plaisir de rendre ce service à mon honorable ami, et je tâcherai de faire apporter ici le plus tôt possible un exemplaire du décret en question.

DISCUSSION GENERALE D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA RETRIBUTION DES MAITRES DE POSTE.

L'hon. M. MACLEAN propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 31) tendant à modifier la loi du service civil de 1918 en ce qui concerne la rétribution des maîtres de poste et de leurs adjoints.

M. McQUARRIE: Avant que cette motion soit mise aux voix, monsieur l'Orateur, je désirerais savoir du ministre s'il peut nous donner certains renseignements sur les directeurs de poste visés par ce projet, leurs bureaux et leurs appointements.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut poser une question relative à des détails du bill avant le passage à la discussion des articles. D'après le règlement, seules les grandes lignes d'un projet de loi peuvent être discutées en 2e lecture.

M. McQUARRIE: Monsieur l'Orateur, je suis opposé à ce bill par la raison que je le considère injuste pour les directeurs ou directeurs adjoints des bureaux de poste auxquels il s'appliquera. Je crois savoir que neuf seulement de ces fonctionnaires vont être touchés, notamment le directeur adjoint à Vancouver, et les directeurs et directeurs adjoints des bureaux de New-Westminster, Victoria, Moosejaw et Edmonton. Je crois que l'effet de ce bill sera de laisser se continuer un décret que l'on n'aurait jamais dû rendre.

M. GAUVREAU: Il y en a bien d'autres qui sont dans le même cas.

M. McQUARRIE: Je crois savoir qu'en conséquence de ce décret, le traitement des directeurs susmentionnés est descendu à un chiffre inférieur à celui qui leur était payé avant la guerre.

Et il eut aussi pour effet d'obliger ces directeurs et directeurs adjoints de la poste à rembourser de l'argent qui leur avait été payé au cours d'une période d'environ deux ans et demi. Je suis en possession d'une correspondance qui expose les faits d'une manière plus concise que je ne saurais les exposer moi-même. Avec la permission de la Chambre, je vais en lire une partie. La première lettre porte la date du 21 septembre 1918 et fut adressée par le sous-ministre des Postes à l'honorable Martin Burrell, secrétaire d'Etat. La voici:

Revenant aux traitements des directeurs et directeurs adjoints de la poste dans certaines villes et surtout à Vancouver et à New-Westminster appelés à rembourser des montants qu'ils avaient reçus de trop, au cours d'une période de deux ans et demi à dater du 1er avril 1919, je dois dire que ces fonctionnaires et certains autres intéressés paraissent avoir mal compris l'effet de la taxe de guerre par rapport à une réduction de leurs traitements qui leur a imposé l'obligation de rembourser.

Les directeurs et directeurs adjoints de la poste sont payés d'après un tarif qui figure dans l'annexe "B" de la loi du service civil, par laquelle le montant à être payé sur certains revenus est ainsi déterminé.

Sur perception de frais de port, depuis $40,000 jusqu'à $60,000, aux directeurs de la poste, $2,200, et aux directeurs adjoints, $1,600.

Sur perception de frais de port, depuis $500,000 jusqu'à $800,000, aux directeurs adjoints de la poste ,$2,600.

Il suffit de citer ces item au sujet des traitements des directeurs de la poste de New-Westminster et de Vancouver. Je ne citerai donc pas le reste des chiffres compris dans l'annexe.

Pour l'exercice financier expiré le 31 mars 1914, le revenu de New-Westminster fut de $43,985, ce qui, d'après le tarif mentionné plus haut laissait au directeur de la poste $2,200, et au directeur adjoint, $1,600; et ils furent payés suivant cette proportion. Pour l'année expirée le 31 mars 1915, le revenu fut réduit à $37,419, sur quoi le directeur et le directeur adjoint n'avaient respectivement droit qu'à qu'à $2,000 et à $1,400.

A Vancouver, le revenu, de $530,632 qu'il était pour l'année expirée le 31 mars 1914, diminua jusqu'à $452,211 pour l'année expirée le 31 mars 1915, et par conséquent le traitement du directeur adjoint se trouva réduit de $2,600 à $2,400.

La loi relative à l'apposition de timbres de guerre sur les lettres et les cartes postales n'étant devenue effective que le 8 avril 1915, il s'ensuit que la vente de ces timbres n'a pas changé le revenu de l'année expirée le 31 mars 1915, durant laquelle il a diminué comme susdit. Le revenu perçu durant ces années-là provenait entièrement du service postal régulier et faisait voir que les affaires avaient considérablement diminué dans ces bureaux, comme elles avaient diminué d'ailleurs dans tous les autres bureaux de l'Ouest.

Il n'y a aucun doute que, non seulement il ne se fait pas autant d'affaires qu'autrefois, aux bureaux de poste, mais qu'il s'en fait même beaucoup moins qu'en 1914. Le revenu relatif à l'année expirée le 31 mars 1915 n'a pu être réalisé qu'en juillet, cette année-là, et l'on s'aperçut ensuite que la diminution du revenu pour l'année expirée le 31 mars 1915 nécessiterait une réduction du traitement de certains directeurs et directeurs adjoints de la poste, par rapport à l'année précédente, c'est-à-dire l'année commençant le 1er avril 1914. On dressa immédiatement un rapport qui devait être signé par le ministre des Postes et présenté au conseil en vue d'effectuer ces réductions immédiatement, et s'il n'y avait pas eu retard, les fonctionnaires concernés n'auraient pas été appelés à rembourser ce qu'ils avaient reçu de trop pour un an et un tiers. Mais comme feu l'honorable T. C. Casgrain, alors ministre des Postes, hésitait à signer le rapport concluant à ces réductions, il y eut retard et ce ne fut qu'en octobre 1916 qu'il le signa, donnant pour raison que ce n'était pas une question de bon plaisir, mais de droit. Par conséquent, si les directeurs de ces bureaux de poste n'avaient pas été requis de rembourser, non seulement il y aurait eu contravention à la loi, mais injustice à l'égard des autres directeurs de la poste qui furent forcés d'effectuer un remboursement. D'ailleurs, comme il s'agit d'obéir à la loi, le ministère ne saurait les exempter de rembourser que si la loi était rapportée. Si le revenu avait augmenté nous serions tenus, d'après cette même loi, de leur accorder une augmentation, et rien ne pourrait les empêcher de la recevoir. La loi s'applique donc de deux manières, et le ministère est obligé de l'appliquer avec impartialité. Par suite de ce retard les traitements de ces fonctionnaires ne furent pas réduits avant le 1er octobre au montant auquel le revenu de leurs bureaux respectifs leur donnait droit, et ce qu'ils avaient reçu de trop dans chaque cas se montait à $500, c'est-à-dire à $200 pour deux ans et demi Je tiens à signaler que la baisse du revenu et la réduction subséquente des traitements ne dépendaient aucunement des timbres de guerre, car il n'en fut pas vendu au cours de l'année par rapport à laquelle cette baisse est survenue C'est en avril 1915 que la taxe de guerre fut imposée, et c'est seulement en l'année 1915-1916 qu'on a commencé à l'exclure du revenu. En calculant le revenu de l'année expirée le 31 mars 1916 on a trouvé, comme on s'y attendait naturellement, que la vente des timbres de guerre l'avait fait augmenter dans une énorme proportion. A New-Westminster et à Vancouver le revenu brut s'éleva à $48,227 et à $565,746 pour chacune de ces deux villes respectivement. S'il avait fallu compter le produit de la vente de ces timbres comme partie du revenu postal, ces chiffres auraient remonté les traitements des directeurs et directeurs adjoints de la poste au niveau où il était en 1914. Cependant, comme le Gouvernement prenait ce moyen-là de prélever de l'argent pour les fins de la guerre, on jugea qu'il ne serait pas juste, à l'égard du peuple, d'imposer une taxe sous forme de timbres et d'en allouer une partie aux directeurs de la poste à titre de traitement pour la vente de ces timbres. C'est ce qui fut représenté au ministère par certains

députés et par des associations conservatrices. Comme il était évident que l'imposition de la taxe de guerre ne devait pas compliquer dans la moindre mesure l'expédition de la besogne relative aux dépêches, parce qu'une lettre portant un timbre de 3 cents serait aussi facile à manier qu'une lettre portant une timbre de 2 cents, le ministère décida qu'il fallait continuer de baser les traitements des directeurs de la poste sur le revenu postal régulier seulement. Feu M. Casgrain, alors ministre des Postes, prévint donc les directeurs et directeurs adjoints des bureaux de poste des villes qu'il ne leur serait pas alloué de traitements sur le rendement de la vente de ces timbres de guerre, et d'après les statistiques du ministère on a calculé que le produit de la vente de ces timbres représentait 28 p. 100 du revenu total.

Les directeurs et sous-directeurs des postes comptaient être rémunérés d'après la recette brute, y compris le produit de la vente des timbres de guerre, et ils ont prétendu que la loi ne permettait pas au département de faire autre chose. Vu cette prétention, la question de la légitimité de leur conduite fut soumise, en octobre 1917, à l'honorable M. Doherty, qui remplissait alors l'intérim du ministre des Postes, pour qu'il la tranchât, et il renvoya l'affaire au ministère de la Justice. Voici la réponse de M. Newcombe au sujet du droit des directeurs de la poste de comprendre l'encaisse provenant des timbres de guerre dans le calcul de leurs émoluments:

"Je remarque que votre département a agi comme si cela n'était pas permis, et on peut peut-être le soutenir, mais je doute fort de l'interprétation qu'il faut donner à la loi. Il semble certainement égoïste et peu patriotique de la part des directeurs de la poste dans les grandes villes d'insister pour obtenir une quote-part de la recette spéciale, qui est prélevée non pas pour des fins postales, mais dans le but de solder la dépense de guerre; aussi, plutôt que de laisser cette question à la décision des juristes, je vous suggère de faire rendre un décret du conseil, aux termes de la loi des mesures de guerre, et de déclarer que l'intention de la loi de 1915 était de ne pas admettre la réclamation des directeurs de la poste des grandes villes".

Cette opinion étant connue, le sous-ministre de la Justice a été prié de rédiger une recommandation conforme qui fut soumise au conseil et adoptée le 8 de janvier 1918, telle qu'il l'avait couchée par écrit. Le décret déclarait que "le ministre des Postes jugeait qu'il était incompatible avec l'esprit, l'intention et le but de la loi du revenu spécial de guerre de permettre la distraction d'une partie de la recette spéciale provenant de la vente des timbres de guerre pour l'employer à d'autres fins que celles pour laquelle la perception de cette recette était autorisée, savoir: le paiement des frais extraordinaires découlant des entreprises guerrières du Canada, et que cette recommandation avait pour objet de dissiper tout doute qui pourrait surgir quant au sens de la loi".

La question ne fut soumise qu'au ministre intérimaire des Postes à cause de la prétention des fonctionnaires intéressés que la loi n'autorisait pas le département à leur retenir le pourcent calculé d'après la recette tirée des timbres de guerre. Vu que l'honorable M. Casgrain, ministre des Postes, fit connaître les intentions ministérielles après la discussion en Chambre et les représentations faites au Parlement qu'aucune partie de cette recette ne devait tomber dans la bourse des receveurs de la poste d'un bout à l'autre du pays, il fut décidé de renvoyer l'affaire au ministre intérimaire des Postes pour qu'il décidât de ce qu'il fallait faire. Il la soumit lui-même au sous-ministre de la Justice, qui déclara que, pour obéir à la loi, il faudrait rendre un décret du conseil aux termes de la loi des mesures de guerre. Ainsi donc, c'était pour savoir si la loi nous permettait de faire ce que nous avions fait d'après l'ordre du ministre des Postes, plutôt que pour empêcher que les directeurs de la poste ne reçussent une part des deniers, que ce renvoi a eu lieu.

Le mémoire ci-haut expliquera mon attitude et celle du ministère dans cette affaire, et le décret du conseil dont il est question ne laisse planer aucun doute sur les intentions du ministère concernant la demande faite par les directeurs de la poste d'un pour-cent de la taxe de guerre dans le calcul de leurs émoluments.

Dans ma correspondance avec le département, j'ai déjà critiqué la motion du sous-ministre de la Justice que ces directeurs et sous-directeurs de la poste manquaient de patriotisme et faisaient preuve d'égoïsme en voulant obtenir une part de la recette provenant de cette taxe. Ce qu'ils faisaient réellement, c'était de tenter d'obtenir du département la même rémunération qu'avant la guerre.

Nul n'ignore que, à cause du renchérissement de la vie, l'intention du Gouvernement depuis le début des hostilités était d'augmenter les appointements des employés de l'administration. Il me semble que ces gens-là ne demandaient rien d'extraordinaire lorsqu'ils voulaient, non pas que leur rémunération fût accrue, mais qu'elle demeurât ce qu'elle était avant la guerre. Le sous-ministre de la Justice lui-même n'a pas cherché à donner une partie de son traitement pour aider aux opérations militaires. Je crois savoir qu'il a reçu de l'Etat un don d'environ dix mille dollars, ainsi qu'un supplément de traitement appréciable. S'il eût désiré appeler les principes du patriotisme et du désintéressement, il eût renoncé à une partie de son traitement pour favoriser la poursuite des hostilités, plutôt que de chercher à réduire la rémunération des directeurs de la poste qui touchaient $2,300 et des sous-directeurs qui ne recevaient que $1,000 par année.

En réalité, bien que le décret ait consacré le principe qu'aucune partie de la recette résultant de la vente des timbres de guerre ne serait employée à d'autres fins que la continuation de la guerre, il ne s'est appliqué qu'aux directeurs et aux sous-directeurs de la poste dont j'ai parlé, et la taxe n'est pas parvenue à l'Etat sans avoir été écornée par des commissions. En effet, les maîtres de poste dans tout le pays, c'est-à-dire les

receveurs des campagnes, les sous-directeurs dans les grandes villes, les buralistes et tout ceux qui ont pris part à la vente de ces timbres ont touché la commission ordinaire. Je ne puis rien affirmer au sujet des autres bureaux, mais je sais que, dans le cas de New-Westminster, le résultat de ce décret a été de réduire le traitement du directeur de la poste à moins de la moitié des appointements de deux des commis de son bureau.

Le traitement qu'il recevait en vertu du décret était de $2,000 moins un remboursement de $300, un paiement au fonds de retraite de $100 et $50 pour le fonds patriotique; ce qui laissait un traitement net de $1,550 par an, comparativement au traitement de $2,000 qu'il recevait avant la guerre. Dans ce même bureau, J. S. Cameron, commis de la catégorie 2-A recevait, toutes déductions faites, un traitement de $1,750 par an et M. W. H. Bracher, aussi commis de la catégorie 2-A, touchait $1,627 par an, En réalité, le directeur du poste recevait un peu plus que les facteurs bien qu'il eût à diriger quarante-cinq ou quarante-sept employés. Ce décret du conseil n'avait pas sa raison d'être et n'aurait jamais dû être adopté. Du reste, tous les députés dont les circonscriptions ont ressenti ses effets ont protesté, et il ne devrait pas être maintenu.

La loi que nous délibérons devrait pourvoir au remboursement à ces employés des sommes qui leur ont été enlevées. Je dis qu'on le leur a enlevées illégalement ou bien, pourquoi a-t-on adopté un décret? Je m'oppose à la continuation d'un tel état de choses. Je devrai dire qu'au cours de la dernière session on a pris des dispositions pour remettre aux directeurs de la poste la somme déduite pendant une année et il me semble que si le ministère admet la justice de ce remboursement, je ne vois aucune raison pour que le Gouvernement n'adopte pas un décret ordonnant le remboursement complet, c'est-à-dire les déductions faites pendant deux ans et demi. Les directeurs de poste que ce décret vise ont été injustement traités et il n'est pas juste et équitable de la part de cette Chambre, maintenant qu'elle connaît les faits, de continuer la mise en vigueur du décret. Je demande pardon à la Chambre d'avoir parlé si longtemps, mais je crois la cause de ces gens bonnes et j'ai voulu l'exposer à la Chambre. En vérité, tous les députés de la Colombie-Anglaise, bien qu'ils ne soient pas tous ici, seront prêts à appuyer tout ce que j'ai dit. Je ne parle pas pour mon comté seulement, car tous se sont opposés au décret et tous ont protesté auprès du département.

[M. McQuarrie.]

M. GAUVREAU: L'honorable député devrait manifester la même hostilité à l'égard des autres décrets du conseil.

L'hon. M. MACLEAN: Monsieur l'Orateur . . .

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député profite de son droit de répondre, le débat se trouvera clos. En conséquence, les honorables députés qui désirent parler devront le faire maintenant.

L'hon. M. MACLEAN: Je n'ai que quelques mots à dire pour expliquer le projet de loi. Les honorables députés se souviennent qu'au début de la guerre on a imposé le timbre de guerre afin d'ajouter aux revenus du pays. Les lettres qui étaient auparavant affranchies avec un timbre de deux sous doivent depuis porter un timbre de trois sous. Beaucoup d'autres articles furent ainsi surchargés à la poste de façon à procurer au pays des revenus pour le soutien de la guerre, car ces taxes étaient avant tout des taxes de guerre. Plus tard, en vertu de la loi des mesures de guerre, un décret du conseil a été adopté déclarant que les directeurs de poste qui recevaient un traitement basé sur le revenu ne devraient pas, en calculant leur traitement, faire entrer en ligne de compte les recettes provenant des timbres de guerre. Je ne comprends pas le raisonnement de mon honorable ami quand il dit que le décret a diminué le traitement de ces directeurs de poste. Leurs appointements ont été fixés longtemps avant la guerre et je puis peut-être indiquer à la Chambre le principe sur lequel on s'est basé. Cela se rapporte seulement aux bureaux de ville. Quand les recettes de la vente des timbres dépassaient $250,000, le traitement était de $4,000; quand elles dépassaient $150,000 sans atteindre $200,000, le traitement était de $3,500; quand elles dépassaient $100,000 et sans atteindre $150,000, le traitement était de $3,250; quand les recettes étaient entre $60,000 et $80,000, le traitement était fixé à $2,400; quand elles variaient entre $20,000 et $40,000, le traitement était de $2,000, et ces traitements étaient votés tous les ans au budget. Cependant, quand le paiement était fait au directeur de poste, le montant exact se fixait d'après les récoltes effectives de chaque bureau. Plus tard, le Gouvernement dit que les recettes perçues par les directeurs de poste et provenant de la vente des timbres de guerre ne devraient pas entrer en ligne de compte pour le calcul des traitements. Par sa mise en vigueur, la loi de la taxe des timbres de guerre n'a pas diminué le traitement des directeurs de poste, mais

ces traitements ont été diminués à cause de la baisse qui s'est produite dans les recettes totales.

M. McQUARRIE: C'était pendant la guerre.

L'hon. M. MACLEAN: Oui. C'est cela qui a occasionné la baisse de certains traitement et non pas ce décret du conseil. La ligne de conduite adoptée en vertu du décret me paraît inattaquable.

C'était là une taxe de guerre imposée dans un but spécial, qui n'ajoutait pas au travail des receveurs. Le Gouvernement avait raison de nommer ces fonctionnaires percepteurs de cet impôt spécial, sans frais pour le pays. L'attitude de mon honorable ami au sujet de ces receveurs dont les appointements ont été réduits à la suite de la diminution des recettes postales peut s'expliquer, et peut-être que ces fonctionnaires ont droit à certains égards. Tout de même, cela ne regarde pas le principe de projet de loi.

M. ROBB: Est-ce que, dans le passé, l'augmentation du prix de l'affranchissement a eu pour résultat une diminution des opérations postales.

L'hon. M. MACLEAN: Non, je n'ai pas dit cela. Seulement, en certains endroits du pays et à diverses époques de la guerre, il y a eu une baisse générale des affaires, et, naturellement, les recettes postales en ont subi le contre-coup. Je ne saurais dire où en sont les choses aujourd'hui. Ce décret restera en vigueur jusqu'à la déclaration de la paix, c'est-à-dire bientôt. Nous voulons l'adoption d'une loi qui permettra d'en appliquer les dispositions après que la paix aura été proclamée et jusqu'à ce que le classement du service civil soit mis en vigueur au commencement du prochain exercice financier. C'est une loi juste que la Chambre devrait approuver.

M. McKENZIE: Comment s'y prend-on pour distinguer les revenus ordinaires des revenus spéciaux de la guerre dans le département des Postes?

L'hon. M. MACLEAN: En vertu du décret on calculait 72 pour 100 des revenus comme recettes postales exclusives. Le bill autorise le directeur général des Postes à déterminer quel pourcentage des perceptions postales sera attribué à la vente des timbres de guerre, et le reste sera le montant d'après lequel doit être calculé le traitement du receveur. Mon honorable ami comprendra qu'il faut régler cette question d'une façon arbitraire. Pour obtenir une solution mathématique absolument exacte, il faudrait d'un personnel nombreux et une grande somme de travail. Le ministre des Postes est donc autorisé à trancher la difficulté du mieux qu'il peut.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.)

Il est fait rapport de l'état de la question:

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET DE RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Reid tendant à la 2e lecture du projet de loi (bill n° 33) relatif au rachat du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

M. RICHARDSON: Monsieur l'Orateur, avant de discuter brièvement les mérites du projet de loi, je répondrai à une ou deux objections soulevées hier après-midi et hier soir par des orateurs de la gauche.

L'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea) s'est opposé catégoriquement à la nationalisation et a défié qui que ce soit de citer un exemple où la nationalisation a réussi. S'il veut bien rester à son siège quelque temps, je lui rapporterai des cas où la nationalisation a été couronnée d'un succès manqué.

Il a aussi prétendu qu'aucun personnel ne servirait aussi bien un chemin de fer de l'Etat qu'une compagnie privée. Si les employés du réseau national des chemins de fer étaient directement sous la main du Gouvernement, son argument pourrait avoir une certaine force. Mais il ne faut pas oublier que les chemins de fer de l'Etat, y compris naturellement le Grand-Tronc, s'il est vendu, sont administrés par une commission compétente nommée par le Parlement, et munie de pouvoirs hors de la portée du Gouvernement qui s'est dessaisi de toute juridiction. Rien n'empêche alors les employés de servir cette commission aussi efficacement et fidèlement que celle qui administre un chemin de fer privé.

Mon honorable ami de Wright (M. Devlin) a fait observer, hier après-midi, que la presse est opposée à l'acquisition du Grand-Tronc, je crois qu'il fait erreur. A ma connaissance, la plupart des grands journaux du pays sont en faveur du rachat du Grand-Tronc. Qu'il me suffise de mentionner Toronto, dont les trois principales feuilles appuient la proposition, in-

dépendamment de leurs croyances politiques. Il en est à peu près de même pour l'Ouest, dont les journaux importants favorisent le projet de nationalisation.

Mon honorable ami a également accusé le Gouvernement de gaspiller les deniers publics, comme si nous nous contentions de jeter l'argent à la pelletée dans les coffres de la compagnie du Grand-Tronc sans rien recevoir en retour. Certes, mon honorable ami n'a pas étudié l'histoire des chemins de fer du Canada; sans cela, il saurait que le pays a jeté, chaque année, pour ainsi dire, des millions dans l'escarcelle des exploiteurs d'entreprises de chemins de fer, sans rien recevoir en retour. Le Gouvernement se propose donc, aujourd'hui, de mettre un terme à cette coutume et d'acquérir la propriété du Grand-Tronc, de sorte que les sommes que nous débourserons à l'avenir pour l'exploitation de ce réseau le seront pour le compte du pays.

Mon honorable ami a fait allusion aussi au Pacifique-Canadien; il a signalé les superbes dividendes que touchent les actionnaires de la compagnie, puis il s'est demandé pourquoi les chemins de fer exploités par l'Etat ne sont pas des entreprises profitables. Il a laissé entendre que ces chemins de fer ne rapportent jamais de bénéfices. Avant de reprendre mon siège, j'aurai expliqué suffisamment, je l'espère, pourquoi le Pacifique-Canadien fait de si magnifiques affaires. Mais avant d'aborder ce sujet, je voudrais répondre à certaines observations du chef de l'opposition (M. McKenzie), qui s'est affirmé un adversaire résolu de la nationalisation.

Mon honorable ami a également reproché au Gouvernement de tenter de faire adopter ce projet de loi à la hâte. Or, cette accusation est absolument gratuite. La présente mesure est pendante depuis près de deux ans, comme le savent tous ceux de nos collègues qui ont pris connaissance de la correspondance publiée dans le livre bleu distribué ces jours derniers. Si le Gouvernement n'avait pas insisté pour faire adopter le projet de rachat, il aurait absolument négligé de remplir son devoir envers le pays. Le réseau national des chemins de fer de l'Etat, à l'heure qu'il est, se limite en grande partie à l'est et à l'ouest du pays. Or, à moins que nous ne soyons en mesure de lui assurer les embranchements et les installations nécessaires dans le centre du Canada, il est absolument inutile de songer à l'exploiter avec profit. Le Gouvernement mérite, suivant moi, des félicitations pour avoir présenté ce projet au Parlement et pour persister à en demander l'adoption. Sans le Grand-Tronc, il est inutile de songer à exploiter convenablement le réseau national des chemins de fer de l'Etat. Je ne redoute nullement,—et je suis convaincu que mes collègues sont de mon avis,—que le Gouvernement ne veuille en rien presser les affaires. Le Gouvernement nous accorde tout le temps voulu pour étudier le projet; tous les honorables députés qui le désirent auront l'occasion de faire connaître leurs opinions à ce sujet. Pour moi, le Gouvernement négligerait d'accomplir son devoir s'il n'insistait pas pour faire adopter l'important projet en discussion dès cette session.

J'ai été étonné d'entendre l'honorable chef de l'opposition prétendre que le parti auquel il appartient n'a pas raison de rien regretter relativement à la politique de chemins de fer qu'il a suivie. Je ne veux pas condamner un parti plus que l'autre à cet égard, car le pays a traversé une époque de gaspillage en fait de construction de voies ferrées, depuis les vingt-cinq ou trente dernières années. Pourtant, il y aurait profit à examiner la politique qu'a suivie le parti libéral en cette matière. C'est un fait notoire que l'exécution du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique a été la plus grande erreur qui ait été commise, soit au Canada, soit à l'étranger. Cette entreprise qui devait coûter à peine 13 millions de piastres, au dire des chefs du parti libéral, a entraîné la dépense d'une somme de 150 millions en chiffres ronds. Ces deux chemins de fer sont de peu ou d'aucune utilité au pays, à l'heure actuelle. On m'assure que ces voies ferrées, sur une bonne partie de leur parcours, sont recouvertes de gazon et d'arbustes. Ces chemins de fer ont été construits prématurément. Sir Robert Borden soutenait dans le temps la seule politique acceptable. Il était d'avis, et un grand nombre de gens partageaient son opinion tant au Parlement que dans le pays, que la construction de deux ou trois voies ferrées sur la rive septentrionale du lac Supérieur était absolument superflue, qu'une seule ligne de chemin de fer suffirait aux besoins du pays et que le Gouvernement ferait beaucoup mieux de doubler la voie du Pacifique-Canadien sur la rive nord du lac Supérieur, puis de permettre aux autres compagnies le droit de faire circuler leurs trains sur ces voies à des conditions raisonnables. Voilà quelle eût été, à mon sens, la politique idéale à suivre.

En même temps que le Gouvernement entreprenait la construction du Transcontinental, nous avons eu le spectacle du Nord-Canadien qui prolongeait son réseau en suivant la rive septentrionale du lac Supérieur; or, c'est justement cette dernière entreprise qui a plongé tous nos chemins de fer dans de graves difficultés et amené la crise actuelle.

Je me permettrai de rappeler en passant au chef de l'opposition qu'il n'a certainement pas lieu de se proclamer très fier de l'entreprise du Transcontinental, puisqu'une commission indépendante, après avoir conduit une enquête relativement à certaines phases de l'exécution de ce chemin de fer, a constaté qu'une somme de 40 millions avait été gaspillée en folles dépenses ou en pots-de-vin. Pour moi, l'honorable chef de l'opposition n'a nullement lieu de se montrer si orgueilleux de la politique des chemins de fer du parti libéral. Je ne prétends pas que le parti conservateur ait fait mieux, au cours des vingt-cinq ou trente dernières années; les deux partis ont suivi une politique absolument désastreuse et, à cette heure, le devoir incombe aux représentants du peuple, conscients de leur devoir, d'appliquer le seul remède que nous avons sous la main.

Je constate que le chef de l'opposition s'est déclaré l'adversaire irréductible de la nationalisation, parce que, dit-il, "nous n'avons pas l'argent voulu. Comment pouvons-nous alors acheter ce chemin de fer du Grand-Tronc?" Je ne crois pas que l'honorable député juge sainement la situation. Il est vrai que le Canada n'a pas d'argent pour acheter le Grand-Tronc, mais nous n'avons pas à le payer. Nous ne faisons que prendre à notre charge les obligations garanties et les dettes du Grand-Tronc et à acquitter sur les recettes du chemin, l'intérêt exigible. Je nourris l'espoir que le résultat de l'arbitrage ainsi que les conditions du marché seront de nature à nous dispenser d'acquitter un seul sou de capital-obligations. Si nous n'acquérons pas le Grand-Tronc et si nous n'assumons pas ses obligations garanties et autres, il nous faut affronter l'alternative absolue de verser des dizaines de millions à cette compagnie particulière, afin de la maintenir en activité. On me dit que 90 millions de dollars représentent le montant des obligations du Grand-Tronc envers le Grand-Tronc-Pacifique, aux termes de la convention. Un jour le Grand-Tronc se trouva à bout de ressources. C'est alors qu'il déclara: "Je ne puis exploiter plus longtemps le Grand-Tronc-Pacifique", et il y renonça, se désista absolument de l'entreprise.

Le chef de l'opposition laissera-t-il entendre—et j'interromprai mon discours en attendant sa réponse—que le Gouvernement aurait dû se tenir tranquille, refuser de faire quoi que ce fût et permettre que les dizaines de mille personnes qu'on avait engagées à s'établir dans cette région, le long de cette voie ferrée, fussent privées de tous moyens de communication. Que conseillerait l'honorable député?

M. McKENZIE: L'honorable député me pose une question. Il dit que cette compagnie était à bout de ressources et à la veille d'être mise en séquestre. Elle est entre les mains d'un séquestre, le ministre des Chemins de fer du Canada. Peu importe qui est le séquestre, car l'exploitation du chemin de fer se poursuivait pareillement.

M. RICHARDSON: Le Grand-Tronc a refusé de continuer à exploiter le Grand-Tronc-Pacifique. Je crois que la nouvelle que le Grand-Tronc était à bout de ressources se retrouve dans la correspondance citée dans le rapport Drayton-Acworth. Le Gouvernement était tenu d'exploiter le chemin. Si celui-ci accuse des déficits, on n'en peut tenir responsable le Gouvernement qui a dû se charger de cet enfant du prétendu parti libéral. Le Gouvernement a été forcé de l'adopter, il y a des années déjà.

Certes, on ne saurait blâmer le Gouvernement actuel de ce chef. On lui a simplement imposé ce fardeau, et il a dû s'occuper du Grand-Tronc, parce que celui-ci annonçait qu'il était à bout de ressources et qu'il lui était impossible de se procurer des fonds non seulement pour acquitter ses obligations envers le Grand-Tronc-Pacifique, mais encore pour faire face à quelques-unes de ses autres obligations.

Le Gouvernement doit envisager la nécessité de s'occuper du Grand-Tronc. Mon honorable ami allègue que nous ne pouvons songer à acquérir le Grand-Tronc. La vérité, c'est que nous ne pouvons pas ne pas le prendre à notre charge. Eu égard à la situation où le Canada se trouve en ce qui regarde les chemins de fer, je crois que nous devons acquérir le Grand-Tronc, afin de nous sauver nous-mêmes. J'ai pensé que le chef de l'opposition avait été particulièrement mal inspiré dans le choix des deux exemples qu'il a donnés. La situation du peuple canadien serait celle-ci; il avait inauguré la nationalisation et fait l'acquisition d'une vache. Je crois qu'il a dit une vache Jersey. Et pourquoi, a-t-il demandé, n'attendrions-nous pas de réussir avec cette

vache avant d'en acheter une autre? Or, monsieur l'Orateur, l'honorable député me paraît ne s'être aucunement rendu compte que la vache que nous avons achetée, ou plutôt, dont on s'est déchargé sur nous, n'est pas une vache en lait. Et il s'est informé si pour la rendre productive, il faudrait aller en acheter une autre. Je réponds oui, nous voulons avoir une compagne pour la vache que nous avons achetée et voir si nous ne pouvons pas les mettre à produire pour nous du lait, du beurre, du fromage. Nous n'aurons jamais ce résultat, tant que nous n'associerons pas une autre vache à celle que nous avons achetée et que nous n'aurons pas rendu les deux productives. Je crois que cela saute aux yeux.

Mon honorable ami s'est servi d'une autre comparaison, également très malheureuse, à mon avis. Il a dit que le Canada se se trouve dans la position de l'acheteur d'un cheval, l'honorable député semble avoir une prédilection marquée pour les animaux domestiques—et quand nous en arrivons à faire l'achat, nous constatons qu'il y a déjà sur le cheval un gage ou promesse de vente. Or, cela est parfaitement vrai. Le cheval est là; nous devons l'acheter; si nous ne l'achetons pas, nous devons quand même acquitter le gage ou le privilège. C'est la situation, quant aux chemins de fer canadiens. Je vais m'efforcer de l'établir aussi clairement que possible.

Quoique je désire être aussi bref que possible, je voudrais donner quelques chiffres pour montrer ce que l'on a fait pour les chemins de fer du Canada. J'ai débuté en disant "je n'ai pas peur que l'on me contredise" que depuis quarante ou cinquante ans les Canadiens avaient donné suffisamment d'argent, de terrains et le reste pour construire tous les chemins de fer que nous avons en ce moment en Canada, et je veux que tous mes collègues se mettent bien cela dans l'idée. C'est vrai, les Canadiens ont donné assez d'argent, de terrains, d'exemptions et fait assez de largesses de toutes sortes pour payer chaque mille de voie ferrée qui existe en ce moment en Canada, mais nous ne possédons pas les chemins de fer: en réalité depuis vingt, trente ou quarante ans nous leur avons appartenu.

Voyons un peu ce qui serait arrivé si nous avions pris la bonne voie? Nous avons donné de l'argent, des exemptions, des terrains; or si nous avions construit nous-mêmes ces chemins de fer et si nous en avions été les propriétaires, aujourd'hui ils seraient complètement payés et nous n'aurions pas d'intérêts à verser. Mais depuis trente ou quarante ans nous avons fait affaires avec les pirates, les manipulateurs, les exploiteurs et c'est pourquoi nous avons aujourd'hui une quantité aussi énorme de voies ferrées. Ces chemins de fer ont été hypothéqués jusqu'à leur dernier sou et le public doit payer en frais de transport, les intérêts que représente cet immense prétendu capital. Si nous avions pris la chose en mains nous n'aurions jamais eu à payer les taux que nous payons maintenant.

Je me rappelle avoir lu, quand j'étais jeune homme, et alors que la demande de formation du Pacifique-Canadien était devant le Parlement, que sir John Macdonald, parrain de cette entreprise, avait déclaré que vu la subvention considérable donnée par la nation au Pacifique-Canadien, ce chemin de fer pourrait transporter des marchandises à environ la moitié du prix qu'il lui aurait fallu demander s'il avait été construit avec ses propres moyens. Or, bien que nous eussions versé cette énorme somme d'argent, qui dépassait de beaucoup le milliard, dans la construction de ces chemins de fer, nous devons payer le maximum en fait de taux de transport à l'heure actuelle.

A moins que l'on ne l'arrête, le carnaval va continuer. Je reconnais qu'il est tard. Si ce carnaval a existé ce n'est pas avec mon assentiment, car j'ai commencé il y a vingt-cinq ans de le dénoncer et de me servir de mon influence pour combattre l'idée de jeter ces subventions aux compagnies de chemin de fer. Mais on l'a fait quand même et la difficulté maintenant nous confronte. Je demande à mes collègues de l'opposition qui ont l'intention de voter contre cet arrangement que l'on nous propose, de réfléchir et d'examiner quelle est l'alternative.

Nous devons soit faire l'acquisition du Grand-Tronc ou bien continuer de jeter des millions de dollars dans la caisse de ces compagnies. Voilà quelle est l'alternative et la seule, car on nous dit que le chemin de fer est à bout de ressources.

M. CANNON: Le Gouvernement ne pourrait-il pas tout simplement laisser mettre le Grand-Tronc en liquidation?

M. RICHARDSON: On pourrait le faire, mais je dirai à mon honorable ami que la grande difficulté dans le cas du Grand-Tronc, c'est l'immensité de ce réseau qui a une partie de ses lignes aux Etats-Unis.

D'après les experts avec qui j'ai discuté la chose, il y a des complications qui font qu'il est pour ainsi dire impossible d'avoir recours à ce moyen. Ceux qui ont étudié ces genres de questions et qui sont en mesure de les connaître déclarent que la seule manière possible et satisfaisante dont on puisse prendre possession du chemin de fer est celle que le Gouvernement a adoptée. Longtemps j'ai pensé comme mon honorable ami (M. Cannon). Ce dont je suis sûr, c'est que nous ne devons absolument rien aux compagnies de chemins de fer. Toutes ont tenu le public à la gorge pendant des années et lui ont arraché jusqu'au dernier sou. Parlez-moi de générosité! Je ne voudrais pas faire preuve de la moindre générosité à l'égard de ces exploiteurs, qui, pendant trente ou quarante ans, ont exercé une funeste influence dans notre pays. Leur attitude et leurs machinations ont eu pour effet de débaucher le public, et je ne me sens pas disposé à leur témoigner de la générosité. Je veux qu'on en retire tout ce qu'il est possible, et j'espère—c'est dans ce sentiment que j'appuie l'arbitrage—que les conditions de l'arbitrage seront telles que l'on ne pensera même pas à agir généreusement. Il y a des années que les manipulateurs des valeurs du Grand-Tronc réalisent des profits grâce à ces manipulations. N'est-il pas temps que nous mettions un terme à ce jeu de passe-passe? N'est-il pas temps que l'on fasse cesser toutes ces remarques touchant le crédit du Canada qui nous ont été adressées depuis quinze ou vingt ans?

Chaque fois qu'il a éclaté une crise au pays et qu'on pensait que le peuple allait se rendre justice à lui-même, sans toutefois commettre d'injustice envers les autres intéressés, on a toujours entendu cette clameur: Oh! cela va nuire au crédit du Canada! Vraiment c'est là le cadet de nos soucis. Portons, s'il le faut, atteinte au crédit du Canada. Si ce crédit doit servir d'étançon à tous ces financiers rampants et souffrir de leurs machinations, comme cela arrive depuis nombre d'années, il est temps de clamer: "Foin du crédit du Canada." Ce n'est plus l'heure d'envisager les capitaux britanniques comme la source à laquelle nous devons puiser l'argent que nous avons besoin. Nous savons aujourd'hui qu'il faut compter sur ses propres ressources. Il faut payer les violons, et les engagements de ce pays sont bien propres à nous frapper de stupéfaction—oui, c'est bien le mot et il ne faut pas que la somme fixée par un juste arbitrage pour l'acquisition du Grand-Tronc, dépasse d'un seul sou le chiffre légitime. A mon avis, il faudrait que le Parlement revisât cette sentence arbitrale.

M. McKENZIE: Fort bien!

M. RICHARDSON: J'apprécie la pensée exprimée par un honorable député de la gauche. J'ai reçu l'assurance, non pas de la part du Gouvernement, mais d'une source ministérielle, que dans cet arbitrage on ne tiendra pas compte de la valeur de ces actions sur les marchés de bourse, et qu'on ne permettra pas que cela influe sur le jugement arbitral; en outre, j'ai obtenu l'assurance qu'on tiendrait juste compte des obligations du Grand-Tronc envers le Gouvernement, stipulées dans la convention du Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement j'ai éprouvé une vive inquiétude et même quelque indignation, en lisant dans les journaux que les agitateurs à la bourse de Londres, manipulaient les actions du Grand-Tronc en Grande-Bretagne, et que cet agio influerait sur le prix que nous aurions à payer. La rumeur dans le public, c'est que les courtiers et les agioteurs avaient monté le coup, et que peut-être certains individus qui mériteraient le pénitencier, réaliseraient de gros bénéfices dans cette opération. J'ai fait part de mes craintes à une source ministérielle et l'on m'a assuré que pas un seul sou ne serait ajouté au chiffre fixé par l'arbitrage, par suite de la prétendue valeur des actions sur les marchés de la bourse à Londres.

M. McKENZIE: Si mon honorable ami me le permet, je lui poserai une question: pourrait-il dire à cette Chambre par quel moyen on pourrait empêcher les arbitres de majorer la valeur des actions en tenant compte de leur prix de vente à Londres? Comment pourrait-on empêcher pareille chose, et où en serait la sentence arbitrale, si les arbitres refusaient de tenir compte de cette valeur?

M. RICHARDSON: Je ne saurais dire, séance tenante, à mon honorable ami par quel moyen on pourrait empêcher cela. Si j'étais arbitre—et je l'espère, il y aura un profane compétent parmi ces arbitres et non pas un juge au sens technique du mot—je n'accorderais certainement pas un seul sou, à cause de la manipulation des actions à Londres. Je ne saurais préciser les moyens à adopter; je me borne à communiquer à mon honorable ami l'opinion que j'ai obtenue. Je ne chercherai pas querelle

au chef de l'opposition à cause des opinions qu'il professe. Hier, il nous a franchement avoué qu'il n'est pas partisan de la nationalisation des chemins de fer. Il a invoqué le témoignage de sa longue carrière publique et s'il est sincèrement convaincu que le régime des chemins de fer d'Etat est désavantageux au pays, il a le droit absolu de soutenir cette opinion et tout mon respect lui est acquis pour l'avoir franchement déclarée. Je me range à l'avis opposé, il est vrai, et je préconise le principe de la nationalisation des chemins de fer avec toute l'énergie possible. Je tiens beaucoup à ce qu'on termine cette transaction. Le Canada en bénéficiera notablement et voilà pourquoi je m'oppose à tout délai. Je souscris à l'avis des députés de la gauche qui suggèrent qu'il faut entourer cette affaire de toutes les sauvegardes possibles, afin que le pays ne paye pas en pire perte un sou de plus que le montant légitime à verser pour l'acquisition de ce chemin de fer.

M. DENIS: Si l'honorable député le permet, je désire lui poser une question. Je dois l'avouer, il se fait beaucoup d'amis de ce côté-ci de la Chambre, du moins en ce qui me concerne moi-même et ceux de mes collègues avec qui j'ai parlé, quand il affirme que le pays ne doit rien aux compagnies de chemins de fer, qu'il n'y a nullement lieu de faire preuve de générosité à leur égard et de leur faire des cadeaux. Or, notre grande appréhension de ce côté-ci de la Chambre, c'est que le jugement rendu par les arbitres ne constitue le plus magnifique cadeau pour la compagnie du Grand-Tronc, et cela parce que ces arbitres sont exposés à commettre de graves erreurs dans l'estimation d'une transaction de si vastes proportions, et que si le jugement est définitif, il n'en pourrait être appelé de leur sentence à la cour suprême du Canada, au comité judiciaire du conseil privé au Parlement fédéral, ou à tout autre tribunal du monde. Si les arbitres attribuent aux actions: disons une valeur supérieure de 50 millions à leur valeur réelle, alors il nous faudra payer l'excédent.

Par conséquent je pose cette question: L'honorable député ne croit-il pas comme nous de ce côté-ci de la Chambre que la sentence des arbitres devrait être soumise au Parlement avant qu'elle ne devienne définitive et valable?

M. RICHARDSON: Je pourrais peut-être dire, en réponse à mon honorable ami, que je comprends fort bien l'attitude vers laquelle penchent certains députés de l'opposition sur cette question. Je crois cependant qu'ils se trompent grandement, mais je ne veux pas du tout attaquer les motifs qu'ils peuvent avoir. S'il était possible de soumettre la sentence au Parlement, je souhaiterais assurément qu'on le fasse pour que nous puissions la ratifier, mais ce mode de procédure pourrait peut-être présenter des difficultés et je n'aimerais pas à répondre à la question de mon honorable ami sans l'étudier. Le Gouvernement aura probablement quelque chose à nous dire à ce sujet.

Je veux voir la convention d'arbitrage, car, à mon sens, la Chambre devrait en prendre connaissance, et j'aimerais qu'on nous la soumette lorsque la Chambre se formera en comité général pour l'étude du projet de loi. Toutes les classes de politiciens de cette Chambre méritent également d'être blâmés pour la situation de l'heure actuelle au point de vue de nos chemins de fer, et nous en sommes à un point où nous pourrions nous dire: Envisageons cette question sur le fond, et à son point de vue essentiel seul. Voyons s'il est opportun de faire l'acquisition de ce chemin de fer, et ne nous laissons pas influencer dans nos conclusions par des considérations de parti. Pendant trente ou quarante ans ces considérations intéressées ont été le grand fléau au pays et aujourd'hui nous nous apercevons du danger qui nous menace. Le public lui-même a commencé à se rendre compte des maux attribuables à l'esprit de parti et il se met en frais de remédier à cet état de choses. Je ne suis pas en mesure de dire s'il ne serait peut-être pas mauvais, pour nous, les réprésentants du peuple, d'apporter cette réforme en permettant au peuple lui-même de se prononcer et d'agir. Qu'est-ce que celà peut faire si le Gouvernement unioniste ou le prétendu parti libéral sont mis de côté, pourvu que les intérêts du public soient bien servis? C'est là la seule question qui s'impose dans le Dominion à l'heure actuelle?

M. McCREA: Ne serait-ce pas une bonne idée de laisser le public se prononcer sur cette question par une élection générale?

M. RICHARDSON: J'ai promis de présenter un sommaire fort succinct de ce que le Dominion a donné aux chemins de fer, et par ce que je dirai d'abord du chemin de fer Pacifique-Canadien, mon honorable ami de Wright (M. Devlin) aura la réponse à sa question: Pourquoi les chemins

de fer de l'Etat ne peuvent-ils rapporter de bénéfices aussi bien que le chemin de fer du Pacifique-Canadien. D'abord, permettez-moi de rappeler un souvenir historique qui me vient à l'idée, et à ce sujet, je m'adresse surtout à mes honorables amis du côté de l'opposition. En 1872, lors de l'avènement du gouvernement Mackenzie, il était sous la direction d'un homme d'Etat et d'un libéral comme le pays n'en a jamais connu. Ce fut lui qui contribua à la création du parti libéral, c'était un partisan de la nationalisation. Cette belle figure d'Ecossais avait fait une étude de la question et se rendant compte des besoins du Canada il s'était déclaré en faveur de la construction par l'Etat du réseau qui, d'après une condition du pacte de la confédération, devait réunir l'Est à l'Ouest.

Si l'honorable Mackenzie avait été maintenu au pouvoir assez longtemps pour mettre à exécution ce programme, le Dominion en aurait bénéficié largement. Cela aurait épargné des centaines de millions au public du pays; nous aurions des taux convenables de transport des marchandises, et nous n'aurions pas vu notre politique livrée à cet ensorcellement et à cette corruption dont nous avons été témoins pendant les trente ou quarante dernières années. Je m'adresse surtout à mon honorable ami le chef de l'opposition. Son vénéré chef, celui qui a contribué à l'organisation de son parti, croyait à la nationalisation, et lorsqu'il a entrepris la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien, il se proposait de le faire à titre de propriété nationale.

Son parti est resté au pouvoir, comme on le sait, de 1872 à 1878, alors qu'il fut renversé sur la question du commerce—question malvenue à cette époque, comme l'histoire le démontre. Mais il fut défait, et sir John Macdonald, le grand défenseur des propriétaires particuliers, lui succéda au pouvoir. Que fit ce dernier? Il fit naître immédiatement la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et lui remit la valeur de trente-huit millions en voies terminées sous le régime Mackenzie et vingt-cinq millions d'acres de terres. Voyons ce qu'en réalité la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a reçu. Elle a touché 71 millions en espèces, 38 millions de dollars en voies ferrées terminées. On leur a fait une concession de terres d'environ 30 ou 35 millions d'acres. Or, les terres que la compagnie a vendues lui ont rapporté au delà de cent vingt-cinq millions, et d'après la déclaration même de la compagnie, il lui reste encore des terres, libres d'impôt, évaluées à un autre cent vingt-cinq millions. Ainsi, le public lui a donné directement—tout comme si c'était en espèces—trois cent cinquante-neuf millions. Et le coût original de la ligne, d'après leurs propres chiffres, a été de cent quarante-trois millions de dollars.

Examinons donc un peu l'aide que la compagnie a reçue d'autres sources. Elle a réussi à faire exempter de tous droits les fournitures dont elle avait besoin. Elle a fait exempter de toutes taxes jusqu'au jugement dernier les biens qu'elle possède en Canada. Or, avez-vous une idée de ce que représentent ces exemptions? Au dire d'autorités reconnues en ces matières, qui ont fait les calculs, ces exemptions représentent pour la compagnie du Pacifique-Canadien une économie de 500 millions tous les trente ans. Ainsi, puisque la compagnie du Pacifique-Canadien existe depuis plus de trente ans, cela veut dire que le trésor a versé une somme d'environ 850 millions en beaux deniers sonnants, en terres et en exemptions de taxes dans le trésor de la compagnie. Y a-t-il lieu de s'étonner après cela, que la compagnie soit en mesure de payer de forts dividendes à ses actionnaires? Il n'y a donc pas lieu d'être surpris que la compagnie puisse mettre de côté une magnifique réserve de cent à deux cents millions de dollars. Je recommande l'étude de ces chiffres à mon honorable ami le député de Wright (M. Devlin).

C'est pour combattre l'influence de cette puissante compagnie que nous désirons renforcer la situation du réseau des chemins de fer de l'Etat qui, je le crois, sera en mesure de faire une concurrence raisonnable au Pacifique-Canadien en temps et lieu, si nous décidons de réorganiser et de le coordonner convenablement. Voyons donc maintenant les sommes que le pays a données au réseau du Nord-Canadien. Je tiens à ce que mon honorable ami (M. Denis) prenne note des chiffres que je citerai; c'est très important, car l'honorable député est doué d'un esprit très ouvert, et je suis convaincu qu'il est disposé à voter en connaissance de cause sur cette question. Le peuple canadien a donc fait cadeau d'une somme de 850 millions à la compagnie du Pacifique-Canadien et il a laissé tomber une autre somme de 300 millions dans les coffres de la compagnie du Nord-Canadien. Y a-t-il lieu de s'étonner, après cela, que la politique soit devenue corrompue en Canada? Y a-t-il lieu de s'étonner que les magnats des grandes compagnies de chemins de fer se soient mon-

trés arrogants, tyranniques et aient tenté pour ainsi dire de devenir les propriétaires du pays au fur et à mesure que s'accroissaient leur puissance et leur richesse?

A la suite des renseignements que le ministre des Chemins de fer a communiqués à la Chambre, cet après-midi, le Canada a accordé une somme de 15 millions sous forme de subventions à la compagnie du Grand-Tronc. Je demande à mes collègues de prendre note de ces chiffres; le peuple canadien a fait cadeau d'une somme globale de 674 millions en beaux deniers sonnants aux trois principales compagnies de chemins de fer dont les lignes sillonnent le pays. Or, si vous ajoutez à ce montant une autre somme de 500 millions, que représentent les exemptions de taxes et de droits, vous arrivez à l'énorme total de 540 millions que la population canadienne a contribués pour l'établissement des chemins de fer. Si ces chiffres ne sont pas suffisants pour épouvanter les membres du Parlement, sans parler des citoyens du Canada, je ne vois guère ce qui pourrait les terrifier. Si ce n'est pas forcer la note, si ce n'est pas là une orgie colossale en fait de construction de voies ferrées à laquelle nous assistons depuis trente ans, je ne sais de quel nom l'appeler. Tous les efforts tentés au cours des dix ou quinze dernières années, afin de mettre un terme à cette course effrénée, ont été inutiles. Ce gaspillage s'est continué et les deux partis s'y sont adonnés avec autant de désinvolture l'un que l'autre. Je me suis opposé, toutefois, au projet du chemin de fer transcontinental du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai fait la lutte contre les candidats du Gouvernement du temps dans l'Ouest canadien; j'ai toujours fait ça de bon dans ma vie. Je prétends donc que nous serons obligés de continuer ces prodigalités, en dépit de toutes les énormes sommes que nous avons gaspillées, à moins d'y mettre un terme à cette heure. N'est-il pas temps de faire cesser cette situation? Le Grand-Tronc, les directeurs de la compagnie le reconnaissent eux-mêmes, est rendu au bout de son rouleau. Tout homme au fait de la situation financière du Canada sait parfaitement bien que le pays sera bientôt rendu, lui aussi, au bout de son rouleau, si nous continuons dans cette voie là. Or, nous n'avons pas le choix. Si le Canada ne fait pas l'acquisition du réseau du Grand-Tronc, l'Etat va être obligé d'en prendre soin; il sera nécessaire de lui avancer des millions pour lui permettre de faire face aux obligations du Grand-Tronc-Pacifique et peut-être aussi à ses propres engagements.

[M. Richardson.]

Si nous refusons d'acquérir le Grand-Tronc afin d'assurer l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique et de l'Intercolonial, nous serons obligés de construire des embranchements et des terminus dans la province d'Ontario, ce qui entraînerait une dépense de peut-être 200 millions. Et dans ce cas, en face de quelle situation le pays se verrait-il? Le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et le réseau des chemins de fer de l'Etat se feraient une concurrence ruineuse. Le Grand-Tronc est nécessaire, si nous voulons exploiter avec profit le réseau de l'Etat. En faisant disparaître le Grand-Tronc de la carte du pays, nous nous débarrassons en même temps de la concurrence qu'il serait en mesure de faire aux chemins de fer de l'Etat, sans compter qu'avec un réseau magnifiquement outillé de l'Atlantique au Pacifique, l'Etat sera en mesure de faire une concurrence utile à la puissante compagnie du Pacifique-Canadien. C'est le seul moyen que nous ayons d'exploiter avec profit notre réseau national. Voilà la situation en face de laquelle le Gouvernement se trouve à cette heure.

Nos colllègus de gauche soutiennent avec énergie que le Gouvernement devrait refuser d'acquérir le Grand-Tronc; cependant, ils ne s'arrêtèrent pas un seul instant à l'idée que dans ce cas, le pays sera obligé de venir au secours de la compagnie. Il y a trente ou quarante ans que le Canada vient en aide aux entreprises de chemins de fer plus ou moins viables. Le pays doit en avoir assez. La continuation d'une pareille politique serait de nature à faire douter du jugement et de l'intelligence tant du peuple canadien que de ses représentants au Parlement, et je m'étonne qu'il se trouve quelqu'un pour proposer qu'elle soit maintenue en vigueur une heure de plus.

Un temps devait inévitablement venir où nous aurions à y mettre fin, et ce temps est arrivé.

J'ai fait quelque allusion à la politique de ce que l'on appelait autrefois le parti libéral, à cette politique qui nous a valu l'entreprise du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre des Finances d'alors, aujourd'hui simple député de Shelburne (M. Fielding), qui fait opposition au présent bill, était dans le temps le porte-parole du ministère. C'est lui qui alors nous assurait que le Transcontinental devait ne coûter au pays qu'une somme de 13 millions, tandis qu'il a coûté plus de 200 millions. En parcourant, l'autre jour, ses harangues de ce temps-là, il m'a paru qu'ils étaient des modèles de pompeuse

absurdité et d'absolue incompétence financière. Je m'étonne de l'attitude qu'il prend aujourd'hui, après la bévue monumentale qu'il a commise en prenant part à l'élaboration d'une mesure dont le pays devait souffrir éternellement. Le seul moyen qui reste à ce dernier de se refaire d'une partie de ses pertes, c'est de racheter le Grand-Tronc, de le raccorder aux autres lignes de l'Etat et de faire du tout un réseau convenablement outillé. Cela fait, nous pourrons en tirer du profit et rentrer peut-être dans une partie des centaines de millions qu'il nous a coûté.

Je désirerais maintenant, pour ce que je m'apprête à dire, éveiller l'attention de l'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea). J'espère qu'il va me suivre attentivement, car j'arrive à une observation qu'il a faite hier soir, avec la plus entière sincérité, je n'en doute point. Il semble ignorer que dans aucun pays du monde, n'a réussi la propriété publique. Je m'adresse tout particulièrement à lui comme à un homme d'affaires très rusé, très habile. Si je l'apprécie à sa juste valeur, j'imagine que, s'il pensait que le rejet du projet de rachat du Grand-Tronc augmenterait ses taxes de 10 dollars, il serait en faveur de ce rachat pour économiser les 10 dollars.

J'espère que l'honorable député prisera ce compliment. Dans une discussion de cette affaire de la propriété publique opposée à la propriété privée, je désire faire tout d'abord cette remarque qu'il ne s'agit point seulement d'une question de piastres et de cents. Ce n'est pas à des dividendes qu'il nous faut viser particulièrement, mais au bien du pays. Est-ce que le représentant de Sherbrooke (M. McCrea) n'est pas de cette opinion? Il ne s'agit pas absolument de savoir si nous ferons 5 ou 6 p. 100. Il se peut que nous fassions un peu moins, mais, si nous rendons service au pays, et c'est là le véritable objet de la nationalisation d'un chemin de fer, nous aurons subordonné la question d'argent à celle de l'utilité publique.

M. McCREA: C'est sur quarante années d'expérience comme expéditeur que je fonde mon argumentation.

M. RICHARDSON: Tous ces services d'utilité publique, qui, de leur nature, sont des monopoles, comme le gaz, l'eau, la lumière, le téléphone, le télégraphe et les chemins de fer, doivent être dans les mains de l'Etat. Tous les pays du monde visent à rendre l'Etat propriétaire de ces divers services. En Grande-Bretagne, de même que sur ce continent, l'eau, le gaz, la lumière, les téléphones et les télégraphes appartiennent dans une large mesure au peuple lui-même. Il me vient à l'idée que dans le moment, nous avons, à Glasgow, le plus magnifique exemple des résultats heureux de la nationalisation d'un service public. Depuis vingt-cinq ans ou plus, le réseau des tramways de cette grande ville est dans les mains du conseil. Si mon honorable ami a jamais vésité Glasgow, il y aura vu que pour un penny et quelquefois pour 1 cent, on peut y faire une promenade en tramway et que, depuis vingt ou vingt-cinq ans, la ville a pu réduire considérablement les taxes grâce à la recette considérable qu'elle tire de cette source. Ce n'est là qu'un exemple entre mille. De plus en plus au Canada, comme dans le monde entier, on est convaincu de l'avantage de confier à l'Etat l'administration des grands services publics, car ce régime tend à donner satisfaction au public au lieu de favoriser le payement de dividendes. Mon honorable ami assure que jamais la propriété publique n'a eu de résultats heureux, et il met chacun au défit de citer un cas où il en aurait été autrement. Or, je présume que dans le monde entier, les postes sont un service administré par l'Etat et, pour ne rien dire des autres, est-ce que notre service des postes qui, d'ordinaire, produit un revenu, en dépit de l'incompétence avérée des fonctionnaires, pourrait être mieux administré qu'il ne l'est effectivement? A mon avis, il faudrait entreprendre résolument d'éliminer de l'administration tous les incapables. Nous payons actuellement juste le double de ce qu'il faudrait pour un bon personnel, lequel pourrait être réduit de moitié sans qu'il perdît de sa valeur. Nous n'en persistons pas moins à faire des nominations par centaines, avec des traitements considérables dans la plupart des cas.

M. ROBB: Mon honorable ami pourrait nous dire quelque chose des élévateurs à grain de sa propre province du Manitoba.

M. RICHARDSON: J'ai promis de ne pas être trop long, mon honorable ami. J'ai tant de choses à vous dire que vous serez peut-être content quand j'aurai fini.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ils sont exploités avec succès.

M. ROBB: L'honorable député de Springfield ne dira pas qu'ils sont bien administrés.

L'hon. M. REID: Ils appartiennent à l'Etat et sont exploités avec succès.

M. RICHARDSON: Le ministre des Chemins de fer dit qu'ils sont exploités avec succès, et comme c'est un homme véridique, le whip en chef de l'opposition (M. Robb) peut se fier à sa parole. Le service postal, le service téléphonique et télégraphique, en Angleterre où nous allons chercher nos précédents, appartiennent tous à l'Etat; ils sont très bien administrés et donnent des bénéfices, je crois.

M. CANNON: Qu'avez-vous à dire du service téléphonique au Manitoba?

M. RICHARDSON: Ayez patience, mon bon et éloquent ami, vous aurez l'occasion de parler quand j'aurai fini.

M. CANNON: Je voudrais le savoir.

M. RICHARDSON: Venons-en aux chemins de fer. Si l'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea) l'ignore, je vais le lui apprendre, il y a trente ou quarante ans que l'ancien empire allemand, maintenant la grande république allemande, a la propriété de tous les chemins de fer construits dans ses limites. Bien qu'il me déplaise de citer l'Allemagne, j'ai cru devoir en parler quand même, à titre d'exemple à cette occasion. D'après les meilleurs témoignages que j'ai pu recueillir, ces chemins de fer ont été administrés avec succès et avec profit, Quels sont leurs tarifs? Ils sont d'un quart de cent par mille depuis vingt-cinq ou trente ans, tandis que dans notre pays ils sont de 3 et 4 cents. Cependant, les chemins de fer allemands paient un dividende et sont administrés d'une manière efficace.

M. TOBIN: Quels sont les salaires des employés, en Allemagne?

M. RICHARDSON: Je l'ignore, mais peu importe. Il est toujours facile de lancer des questions. Même la résurrection des morts ne réussirait pas à convaincre l'honorable député. Comme il va voter avec son parti, je crois inutile de m'adresser à lui. Les hommes qui suivent un parti plutôt que la logique représentent un danger pour le pays. Je dirai à l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon que l'Allemagne n'est pas seule à nous fournir des exemples; il y a des années que l'Autriche-Hongrie est propriétaire de la plupart de ses chemins de fer; ces lignes donnent de bons profits, bien que les taux soient très faibles. L'Italie est également propriétaire de ses chemins de fer et réalise, de cette source, de magnifiques profiits. (Interruptions.) Vous ne devriez pas rire en m'entendant dire la vérité, car j'espère que vous allez voter comme il faut.

[L'hon. M. Reid.]

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je rappellerai à l'honorable député qu'il doit s'adresser au président.

M. RICHARDSON: C'est ce que je vais tâcher de faire, monsieur l'Orateur.

M. McCREA: L'honorable député me permetterait-il de lui poser une question?

M. RICHARDSON: A cette phase du débat je préférerais ne pas être interrompu. En Italie, l'Etat est propriétaire de la plupart des chemins de fer, les taux sont très faibles et des chemins de fer donnent des profits. Je vous citerai aussi l'exemple de la France, monsieur l'Orateur. La France est un pays cher à plusieurs des membres de la gauche. Elle est propriétaire de ses chemins de fer et elle en tire des bénéfices. En France, les salaires sont assez élevés et les tarifs de transport sont faibles. Notre pays n'est donc pas le premier à faire l'expérience de la nationalisation, il y a longtemps qu'elle existe ailleurs et qu'elle y est couronnée de succès.

Je citerai encore, à ce sujet, un exemple que je tiens tout particulièrement à citer. Je vais faire allusion aux points les plus importants que l'honorable député de Marquette (M. Crerar) a traités l'autre jour. Durant plusieurs années, nous, les citoyens de Winnipeg, avons payé l'éclairage électrique 10 cents par kilowatt-heure, et l'énergie motrice, un prix proportionnellement énorme. Nous étions les tributaires d'une compagnie privée composée de je ne sais qui, et nous devions payer les prix qu'elle nous demandait. Nous avons fini par comprendre que nous avions tort, que nous pouvions nous procurer l'énergie électrique à bien meilleur marché, parce que la nature avait mis à notre disposition la rivière de Winnipeg qui unit le lac des Bois au lac Winnipeg, et comprend de magnifiques chutes d'eau. La ville de Winnipeg entreprit donc de développer de l'énergie électrique pour son propre compte.

Ainsi que le président du conseil le disait, hier soir, les intéressés, il va sans dire, se sont aussitôt remués et nous ont déclaré que la municipalité s'endettait énormément, tout comme le chef de l'opposition nous disait hier soir au sujet de cette affaire du Grand-Tronc. Les intéressés ont mis tout en œuvre pour dissuader les citoyens de Winnipeg de se lancer dans cette entreprise, mais ceux-ci avaient confiance dans la nationalisation; ils pensaient que l'énergie que récélait la rivière Winnipeg était une bonne chose et ils ont ouvert un crédit suffisant pour l'utiliser. .

Notez-le bien, ils ont tiré 100,000 chevaux-vapeur de cette rivière et ils ont transmis cette force motrice jusqu'à la ville. Ils ont dépensé $7,500,000 et combien, croyez-vous, a coûté l'éclairage aux milliers de citoyens de Winnipeg depuis sept à huit ans. Est-ce dix cents par kilawatt-heure? Non; trois cents et demi. Ils en ont réduit le prix de plus des deux tiers. Grâce à la nationalisation, la ville de Winnipeg est, sur ce continent, celle qui s'éclaire au prix le plus bas. Le coût de la force motrice a diminué dans la même proportion.

Dans le présent cas, la nationalisation a-t-elle été désastreuse pour la ville de Winnipeg? Nullement. En ces dernières années, après avoir servi l'intérêt sur ces $7,500,000 et avoir créé un fonds d'amortissement, la ville a pu mettre de côté des bénéfices de $400,000 et les citoyens ont économisé un million ou deux, par année, sur le prix de l'éclairage et de la force motrice parce que les compagnies rivales ont dû établir les mêmes tarifs.

Voilà un bel exemple de la réussite de la nationalisation et il en sera ainsi sur toute la ligne, partout où le principe sera convenablement appliqué. Je vois qu'on déclare publiquement que l'entreprise hydro-électrique de sir Adam Beck a fait économiser cinquante millions de dollars à la population de l'Ontario. Ce qu'il faut craindre c'est une administration malhonnête, et l'on ne peut pas toujours se mettre à l'abri des agissements de la canaille. Mais la nationalisation réussit nécessairement lorsque l'administration est honnête.

Il n'y a pas de raison pour qu'elle ne le soit pas, et cette réflexion me ramène à la thèse du chef de l'opposition. On ne peut pas, dit-il, obtenir des gens qui serviront le public comme ils servent une compagnie particulière. Je ne pense pas qu'il en soit ainsi. Je lui reconnais le mérite d'exprimer sa pensée, mais quelle raison y a-t-il au monde qui empêcherait des serviteurs d'accomplir leur devoir aussi fidèlement envers un conseil d'administration choisi par l'Etat qu'ils l'accomplissent envers un conseil d'administration désigné par des directeurs dans la bonne ville de Londres? Sa thèse ne supporte pas l'examen.

Bien que quelques membres de la gauche votent peut-être contre ce projet avec l'idée qu'ils rendent service au pays en combattant la nationalisation, je tiens à leur dire qu'ils cherchent réellement à donner le coup de grâce au réseau national. Dieu merci! Le coup ne sera pas funeste pour la doctrine de la nationalisation si grosse de conséquences pour le bien public. Que la gauche s'inspire de son ancien chef, l'honorable Alexander Mackenzie. Celui-ci était-il en faveur de l'initiative privée? Non, il préconisait la nationalisation. Combien son parti est déchu depuis! Ses débris plaident la cause de l'initiative privée dans un cas où la nationalisation, seule, pourrait sauver la situation.

Naturellement, les adversaires de celle-ci donnent des exemples d'insuccès et disent: "Voyez l'Intercolonial!" J'ai entendu cette exclamation sur tous les tréteaux où j'ai parlé de la nationalisation depuis vingt ans. Examinons pendant quelques instants la cas de l'Intercolonial. Originaire des Provinces maritimes, monsieur l'Orateur, vous savez mieux que d'autres que l'établissement de l'Intercolonial n'a pas été une entreprise commerciale. On ne s'attendait pas —et je désire que mes honorables amis en prennent note—que le pays en retirerait des bénéfices, mais l'une des conditions de la confédération était que l'Est serait relié à l'Ouest par une voie ferrée. L'Intercolonial n'a pas suivi le plus court chemin comme aurait fait un réseau établi pour des fins commerciales, mais il a suivi une ligne tortueuse et cotoyé le littoral afin de desservir tel et tel groupes de la population. On ne pouvait donc compter sur le succès de l'entreprise.

Qu'est-il arrivé à l'Intercolonial. Comme tous le savent, et principalement le chef de l'opposition et les représentants des Provinces maritimes, le chemin a été saigné à blanc depuis trente à quarante ans. Les wagons employés sur l'Intercolonial transportaient probablement dix tonnes, mais on calcule qu'ils n'en transportaient que trois à quatre, et bien que la voie fut endommagée, l'expéditeur par l'Intercolonial n'avait qu'une faible somme à payer. L'ingérence de la politique et l'imposition de milliers de meneurs politiques incapables et de ceux qui vivaient à leurs crochets, au grand détriment de l'entreprise ont été le fléau de l'Intercolonial.

Cela ne me surprend pas de voir l'ancien ministre des Travaux publics (M. Carvell) et les autres députés des Provinces maritimes se méfier de la nationalisation, parce qu'ils ont vu ce qui s'est produit, mais tout le mal vient de la direction, car cette ligne n'a été qu'un chemin de fer politique servant à aider tel ou tel autre politicien. J'aime à croire que rien de ce genre ne se produira sous la direction du bureau qui administre les chemins de fer nationaux. Il n'y a pas très longtemps une tempête s'est produite au sujet de l'Intercolonial quand nous avons vu un chef du parti con-

servateur menacer de donner sa démission parce que le Gouvernement ne lui accordait pas tout le favoritisme auquel il croyait avoir droit sur le réseau de l'Intercolonial. Le point que je veux faire ressortir et qui vaut la peine d'être noté est celui-ci: Depuis trente ou quarante ans et jusqu'à tout récemment l'Intercolonial a transporté les marchandises à un taux qui n'est pas le tiers de celui des chemins de fer dirigés par des particuliers. Que mon honorable ami comprenne bien ceci, car je compte qu'il votera avec nous: le pays a subi d'énormes pertes, mais les habitants des Provinces maritimes en ont eu le bénéfice. Je suis certain que lorsque l'Intercolonial se trouvera réuni au réseau du Grand-Tronc qui doit relier l'Est à l'Ouest, nous aurons un système de chemin de fer avantageux.

Des milliers et des milliers de milles de chemin de fer ont été construits dans le pays alors que beaucoup n'auraient jamais dû être construits, car la plupart se dédoublent. C'est le résultat de l'erreur colossale qui a accompagné notre politique de chemin de fer des deux partis politiques au cours des vingt-cinq ou trente dernières années. Une fois le Grand-Tronc incorporé dans le réseau national, une fois que nous aurons éliminé toutes les lignes inutiles et, permettez-moi d'ajouter, tous les capitaux inutiles, nous aurons un réseau qui paiera l'intérêt sur un capital raisonnable, qui paiera ses frais d'exploitation, et qui donnera des profits au peuple, si ce n'est un dividende, du moins sous forme de tarifs réduits. Nous avons maintenant le Transcontinental, le Grand-Tronc-Pacifique, l'Intercolonial, et le Nord-Canadien, mais ils ne peuvent nous servir sans le réseau du Grand-Tronc. Il ressemble à la vache du chef de l'opposition, vache qui ne donne pas de lait. Nous devons acheter cette ligne pour compléter notre réseau, et quand cela sera fait, je crois que nous pourrons donner au public un excellent service en même temps que nous y trouverons un bénéfice.

On devra cependant faire une chose. A cause du système absurde qui a été suivi par les deux partis, et dont ces deux partis portent toute la responsabilité, nous avons laissé à des exploitants de chemin de fer nous persuader qu'il fallait leur donner de grosses sommes, afin de construire des lignes, utiles ou inutiles, mais qui leur permettaient de réaliser des profits en garantie de construction, etc. Par cette politique absurde—et les deux partis sont à blâmer—nous avons actuellement dans le

pays des centaines, si ce n'est des milliers de milles de lignes de chemin de fer inutiles. C'est une chose que nous pouvons faire disparaître. Le compte capital doit disparaître du grand livre de la dette publique et le pays doit supporter cette perte. Si nous achetons le Grand-Tronc pour le relier à notre réseau d'Etat, nous aurons un réseau qui pourra parfaitement faire concurrence au Pacifique Canadien et sans lequel nous ne saurions concurrencer cette grande exploitation.

Le chef de l'opposition a beau dire: "Nous avons déjà une vache, voyons ce que cette vache peut faire avant d'en acheter une autre." Assurément, l'honorable député sait que cette vache est tarie. Depuis que nous l'avons, elle n'a jamais donné une pinte de lait et tant que nous ne pourrons pas l'associer à un autre membre de l'espèce bovine nous ne pourrons jamais rien produire de bon. Nous pourrions continuer jusqu'au jour du jugement dernier avec un grand réseau dans l'Est, un autre grand réseau dans l'Ouest et ne rien faire, parce que ces deux réseaux ne seraient pas reliés entre eux. Sans cette jonction nous ne pourrions pas réussir et si nous ne prenons pas le Grand-Tronc aujourd'hui nous serons obligés de construire un réseau dans le centre du Canada pour relier ces deux tronçons. Nous devons soit prendre le Grand-Tronc, soit construire un réseau en Ontario et en Québec, ce qui nous coûterait de 100 à 200 millions. C'est le seul moyen et nous ne ferons rien de bon avec notre vache si nous ne lui donnons pas un compagnon. Quand nous aurons acheté le Grand-Tronc et c'est la seule chose logique à faire, nous aurons un réseau rémunérateur et capable de soutenir la concurrence avec le Pacifique-Canadien.

Je crois que c'est le chef de l'opposition qui a parlé de la faillite de la nationalisation aux Etats-Unis. Si ce n'est pas lui c'est un autre député de l'opposition. Depuis le début de la guerre les Etats-Unis ont accaparé les chemins de fer et ceux-ci sont exploités par le peuple.

Il est vrai qu'ils n'ont pas rapporté de dividendes au pays, mais ils ont aidé à gagner la victoire. Et si les Etats-Unis n'avaient pas nationalisé les chemins de fer, ils n'auraient pas si bien réussi en France et en Belgique, lorsque leurs troupes étaient là. Il fallait d'abord remporter la victoire; la question de profits venait en second lieu.

Avant que le gouvernement américain mît la main sur les chemins de fer, il y

avait 23,000 milles de voies ferrées en séquestre. Il n'est pas surprenant que les chemins de fer nationaux des Etats-Unis, durant la guerre, en s'occupant surtout du transport des troupes, n'aient pu obtenir un très grand succès financier. De plus, les actions des lignes américaines sont trop majorées pour que l'on réussisse. La Grande-Bretagne a nationalisé et exploité ses chemins de fer. J'ai lu récemment dans un des livres blancs du gouvernement, que l'exploitation des chemins de fer nationaux en Grande-Bretagne a rapporté un profit de 81 millions de piastres.

En ce qui concerne le projet de loi à l'étude, touchant l'acquisition du Grand-Tronc, je dirai que cette compagnie doit 90 millions à l'Etat, en vertu du marché du Grand-Tronc-Pacifique. Comme je l'ai dit en commençant, l'entente de l'arbitrage protégera les intérêts des contribuables. J'ai appris qu'on ne reconnaîtra pas l'évaluation des actions du Grand-Tronc telle qu'elle a été faite en Angleterre, depuis qu'on y a appris que le gouvernement se proposait de racheter ce chemin de fer. Les arbitres, me dit-on, sauvegarderont les intérêts du pays. Si cela est vrai, je ne vois aucun grand danger à 'racheter ce chemin de fer. Des 115 millions de piastres d'actions ordinaires du Grand-Tronc, on m'informe que pas plus de 15 millions représentent réellement l'argent placé dans ce chemin de fer. Une grande partie de cette somme a été gaspillée. Naturellement, les actions se sont vendues beaucoup au-dessous du pair et l'argent a été follement dépensé. Nous pouvons, sans crainte, faire l'acquisition de ce chemin de fer. L'honorable député de Shelburne (M. Fielding) dit qu'il n'est pas opposé à la nationalisation, mais que les plus grands et les meilleurs hommes publics du Canada le sont. Je crois que ce sont ses paroles.

L'hon. M. FIELDING: Pas les plus "grands", mais les plus "sérieux". Je ne veux pas exclure mon honorable ami du nombre.

M. RICHARDSON: L'honorable membre voudra-t-il donner à la Chambre, les noms de quelques-uns des meilleurs hommes et des plus sérieux du pays qui condamnent ce projet? Cette observation m'a étonné, parce qu'une longue connaissance de mon honorable ami me l'a fait hautement respecter. Je l'ai toujours écouté à la Chambre avec plaisir et attention, mais je ne crois pas qu'il a eu raison de dire que les hommes les plus sérieux et les plus capables du pays sont hostiles à cette opération. Je comprendrais que le rédacteur du "Financial Times", s'il est l'un des citoyens les plus sérieux et les plus capables, s'oppose au projet, parce que le "Financial Times", de Montréal, demande au Sénat de rejeter la mesure dans l'intérêt du Canada, qui ploie sous le fardeau. Imaginez le "Times", qui a occupé sa longue carrière à lutter pour des causes intéressées, se donner en champion du peuple. Je ne me demanderai pas si lord A. Atholstan est l'un des hommes les plus sérieux et les plus capables du pays, mais si l'honorable député de Queen-et-Shelburne, parle des directeurs du Pacifique-Canadien, comme faisant partie de cette classe de citoyens qui sont opposés à la mesure, j'admettrai avec lui, qu'ils condamnent probablement le projet. Cependant, je n'abonde pas dans son sens, s'il les compte au nombre des hommes les plus sérieux et les plus habiles en ce qui touche l'intérêt public. Ils peuvent administrer parfaitement les affaires du Pacifique-Canadien, mais je doute fort qu'ils se soucient le moins du monde des intérêts de la nation.

J'aurais voulu que mon honorable ami eût mentionné quelques noms, lorsque je l'en ai prié. Mais, comme il ne l'a pas fait, j'en conclus que les hommes les plus sérieux et les plus capables, ne sont que des gens de la finance de Montréal, à l'esprit lourd et embarrassé. Mon jugement peut être sévère, mais je ne puis croire qu'ils ont étudié la question. Autrement, ils n'auraient pas pris l'attitude dont parle mon honorable ami.

Mon honorable ami, au cours de ses observations, a traité cette opération comme d'une affaire d'agiotage. Je n'étais pas à la Chambre, à ce moment, et je ne voudrais pas mal interpréter ses paroles. Je dirai, toutefois, que même si c'était de l'agiotage, il serait avantageux pour le pays d'enlever ce chemin de fer des mains des agioteurs, des tripoteurs et des fumistes, qui l'exploitent. Alors notre vie publique sera débarrassée.

De deux choses l'une, il faut que nous rachetions le Grand-Tronc ou que nous continuions à verser des millions, des dizaines de millions dans le gouffre de ces compagnies. Le leader de l'opposition veut-il me dire si c'est là la meilleure conduite à tenir? Il peut très bien dénoncer l'acquisition des chemins de fer, mais a-t-il pensé à toute la gravité de cette alternative? Comprend-il que si nous n'opérons pas le rachat de ce chemin de fer, nous ne cesserons de verser

les deniers publics dans ce gouffre béant? Voilà ce que nous avons fait depuis si longtemps. Cette situation va-t-elle durer? Le pays n'en est-il pas harassé? Le temps n'est-il pas venu de nous arrêter et d'examiner la situation en face? A moins de nationaliser ce chemin de fer, il faudra continuer comme par le passé.

Pour le sauver, nous avons déjà sacrifié 90 millions pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique. N'est-ce pas suffisant, ou devons-nous donner, donner, donner toujours? En réunissant les deux réseaux et en rachetant le Grand-Tronc, qui est la voie centrale, nous pourrons alimenter les autres extrémités et prendre soin de l'entreprise, l'opération sera rémunératrice, alors que l'exploitation est actuellement faite à perte. Il s'agit de prendre cette décision ou de continuer à engouffrer des millions et des dizaines de millions dans les coffres sans fond de ces compagnies. J'ai, du mieux que j'ai pu, montré à la Chambre ce que les chemins de fer ont coûté au pays. N'est-il pas temps de baisser le rideau sur cette farce, une fois pour toutes, et de racheter le Grand-Tronc, ligne centrale, afin de faire du réseau national des chemins de fer, une entreprise rémunératrice, une exploitation possible. Il n'est pas étonnant que depuis que le Gouvernement est devenu propriétaire de chemins de fer, il ait voulu s'entendre avec le Grand-Tronc pour l'englober dans le réseau de l'Etat. Ce n'est que par l'adoption de cette politique que nous résoudrons le problème du transport au Canada. C'est bel et bon de parler de hâte et d'objecter, comme le fait le leader de l'opposition, que cette mesure est imposée au pays, dans les derniers jours de la session. Je crois, cependant, que tous les représentants sont prêts à rester ici jusqu'aux neiges et même jusqu'au printemps, pour régler cette grave question. Prenons tout le temps nécessaire. Pas de hâte inutile, réglons l'affaire comme elle doit l'être. Il est vrai que le Pacifique-Canadien, je suppose, et des gens intéressés ont entrepris une campagne contre l'acquisition de ce chemin de fer. Mais elle échouera misérablement et ses auteurs en subiront les contre-coups. La politique que j'ai tracée à grandes lignes, monsieur l'Orateur, est la seule solution du problème du transport au Canada, la seule. Nous ne pouvons construire une autre ligne pour rivaliser avec le Grand-Tronc, mais si nous rachetons cette compagnie à des conditions convenables, et que chaque député s'assure de ces conditions, nous aurons un magnifique réseau national de chemin de fer au Canada.

[M. Richardson.]

M. DENIS: Mon honorable ami se rend-il bien compte qu'après l'adoption de cette mesure, les contribuables, et surtout le Parlement n'auront absolument rien à voir aux conditions? Je pose cette question en réponse à ce que vient de dire l'honorable député: "Achetons la ligne à des conditions convenables." Si la ligne était rachetée à de bonnes conditions, avec une garantie suffisante, je ne dis pas que je voterais contre le projet de loi.

M. RICHARDSON: Je suis enchanté de l'attitude de mon honorable ami, parce qu'elle est exactement la mienne. Je me propose d'examiner minutieusement les conditions quand elles seront connues. On m'assure que la hausse du prix des actions en Angleterre n'ajoutera pas une piastre au prix que nous sommes appelés à payer, et que les arbitres prendront soin des obligations du Grnad-Tronc envers le Canada.

M. DENIS: Mais nous n'aurons pas un mot à dire. Après l'adoption du bill, l'affaire passera entre le mains des arbitres, et il ne nous restera plus qu'à payer le montant de la décision. Voilà pourquoi je dis que nous ne pourrons pas savoir si les conditions sont convenables. Nous n'aurons aucun moyen de vérifier ces conditions ou de faire des propositions aux arbitres.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! L'honorable membre a parlé, et l'honorable député de Springfield a la parole.

M. DENIS: Je posais simplement une question à l'honorable député. Je demandais à mon honorable collègue s'il comprend bien que, dans ce cas-ci, le Parlement aura les mains liées et ne pourra absolument rien faire, après l'adoption du projet de loi, touchant des conditions convenables? Voilà ma question.

M. RICHARDSON: Je ne manque pas d'apprécier, monsieur l'Oratuer, les interruptions obligeantes de mon honorable ami. Je constate par son regard et sa voix qu'il est prêt à faire ce qu'il peut à l'égard de ce projet de loi. Je crois qu'il votera de la bonne façon quand ce sera le temps. Il veut agir consciencieusement. Or, quand un adversaire est ainsi disposé, il faut avoir pour lui la plus grande patience et la plus grande bienveillance. Mais je ne puis réellement renseigner mon honorable ami—je ne puis lui donner les garanties qu'il demande. J'ai appris de quelqu'un—dont je n'aime pas à divulguer le degré d'intimité avec le Gouvernement, car je ne veux pas traiter de secrets—que toutes ces questions sont arrangées, qu'en vertu de l'arbitrage

on ne paiera pas un dollar de plus pour le capital quand même il subirait une hausse, réelle ou prétendue, sur le marché actuel. J'ai été heureux d'entendre cela, car je tiens à déclarer à mon honorable ami. . .

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député dit qu'il se propose d'examiner minutieusement les conditions qui seront soumises. Y en aura-t-il donc d'autres à ajouter à ce projet de loi?

M. RICHARDSON: N'y aura-t-il pas un accord sur l'expropriation de la voie? N'y aura-t-il pas une sentence arbitrale?

L'hon. M. FIELDING: Soumise ici?

M. RICHARDSON: Oui j'imagine.

L'hon. M. FIELDING: Je ne le sais pas, je le demande à l'honorable député.

M. RICHARDSON: Je disais simplement à mon honorable ami que j'avais obtenu l'assurance que toute hausse, réelle ou prétendue, de la valeur des actions sur la place de Londres ne pourra influencer la sentence arbitrale ici. On a pu me tromper.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas tout à fait la question. Mon honorable ami dit qu'il se propose, afin de se protéger lui-même, d'examiner minutieusement les conditions qui seront soumises. Je n'ai pas été avisé que des conditions nous seraient soumises. Mon honorable ami n'aura donc pas l'avantage de les examiner minutieusement.

M. RICHARDSON: J'ai l'impression qu'il y aura entente arbitrale.

L'hon. M. FIELDING: Soumise ici?

M. RICHARDSON: Je ne puis dire, mais je l'espère.

L'hon. M. FIELDING: Parfait.

M. RICHARDSON: Il se peut que j'ignore certaines choses, mais j'avais l'impression que la question serait élucidée plus à fond par le Gouvernement avant l'adoption finale du projet de loi. Je m'attendais à plus amples renseignements. Je soutiens que je suis aussi sincère dans mon opinion sur le sujet, et aussi désireux de sauvegarder l'intérêt public, que tout autre député de la gauche. Et j'ai confiance que l'entente arbitrale soumise sauvegardera absolument les intérêts du pays.

L'hon. M. FIELDING: Et qu'elle sera soumise à la Chambre à cette session?

M. RICHARDSON: A vrai dire, je ne suis pas dans les secrets du Gouvernement. Je n'ai pas obtenu cette assurance de lui, et je ne puis la communiquer à mon honorable ami.

Je tiens à dire, monsieur l'Orateur, un mot ou deux pour conclure, car j'ai pris beaucoup plus de temps que je ne croyais. Nous avons, en cette affaire, à affronter l'alternative de verser des millions de dollars à une compagnie ou de prendre un moyen radical, tel que l'on propose en ce moment; acquérir ce chemin de fer. Nous aurons alors un réseau nationalisé qui desservira le pays en entier et, je crois, efficacement.

Je ne suis pas de l'avis que le chemin de fer Pacifique-Canadien doive être acheté. C'est un réseau magnifique, bien administré, qui profite et dont tout le monde désire le succès. Rien d'étonnant qu'il soit rémunérateur, étant donnée la somme considérable que le pays lui a versée, comme je l'ai montré à la Chambre. Je laisserais le chemin de fer du Pacifique-Canadien continuer sa concurrence. Je crois que de la sorte la population sera mieux desservie que si on le réunit à notre réseau de l'Etat.

Quand le chemin de fer Grand-Tronc sera incorporé à notre réseau national, et ce sera, je crois, sous peu, l'autre tâche qui restera à ce Parlement sera d'éliminer les lignes faisant double emploi et de purger le grand livre des frais de leur établissement.

Ensuite nous devrions établir un tarif suffisamment élevé pour payer l'intérêt du coût du réseau, qui devra être raisonnable, de son entretien et de son exploitation. Si nous commençons avec une capitalisation raisonnable nous devrions être vite en mesure de faire rapporter l'entreprise, car on peut tout de suite faire de grandes économies en éliminant des centaines pour ne pas dire des milliers d'employés et de bureaux qui, font double travail. Mais si la capitalisation est trop élevée, à mon avis, il est impossible de réussir. C'est un point très important. Prenez par exemple le chemin de fer du Grand-Tronc, encore qu'il eut été construit quand les matériaux et la main-d'œuvre étaient excessivement bon marché, sa capitalisation s'est élevée au chiffre énorme de $127,000 par mille. La capitalisation du Pacifique-Canadien qui a été construit sous des auspices assez favorables est de $60,000 par mille, celle du Nord-Canadien est de $54,000 par mille et le Grand-Tronc-Pacifique qui a été construit dans des conditions déplorables, comme l'indiquent les 40 millions d'extravagance cités dans le rapport, a coûté $98,000 par mille. La somme de $127,000 par mille est une capitalisation énorme, quand on tient compte du fait que le Grand-Tronc a été construit il y a très longtemps, et je ne vois pas vraiment comment on a pu atteindre ce chiffre fabuleux. Mais je sup-

pose que dans ce temps là comme aujourd'hui il y avait des exploiteurs et des manipulateurs, qui vendaient probablement des lignes de chemins de fer au Gouvernement sur une base politique.

Le réseau du chemin de fer du Manitoba que le Northern-Pacific a construit il y a quelque vingt ans n'a coûté que $9,000 par mille. Comparez cela avec les $127,000 qu'a coûté chaque mille du Grand-Tronc. Naturellement ceci comprend le matériel; mais la différence est hors de proportion. Même le Pacifique-Canadien à $68,000 par mille a coûté trop cher. Toutefois la compagnie du Pacifique-Canadien a augmenté son capital. Elle a émis des actions au montant de milliers de dollars. Les premiers actionnaires ont réparti entre eux la première émission à 27 sous par dollar, en ont mis le produit de côté et se sont payé un intérêt de 6 p. 100, si bien qu'au bout de quatre ans ils avaient recouvré tous leurs déboursés et ils étaient propriétaires des actions. Voilà la façon dont ces transactions ont été faites.

La ville de Winnipeg a construit un chemin de fer de 100 milles de long jusqu'au lac Shoal, le long de l'aqueduc sur le lac des Bois. D'après les chiffres que j'ai obtenus, la construction de cette ligne et le matériel, qui n'était pas considérable, il est vrai, n'ont coûté que $12,000 par mille. Tout a été construit depuis cinq ans.

Si nous voulons que nos chemins de fer de l'Etat réussissent, il est très important que nous réduisions la capitalisation à la somme que cela prendrait pour refaire le réseau, et ensuite de payer l'intérêt sur ce capital raisonnable, afin de pouvoir donner au public un tarif moins élevé que celui qui existe actuellement.

Monsieur l'Orateur, je crois que l'on peut éliminer la politique de la direction de ces chemins de fer de l'Etat. Je ne sache pas que la politique soit intervenue dans le cas de l'Intercolonial, du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique depuis que ces chemins de fer sont entre les mains de ceux qui les dirigent en ce moment, ou du moins je n'en ai pas entendu parler. Je crois que c'est le devoir et l'on m'informe que c'est l'intention du Gouvernement de veiller à ce que l'entreprise soit absolument libre de toute influence politique. Dans ce cas, je n'ai aucun doute que nous réussirons.

Dans le cours de la dernière session j'ai dit qu'il serait malheureux pour nous de faire l'acquisition du Grand-Tronc par voie d'arbitrage étant donnée la triste expérience que nous avons eue avec le capital du Nord-Canadien qu'il nous a fallu payer 10 millions; mais il semble qu'on ne puisse faire autrement. On me dit que le fait de laisser mettre la compagnie en liquidation pour ensuite l'acquérir, créerait des difficultés colossales, étant donné qu'une grande partie du réseau se trouve aux Etats-Unis. On me dit même que nous ne pouvons pas acheter en garantissant de payer un certain intérêt sur les obligations et actions de la compagnie, parce que nous ne pourrions pas acquérir le contrôle du réseau.

J'espère que lorsqu'il s'agira de nommer la commission d'arbitrage nous choisirons des hommes d'affaires. Ne mettons pas trop d'hommes de loi. En réalité, je ne pense pas que nous ne devrions y mettre d'avocats. Mais peut-être une autorité légale quelconque. Cependant, si nous avons un tribunal d'arbitrage composé d'hommes d'affaires, et si, comme je l'espère, la sentence est juste, je ne peux pas m'empêcher de croire que la nation court peu de risque même en soumettant la chose à l'arbitrage. Toutefois, il y a une difficulté; c'est que le Gouvernement a essayé depuis deux ans d'avoir le chemin de fer par voie d'achat. Nous avons dit que nous garantirions tant d'intérêt sur les obligations et débentures, mais les directeurs de la compagnie n'ont pas voulu accepter notre offre. Il y a près de deux ans que le Gouvernement a proposé l'arbitrage, qui semble raisonnable dans la circonstance. Supposons, monsieur l'Orateur, que vous et moi ne puissions pas nous entendre sur un certain point, je pense que vous seriez très offensé si je refusais d'accepter que le différend fût soumis à une tierce partie.

Nous obtiendrons justice des arbitres, pourvu qu'on confie l'arbitrage à des titulaires compétents. A mon avis, si l'on confie cette tâche à des hommes d'affaires, ils rendraient justice au peuple canadien. Je ne verrais pas d'un bon œil le choix de trois juges. Dans ce tribunal d'arbitrage, devraient figurer deux hommes d'affaires et peut-être un juge comme troisième arbitre, qui se prononceraient sur les questions juridiques.

Monsieur l'Orateur, je dois demander pardon à cette Chambre d'avoir si longtemps retenu son attention; ma seule excuse se trouve dans l'importance de cette question économique, la plus grave dont la Chambre ait été saisie depuis vingt-cinq ans. Cette question est du plus haut intérêt pour le pays. Je ne saurais dire si la sentence arbitrale sera soumise au Parlement, mais lorsque la résolution viendra en délibération devant le comité, nous pourrons la discuter à fond. Je dois

ajouter que je ne m'explique guère que le parti libéral—ou ce qui reste de ce parti—s'oppose à la nationalisation des chemins de fer, en regard de l'attitude prise jadis sur cette question par l'honorable Alexander Mackenzie, le créateur, pour ainsi dire, du parti. Ce doit être un spectacle émouvant pour l'historien intéressé et pour tout esprit averti de voir les descendants de la vieille garde conservatrice devenue l'alliée de l'ancien parti libéral dans l'application de la loi la plus progressiste dont ce Parlement ait jamais été saisi, cependant que les restes de ce parti si orgueilleux, si viril créé par Brown et Mackenzie, figurent ici trop volontiers, sinon avec inconscience, à titre d'agents ou de serviteurs d'intérêts arrogants et malveillants pour faire échouer cette importante mesure.

M. McLEAN (Royal): Monsieur l'Orateur, il m'arrive assez rarement de prendre la parole ici. Depuis que je siège dans cette Chambre, c'est à peine si j'ai deux fois porté la parole, une fois sur la question de la marine de guerre et l'autre fois, sur les questions militaires. Je crois, toutefois, que j'ai le devoir de dire pourquoi je repousse cette mesure.

En premier lieu, je dois dire que mon opposition au régime des chemins de fer d'Etat et à leur exploitation par l'Etat est d'assez ancienne date. En second lieu, la situation financière du pays devrait nous interdire l'exécution d'une aussi énorme dépense que celle qu'entraînerait l'acquisition du réseau du Grand-Tronc.

Si j'interprète bien le projet de loi, il faudra payer l'intérêt à 4 p. 100 sur les obligations perpétuelles, soit £31,000,000, et des actions, £12,500,000, soit environ $222,120,000. L'intérêt annuel sur cette somme s'élèverait à $8,885,200. Le tribunal d'arbitrage devra aussi se prononcer sur la question de la somme à payer relativement aux actions privilégiées de 1re, de 2e et de 3e catégorie, ainsi que sur la valeur des actions ordinaires.

La valeur normale de ces actions est de 37,073,492 livres sterling, soit 179,820,000 piastres. Quand les arbitres rendront leur décision sur la valeur de ces actions, il nous faudra alors faire l'émission de nouvelles actions payables en trente ans au pair, et sur ces nouvelles actions, il faudra payer 4 pour 100 d'intérêt.

Le projet de loi prescrit le mode à suivre pour le choix des arbitres, et pour celui du troisième arbitre.

La somme adjugée par ce tribunal sera peut-être d'un chiffre élevé, puisque ces arbitres tiendront compte non seulement de la valeur de ces actions actuellement ou avant la guerre, mais en outre de ce qu'on appelle la valeur en perspective ou des bénéfices qu'auraient réalisés les actionnaires, si le réseau fut demeuré en leur possession. Tous les avocats le savent, la valeur en perspective est une quantité incertaine. Ainsi, tout le monde en convenait, les actions du Nord-Canadien n'avaient aucune valeur. Nous avons fait l'acquisition du réseau, après y avoir consacré des sommes énormes; mais nous n'en avons pas pris possession à titre de créanciers hypothécaires. On laissa à l'arbitrage la question de la valeur des actions. On nous a dit que les actions n'avaient aucune valeur que l'arbitrage n'était qu'affaire de forme et que la valeur constatée ne serait probablement qu'une somme nominale. Or, parce que les arbitres ont tenu compte de la valeur en perspective que j'ai mentionnée, ils estimèrent à 10 millions la valeur des actions.

Si les arbitres estiment à 50 cents le dollar les actions privilégiées du Grand-Tronc, cela reviendra à $32,795,000. S'ils portent à vingt-cinq cents le dollar la valeur des actions ordinaires ce sera encore 30 millions, soit un total de $62,795,000, sur quoi il faudra acquitter 4 pour 100 d'intérêt, cela va sans dire, il est facile de dire que la somme adjugée par les arbitres ne sera pas d'un chiffre élevé, mais je prétends qu'elle dépassera de beaucoup les chiffres que j'ai mentionnés. Quand on soumet à l'arbitrage la valeur d'une propriété, qu'il s'agisse de chemin de fer ou d'autre chose, les arbitres font entrer en ligne de compte autre chose que la seule valeur marchande de la propriété ou le prix qu'elle rapporterait aux enchères publiques.

Les arbitres doivent tenir compte de tant de choses qu'en certains cas le montant arrêté dépasse toutes les prévisions.

J'en suis maintenant sur le prétexte que la situation financière actuelle du pays ne nous permettra pas de faire cette acquisition. A part le stock du Nord-Canadien, dont les arbitres ont fixé la valeur à dix millions, il y avait une dette obligataire de trois cent vingt-sept millions de dollars, et d'autres engagements portaient la somme totale à $437,312,747. C'est une obligation que ce pays a contractée en faisant l'acquisition d'une ligne qui, nous le savons aujourd'hui, était insolvable—une ligne à laquelle nous avons avancé des fonds à maintes reprises pour lui venir en aide; une ligne dont les honorables députés à votre droite, monsieur l'Orateur, disent

qu'elle n'aurait jamais dû être construite. Nous avons acheté cette institution insolvable et nous sommes obligés de la maintenir.

Si les honorables députés ont raison de dire que le Grand-Tronc-Pacifique n'était pas nécessaire dans l'Ouest et que nous n'avions pas besoin du Nord-Canadien, nous aurions droit de demander en toute justice: Maintenant que nous possédons le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien, pourquoi devrions-nous exploiter ces deux lignes? On pourrait avec raison soutenir que nous ne devrions n'en exploiter qu'une, et de cette façon nous entrerions dans l'esprit du rapport Drayton-Acworth.

Le 16 octobre, l'honorable député de Bellechasse (M. Fournier)—hansard, page 1153—a fait un exposé détaillé du passif de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. Cet état doit avoir été soigneusement préparé, et il a fallu beaucoup de temps et d'étude pour en faire la compilation. Ce relevé de l'honorable député donne une liste détaillée des dettes garanties par obligations et d'autres engagements pour loyer et ainsi de suite, relativement à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer et des autres compagnies qui lui sont affiliées.

L'honorable ministre est le seul député qui se soit donné la peine de préparer un relevé aussi important. Depuis que ce relevé est fait, j'ai surveillé de près le ministre des chemins de fer (M. Reid) et le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) pour voir si l'on contesterait cet état, ou si l'on nierait l'exactitude des chiffres et des détails de ce même relevé. Comme on n'a pas contesté le relevé ni l'exactitude des chiffres, je suppose qu'il y a lieu de s'y fier en tous points. Si nous additionnons les chiffres, sans entrer dans les détails, nous voyons que la dette, obligatoire et autre, du Grand-Tronc représentera une obligation capitale d'environ quatre cents millions et des charges annuelles de vingt millions de dollars.

L'hon. M. REID: Je dois dire à l'honorable député que j'ai l'intention de répondre à ce qu'il dit dès que j'en aurai l'occasion, mais le relevé n'est pas exact.

M. McLEAN: Dans quel détail est-il inexact?

L'hon. M. REID: En ce qui concerne les charges annuelles de vingt millions pour lesquelles on prétend que le Gouvernement se rendra responsable.

[M. McLean (Royal).]

M. McLEAN: Est-ce que dans le relevé détaillé des diverses compagnies, la dette obligatoire et le loyer qui doivent être payés sont exacts?

L'hon. M. REID: Selon moi, le relevé est absolument inexact.

M. McLEAN: Je demande au ministre de me faire voir un détail du relevé qui n'est pas exact.

L'hon. M. REID: J'expliquerai la chose en détail lorsque je parlerai à la Chambre, ou encore si l'honorable député désire obtenir quelque renseignement sur un point particulier, je me ferai un plaisir de le renseigner.

M. McLEAN: Si je donnais lecture, au ministre des Chemins de fer, des item dont il s'agit; ou encore mieux, le ministre, je n'en doute pas, nous fournira volontiers tous les renseignements possibles; je suis certain qu'il tient à ce que nous soyons bien renseignés, et je suis certain qu'entre les deux séances il examinera soigneusement le relevé dont je parle—cela ne lui prendra que quelques instants—et me fera voir, avant que je ne continue, par où ce relevé manque d'exactitude et où les calculs faits d'après le même relevé sont faux. Ce ne serait que justice d'en agir ainsi, car je me fie sur l'exactitude de ce relevé préparé il y a plusieurs jours par un honorable député et dont on n'a pas contesté l'exactitude.

L'hon. M. REID: Qui a préparé le relevé?

M. McLEAN: L'honorable député de Bellechasse. On le trouvera au hansard, page 1153, numéro du 16 octobre. Pendant l'intervalle qui sépare les deux séances, j'aimerais à ce que le ministre parcourût attentivement ce relevé, afin qu'il soit en mesure, à la reprise de la séance, de me dire où sont les erreurs dans le relevé, dans les montants, ou dans les additions. Je pourrai alors continuer mon discours.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'a guère lieu d'espérer que le ministre des Chemins de fer réponde aux observations qu'il a faites avant qu'il ait terminé son discours. C'est une procédure sortant plutôt de l'ordinaire qu'un membre, qui a la parole, s'arroge le droit de questionner un ministre ou un collègue. Le ministre des Chemins de fer annonce qu'il prononcera un discours avant la clôture du débat, comme c'est son droit. Il serait préférable de s'en tenir strictement aux prescriptions de notre règlement.

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

Reprise de la séance.

M. McLEAN (Royal): J'ai donc affirmé, avant la suspension de la séance à six heures, que les obligations pour frais d'établissement s'élèvent à la somme d'environ 400 millions, tandis que les frais d'intérêts atteindront annuellement le chiffre de 20 millions. Puisque le ministre a mis en doute les chiffres en question, j'ai l'intention de citer la source d'où j'ai tiré ces renseignements et je donnerai le détail des item qui forment ces chiffres:

1.	Obligations perpétuelles du Grand-Tronc, 5%..	$ 21,351,875
2.	Obligations consolidées perpétuelles du Grand-Tronc, 4%.	123,122,275

Les honorables députés verront qu'on en a ajouté en garantie, mais j'en parlerai plus tard:

3.	Second matériel du Grand-Tronc, 6%..	1,865,000
4.	Obligations perpétuelles du Great Western, 5%..	13,615,400
5.	Troisième émission d'obligations privilégiées du Northern Railway of Canada, 6%.	72,500,000
6.	Obligations perpétuelles du Northern Railway of Canada, 4%..	1,541,075
7.	Première hypothèque du Canada Atlantic, 4%..	16,438,450
8.	Obligations 4½% sur le matériel du Grand-Tronc	
	Série A.. .. .. $2,167,000	
	Série B.. 2,016,000	
	Série C.. 1,572,000	
	Total des obligations 4½% sur matériel du Grand-Tronc.	5,755,000
9.	Bons 5½% du Grand-Tronc, garantis, ou échus..	12,050,000
10.	Obligations Wellington-Grey-Bruce..	312,000
	Il y a aussi les commissions suivantes:	
11.	Obligations échues dont le paiement n'a pas été demandé..	3,500,000
12.	Obligations subsidiaires 5% du Car Trust, payable à la Whipple Car Co. et garanties par le Grand-Tronc..	225,000
13.	Première hypothèque, 3¾% de la compagnie d'élévateur de la Nouvelle-Angleterre, garantie par le Grand-Tronc..	250,000
14.	Première hypothèque, 4% de la Montreal Warehouse, garantie par le Grand-Tronc. ..	1,000,000
	Total..	$208,312,875

Dans ce total, ne sont pas comprises les valeurs du Grand-Tronc-Pacifique qui sont de $97,300,252. L'addition de ces deux sommes forme un total de $305,614,127, total qui représente les obligations de la compagnie du Grand-Tronc, tant pour son propre réseau que pour le Grand-Tronc-Pacifique. Voyons maintenant quelles sont les charges annuelles à compte du capital:

1.	Pour les obligations perpétuelles 5% du Grand-Tronc.. ..	$ 1,067,594
2.	Pour les obligations consolidées perpétuelles 4% du Grand-Tronc..	4,924,891
3.	Pour les obligations annuelles de 2e rang du Grand-Tronc, 6%, garanties par le matériel..	111,870
4.	Pour les obligations perpétuelles 5% du Great-Western ..	680,770
5.	3e émission d'obligations de 6% du chemin de fer Nord-Canadien..	4,350
6.	Obligations perpétuelles de 4% du chemin de fer Nord-Canadien..	61,643
7.	Première hypothèque de 4% sur le Canada-Atlantic. ..	657,538
8.	Obligations de 4½% (matériel) au Grand-Tronc..	258,975
9.	Dette garantie en suspens, 5½% du Grand-Tronc... ..	687,500
10.	Obligations de Wellington, Grey et Bruce..	12,855

L'intérêt de ces obligations varie, mais je donne le versement de 1917, d'après le rapport de la compagnie du Grand-Tronc, pour cette année-là, page 10. Je poursuis:

11.	Obligations échues (ne portant pas intérêt).	
12.	Garantie collatérale de 5% quant au matériel roulant..	$ 11,250
13.	Première hypothèque de 4% New England Elevator.. ..	40,000
14.	Première hypothèque de 4% Montreal Warehouse.	500,513

Ces chiffres sont tirés du rapport annuel du Grand-Tronc, page 11. Cela fait en tout $9,029,184, à quoi il faut ajouter:

(a)	Le loyer dû sur certaines lignes (rapport annuel du Grand-Tronc, 1917, page 32)	$ 776,030
(b)	L'intérêt de 4% sur la première hypothèque de 15 millions..	600,000
(c)	L'intérêt sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Grand-Tronc:	
1.	4% sur les obligations de 2e hypothèque, échéant en 1955:	
	Série A..	408,240
	Série B..	398,520
2.	4% sur les prêts du gouvernement fédéral, de 1909 à 1913..	1,000,000
3.	5% sur les dettes garanties.	486,000
4.	4% capital-obligations à long terme, ($34,874,252.86). Intérêts..	1,395,170
5.	Obligations 4% sur l'embranchement du lac Supérieur. Intérêts..	301,320
	Total.	$ 14,394,404

Ce qui précède est tiré d'un livre qui a pour titre "Analysis of Steam Railroad

Investments, 1917", par Moodie, page 243. Cette somme de $14,392,404 d'intérêts et de loyers annuels n'est pas le tout. Le Grand-Tronc a, en outre, garanti les intérêts sur des obligations 4 p. 100 du Vermont-Central assurées par première hypothèque et dont il reste dû $10,732,000; il les a garanties pour une somme ne devant pas excéder 30 p. 100 des gains nets du service d'échange entre les deux compagnies. Ces chiffres sont empruntés à la page 48 du même livre de Moodie. Il y a de plus les dividendes sur une somme de 12,500,000 livres sterling garanties, laquelle, au taux de 4 p. 100, produit 2 millions. Ces chiffres sont puisés dans le rapport de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc pour 1917 (page 27). Ajoutant cette dernière somme à celle qui précède, c'est-à-dire à $14,394,404, nous obtenons un chiffre de $16,894,404 comme étant celui des charges annuelles fixes auxquelles le Grand-Tronc doit satisfaire, sans compter la garantie au Vermont-Central et les dividendes à verser sur les trois catégories d'actions de priorité.

Si le Gouvernement rachète le Grand-Tronc et en assume les charges annuelles, le chiffre de ces obligations serait porté à au moins 20 millions. J'ai donné ces chiffres à l'appui de ce que je disais, que le capital-obligations du Grand-Tronc serait d'environ 400 millions et que les intérêts annuels seraient de 20 millions .

Parlons maintenant du Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre des Chemins de fer a été nommé receveur le 17 mars. Lorsque le fonctionnaire d'un tribunal est nommé receveur pour une compagnie de chemin de fer ou autre, il lui est, si je ne me trompe, donné le pouvoir d'émettre ce que l'on appelle des certificats de receveur, lesquels, par ordre de la cour, ont priorité sur toutes les autres obligations et constitue par suite un premier gage sur les revenus et sur les gains.

Il suit de là que toute somme avancée par le Gouvernement au receveur pour l'administration du chemin, sous la direction du tribunal, devrait lui être remboursée avant toute autre charge. En d'autres termes, avec les biens du Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement ne s'exposerait à aucune perte en faisant au receveur des avances ou des paiements. Le capital-obligations de l'Etat va être accru de 300 millions et la dépense, d'environ 8 millions par année. Je désire signaler à l'attention de la Chambre le relevé inscrit aux pages 1148-1149 du compte rendu des Débats. Si ce relevé est inexact, le ministre des Chemins de fer pourra y apporter les corrections voulues lorsqu'il prendra la parole sur ce projet de loi, et je lui serais reconnaissant de bien vouloir faire ces corrections. Je désirerais obtenir des renseignements précis sur le capital-obligations et sur les charges annuelles du réseau. Il est difficile à qui n'est pas un comptable de tirer de cette masse de chiffres quelque chose de clair et de concis. Ce que j'en infère, toutefois, c'est que mes affirmations sont justes. Le ministre des Chemins de fer pourra, à l'aide de ses fonctionnaires, communiquer à la Chambre le chiffre précis auquel montera la dette. Il y a, en outre, les déficits des chemins de fer nationaux canadiens. Le ministre des Chemins de fer nous a parlé de ces déficits, hier, et il nous a dit qu'ils étaient les chiffres qui suivent:

Le Nord-Canadien, $16,831,862; le Grand-Tronc-Pacifique, $10,263,281; le Transcontinental, $2,615,974; l'Intercolonial, $1,801,163; ensemble, $31,512,280.

Pour l'année dernière, les déficits auraient donc été de près de 32 millions, et c'est là une somme très considérable, à l'acquittement de laquelle il faudra pourvoir.

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur une autre affaire relative au Grand-Tronc, affaire à laquelle d'autres, je crois, ont fait allusion. Le ministre des Chemins de fer déclare aujourd'hui qu'au dire des fonctionnaires du Grand-Tronc, le relevé que je vais citer manque d'exactitude, et nous serions heureux que le ministre voulût bien y faire les corrections requises. Il est tiré du rapport Drayton-Ackworth (page xxxiv), et il est donné comme étant absolument correct.

Pour du matériel roulant, les ateliers et les machines, il faut.. ..	$26,150,000
Pour signaux automatiques du block-système (sur la seule ligne principale au Canada)..	3,533,000
Pour l'installation d'un appareil à broyer la pierre pour ballast.. ..	467,500
Total..	$30,150,500

Mettant ensemble les dépenses au compte tant du revenu que du capital, nous constatons que, de l'avis des fonctionnaires eux-mêmes du Grand-Tronc, ce réseau a besoin d'y dépenser plus de 51 millions pour le mettre en état de répondre aux nécessités actuelles de son trafic. Nous n'avons aucune raison d'espérer qu'il pourra être possible dans les présentes circonstances de nous procurer cette somme indispensable

Il me semble que quiconque connaît sir Henry Drayton, l'auteur de ce rapport, doit savoir qu'il réfléchit à ce qu'il dit et qu'il a l'avantage d'avoir été président de la com-

mission des chemins de fer. Nous avons donc droit de conclure à l'exactitude de cette déclaration qu'il a faite de concert avec M. Acworth, l'éminent expert anglais.

Je signalerai maintenant une déclaration de M. A. H. Smith, président du New-York-Central et de cette commission royale. Il a dit, au sujet du rapport Drayton-Acworth, que l'adoption du plan proposé par sir Henry Drayton et M. Acworth, et consistant à acquérir le chemin de fer, aurait pour effet d'ajouter environ un milliard de piastres à la dette du Canada; que l'intérêt de cette somme d'un milliard serait d'environ 40 millions. Il ajoute que la défectuosité fondamentale de leur plan consiste en ce que le Gouvernement exploiterait des chemins de fer non seulement en Canada, mais aux Etats-Unis, où ils seraient assujettis à des règlements émanant tant du pouvoir fédéral que des autorités des différents Etats. Cette déclaration se trouve à la page ci.

M. Smith est un homme de grande expérience, il est à la tête d'un des plus grands réseaux de chemins de fer qu'il y ait aux Etats-Unis, il a visité lui-même, en compagnie de sir Henry Drayton, chaque partie du réseau dont il s'agit; mais quant à M. Acworth, il est arrivé plus tard et n'a pas visité le réseau. Voilà donc l'opinion d'un expert parfaitement au fait de l'état de choses qui règne aux Etats-Unis, et d'après lui il faudrait un milliard de piastres. Il dit aussi que les chemins de fer que nous exploiterons et dont une bonne partie se trouvera située aux Etats-Unis, seraient assujettis à des lois émanant du pouvoir fédéral ou des autorités des différents Etats, et il propose, à la page CII, un plan d'après lequel cette exploitation pourrait se pratiquer. En résumé, d'après ce plan, le Gouvernement posséderait le Nord-Canadien et le Grand-Tronc du Pacifique dans l'Ouest, conclurait avec le Grand-Tronc, dans l'Est, un accord par rapport au trafic et exploiterait ces réseaux avec le Grand-Tronc. Il y a ensuite un autre plan de proposé à la page civ, il consiste à former une compagnie privée, à lui accorder un bail pour l'exploitation, afin d'induire des particuliers à se charger de la question moyennant une part des profits, dont le reste irait au public.

Il est donc évident que M. Smith était hostile à l'idée de faire exploiter les chemins de fer par l'Etat. En effet, son deuxième plan avait pour objet la formation d'une compagnie particulière qui ferait l'acquisition de ces propriétés et seraient sous l'autorité de la commission des chemins de fer et assujettis à ses règlements et à ses ordres. Cette compagnie serait aussi induite, d'après la convention, à placer du capital dans cette entreprise et partagerait avec le Gouvernement les profits réalisés. C'était là un plan pratique que le Canada aurait bien fait d'adopter.

Je renonce à citer d'autres chiffres par rapport aux obligations colossales devant résulter de l'acquisition de ce chemin de fer; ces chiffres sont tellement considérables qu'on peut à peine en saisir la portée. Habitués à parler de millions nous avons fini par parler de milliards comme s'il s'agissait de quelques piastres. Vraiment, on peut à peine s'imaginer l'énormité des sommes que nous avons dépensées et qu'il va nous falloir dépenser à l'avenir pour faire face à nos obligations.

M. MACLEAN (York-Sud): Qu'allons-nous recevoir en retour de ces grandes dépenses?

M. McLEAN (Royal) : Nous aurons le Grand-Tronc du Pacifique, qui est en banqueroute, et le Nord-Canadien, qui l'est également; nous aurons aussi le Grand-Tronc, qui est à la veille de l'être, comme l'a déclaré, cet après-midi, l'honorable député (M. Richardson).

M. MACLEAN (York-Sud): N'allons-nous pas retirer de revenus?

M. McLEAN (Royal): D'après le rapport Drayton-Acworth, le Grand-Tronc a payé à titre de dividendes, je ne sais plus combien de millions qu'il n'aurait pas dû payer et qu'il aurait mieux fait de consacrer à l'entretien du chemin. Cela signifie que le Grand-Tronc est pour ainsi dire en banqueroute depuis des années; si toutefois il ne l'est pas déjà. S'il peut se maintenir sans aide ni secours, qu'avons-nous besoin d'enlever ce réseau aux actionnaires, de leur rembourser une partie de leurs placements et d'exploiter le chemin de fer comme propriété appartenant à l'Etat?

De plus, nous n'ignorons pas que la facilité du Nord-Canadien doit être attribuée à son ambition illégitime, pour ainsi dire, de longer d'autres voies ferrées afin d'atteindre la côte du Pacifique. Et il en est ainsi du Grand-Tronc-Pacifique; il a fait d'énormes déboursés pour pouvoir dire qu'il se rendait jusqu'au littoral. C'est aussi pour cela que nous assumons en ce moment ces lourdes obligations—uniquement pour dire que nous avons un réseau qui se rend de l'Atlantique au Pacifique et qui appartient au Gouvernement du Canada.

Je traiterai un peu plus tard un autre aspect de l'affaire—la tête de ligne du Grand-Tronc à Portland, Maine, mais permettez-moi, maintenant, de reprendre le fil de mon discours, interrompu par mon honorable ami (M. W. F. Maclean) qui avait une question à me faire.

M. MACLEAN (York-Sud): Mon dessein n'était pas d'interrompre l'honorable député.

M. McLEAN (Royal): Fort bien; maintenant posez votre question.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Qu'on observe le règlement.

M. McLEAN (Royal): Ce que je veux établir maintenant, c'est la situation financière du Canada, celle où nous nous trouvons actuellement. Je suis convaincu et je tiens à convaincre la Chambre que notre situation financière n'est pas de nature à nous permettre d'assumer ces grandes obligations en ce moment. Afin de bien faire comprendre ma pensée, souffrez que je tente de faire un inventaire. En 1867, le Canada a débuté dans les affaires avec une dette brute de quatre-vingt-treize millions et $4,500,000 d'intérêt à payer. En 1914, notre dette avait atteint $544,000,000 et notre dette actuelle est d'à peu près $2,000,000,000, en chiffres ronds.

Il y a autre chose à considérer. Nous sommes devenus un pays emprunteur. Le Canada est tenu d'emprunter d'énormes sommes d'argent pour se maintenir. Nous avons déjà emprunté de fortes sommes, mais il nous faut emprunter encore. Après l'emprunt actuel, nous devrons en lancer un autre qui sera peut-être suivi d'un ou deux autres emprunts.

Quelle est notre situation financière? Outre la forte somme d'environ $200,000,000 que nous devons à l'heure qu'il est, les diverses provinces doivent des sommes d'argent considérables. J'ai ici un état de la dette de toutes les provinces et, sans donner de précisions, je puis dire que le total est de $264,706,000. Et n'oubliez pas qu'il y a parmi ces montants des échéances rapprochées. Vous devez aussi vous rappeler que les provinces sont aussi tenues d'aller sur la place pour effectuer des emprunts. Et ne perdez pas de vue qu'il nous faut obtenir au pays les fonds à emprunter parce que le ci-devant ministre des Finances nous a appris que nous ne pouvions pas, pour bien dire, nous les procurer à l'étranger; le seul emprunt que nous pourrions placer aux Etats-Unis serait d'environ $75,000,000, et la dernière fois, nous avons dû payer un intérêt très élevé. Il est impossible de supposer que nous pourrions emprunter plus de $100,000,000 aux Etats-Unis; nous devons donc passer en revue la situation financière du Dominion et celle des provinces.

Je ferai un pas de plus et je vous donnerai un relevé de la dette des municipalités, car c'est une chose qui doit entrer en ligne de compte. Il vous faut vous adresser à nos grandes villes et à nos prospères comtés pour obtenir des fonds du public. Les municipalités devront emprunter à l'avenir; elles devront servir les intérêts sur les emprunts antérieurs et renouveler ceux-ci, ce qui équivaut à de nouveaux emprunts. Il est difficile de calculer la dette des municipalités, mais en réunissant 62 villes canadiennes, grandes ou petites, je constate que le total de leurs dettes représentées par des obligations se chiffre par $456,000,000. La population de ces villes s'élève à 2,598,000 habitants, ce qui donne une dette de $210.17 par tête.

Or, si ces villes représentent assez bien l'ensemble du pays, cette dernière somme nous fournit la clef de la situation. La population entière que renferment les villes de plus de 500 habitants est de 3,281,000 âmes; par conséquent la dette totale des municipalités du Canada, sur le pied du chiffre déjà donné—$210.17 par tête—s'élèverait à $689,500,000. Naturellement, ce calcul n'est qu'approximatif. Si un député désire savoir sur quoi j'appuie le calcul, je le lui dirai volontiers, mais je suis pleinement convaincu qu'il est d'une exactitude rigoureuse.

Récapitulons, maintenant. A l'heure qu'il est, la dette nette du Canada est d'environ deux milliards. Les dettes des provinces s'élèvent à $264,500,000 et les dettes de municipalités se chiffrent par $689,500,000, soit un total de $2,954,000,000 ou près de 3,000,000,000 pour le Canada.

De plus, nous devons nous préoccuper d'autres dettes. Voici un état de ce que nous devons à l'étranger, état préparé par M. Fred. Fields du "Monetary Times":

Fonds anglais placés au Canada, $1,878,900,000; fonds américains placés au Canada, $1,172,850,000; montant approximatif des emprunts canadiens à Londres jusqu'en 1918, plus de $937,000,000, soit un passif total d'environ $4,089,750,000.

Il y a en outre notre dette aux créanciers de France et de Hollande et que nous estimons à environ 5 millions. On peut dire que ces chiffres n'ont pas d'influence sur la question, mais ils ont cependant celle-ci qui est très importante, c'est que les financiers qui prêtent de l'argent à un pays veulent connaître les dettes de ce pays, et ils ne

s'occuperont pas seulement de notre dette nationale, mais de nos dettes provinciales et municipales, parce qu'ils savent très bien que pour racheter les emprunts, nous devons demander au peuple de souscrire l'argent. Dans le discours du budget de juin dernier, sir Thomas White nous a fait un tableau de l'état financier du Dominion. Il a dit:

C'est une année de guerre et il faut aussi ajouter ce qui a été et ce qui sera encore dépensé pour la démobilisation des troupes. Nous évaluons cette dépense à $300,000,000, y compris $92,000,000 pour l'indemnité de démobilisation. Les dépenses estimatives, courantes ou ordinaires, celles imputables sur le capital et celles afférentes à la démobilisation, atteindront la totalité de 620 millions.

Et il donne ensuite les chiffres de nos revenus qu'il établit à 280 millions, puis il continue:

Encore que, d'après l'état que je viens de présenter, il paraisse que notre dépense globale estimative, imputable sur les comptes du revenu et du capital et sur celui de la démobilisation, s'élève à 620 millions, notre revenu estimatif sur le pied actuel n'atteindra que 280 millions. En d'autres termes, notre revenu nous permettrait de solder seulement notre dépense courante ou ordinaire afférente à l'exercice et il ne resterait qu'une minime somme applicable à d'autres objets.

Sir Thomas a aussi déclaré:

Cette année, non seulement le Gouvernement doit pourvoir non seulement à ses dépenses ordinaires de 270 millions, je crois même qu'il n'y pourra faire face—mais aussi à une dépense de 50 millions du compte de capital. Nous avons en outre d'énormes dépenses pour les réseaux de l'Etat, la continuation du programme de construction navale et les crédits considérables que nous avons dû consentir à la Grande-Bretagne et à d'autres pays. Les montants comportés sont très élevés. En dehors de l'Angleterre nous avons consenti des crédits de 106 millions à la Belgique, la France, l'Italie, la Roumanie et la Grèce.

Il soulève alors la question de savoir où nous allons trouver l'argent. Il déclare que nos revenus ordinaires sont tout à fait suffisants pour faire face aux dépenses ordinaires. Quant aux revenus supplémentaires de taxes, il dit que les principales sources de nos revenus sont les douanes, les contributions indirectes, la taxe sur le revenu, la taxe sur les profits, la taxe de guerre. A ses yeux, notre taxe sur le revenu ne peut pas être plus élevée; elle égale maintenant celle des Etats-Unis. Il fait ensuite remarquer au sujet de la taxe sur le revenu que dans quelques-unes des provinces il existe une taxe provinciale, une taxe municipale, et une taxe fédérale prélevées toutes les trois sur les revenus et il cite ainsi la Colombie-Anglaise où il y a trois taxes sur les revenus et la Nouvelle-Ecosse où il y en a deux. Sir Thomas White a aussi déclaré que la taxe sur les profits d'affaires serait renouvelée et il ajoute que nous ne pourrons pas éviter un autre emprunt. Sur l'emprunt que nous faisions à cette époque trois cent millions étaient dus aux banques et pour que celles-ci attendent un an les 72 millions que nous devions encore, nous devions faire un autre emprunt l'automne suivant.

Si les impôts ont atteint leur limite, qu'est-ce qui nous reste? M. R. W. Breadner commissaire des taxes et sir Thomas White sont d'avis que la seule taxe que nous pourrions imposer serait l'impôt sur les terres et les cultivateurs du pays doivent être fixés sur ce point. Cet impôt signifie que toutes les fermes devront payer une taxe basée sur leur évaluation. Comme l'a fait remarquer M. Breadner, cet impôt est très difficile à percevoir, car il exige un grand nombre de personnes qui s'occupent de l'évaluation et de la perception. J'ai aussi sous les yeux la déclaration du premier ministre sir Robert Borden en ce qui touche l'état financier du pays, mais je ne la lirai pas, elle concorde parfaitement avec celle de l'ex-ministre des Finances.

Pour me résumer, voici comment les faits se présentent à mes yeux. Nous avons de grandes ressources, mais pour les développer il nous faut le capital. Si nous imposons des taxes trop lourdes, nous arrêterons les placements de capitaux nécessaires au développement de nos ressources. De plus nous devons trouver des sommes considérables par voie d'emprunt et sans tenir compte de toutes les autres dettes qui nous sont imposées relativement au Grand-Tronc. Il y aura peut-être emprunt considérable l'an prochain, pourrons-nous trouver l'argent au Canada? Dans ces circonstances le pays doit être prudent et comme le dit la devise des chemins de fer, nous devons nous "arrêter, regarder, écouter." Il n'est pas nécessaire de nous précipiter et d'accaparer le Grand-Tronc aujourd'hui. On nous montre un croquemitaine en nous disant que si nous ne le prenons pas le Pacifique-Canadien va le prendre.

Mais, pour faire l'acquisition du Grand-Tronc, il faudrait que le Pacifique-Canadien s'adressât au Parlement afin d'en obtenir l'autorisation législative nécessaire, et nous pourrions imposer toutes les restrictions que nous voudrions. Mais le Pacifique-Canadien ne songera jamais à faire cette démarche. De plus, voyez les obligations du Grand-Tronc à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. Croyez-vous qu'aucune

compagnie privée voudrait acquérir le Grand-Tronc, avec ses énormes obligations? Le Gouvernement, en sa qualité de créancier hypothécaire, a une mainmise absolue sur le Grand-Tronc. Il n'a pas besoin de le racheter; il peut tout aussi bien attendre deux ou trois ans. Dans l'intervalle, il peut s'occuper de l'entreprise qu'il a sur les bras, celle de l'exploitaiton et de l'administration du Nord-Canadien et du Grand-Tronc. Le Gouvernement est le séquestre de cette dernière ligne.

Le ministre des Chemins de fer dit que si l'administration du Grand-Tronc change de mains, elle sera tout à fait en dehors de la politique, que celle-ci n'aura rien à voir ni de près ni de loin. Bien! mais qui nomme le gérant et les directeurs? Le Gouverneur en conseil. Qui fixe les traitements? Le Gouverneur en conseil. Qui comble les déficits? Le pays, par l'intermédiaire du Gouvernement; c'est nous qui fournissons l'argent. Allez-vous dire que le Gouvernement n'exercera aucune juridiction sur les dépenses ou l'administration des chemins de fer? Si le Gouvernement donne des instructions au gérant, celui-ci osera-t-il désobéir? Cela me rappelle une vieille histoire. Le commodore Vanderbilt avait acheté quelques nouvelles voitures pour le New York Central. Il fit venir le chef de ses peintres et lui dit: "Maintenant, Tom, vous avez un empire absolu dans votre département; je ne voudrais pas un seul instant me mêler de vos affaires. Je veux que ces voitures soient peinturées; peu m'importe la couleur, pourvu qu'elles soient rouges." Il en sera de même des instructions du ministre au gérant: faites comme bon vous l'entendrez, à telles et telles conditions.

J'ajouterai que d'un bout à l'autre du pays, on a peu confiance dans l'administration des chemins de fer de l'Etat. Je n'ai rien à dire contre M. Hanna, le gérant général; il semble très capable. Mais, des années durant, il a été au service de Mackenzie et Mann, du Nord-Canadien, et, naturellement, on est porté à croire que, s'il le voulait, sir William Mackenzie pourrait exercer une grande influence sur notre gérant général. M. Hanna et M. Mitchell auront, pour ainsi dire, la juridiction de notre grand réseau national. Bien entendu, s'ils n'accomplissent pas leur devoir avec habileté, le Gouvernement peut les remplacer, et c'est ce qu'il ferait probablement.

Toutefois, il n'en demeure pas moins que le pays n'a pas une confiance aveugle dans les administrateurs de notre réseau national. Ce sentiment est dû à la manière dont ces fonctionnaires ont été dressés par Mackenzie et Mann dans les choses des chemins de fer, et au fait que certains personnages intéressés dans les chemins de fer sont aujourd'hui leurs amis de cœur. C'est à ceux-là qu'ils seraient portés à demander des conseils, naturellement, et comme je l'ai dit, ils sont susceptibles de se laisser influencer par eux.

Une autre raison pour laquelle je suis opposé au rachat de ce chemin de fer, c'est que je n'approuve pas le principe de la nationalisation, et cela depuis des années. En 1891, lorsque mon associé et moi avons acheté le "Daily Telegraph", nous avons publié une série d'articles contre la nationalisation. Lorsque le projet du Grand-Tronc-Pacifique a été présenté au pays en 1903-1904, je me suis prononcé sur les tréteaux contre la nationalisation et en faveur de l'exploitation privée. J'ai confiance que la juridiction du Gouvernement par l'intermédiaire de la commission des chemins de fer, et si cette association n'a pas de pouvoirs suffisants, je voudrais qu'on lui donnât toute l'autorité voulue.

J'ai toujours été énergiquement opposé à la nationalisation. A ce sujet, quelqu'un m'a dit à l'heure du dîner: "Il vous est facile de condamner ce projet, puisque vous êtes avocat du Pacifique-Canadien." Je ressemble à beaucoup d'autres avocats de cette Chambre qui ont reçu des honoraires du Pacifique-Canadien. J'ai grand plaisir à déclarer qu'en aucune circonstance, cette compagnie a tenté de m'influencer dans une élection. En voici un exemple. Dans la campagne de réciprocité, j'étais candidat. A cette époque, je recevais des honoraires élevés du Pacifique-Canadien au sujet d'affaires importantes. Sir William Van Horne est venu parler contre moi dans mon comté. Mais il n'a pas essayé de m'influencer, et son attitude n'a pas change les procédés de la compagnie à mon égard pour plus tard. Les honorables députés n'ignorent pas si les sympathies du Pacifique-Canadien sont allées aux libéraux ou aux conservateurs, depuis plusieurs années.

Jusqu'aux dernières élections, j'ai été libéral actif, et je dois dire que, pendant tout le temps que je me suis mêlé des luttes du parti, jamais le Pacifique-Canadien n'a cherché à influencer mon vote, ni à faire quoi que se soit qui pût modifier mes opinions en politique.

Je ne crois pas que le Pacifique-Canadien intervienne jamais dans les agissements de ses solliciteurs. Il y a, monsieur l'Ora-

teur, à votre droite des députés qui, à cet égard, pourront corroborer mes dires. D'aucuns assurent que le Pacifique-Canadien a des agents dans les couloirs de cette Chambre, mais, pour ma part, je ne les ai jamais vus et personne ne peut dire, je pense, qu'un fonctionnaire du Pacifique ait tenté quelque démarche auprès de lui en vue de modifier ses opinions dans la circonstance. Pour ce qui regarde la propriété publique, le Pacifique-Canadien peut avoir une opinion autre que la mienne, mais je doute que ses sentiments, à cet égard, soient aussi vifs que les miens. Voici, par exemple, un article adressé aux journaux, il y a quelque temps par M. Beatty, le président de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique :

Le désir de chacun est que le Canada aujourd'hui possède un ou plusieurs réseaux de voies ferrées qu'il administrerait en vue du public et de façon à obtenir le service le moins coûteux que puisse comporter la concession au travail et au capital d'une juste rétribution. Je dis rétribution juste, parce que, sans cela, on ne peut obtenir la compétence, la fidélité et l'esprit d'entreprise, non plus que la qualité qui assure un bon fonctionnement et une diminution des tarifs.

Je suis certain que tout le monde partagera cette opinion.

La question est donc de savoir si la nationalisation amènerait ce résultat; question simple en apparence, mais, à dire vrai, fort complexe Théoriquement, il peut y avoir beaucoup à dire en faveur de la propriété publique, mais cette théorie résistera-t-elle à l'épreuve de l'application qui en serait faite? Si elle devait tout d'abord échouer, mais réussir avec le temps, comme le soutiennent ses défenseurs, combien de temps le public peut-il se payer le luxe des pertes occasionnées par un service désorganisé?

Cela semble juste et tout plein de bon sens. M. Beatty ne se prononce pas en faveur de la nationalisation; il se contente de dire ce qu'il faut pour qu'elle réussisse et il se demande si elle amènerait ce résultat, faute de quoi le service serait désorganisé. Il ajoute :

Le Gouvernement désire-t-il en faire l'épreuve aujourd'hui, ou attendre que nos voisins aient abouti à quelque chose de plus satisfaisant. L'expérience que nous tenterions ne pourrait manquer de nous coûter fort cher, de nous coûter un prix au paiement duquel il nous faudra pourvoir en puisant dans la bourse des contribuables. Les hommes de chemins de fer ont une admirable devise, que je me sens enclin à recommander à l'attention du public dans le moment: "Arrêtez, regardez, écoutez!"

Cela semble être juste et fort à propos. M. Beatty poursuit ses remarques en disant :

J'ai mes idées sur la nationalisation des chemins de fer, mais elles ne sont pas immuables. Je suis sans doute prévenu par mon association avec une compagnie. Cette dernière s'est lentement développée et elle est devenue aujourd'hui une entreprise florissante. En parcourant son histoire, on s'étonne de l'importance du rôle joué par des hommes dont la ténacité, l'esprit d'entreprise et d'initiative n'auraient pu, je crois, être stimulés dans aucun service civil. Il a fallu plus de trente ans pour faire du Pacifique-Canadien ce qu'il est aujourd'hui. La tâche n'a pas été facile. Directeurs et employés ont le désir intense et constant de maintenir les traditions de la compagnie, ou même de faire de mieux en mieux, et cela est dû en grande partie au sentiment que l'on éprouve de l'instabilité des entreprises humaines.

Voici ce qu'il me semble qu'on peut dire avec quelque assurance aujourd'hui, c'est que nous ne connaissons rien d'assez encourageant dans l'administration par l'Etat de réseaux considérables pour nous justifier de faire à l'heure actuelle de nouveaux essais dans ce sens.

Cet homme de haute expérience, directeur de l'un des réseaux de chemins de fer les plus considérables, dit, sans se prononcer en faveur de la nationalisation, mais établissant les faits dans toute leur crudité, que nous ne connaissons point suffisamment encore les suites d'une administration par l'Etat d'un grand réseau de chemins de fer, pour justifier de nouveaux essais dans ce sens, c'est-à-dire dans le sens de la nationalisation.

Il est injuste de raisonner d'après l'expérience des vieux pays où le service civil obtient une plus large part de jeunes gens ambitieux qu'au Canada, ou de raisonner d'après la réussite d'affaires relativement locales, ou d'entreprises conduites par des personnes exceptionnellement douées. Cela serait injuste, non pour les chemins de fer, mais pour le pays, dont l'enjeu est si considérable. Nous pouvons fort bien attendre, étudier avec calme notre propre situation et l'expérience des Etats-Unis avant d'engager le Canada dans de sérieux changements de politique. La solution finalement adoptée aux Etats-Unis sera d'une valeur inestimable pour le Canada, outre que ce dernier aura, dans l'intervalle, fait l'épreuve de l'administration gouvernementale d'un réseau de voies ferrées. Cette épreuve démontrera bien des choses. Elle indiquera notamment la nature générale des résultats que nous pouvons espérer obtenir d'un développement de ce système.

J'invite mes honorables collègues à bien se pénétrer des vues qu'exprime là le président du Pacifique-Canadien.

M. MACLEAN (York-Sud): J'aimerais à savoir de l'honorable et vaillant député, si le président du Pacifique-Canadien est ou n'est pas disposé à donner pour le Grand-Tronc, plus que le gouvernement canadien n'est prêt à le faire.

M. McLEAN (Royal): L'honorable député ferait mieux d'aller le lui demander.

L'hon. M. CROTHERS: J'ai beaucoup de respect pour l'opinion de mon honorable ami et c'est pourquoi je voudrais lui poser

une question. En supposant que le Grand-Tronc se trouve dans l'impossibilité de continuer son exploitation sans une autre aide de ce Gouvernement, et d'autre part, que ce Gouvernement possède et administre l'Intercolonial, le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental, quelle autre solution l'honorable député proposerait-il à l'encontre du projet ministériel?

M. McLEAN (Royal): Ne connaissant aucunement les détails de l'exploitation de ce chemin de fer et ne possédant que peu d'expérience à cet égard, je pourrais difficilement, indiquer, au pied levé, les grandes lignes de l'administration d'un vaste réseau de chemin de fer. C'est affaire du Gouvernement. J'ai fait connaître à la Chambre l'opinion du président du New-York-Central, président de cette commission des chemins de fer, un homme d'une grande expérience et d'un savoir étendu. Or, cet homme condamne formellement l'exploitation par le Gouvernement du réseau des chemins de fer canadiens, pour des raisons qu'il indique dans son rapport. Il conseille la formation d'une compagnie particulière, avec telles restrictions et formalités qui sauvegarderont les intérêts du pays et assureront une exploitation à ce point efficace qu'elle induira les capitalistes à placer leurs fonds. On aurait toutes les garanties qu'offre une commission de chemins de fer et d'autres encore et, ainsi qu'il le dit, les bénéfices devront être divisés. Nous aurions donc l'exploitation privée, l'initiative privée; le pays en profiterait et participerait aux bénéfices. C'est une des propositions de M. Smith.

J'ai grand plaisir à annoncer que j'aurai bientôt fini. Lorsque j'ai pris la parole, je croyais que mon discours ne durerait que quelques minutes. Je sentais le besoin d'indiquer mes raisons de voter contre le projet de loi, et je me suis efforcé de les condenser et de les rendre aussi brèves que possible.

Pour me résumer, je condamne la nationalisation. Depuis certain nombre d'années, je me suis prononcé en faveur de l'exploitation par des compagnies d'intérêt privées avec contrôle des pouvoirs publics. La commission des chemins de fer nous fournit cela. Sa direction a été efficace et effective et ses décisions se sont imposées au respect de tous les experts. Je ne puis, dans le temps limité dont je dispose, discuter à fond les objections contre la nationalisation. On a publié des milliers de livres et de brochures pour ou contre l'étatisation. Mes principaux motifs de m'y opposer sont premièrement, l'impossibilité pour les chemins de fer d'Etat de rapporter suffisamment pour solder l'intérêt sur le capital engagé; deuxièmement, l'immixtion de la politique dans la gestion, au préjudice de toute discipline, et à grands frais pour l'Etat; troisièmement, l'impossibilité pour le Gouvernement d'exploiter les chemins sur une base stricte d'affaires; quatrièmement, la médiocrité du service des transports, tant des voyageurs que des marchandises; cinquièmement, l'encouragement ainsi donné aux tendances socialistes.

Je n'entends pas débattre ces raisons en détail. Je le répète, des tenants de l'une et l'autre doctrine ont publié des centaines de brochures sur le sujet. Je cite M. Acworth, un des membres de la commission Drayton-Acworth, qui dans son livre, fait un fort plaidoyer contre la nationalisation, et Palgrave, la grande autorité en économie politique, qui lui aussi, combat énergiquement cette théorie. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à lire des extraits, de leurs ouvrages; je me contenterai de dire que ce sont-là deux grandes autorités. Je n'ignore certainement pas que les autorités les plus éminentes diffèrent parfois, comme dans les affaires judiciaires; une partie invoquera ce qui semble une autorité décisive, tandis que l'autre partie se réclamera aussitôt d'une autorité qui paraît concluante, si bien que le juge sera embarrassé. Dans le cas présent, c'est la Chambre des communes qui doit décider, et nous devons nous fier à son jugement.

L'honorable député de Springfield (M. Richardson) a dit, cet après-midi, que l'exploitation des voies ferrées de la Grande-Bretagne, par l'Etat, avait été couronnée d'un grand succès. On a dû mal renseigner mon honorable ami. J'ai ici un état indiquant qu'avant d'être accaparés par le Gouvernement, les chemins de fer de la Grande-Bretagne rapportaient au taux de 4 p. 100 et c'est ce que le gouvernement a garanti lors du rachat des voies ferrées. Sous l'administration du Gouvernement, le déficit estimatif annuel est d'environ 440 millions de dollars, ou, comme a dit sir Eric Geddes, environ $1,250,000 par jour. Le gouvernement britannique doit continuer l'exploitation de ces chemins de fer durant deux autres années, et payer loyer aux propriétaires. Aux Etats-Unis, le gouvernement a acquis les chemins de fer, longtemps après le début de la guerre, époque où tous les grands réseaux accusaient d'assez beaux bénéfices. En acquérant ces chemins, le gouvernement a garanti à leurs actionnaires la moyenne de bénéfices nets des trois

années précédant la guerre. S'il n'y avait pas de bénéfices, les actionnaires ne touchaient pas de dividendes.

Quel a été le résultat? Voici ce que disait, le 5 août 1919, M. A.-B. Cummings, président du comité du commerce interprovincial du sénat américain (page 3870 du compte rendu officiel):

Nous avons perdu 240 millions l'an dernier, et dans les quatre ou cinq premiers mois de cette année, notre perte s'est élevée à 260 millions; les déficits se chiffrent à 39 millions par mois.

Voilà quelle a été l'expérience de l'Angleterre et des Etats-Unis. Il est vrai que l'on peut invoquer l'état de guerre et la cherté de la main-d'œuvre et des matériaux. Pourquoi le Gouvernement ne refléchit-il pas et n'attend-il pas deux ou trois ans, jusqu'à ce que les conditions deviennent plus normales? Pourquoi se hâter en ce moment et s'imposer les charges énormes que cette entreprise doit entraîner?

Voyons maintenant ce qui a été fait par l'initiative privée. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien, qui est dirigé par une compagnie particulière, a également traversé la période de guerre et a été sujet aux mêmes conditions touchant la cherté des matériaux, etc., que les chemins de fer de l'Etat; cependant il a pu payer à ses actionnaires les dividendes réguliers et, tout en contribuant largement aux œuvres de guerre, a pu mettre de côté un excédent assez considérable. Il peut même aider aux crédits anglais aux Etats-Unis en offrant ses valeurs qui sont précieuses. Comparez cela avec les résultats obtenus sous le contrôle de l'Etat.

Je regrette d'avoir été si long, mais n'étant pas orateur, je ne pensais pas qu'il me faudrait autant de temps. Je désire attirer l'attention du ministre des Chemins de fer sur une question qui est d'un intérêt vital pour les habitants de Saint-Jean. Il y a quelque jours le Board of Trade de cette ville adoptait la résolution suivante:

Résolu que ce conseil voit avec beaucoup d'appréhension l'acquisition par l'Etat du chemin de fer du Grand-Tronc et aussi cette condition que l'on propose d'exploiter un chemin de fer dans un pays étranger. En l'absence de plus amples informations, le conseil s'opposera au projet. Toutefois il accueillera avec plaisir toute personne que le Gouvernement voudra bien déléguer pour expliquer au conseil les avantages que le projet comporte pour la nation et d'ici là il ne s'arrêtera à aucune décision définitive.

Les habitants de Saint-Jean s'inquiètent aussi beaucoup de la réponse faite par le ministre des Chemins de fer le 15 octobre à la question que lui avait posée l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair). La voici:

M. Sinclair (Guysborough): Le Grand-Tronc a toujours entendu faire de Portland, Maine, le terminus de sa ligne sur l'Atlantique. L'honorable ministre des chemins de fer va-t-il être du même avis?

L'hon. M. Reid: Comme je l'ai dit, il y a un instant, lorsque nous aurons acquis le Grand-Tronc, le grand réseau de chemins de fer nationaux que nous aurons alors sera administré par les hommes les plus capables que nous puissions trouver, et ce sera à eux de dire ce qu'il y a de mieux à faire pour assurer le succès de nos opérations. Je ne saurais exprimer d'opinion en réponse à mon honorable ami; le gérant qui sera nommé répondra lui-même aux questions de ce genre.

L'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough dit:

La réponse de l'honorable ministre me fait supposer qu'il entend garder Portland comme terminus sur l'Atlantique.

L'hon. M. Reid: Tout ce que j'ai à dire, c'est que nous ferons ce qu'il y aura mieux à faire dans l'intérêt de cette ligne.

Voilà une question qui agite énormément la population de Saint-Jean. On a peur, comme à Halifax, que si l'on fait l'acquisition du Grand-Tronc et que l'on en confie la direction à une personne en dehors du Gouvernement, cela voudra dire la continuation de la politique adoptée jusque-là par le Grand-Tronc. Par exemple, nous trouvons dans les témoignages rendus devant la commission royale, la réponse suivante faite par M. Chamberlin, directeur général du Grand-Tronc (page 76 du rapport):

Le commissaire Acworth: Par conséquent, si le Grand-Tronc continuait comme il la fait à présent d'envoyer ses marchandises par Portland au lieu d'Halifax, ce serait violer l'accord?

Il fait allusion à l'entente avec le chemin de fer Transcontinental d'après laquelle les marchandises venant du Canada devaient être expédiées par Halifax et Saint-Jean.

La déposition continue:

M. Chamberlin: Oui. Nous sommes obligés de faire cette dépense énorme et de transporter ces marchandises sans en retirer le moindre profit. Le Grand-Tronc ne peut absolument pas supporter ces frais.

M. Biggar: Ceci est prévu dans un contrat en date du 29 juillet 1903 qui constitue le chapitre 71 des statuts du Canada de 1903.

D'après l'entente, la marchandise provenant du Canada doit être expédiée par les ports canadiens, etc.

A la page 79, M. Chamberlin dit encore:

Comment pourrons-nous continuer de porter ce fardeau si nous sommes obligés de transporter toutes ces marchandises là-bas aux taux de Boston et de Portland?

Sur le parcours en aval, c'est-à-dire, jusqu'à Saint-Jean et Halifax.

Sir Henry Drayton: Votre autre prétention, c'est que la chose est impossible.

M. Chamberlin: C'est impossible. La chose a toujours été impossible.

Monsieur l'Orateur, c'est là une grave question pour notre port de Saint-Jean. Saint-Jean a consacré de fortes sommes à son port et le Gouvernement veut y affecter de nouvelles dépenses. A Halifax, on a exécuté de grands travaux. La distance de Portland est bien inférieure à celle de Saint-Jean à Halifax. M. Chamberlin avoue qu'il est impossible d'exécuter cette stipulation de la convention, d'une façon pratique et rémunératrice. Quand l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough, demande au ministre des Chemins de fer: "Comment réussirez-vous à mettre à exécution cette convention?" le ministre répond que ce sera uniquement l'affaire du directeur. On choisira, paraît-il, le directeur le plus compétent possible. Que fera un directeur, bien au courant des affaires de chemins de fer? Il se laissera peut-être influencer par l'opinion de M. Chamberlin, ou par celle des préposés au service des transports du Grand-Tronc. S'il se laisse guider par ces derniers, il utilisera les précieuses installations de tête de ligne, dont Portland est doté. Au lieu de diriger ses transports par la voie la plus longue, d'Halifax à Saint-Jean, et d'appliquer le principe comportant l'expédition des marchandises aux ports canadiens, il pourra s'inspirer du système du Grand-Tronc en pareille matière.

L'hon. M. MEIGHEN: Si je ne me trompe, l'honorable député veut que tous ces chemins de fer, y compris le Grand-Tronc, soient cédés à une compagnie d'initiative privée. A son avis, que pourrait faire pareille compagnie, à l'égard de ces expéditions?

M. McLEAN (Royal): Qu'avons-nous fait en passant ce marché avec la compagnie du Grand-Tronc et avec le Grand-Tronc-Pacifique? Nous avons inséré, dans cette convention, un article qui est devenu une disposition législative, portant que toutes les marchandises de provenance canadienne, reçues au Canada, seraient acheminées vers des ports canadiens. Voilà la loi, et si l'on passe un contrat avec une compagnie particulière, on pourrait y insérer de nouveau cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: L'affirmation de l'honorable député n'est pas d'une parfaite exactitude. En réalité, cette disposition est ainsi conçue: "à moins que l'expéditeur n'achemine ces transports dans une autre direction". C'est fort important. Vu que cette loi s'applique actuellement au Grand-Tronc, maintenant que des particuliers sont porteurs des actions, cette loi ne s'appliquera-t-elle pas à la même compagnie, quand l'Etat sera propriétaire des actions? Cela ne revient-il pas au même?

M. McLEAN (Royal): Pas à mon avis. Voici une nouvelle compagnie. Ces actions qu'il s'agit d'acquérir, doivent être détruites. Les autres actions doivent être transférées à une nouvelle compagnie qui en sera propriétaire, la compagnie des Chemins de fer nationaux canadiens. Il s'agit de savoir, si toutes les lois qui lieraient le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique lieraient aussi obligatoirement la nouvelle compagnie, je ne saurais dire. Il faudrait connaître la mesure législative qu'on adoptera ou la convention qui pourra intervenir; car il est bien facile de supprimer pareille disposition et il pourrait être bien difficile d'imposer pareille obligation à la nouvelle compagnie. Si le ministre, à titre d'avocat, est en mesure d'affirmer que Saint-Jean et Halifax demeureront dans la même situation, et que la loi dans sa teneur actuelle sera de nouveau édictée et appliquée d'une façon absolue par la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens; en d'autres termes, si le ministre veut affirmer que, indépendamment de ce que le directeur pourra faire, les marchandises récoltées au Canada seront expédiées par des voies canadiennes, alors je serai parfaitement satisfait. C'est là tout ce que nous voulons. Il faut l'avouer, les affirmations du ministre nous font éprouver certaines inquiétudes au sujet de l'avenir.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur l'Orateur, je n'entends pas critiquer par le menu, les observations que vient de faire l'honorable député de Royal (M. McLean); seulement, ce qu'il importe de retenir, c'est qu'il déclare qu'il est hostile au régime des Chemins de fer d'Etat. Et cette hostilité date de 1891. Il s'y est opposé en 1903, et en 1904 il a prêté alors main-forte au gouvernement du jour, pour faire adopter la loi qui a donné naissance au Grand-Tronc-Pacifique, entreprise dont le pays est aujourd'hui grevé, obligé qu'il est de payer l'intérêt des obligations de cette compagnie. L'honorable député était partisan du gouvernement qui a fait adopter cette proposition.

Il a discouru sur la situation financière du pays. Si le pays n'était pas grevé des

énormes dépenses exécutées pour l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental, la situation financière du pays serait tout autre aujourd'hui.

L'honorable député de Royal vient de me signaler ce fait que la convention du Grand-Tronc de 1904, contenait une clause portant que la compagnie était obligée de diriger certaines marchandises sur Saint-Jean et Halifax. Si l'expéditeur au Canada désirait faire passer ses marchandises par ces points, la compagnie était tenue de se rendre à ses désirs. Mais il n'y avait pas d'autre entente en vertu de laquelle, lorsque l'expéditeur ne l'ordonnait pas, la compagnie était obligée de faire l'expédition de cette manière.

Il me dit également que le Gouvernement du pays expédiera probablement beaucoup de marchandises à Portland. Permettez-moi de lui dire que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, avec sa voie double entre Niagara-Falls et Chicago, fait un trafic énorme de marchandises qu'elle prend dans cette dernière ville, transporte jusqu'à Montréal, passant par Toronto, et qu'elle expédie ensuite à Portland. Pourquoi? Parce que l'expéditeur américain insiste et donne des instructions précises pour que ces marchandises soient expédiées à Portland par le Canada. La compagnie du Grand-Tronc a pu encaisser tous les ans des centaines de milliers de dollars sur les marchandises expédiées de cette façon, et ce serait folie, pour le Gouvernement ou tout autre groupe qui ferait l'acquisition de cette ligne, de vouloir dire aux gens des Etats-Unis: Nous ne transporterons plus vos marchandises à travers le Canada et ensuite à Portland pour l'expédition en Europe. Je dirai à l'honorable député, et je crois que le ministre des Chemins de fer est de mon avis, que le Gouvernement n'a pas l'intention d'expédier de marchandises par Portland à moins que l'expéditeur ne l'exige, et je vais lui dire pour quelle raison. L'honorable député sait fort bien que depuis l'an dernier nous avons tracé un programme de marine marchande; nous avons entrepris la construction de cinquante-deux navires au Canada. A quoi doivent servir ces navires? On doit les affecter à nos ports, Halifax, Québec, Saint-Jean et Montréal, pour transporter nos produits aux marchés de l'univers. Mais l'honorable député ne songe-t-il pas que, surtout en hiver, le Gouvernement canadien verra à ce que toutes les marchandises qui peuvent leur être confiées soient expédiées par les chemins de fer nationaux aux ports de Saint-Jean et d'Halifax? Ce serait une folie de croire que le Gouvernement ou une commission créée par lui, oserait diriger ses marchandises et ses voyageurs, s'il lui est le moindrement possible de faire autrement, par voie de Portland, au lieu de les diriger sur Saint-Jean, Halifax et nos autres ports. L'honorable député n'a pas offert d'alternative au procédé qu'il condamne; il dit ne pas en avoir. Alors, pourquoi discuter la question? Le Gouvernement est obligé de trouver un remède à la situation. Nous ne saurions attendre un an ou deux ans, comme le suggérait l'honorable député, du tout. Nous avons un réseau de chemin de fer tout désorganisé, sans raccordement et tout en morceaux, et le plutôt nous l'aurons réorganisé et mis en bon état, le mieux ce sera pour le public. Loin d'attendre des mois et des années, à mon sens, nous ne saurions trop nous hâter. Je prends cette attitude, car je sais, et je crois, que dans l'intérêt du pays, il nous faut acheter le Grand-Tronc, parfaire notre réseau national et le mettre en état de soutenir la concurrence du Pacifique-Canadien. J'entendais dire, depuis quelques jours, que cette transaction était de nature à nuire à l'emprunt pour lequel le Gouvernement demande actuellement des souscriptions. D'aucuns sont même allés jusqu'à dire—j'ai entendu cela d'un individu qui, s'adressant à un autre sur le point de souscrire à une obligation, lui disait: Mais les fonds que vous placez ainsi vont servir à ce réseau du Grand-Tronc. Le Gouvernement n'a pas l'intention, que je sache, d'employer un seul dollar des fonds perçus du public au cours de cet emprunt, à cette fin, ou de s'en servir d'aucune manière pour le développement de ce réseau de chemin de fer. Tout ce que le Gouvernement demande, c'est de faire adopter cette loi qui mettra en état d'en venir à une entente définitive avec les actionnaires du Grand-Tronc, en Angleterre.

Passons maintenant à un ou deux autres points soulevés par l'honorable ministre. Il ne s'agit pas entièrement d'une question de nationalisation. La mesure législative présentée est devenue nécessaire du fait même de l'insuccès des propriétaires particuliers. L'honorable député sait très bien qu'au cours de l'exercice 1903-1904, le Grand-Tronc a signé une convention bien arrêtée pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Il est vrai que de fortes sommes avaient été engagées dans cette dernière entreprise, et ce à même les deniers publics; il est vrai aussi que le Grand-Tronc a avancé une somme considérable pour sa construction. Mais aujourd'hui, voici la situa-

tion: le Grand-Tronc s'est dérobé à ses responsabilités à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique et a pour ainsi dire forcé le Gouvernement à reprendre cette partie de son réseau. Est-ce que l'honorable député veut que nous prenions simplement le Grand-Tronc-Pacifique et non pas le Grand-Tronc?

Est-ce que l'honorable député désire que le Grand-Tronc acquière la partie stérile du réseau, qui ne sera pas en mesure de rembourser les frais d'exploitation pour plusieurs années à venir, et laisser à la compagnie du Grand-Tronc la partie du réseau susceptible de réaliser des profits, qui a, de fait, toujours acquitté l'intérêt sur les obligations qu'elle garantit, lui permettant ainsi de faire concurrence au réseau de l'Etat?

Si mon honorable ami parcourait l'ouest d'Ontario en ce moment, que constaterait-il? Il se rendrait compte que le trafic destiné aux provinces de l'Ouest se fait par voie de Chicago au lieu de suivre la route de North-Bay à Winnipeg, en passant par le Transcontinental national. Pourquoi? Simplement parce que le Gouvernement a été forcé de faire l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique, de sorte que des milliers de milles de voies ferrées reliant North-Bay à Winnipeg sont entre les mains d'un séquestre. Il s'ensuit donc que la compagnie du Grand-Tronc est en mesure de réaliser de meilleurs profits en faisant passer par Chicago au lieu de North-Bay les marchandises destinées aux provinces de l'Ouest. Cependant, quand le réseau national des chemins de fer de l'Etat sera réorganisé et complété, nous pouvons tenir pour certain que les voyageurs et les marchandises, venant de l'ouest de la province de l'Ontario, passeront par North-Bay et contribueront à grossir le volume du trafic du chemin de fer Transcontinental national, sans compter que ce trafic contribuera à en faire une entreprise rémunératrice.

Je prends une part active au présent débat, pour l'excellente raison que je tiens particulièrement à sauvegarder les intérêts de la population de la péninsule de l'ouest d'Ontario. Si la Chambre veut bien me le permettre, j'appellerai son attention sur le fait suivant: Tracez une ligne traversant le cœur de la ville de Toronto et s'étendant au nord du lac Ontario jusqu'à la baie Georgienne. Or, à l'ouest de cette ligne, vous avez une population de 1,500,000 Canadiens qui est représentée ici par quarante-cinq députés; vous avez là l'une des régions les plus populeuses de tout le Canada. Vous trouverez dans cette région un plus grand nombre de fabriques que dans tout le reste du pays; la valeur de ces établissements industriels est estimée à environ 1,100 millions. Cependant, il n'y a pas un seul mille des voies ferrées du Nord-Canadien, du Transcontinental, du Grand-Tronc-Pacifique, de l'Intercolonial et du réseau de l'Etat qui traverse cette immense région. Les gens de l'ouest de l'Ontario ont autant droit que le reste de la population du pays d'être desservis par le réseau national de l'Etat.

Est-ce que mon honorable ami voudrait la construction de lignes parallèles au Grand-Tronc qui annuleraient la valeur de ce réseau? En effet, les voies du Grand-Tronc pénètrent dans toutes les cités, les villes et les villages de cette région. La compagnie a une ligne à voie double jusqu'à Chicago et avec ses raccordements elle relie Niagara-Falls à la ville de New-York. La ligne du Grand-Tronc est à voie double entre London et entre Hamilton et Toronto. Un embranchement à voie simple suit la rive nord du lac Erié et une autre ligne également à voie simple relie Toronto à Sarnia en passant par St-Marys et Stratford; d'autres voies encore traversent la région du nord au sud; la région tout entière est donc amplement desservie par le réseau du Grand-Tronc. Ainsi, lorsque ce réseau sera relié aux chemins de fer exploités par l'Etat il aidera puissamment l'administration de notre réseau national à exploiter avec profit toutes ces lignes de chemin de fer.

Ce vaste réseau est situé en grande partie dans l'ouest de la province d'Ontario, dans la province de Québec et dans les Provinces maritimes. Le Nord-Canadien, de son côté, relie Québec à Montréal et à Winnipeg en traversant la partie septentrionale du Canada. De Winnipeg, il constitue une magnifique voie de transport, qui traverse les régions les plus fertiles du Nord-Ouest, car 6,500 milles du réseau du Nord-Canadien desservent les provinces de l'Ouest. Cette partie du réseau, toutefois, est pour ainsi dire dépourvue d'embranchements ou d'autres lignes qui alimentent son trafic. Le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental sont dans une situation encore pire que le Nord-Canadien, puisque ce dernier chemin de fer part de Moncton, traverse la province de Québec et toute la partie septentrionale du pays jusqu'à Winnipeg, où il se relie au Grand-Tronc-Pacifique qui abou-

tit à Edmonton et à Prince-Rupert; il traverse donc pour ainsi dire le continent de part en part sans avoir beaucoup d'embranchements. Comment pouvons-nous espérer rendre profitable l'exploitation de notre réseau national de chemin de fer si nous ne le fusionnons pas avec le Grand-Tronc? Nous devons tenir compte de la situation dans laquelle s'est trouvé pendant nombre d'années l'Intercolonial reliant le littoral de l'Atlantique à Québec et à Montréal, sans avoir de gare terminus dans la métropole du Canada et sans embranchements, pour ainsi dire, afin d'alimenter son trafic. Le chef de l'opposition lui-même (M. McKenzie) a insisté dernièrement auprès du ministre des Chemins de fer relativement à la nécessité de construire des embranchements dans les Provinces maritimes pour les relier au chemin de fer de l'Intercolonial. Cette ligne de chemin de fer serait dans une situation florissante à cette heure, si nos amis de la gauche, en de la nationalisation d'un chemin de fer se raccordant à l'Intercolonial et se prolon- 1903 et en 1904 avaient soutenu le principe geant jusque dans l'Ouest. Nous aurions alors eu dans les mains une entreprise lucrative, sans l'énorme dette que nous nous mettons sur les épaules.

Le chef de l'opposition dit: "Vous avez déjà 14,000 milles de chemins de fer administrés par l'Etat, et cela doit vous suffire pour un essai". Je me suis efforcé, monsieur l'Orateur, d'établir combien il est difficile de continuer l'exploitation de ce réseau disjoint et désorganisé sans avoir le Grand-Tronc comme soutien. Voyez la splendide organisation du Pacifique-Canadien dans les provinces de l'Est; suivez-la jusque dans l'Ouest, et vous y trouverez la même organisation absolument parfaite. Nous sommes tous fiers et heureux de savoir qu'il a si bien réussi, mais nous devons en même temps comprendre que, dans ses commencements, le Pacifique-Canadien a eu d'énormes subventions en terres et en argent qui ont donné à l'entreprise des bases sûres et solides.

D'aucuns prétendent que le Grand-Tronc ne doit pas être tenu responsable des actes du Grand-Tronc-Pacifique. J'imagine difficilement que l'on puisse émettre une pareille prétention, car j'ai à la main le discours du ci-devant ministre des Finances (M. Fielding), de même que les déclarations de maints autres députés de la gauche qui, en 1903 et en 1904, disaient avoir proposé quelque chose de fort avantageux pour le public en entreprenant la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

D'autres disent: Attendez jusqu'à la prochaine session. Mais déjà en 1916, 1917 et 1918, cette affaire s'agitait, et elle a été de fois à autre discutée à fond. Depuis seize mois au moins le projet que nous voterons ce soir ou demain est devant le pays.

M. BUREAU: Pourquoi alors ne pas l'avoir mentionné dans le discours du trône?

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): L'honorable député de Trois-Rivières sait fort bien qu'il était impossible de faire mention de ce projet dans le discours du trône, puisque le Gouvernement a appris, il y a quelques semaines seulement, que le Grand-Tronc allait accepter son offre d'arbitrage. Sachant cela, comment l'honorable député pouvait-il s'attendre à une mention de cette affaire dans le discours du trône.

D'autres encore—et parmi eux quelques-uns de mes honorables collègues de la droite—affirment que les deux partis sont également responsables de l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique. J'étais député en 1904 et je me souviens parfaitement des nombreuses résolutions au moyen desquelles nous aurions voulu obtenir de nos adversaires qu'ils étendissent l'Intercolonial jusqu'au Pacifique, de manière à nous assurer une ligne que l'Etat posséderait d'un océan à l'autre. Pour l'édification de quelques-uns de ceux-là, je vais lire une couple de passages d'un discours de l'honorable A. G Blair, discours prononcé à cette occasion-là.

M. Blair était alors ministre des Chemins de fer, et il a résigné ses fonctions plutôt que d'appuyer le projet d'établissement du Transcontinental National. Voici en quels termes il s'est exprimé:

> Ma préférence est décidément pour un chemin de fer possédé et administré par l'Etat, et ma principale raison c'est que ce chemin aura pour conséquence de mettre de l'ordre sur tous les autres chemins de l'Ouest.

Voilà qui a du bon sens. Au reste, les événements ont donné raison à M. Blair pour presque tout ce qu'il a dit dans ses lettres à sir Wilfrid Laurier au sujet de sa résignation, de même que pour ce qu'il avait dit au parlement. Il ajoute:

> Je suis à peu près le seul de cette opinion, j'admets donc sans ambage que ce projet doit être mis de côté. Mais le cabinet a décidé que l'Etat doit construire la voie jusqu'à mi-chemin, c'est-à-dire de Québec à Winnipeg, et ensuite la louer au Grand-Tronc-Pacifique. Quant à l'autre moitié, il a été, si je ne me trompe, décidé que l'Etat aiderait libéralement la compagnie à la construire et à la posséder ensuite jusqu'à la côte.

A ce mode de solution du problème des chemins de fer je suis décidément opposé. A dire le mieux, c'est un projet hybride, entraînant le compromis de deux principes contraires et, comme d'habitude pour les compromis de cette sorte, il sera suivi de résultats peu satisfaisants. En outre, il ne réussira à satisfaire les représentants de l'une ni de l'autre opinion. Il sera difficile d'expliquer pourquoi le Gouvernement doit construire et posséder la section stérile de ce chemin et assurer à une compagnie le crédit de l'Etat pour lui permettre de bâtir et d'exploiter la section féconde.

Voilà ce qui a eu lieu: nous avons construit la section pauvre. Nous avons versé des dizaine de millions dans ce chemin pour que se réalisât le projet que nous avait soumis nos adversaires en 1903 et 1904. Lorsque j'entends quelqu'un me dire, aujourd'hui, que nous sommes tant d'un côté que de l'autre, responsables de l'état dans lequel se trouvent présentement les chemins de fer en question, de même qu'alors je dis avec d'autres qui maintenant siègent de ce côté-ci:

Pourquoi avons-nous dit, paierions-nous neuf dixièmes du coût de la construction de la ligne, pour l'abandonner ensuite à des particuliers? Payons donc plutôt l'autre dixième, afin d'avoir la propriété du chemin tout entier et de pouvoir le contrôler et l'exploiter pour et au nom du peuple". Voilà ce que nous aurions dû faire, et si cette proposition avait été agréée en 1903-1904, le peuple ne serait certainement pas aujourd'hui dans la situation humiliante où il se trouve en ce qui concerne les chemins de fer. Si nous avons acquis ces chemins de fer, ce n'est pas seulement parce que le principe de la nationalisation a triomphé c'est aussi parce que les compagnies privées n'ont pu les exploiter avec succès. Les membres de la gauche nous conseillent de laisser mettre le chemin en liquidation. Voyons un peu ce qui en est. Le peuple a placé, en chiffres ronds, 300 millions dans le Canadien-Nord, 118 millions dans l'Intercolonial, 10 millions dans le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 114 millions dans le Grand-Tronc-Pacifique, 13 millions dans les lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, 159 millions dans le Transcontinental-National, et 28 millions dans le Grand-Tronc, soit un total de 733 millions en argent, en terres et en obligations. Il nous faut protéger ces intérêts. Si le Gouvernement ne faisait pas ce qu'il se propose maintenant, il répondrait bien mal aux désirs du peuple ou aux exigences de ses intérêts les plus importants. J'ai dit que le Grand-Tronc-Pacifique avait reçu 114 millions, ses lignes d'embranchement 13 millions, et le Grand-Tronc 28 millions, soit un total de 156 millions. Le peuple est donc intéressé, jusqu'à concurrence de ce montant, dans la proposition maintenant soumise au Parlement. Or, le Grand-Tronc étant le plus profitable de ces réseaux de chemins de fer, il est de notre devoir de l'acquérir et de le réunir aux autres chemins de fer de l'Etat.

"Qu'on mette le chemin aux enchères", s'écrient certains membres de l'opposition. Mais qui s'en porterait acquéreur? Aucun particulier ni aucune compagnie, à part le Pacifique-Canadien, ne songerait à l'acquérir. S'il était mis aux enchères, le Pacifique-Canadien en achèterait tout au plus certaines parties importantes, afin de briser le réseau et de rendre la concurrence impossible pour des années.

Le peuple est intéressé au plus haut point dans cette affaire, et il nous incombe de protéger ses intérêts. Nous ne pouvons pas décider d'assujétir notre transport à des monopoles. Le peuple a consacré, dans le passé, trop d'argent à la destruction d'un monopole, pour consentir à en créer un plus puissant encore, comme il le ferait en laissant passer ce réseau aux mains du Pacifique-Canadien. Le Canadien-Nord a contribué à ouvrir les régions de l'Ouest à la colonisation, à y augmenter la population et la production. Son tracé était bien situé et il avait été construit avec économie. Le Nord-Canadien va devenir un puissant facteur du développement des provinces de l'Ouest et va contribuer, dans une large mesure, à assurer le succès de cette entreprise.

Un mot seulement de l'aspect financier de la question. Nous allons payer de l'intérêt par rapport aux obligations qui sont productives d'intérêt depuis cinquante ans. Tout ce que le Grand-Tronc possède, nous allons le posséder. Les obligations décrites dans le livre bleu peuvent suffire à convaincre tout homme raisonnable que ce que nous avons à faire, c'est d'acquérir cette ligne et de traiter les actionnaires du Grand-Tronc avec justice. Toute obligation qui n'aura pas été découverte dans les trois mois qui suivront la sentence arbitrale devra être déterminée par les auditeurs.

Cette proposition n'a pas pour effet de libérer le Grand-Tronc d'aucune de ses obligations par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc est une ligne en opération, qui produit des revenus et traverse les parties les mieux établies du pays. Quand le Gouvernement en aura fait l'acquisition il usera des chemins, des

installations terminales, du matériel roulant et de l'organisation de tout ses réseaux.

Il y a seize mois le Gouvernement faisait au Grand-Tronc une offre bien raisonnable. Il s'en est tenu à cette offre. Il faut le féliciter de sa fermeté, il est digne de notre appui. Les membres de la gauche ont eu toutes les occasions possibles de s'enquérir de cette proposition. Le Grand-Tronc n'ayant qu'un petit réseau ne saurait concurrencer les réseaux plus importants; il ne possède qu'une faible partie d'un grand réseau. Le Canada est assez vaste pour alimenter les deux grands réseaux que nous possédons quand ce projet aura été mis à effet. Nous posséderons et exploiterons vingt-deux mille milles de chemins de fer, tandis que le Pacifique-Canadien n'en a que dix-huit mille, et il y aura soixante-quinze mille milles de lignes télégraphiques ou téléphoniques qui appartiendront à l'Etat et seront contrôlées et exploitées par l'Etat.

De plus, nous aurons six vapeurs du Nord-Canadien, douze vapeurs du Grand-Tronc et les cinquante-deux vaisseaux de l'Etat qui sont en construction et qui transporteront nos produits aux ports étrangers —soixante-dix vapeurs en tout. Il y a quinze élévateurs publics qui peuvent recevoir trente-quatre millions de boisseaux, et qui sont tous situés le long de ces voies ferrées, ainsi que les élévateurs du Nord-Canadien sur le parcours de sa ligne, au nombre de 984 et d'une capacité de 63,000,000 millions de boisseaux—soit plus d'un millier d'élévateurs érigés le long des chemins de fer nationaux. C'est certainement le plus grande entreprise publique au monde.

Lorsque celle-ci sera parachevée, l'Intercolonial, le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien seront réunis en un seul réseau qui sera entièrement distinct du Pacifique-Canadien. Le réseau national du Canada doit être sous la haute main et l'administration de l'Etat et libre de toute ingérence politique. Ces voies ferrées débuteront avec des dépenses fixes d'environ $2,000 par mille, ou de $45,000,000, par année, et elles devront être exploitées comme une entreprise commerciale en lutte avec une rivale bien établie et bien outillée. Les administrateurs ne devront pas oublier que le public est tenu de solder l'intérêt sur cette mise de fonds et que si l'entreprise ne rapporte assez pour servir l'intérêt, celui-ci devra être obtenu de la population au moyen des taxes.

Conférons les plus grands pouvoirs aux administrateurs de cette colossale entreprise nationale, et j'ai pleine confiance à la réussite du projet. Le ministère a offert la meilleure solution du problème. Le projet est sûr, sain, sensé et pratique, et je me propose de lui donner mon cordial appui.

M. LUCIEN CANNON (Dorchester): J'ai écouté très attentivement le discours du représentant de Lambton-Est (M. Armstrong), et je tiens, monsieur l'Orateur, à appeler votre attention sur deux de ses raisonnements. D'abord, l'honorable député a dans l'idée que l'acquisition du Grand-Tronc ne coûtera absolument rien au pays. Si j'ai bien saisi le sens de son discours, c'est là l'un de ses principaux arguments. Au cours du débat, des députés de la droite ont donné une tout autre notion à l'opposition et au public. Ainsi, je me rappelle un discours prononcé de l'autre côté de cette salle et dans lequel on a déclaré qu'il faudra dépenser $51,000,000, au moins, simplement pour mettre le Grand-Tronc en bon état. D'après mes calculs—et je ne suis pas un financier, je ne suis qu'un pauvre avocat qui fait de son mieux pour nourrir sa famille, et je ne prétends pas être fort en arithmétique. . .

M. BUREAU: Pas trop de modestie!

M. CANNON: . . . $51,000,000 sont un beau denier pour que même le représentant de Lambton-Est l'oublie lorsqu'il parle d'acheter le Grand-Tronc sans bourse délier. J'appelle son attention sur le projet de loi actuellement soumis à la Chambre, et je le prie de le lire, par exemple, l'article 8 qui autorise le Gouvernement à accorder des secours financiers immédiats aux directeurs du Grand-Tronc. Cela entraînera des déboursés, de nouvelles dépenses, et cela veut dire que l'achat du Grand-Tronc exige une saignée de la caisse publique.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je ne pense pas un seul instant que l'honorable député veuille m'attribuer des propos que je n'ai pas tenus. Mon assertion concernant le Grand-Tronc est bien différente de celle qui a trait au Grand-Tronc-Pacifique et au Transcontinental. J'ai fait observer que nous serions obligés tous les ans de jeter des millions de dollars au Transcontinental et au Grand-Tronc-Pacifique, afin de le maintenir en exploitation, si nous n'avions pas le Grand-Tronc proprement dit, c'est-à-dire l'ancien Grand-Tronc; mais que, possédant celui-ci, nous n'aurons pas à nous charger de fortes dépenses de ce chef.

M. CANNON: Ayant entendu les explications de l'honorable député, tout ce que je puis dire, c'est qu'elles valent mieux que son discours. Ma mémoire est généralement fidèle, et je me rappelle parfaitement que mon honorable ami a dit—peut-être sans le vouloir—que l'acquisition du Grand-Tronc, non pas celle du Grand-Tronc-Pacifique, ne coûterait rien au pays. Lorsqu'il a pris la parole, je discutais l'article 8 qui autorise le Gouvernement à accorder des secours financiers immédiats au Grand-Tronc—et nous savons ce que cela veut dire, surtout s'il faut ajouter foi aux propos des membres du ministère et des députés qui sont placés à votre droite, monsieur l'Orateur.

La compagnie du Grand-Tronc crie famine, et si nous lui fournissons tous les fonds dont elle a besoin, elle videra dans une grande mesure, je le répète, les coffres publics.

De plus, si l'honorable député de Lambton-Est veut se reporter à l'article 4 du bill, il verra qu'en vertu de cet article le Gouvernement, ou pour parler plus exactement, le peuple du pays garantit le paiement de l'intérêt sur certaines actions et obligations du Grand-Tronc. D'où l'argent va-t-il venir?—et c'est là seulement qu'une partie de la question.

M. ARMSTRONG: L'honorable député sait parfaitement bien que les recettes du Grand-Tronc ont toujours soldé l'intérêt de ces obligations.

M. CANNON: L'honorable député sait parfaitement que l'une des raisons données par le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) et par le ministre des Chemins de fer (M. Reid), l'an dernier et cette année, pour excuser l'opération actuelle c'est que le Grand-Tronc n'était pas à même de payer ses intérêts sur ses obligations.

M. ARMSTRONG: Il l'a toujours fait.

M. CANNON: Si l'honorable député veut se reporter au livre bleu qui a été distribué aux députés, il trouvera une lettre écrite par le ministre de l'Intérieur, alors qu'il était à Londres, où il dit que le Gouvernement n'aidera pas le Grand-Tronc à payer les intérêts dus en juillet de cette année. Je crois que ce point demande d'être discuté plus longtemps. Il en coûtera cher au pays pour prendre le réseau du Grand-Tronc. Personnellement, je ne m'y connais pas en chemin de fer; mais je suis opposé à ce projet pour trois raisons. La première c'est que le moment est inopportun pour présenter ce projet, la seconde c'est que les raisons offertes par le Gouvernement ne devraient pas suffire pour convaincre la Chambre, et la troisième c'est que les méthodes indigestes dans ce bill pour l'achat du Grand-Tronc ne devraient pas avoir l'approbation des députés. Le temps est inopportun, parce que, tout d'abord, le premier ministre du pays n'est pas à la Chambre. Le peuple canadien a le droit d'exiger la présence du premier ministre quand on délibère un projet de loi de cette nature. J'admire le ministre des Chemins de fer, (M. Reid), j'ai une certaine admiration pour le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), et j'ai même un peu d'admiration pour le président du conseil (M. Rowell), mais même ces trois lumières du cabinet ne peuvent pas remplacer le premier ministre et ce très honorable monsieur devrait être à son siège. Les députés de la droite répondront: "Le premire ministre est malade, il ne peut pas se trouver à la Chambre". J'ai beaucoup de sympathie pour le premier ministre, je regrette bien sa maladie et j'espère qu'il reprendra bientôt son siège".

Une loi d'une importance si considérable ne devrait pas nous être présentée en l'absence du premier ministre. De plus, jusqu'à hier, le ministre des Finances (sir Henry Drayton) n'était pas venu à la Chambre de toute la session. A quoi bon avoir un ministre des Finances élu dans la circonscription de Kingston qui n'est venu à la Chambre que vingt minutes hier et qu'on n'a pas revu depuis?

M. ARMSTRONG: Il est ici maintenant.

M. CANNON: Je suis heureux de le voir. La raison de mon erreur c'est que du côté gauche de la Chambre, nous ne sommes pas habitués à voir tant de modestie de la part d'un ministre. D'habitude, les ministres s'assoient au premier rang. Le ministre des Finances devra nous donner un état exact de notre position. Nous y avons certainement droit, et tant que le ministre des Finances ne nous l'aura pas donné je ne crois pas que le Gouvernement ait le droit de demander la seconde lecture de ce projet de loi. Quels renseignements avons-nous? Au Sénat et à la Chambre des communes on a posé certaines questions au Gouvernement et aujourd'hui, en réponse à une question posée par l'honorable député de Charlevoix-Montmorency, (M. Casgrain) et demandant quel montant avait été payé au Pacifique-Canadien, au Grand-Tronc et au Nord-Canadien le Gouvernement a répondu que le réseau du Grand-Tronc avait reçu, en chiffres ronds, 15 millions depuis 65 ans; que le Pacifique-Canadien avait reçu en tout 31 millions et qu'on avait donné

au Nord-Canadien la somme de 27 millions. Vous savez, monsieur l'Orateur, que ces chiffres sont absolument faux. Si l'honorable député de la droite qui prend la responsabilité de ces chiffres avait ouvert les documents parlementaires de 1917, il aurait constaté leur inexactitude absolue. Que voyons-nous dans ces documents distribués aux députés par le Gouvernement? Nous voyons que le Pacifique-Canadien a reçu non pas 31 millions comme le dit aujourd'hui le Gouvernement, mais la somme énorme de 228 millions.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit-il que le Pacifique-Canadien a reçu cette somme en subventions?

M. CANNON: En subventions en argent et en terres.

L'hon. M. MEIGHEN: La question se rapportait aux subventions accordées au Pacifique-Canadien. La réponse montre les subventions et aussi les subventions en terres.

M. CANNON: Même dans ce cas-là. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne l'avez-vous pas dit?

M. CANNON: Je ferai mes observations comme bon me semblera, et le ministre peut faire les siennes comme il l'entendra.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas les faire de cette façon.

M. CANNON: Je n'endurerai pas les interruptions du ministre. S'il est dans une mauvaise position, qu'il se tire d'affaires de son mieux. Je ne me laisserai pas prendre par de petits trucs. Je ne crains nullement le ministre, pas plus aujourd'hui que dans le passé. D'après ce livre bleu, le Pacifique-Canadien a reçu des subventions en argent au montant de 66 millions. Le ministre entend-il bien? Aujourd'hui, cependant, on nous a dit que le montant était de 31 millions.

M. CAHILL: Ça se rapproche beaucoup pour le Gouvernement.

M. CANNON: Puis le Grand-Tronc, selon la réponse donnée, aujourd'hui, à des membres de l'opposition qui cherchent à se documenter afin de discuter l'affaire avec intelligence, a reçu en chiffres ronds 15 millions, alors que le même livre bleu montre que toute l'aide accordée au Grand-Tronc est de 28 millions.

M. RICHARDSON: Y a-t-il des détails expliquant ce chiffre? J'avais l'impression que ce n'était que 15 millions.

M. CANNON: Pas cet après-midi, parce que j'ai écouté les observations de l'honorable député, et, au sujet du Pacifique-Canadien, il parlait de plusieurs centaines de millions. A la place de l'honorable député, je m'en tiendrais aux chiffres de cet après-midi.

M. RICHARDSON: Je ne voulais nullement douter des chiffres de l'honorable député. J'ai pris les miens du rapport Drayton-Acworth qui dit que l'aide accordée au Grand-Tronc montait à 15 millions. Je ne connaissais pas d'autre montant, et j'ai demandé courtoisement à l'honorable député comment il faisait son calcul. Je n'ai pas douté de son assertion; j'en ai été simplement étonné.

M. CANNON: Je dis que le Gouvernement nous a donné, cet après-midi, des chiffres qui sont entièrement faux, si on les compare avec ceux de ce document parlementaire. L'honorable député de Springfield (M. Richardson), au cours de ses observations, a dit, cet après-midi, que l'aide au Pacifique-Canadien se montait à 750 millions.

M. RICHARDSON: Y compris l'exemption des impôts sur les terres et tous les effets.

M. CANNON: Le Gouvernement dit qu'il a donné 31 millions.

L'hon. M. MEIGHEN: En subventions.

M. CANNON: Il y a une grande marge. Le Gouvernement dit avoir donné au Nord-Canadien, en chiffres ronds, 27 millions. Les documents parlementaires disent 298 millions, ou, à proprement parler, 300 millions. Le Gouvernement n'a pas le droit de tromper ainsi l'opposition et le pays. Maintenant que le ministre des Finances est à la Chambre, et que c'est lui qui a signé le rapport, il nous dira, j'espère, si les chiffres qu'il nous a donnés, lorsqu'il était commissaire, sont ceux qu'il nous fournit à présent qu'il est ministre des Finances.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ces chiffres n'ont rien de mystérieux, ils sont parfaitement clairs. Les réponses, si je comprends bien—je n'en ai pas entendu la lecture— se rapportaient aux subventions. Je maintiens tous les montants contenus dans ce rapport. Ils ne se rapportent pas seulement aux subventions, qui, en réalité, n'y sont que pour une faible part. Les subventions au Nord-Canadien, telles qu'on les y trouve, sont bien de 38 millions à peu près. Les terres que le chemin de fer a eues au sujet de la concession du Manitoba représentent le montant que la compagnie a sub-

séquemment reçu pour elle, soit quelque 34 millions. Les prêts en souffrance sur les fonds placés dans la compagnie sont indiqués exactement, de même que les garanties accordées par le Gouvernement. Les subventions sont une chose, les ventes des terres, une autre; les prêts en souffrance sont encore une autre chose, ainsi que les garanties; tout cela est bien différent. Le total est exact. C'est exactement la même affaire pour le Pacifique-Canadien.

Au chapitre des subventions, il appert que le Pacifique-Canadien a reçu $104,000,000; mais on verra par une note marginale du rapport que cette somme comprend la valeur des chemins de fer que l'Etat avait déjà établis et qui, d'après le traité, ont été remis à la compagnie. Cette valeur a été calculée aussi exactement que possible.

Puis, nous avons la recette de la vente des terres. Ce sont les terres qui étaient réellement vendues en ce temps-là, et comme l'honorable député l'a dit, elles portent le total à $228,000,000. Le Grand-Tronc a été construit avant le paiement de subventions comme en ces dernières années. Il a reçu des subventions de différentes sources, mais en ce qui concerne le gouvernement fédéral, celui-ci lui a consenti des prêts il y a plusieurs années. Il n'a jamais perçu l'intérêt sur les sommes prêtées, et il est juste de dire que l'aide que le Canada a accordée au Grand-Tronc représente $15,000,000.

M. CANNON: Je ne tiens pas à engager un long débat avec le ministre des Finances; cependant, s'il consulte de nouveau la brochure, il constatera que, d'après les rapports officiels, les chemins maintenant compris dans le réseau de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer ont reçu: Subventions du gouvernement fédéral, $3,423,690; des provinces, $4,077,233; prêts du gouvernement fédéral à la compagnie du Grand-Tronc de chemins de fer, effectués il y a plusieurs années, $15,000,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: En apparence, l'honorable député tombe d'accord avec moi.

M. CANNON: En additionnant ces sommes, $3,000,000 et $15,000,000, le ministre s'apercevra qu'elles forment un total de $18,000,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui, tout cela est vrai; mais il y a plus.

M. CANNON: Et la réponse de cet après-midi était $15,000,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député doit se rappeler que la question avait trait aux subventions par cette Chambre. Elle ne se rapportait pas aux subventions provinciales ni aux dons des municipalités. A mon sens, les seuls fonds que le Grand-Tronc ait reçus du Parlement ce sont ces $15,000,000. Le rapport mentionne une somme de $15,142,633 et les $142,633 représentent l'intérêt exigé sur le placement.

M. CANNON: Si le ministre se reporte à la brochure, il s'apercevra qu'elle mentionne une subvention de $3,000,000 du gouvernement fédéral; $15,000,000 et $3,000,000 font $18,000,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le total devrait être de $28,000,000. Il y a quelque chose de plus.

M. CANNON: La réponse donnée cet après-midi n'indique que $15,000,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député constatera, je crois, que ces subventions n'ont pas été accordées par cette Chambre, mais qu'elles étaient antérieures à la confédération.

M. CANNON: Naturellement. Le rapport du ministre dit "du gouvernement fédéral." Il n'y en a qu'un. Je sais que le ministre des Finances et plusieurs autres pensent que le présent Gouvernement est le premier gouvernement fédéral que nous ayons eu; cependant, avant lui, il y en a eu plusieurs qui portaient le nom de "gouvernement fédéral." Le gouvernement fédéral a accordé une subvention de $3,000,000, puis, un prêt de $15,000,000. Or, $15,000,000 plus $3,000,000 font $18,000,000; pourtant, cet après-midi, on ne nous a pas dit $18,000,000, mais $15,000,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si l'honorable député examine les Statuts, il s'apercevra que les $3,000,000 de plus ont été donnés à une des compagnies subordonnées qui ont été réunies plus tard à la compagnie, et qu'ils n'ont pas été donnés directement au Grand-Tronc. Mais c'est un fait que le total est plus élevé que celui que l'honorable député établit. Celui-ci défalque $13,000,000, car le rapport indique un total de $28,145,000.

M. CANNON: Eh bien, la brochure porte:

D'après le rapport du Gouvernement, les chemins de fer maintenant compris dans l'entreprise du Grand-Tronc de chemin de fer ont reçu de l'aide comme suit:

"L'entreprise du Grand-Tronc de chemins de fer."

L'hon. sir HENRY DRAYTON: "Les chemins maintenant compris."

M. CANNON: Ce n'était pas $15,000,000, mais $18,000,000. Voici la question qui a été posée en cette enceinte:

Quel est le montant des subventions payées au réseau du Grand-Tronc de chemin de fer durant les soixante-cinq dernières années.

La réponse a été $15,542,655.34. Dans la brochure qui renferme le rapport de l'honorable député qui est maintenant ministre des Finances, la somme donnée est de $3,000,0000 et $15,000,000, ce qui fait $18,000,000. J'espère que, dans une autre circonstance, le ministre expliquera plus à fond comment il se fait que ces $3,000,000 soient disparus si soudainement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le rapport dit 13 et 15 millions, soit un total de 28 millions.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'espère que les honorables députés s'abstiendront de discuter plus à fond ces chiffres. L'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a la parole. Il devrait avoir l'avantage d'interpréter ces chiffres comme il croit bon. Toute explication de la part du cabinet doit être donnée ultérieurement. Ces interruptions sont absolument hors d'ordre quand la Chambre ne siège pas en comité.

M. CANNON: Je disais, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement ne devrait pas présenter cette loi, parce que le premier ministre est absent, que nous n'avons pas été pleinement renseignés et que la fameuse reconstitution du cabinet n'est pas achevée. Nous voyons des ministres s'évanouir de la Chambre. Ainsi, nous avons vu démobiliser l'hon. M. Carvell, qu'on a envoyé à la commission des Chemins de fer. Nous avons également appris qu'un honorable député de la Colombie-Anglaise se préparait à échanger la tâche ardue de ministre pour une vie d'aise, celle d'un fonctionnaire civil, avec de gras appointements. On nous a annoncé que d'autres ministres disparaîtront, que le bois sec serait remplacé par du plus substantiel et du plus solide. La Chambre et le pays ont, je pense, le droit d'exiger qu'on refasse le cabinet avant de régler des problèmes de si grandes envergures. Et, il y a une autre raison de ne pas considérer ce projet de loi maintenant. Est-ce le moment d'assumer de fortes dettes et responsabilités, alors que l'ancien ministre des Finances (sir Thomas White) déclare devant un comité parlementaire de cette Chambre, que ce sont des jours de stricte économie, où l'on ne devrait pas dépenser un sou sans nécessité? Il nous a dit le total de notre dette publique. C'est épouvantable.

L'an dernier, au cours du débat budgétaire, nous avons demandé à différents membres du cabinet: "Où trouverez-vous l'argent nécessaire à la gestion des affaires publiques?" Ils n'ont pas pu répondre. La seule chose qu'ils nous ont exprimée, c'est leur inaltérable confiance en la Providence. Sans doute, monsieur l'Orateur, la Providence est parfois généreuse et très charitable, mais il ne faut pas abuser de sa bonté. Je donne un conseil à ces gens : "N'abusez pas de la bonté et de la bienveillance de la Providence et n'en espérez pas trop." Les honorables députés de la droite, pourraient lire chez un vieux poète latin, un vers qu'ils devraient peser, car il prête beaucoup à réfléchir: Quem Deus vult perdere, dementat prius.

Une VOIX: Expliquez.

M. CANNON: Les anciens combattants sont venus à ce Parlement dire aux représentants du peuple que leur conduite de l'autre côté leur donnait droit à plus de reconnaissance. Le comité chargé de cette question n'a pas encore fait rapport. Mais le président du conseil privé nous a dit certaines choses. Ses paroles plurent tellement aux oreilles ministérielles qu'elles furent imprimées et distribuées à nombreux exemplaires dans le pays. Quelles étaient ces paroles? Que le Canada ne pouvait donner plus d'assistance financière aux soldats. Après avoir ainsi répondu aux soldats, est-il juste, est-il prudent, du Gouvernement, d'entreprendre une aussi vaste dépense d'argent que celle de l'achat du Grand-Tronc? Monsieur l'Orateur, je soutiens que le Gouvernement devrait hésiter avant de dépenser des centaines de millions à l'achat d'un chemin de fer failli, au moment où, dans le pays tout entier, les soldats, sont mécontents parce qu'on refuse de reconnaître les vaillants services qu'ils ont rendus.

Il y a une autre objection qu'il ne faut pas oublier. Des fonctionnaires reçoivent de l'Etat de gras appointements pour faire des conférences dans le Canada et prêcher aux citoyens la stricte économie domestique. Dans la ville de Québec, que j'habite, et dans le comté de Dorchester, que je représente, plusieurs femmes sont venues se plaindre à moi que la cherté de la vie les empêchait de fournir à leur famille la nourriture et le vêtement. A l'approche d'un hiver qui leur met la crainte en l'esprit et l'anxiété au cœur, ces gens apprennent des conférenciers qu'il faut économiser. Cependant, le même Gouvernement qui donne ce conseil, est prêt à

jeter des centaines de millions de dollars pour satisfaire les appétits de ses amis, les spéculateurs des bourses de Londres. Monsieur l'Orateur, je conseille au Gouvernement d'hésiter et de prendre garde.

En parlant de la Russie, l'an dernier, le président du Conseil privé avait les larmes aux yeux et des tremblements dans la voix.

Quelle a été la cause de ce qui s'est passé en Russie? L'éclosion du Bolshevisme russe est tout simplement l'explosion de la souffrance dans les cœurs de pauvres êtres humains qui étaient écrasés par un gouvernement autocratique. Que ce Gouvernement-ci n'oublie pas que la patience des Canadiens a des bornes et que si ces bornes sont dépassées, le ministère devra assumer la responsabilité de ce qui pourra s'ensuivre. (Exclamations). J'entends des rires du côté ministériel. C'est généralement la réponse que l'on reçoit de ce côté-là. Mais j'ai vu des prévenus, à la barre du tribunal, éclater de rire lorsqu'ils s'entendaient déclarer coupables de meurtre. (Exclamations).

Monsieur l'Orateur, encore une question: L'époque est-elle bien choisie pour presser cette mesure, alors que le ministre des Finances fait appel au peuple pour prêter son argent à l'Etat? Ce Gouvernement est dans la même position qu'un particulier qui a besoin d'argent. S'il veut avoir des fonds, il doit inspirer confiance à la personne à laquelle il les demande. L'an dernier, j'ai parcouru mon comté, adressant la parole en faveur de l'emprunt de la victoire et la contribution de Dorchester a dépassé de beaucoup la somme prévue par le comité de l'emprunt. Cette année, j'en ai fait autant. Vais-je y retourner? Peut-être, si le ministre des Finances nous démontre que cet argent sera dépensé à propos et non pas jeté et gaspillé dans l'entreprise que l'on nous propose en ce moment. Mais peu importe ce que je peux faire. Je ne suis qu'un simple député, et je ne prétends pas jouir de beaucoup d'influence. Mais il y en a d'autres que moi. Je signalerai au ministre des Finances une lettre qui a parue dans les journaux de Québec. L'auteur n'est pas un homme politique, ni un adversaire du Gouvernement, mais un des citoyens les plus influents du Canada, ancien président de l'association des manufacturiers, propriétaire d'une des plus grosses industries que nous ayions dans la cité de Québec; je veux parler de l'honorable M. Amyot. M. Amyot a souscrit généreusement au dernier emprunt de la victoire; or, voici la lettre qu'il écrit:

[M. Cannon.]

Monsieur le directeur du Soleil,
Québec,
Cher monsieur,

Nous voyons dans le "Chronicle" de ce matin que le Gouvernement fédéral a présenté à la Chambre un projet pour l'achat du chemin de fer du Grand-Tronc, et que M. Smithers le président, est prêt à accepter les conditions énoncées par le Gouvernement. Autrement dit, un projet tout préparé d'avance est soumis à la Chambre au moment où sir Robert Borden est absent, ou le leader de l'opposition n'a pas encore place à la Chambre, et alors même que le Parlement n'a été convoqué que dans le seul but de ratifier le traité de paix ainsi que pour obtenir pour ses membres une seconde indemnité.

C'est à ce moment-là que l'on veut précipiter en toute hâte une loi pour l'achat d'un quatrième ou d'un cinquième réseau de chemin de fer alors que la nation chancèle sous le poids d'une dette excessive et qu'elle est embarrassée par toutes sortes de difficultés.

Le Gouvernement a l'audace de faire cet achat au moment où il essaie de lancer un nouvel emprunt national appelé emprunt de la victoire. Vains mots sans doute, mais enfin il l'appelle ainsi. Je suis d'avis que le public devrait refuser de souscrire quoi que ce soit à cet emprunt, si le Gouvernement persiste à vouloir faire l'acquisition du Grand-Tronc. Personnellement j'entends donner un exemple en ne souscrivant pas un centin. J'ai souscrit généreusement aux emprunts précédents, au premier, $50,000, au second, $250,000 et au troisième, $500,000. Par conséquent je crois avoir fait ma part dans le passé; mais je refuse de souscrire quoi que ce soit à ce nouvel emprunt si l'on veut administrer les affaires publiques d'une façon aussi insensée. Si j'ai un conseil à donner, c'est que mon exemple soit généralement suivi dans tout le pays.

En vous remerciant, monsieur, pour la publication de cette lettre, je demeure,

Sincèrement vôtre,
Georges E. Amyot.

Le Gouvernement ne peut pas ignorer cette lettre. Comme je l'ai dit déjà, l'auteur est un citoyen très éminent et je crois que les sentiments qu'il exprime sont partagés par beaucoup de commerçants canadiens.

Il y a une autre raison, monsieur l'Orateur, pour ne pas hâter cette mesure. Le Gouvernement actuel n'a pas la confiance du peuple. Quand je dis cela, j'appuie mon affirmation de preuves indéniables. Il y a quelques mois, il y avait une élection dans l'île du Prince-Edouard. Quel a été le résultat? Le gouvernement provincial a été battu. Pourquoi? Parce qu'il appuyait le Gouvernement unioniste à Ottawa. Mais à quoi sert de parler de l'île du Prince-Edouard? Je peux citer une province qui intéresse beaucoup plus les députés ministériels: la province d'Ontario. Le gouvernement Hearst était au pouvoir

depuis longtemps; mais au moment où le président du conseil privé (M. Rowell) lui a prêté son concours, il a été complètement anéanti.

Et le soir du scrutin, quand les résultats de l'élection furent publiés, j'ai pensé que mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer (M. Reid) qui avait toujours dirigé l'ancienne machine tory dans l'Ontario, et qui savait où appliquer l'huile, comme lorsqu'il est allé à Kingston pour démontrer aux citoyens de cette bonne ville tout ce qu'ils gagneraient à élire le ministre des Finances (sir Henry Drayton) par acclamation, ainsi que nous l'ont dit les journaux; bref, ce vétéran de tant de luttes politiques aurait assuré la victoire de l'organisation de son collègue, le président du conseil. Or, du moment que ce dernier s'ingéra dans l'élection, en saint mal avisé qu'il est, il donna le coup de grâce aux espérances du parti de Hearst. Si les électeurs de l'île du Prince-Edouard et de l'Ontario font pareil accueil à un parti auquel le Gouvernement unioniste prête son appui, s'imagine-t-on, monsieur l'Orateur, les désastreux résultats d'un appel fait directement au corps électoral par ces ministres eux-mêmes? Si ce gouvernement jouit de la confiance du peuple, pourquoi un de ses partisans n'a-t-il pas posé sa candidature à Québec-Est, où il y a une élection cette semaine, et cela afin d'éclairer l'électorat de ma bonne province sur les bienfaits de son administration? Voilà tantôt deux semaines que je n'ai pas aperçu ici la sympathique figure du ministre de l'Immigration (M. Calder). Je regrette vivement son absence. Mais voici ce que je tiens à savoir, monsieur l'Orateur: Si le peuple fait réellement confiance au Gouvernement de l'union, comme l'a affirmé hier même le président du conseil, pourquoi donc un partisan du ministre de l'Intérieur n'a-t-il pas posé sa candidature ni brigué les suffrages en Saskatchewan? Le peuple leur fait confiance, disent-ils. Eh! bien, le chef de notre parti a été choisi par la convention qui a siégé ici, l'été dernier; il a posé sa candidature devant les électeurs du comté de Prince, et ce Gouvernement, qui jouit de la confiance populaire, n'a pas osé lui susciter de concurrent.

M. McGIBBON (Muskoka): Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. CANNON: Volontiers.

M. McGIBBON (Muskoka): Pourquoi le chef de l'honorable député n'a-t-il pas posé sa candidature dans sa propre province? (Exclamations sur plusieurs bancs).

M. CANNON: A mon avis, c'eût été une excellente idée, car la représentation de la province d'Ontario y eût notablement gagné.

Monsieur l'Orateur, j'affirme que le Gouvernement ne possède pas la confiance populaire. J'affirme, en outre, que le Gouvernement n'a pas reçu de mandat sur la question de la nationalisation des chemins de fer. Je prêtais, aujourd'hui même, l'oreille aux observations de mon honorable ami, le député de Springfield (M. Richardson), au sujet de la nationalisation des chemins de fer. Il a peut-être été partisan de ce système cet après-midi, mais s'il faut ajouter foi aux rumeurs venant de Winnipeg, il se serait souvent prononcé en faveur du Pacifique-Canadien, qui est une entreprise d'initiative privée.

M. RICHARDSON: Me serait-il permis de répliquer à cette assertion? Je n'ai jamais été partisan du Pacifique-Canadien. Jamais je ne me suis permis de dire en faveur de cette compagnie autre chose que ce que l'honorable député lui-même pourrait dire, à savoir, que c'est une institution parfaitement administrée et que le public canadien peut à juste titre admirer cette administration; mais il chercherait en vain dans les liasses de journaux que je pourrais lui montrer, un seul discours où j'aie appuyé le Pacifique-Canadien.

M. BUREAU: Etiez-vous en faveur du chemin de fer de la vallée de la rivière Rouge?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre! Cet échange de questions et de répliques lancées des deux côtés de la Chambre sont interdites par le règlement, lors de la discussion générale.

M. CANNON: Monsieur l'Orateur, je ferai observer à l'honorable député que, dans les discours qu'il prononce parfois ici, il n'exprime pas toujours ses véritables opinions, s'il faut en juger d'après la façon dont il vote, quand la question est mise aux voix. En outre, malheureusement, l'honorable député ne prononce pas seulement des discours, mais il écrit des articles dans son journal, et je pourrais lui signaler dans ses liasses des articles éditoriaux qui lui ménageraient d'assez vives surprises et qui prouveraient, à l'encontre de ce qu'il prétend, qu'il a parfois battu en brèche la nationalisation des chemins de fer.

Je disais donc, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement n'a pas reçu de mandat.

Dans quel but le Gouvernement a-t-il été élu? Les ministres nous ont dit qu'ils avaient le devoir impérieux de consacrer leurs talents au service du pays, pour sauver l'empire britannique. Si le pays n'eût pas bénéficié du génie administratif de ces messieurs qui siègent sur les banquettes ministérielles, si le ministre des Chemins de fer (M. Reid) n'eût pas conservé la direction de son ministère; si le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) ne fût pas demeuré fidèle à ce qu'il croyait être son devoir; si le ministre de la Justice n'était pas resté à son poste ,à travailler au service de son pays, tout âgé, malade et fatigué qu'il est, l'empire britannique serait disparu, monsieur l'Orateur—c'est du moins ce qu'ils affirment. Le public canadien a compris qu'il fallait sauver l'empire britannique. Or, maintenant que l'empire est sauvé, monsieur l'Orateur, ces honorables messieurs voudraient-ils bien sauver leur propre pays, en abandonnant le pouvoir?

Je m'oppose à ce projet de loi, monsieur l'Orateur, non seulement par ce que le moment n'est pas opportun pour discuter une mesure de ce genre, mais parce qu'en la présentant on s'appuie sur de mauvaises raisons.

J'entendais, hier, le président du conseil qui disait: "Nous poursuivons notre œuvre." Je voudrais bien savoir où commence cette œuvre; encore plus, voudrais-je savoir où elle finira. L'œuvre du gouvernement, au point de vue des chemins de fer, n'est ni plus ni moins que la continuation des traditions du parti tory au pays. Nous avons eu le scandale du Pacifique-Canadien, monsieur l'Orateur, nous avons eu le scandale du Nord-Canadien, le scandale du Grand-Tronc-Pacifique—et aujourd'hui nous avons suprême et dernier geste de ces génies, le scandale du réseau du Grand-Tronc. Je sais en quoi a consisté leur œuvre en ce qui concerne ma province; ils se sont évertués à détruire ce que le très honorable sir Wilfrid Laurier a fait pour Québec et Ontario; ils ont essayé de faire disparaître tout vestige des œuvres de ce grand patriote par la construction du Transcontinental en 1903 et pendant les années qui suivirent. Telle a été la ligne de conduite du gouvernement à l'endroit de la province de Québec.

Nous avons construit le pont de Québec qui a coûté des millions et, me croirez-vous, monsieur l'Orateur, si je vous dis qu'il ne passe guère de convois sur ce pont? Pour quelle raison? Parce que ce gouvernement se désintéresse absolument de Québec; le Québec ne compte pas. Si, aux yeux de ces honorables messieurs, le Québec ne compte pas, il comptait pour quelque chose dans l'estimation d'un ancien gouvernement aux vues plus larges, qui prenait à cœur et surveillait les intérêts, non seulement d'une province ou d'une région du pays, mais de tout le public canadien. Au cours de la dernière élection, le "Telegram", de Toronto, conseillait aux gens de cette ville d'appuyer le gouvernement Hearst parce que, disait-il, un vote pour Hearst était un vote contre le Québec; un vote pour Hearst était un vote pour Toronto contre Montréal. Je laisse ces messieurs à leurs invitations mesquines; d'ailleurs, elles ont eu la réponse qu'ils méritaient.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas retenir la Chambre beaucoup plus longtemps. —(Mouvements divers.) Le député de Toronto-Sud (M. Sheard) manifeste. Je sais qu'il entend ainsi manifester son approbation. Il ne s'agit pas de décider si ce parti est pour ou contre d'exploitation par des particuliers. Je suis libéral, je suis progressiste; et je supporterai tout ce qui peut contribuer à l'avancement du pays. La nationalisation a toujours été au programme de toutes les organisations libérales du monde entier. Cependant, monsieur l'Orateur, au cours des dernières années, maints pays ont tenté la nationalisation; nous avons devant nous, des exemples qui nous manquaient auparavant, et devant ces exemples et ces résultats, n'avons-nous pas raison, en hommes sensés et intelligents, de suggérer qu'il vaudrait mieux attendre et voir ce qui en est avant de décider de cette question ?

Le député de Springfield (M. Richardson) dit que la nationalisation a eu du succès en Italie. L'honorable député a-t-il déjà voyagé en Italie ?

M. RICHARDSON: Oui.

M. CANNON: Il a dû être content de s'éloigner de ces chemins de fer.

M. RICHARDSON: Du tout.

M. CANNON: L'honorable député nous a dit que la nationalisation des chemins de fer a réussi en Angleterre. Mais le gouvernement anglais d'aujourd'hui est tout à fait indécis sur ce qu'il doit faire au sujet des chemins de fer. Il a sur les bras un certain nombre de ces 'éléphants blancs dont il cherche à se défaire—à ce point, monsieur l'Orateur, que la question de

nationalisation est revenue sur le tapis, non seulement au sujet des voies ferrées, mais à propos des mines. Le premier ministre, M. Lloyd George—et le député de Springfield reconnaîtra qu'il est libéral—a déclaré que l'opportunité de la nationalisation était d'une importance si grande que le peuple lui-même devra en décider. Les honorables membres de la droite suivent ordinairement l'exemple de l'Angleterre ; pourquoi ne prennent-ils pas la même décision éclairée que vient de prendre le premier ministre d'Angleterre sur cette question ?

Aux Etats-Unis, les chemins de fer sont passés sous la direction du gouvernement. Je défie n'importe quel député de cette Chambre de nier que le déficit dans l'exploitation des chemins de fer aux Etats-Unis n'a pas été au-dessous d'un million et demi par jour. Que sera-t-il ici, si l'on en juge par ce que nous avons vu dans le passé au sujet de l'Intercolonial ?

Certains honorables membres nous affirment que l'administration des chemins de fer nationaux sera absolument exempte de tout favoritisme politique, "nous nous sommes engagés à cela".

Or, le Gouvernement a pris, par le passé, des engagements qu'il n'a pas tenus; la population agricole d'Ontario s'est souvenue de l'une de ces promesses violées ces jours derniers. Le présent Gouvernement devrait être sérieux. Le président du conseil a fait hier l'affirmation suivante:

"Nous sommes obligés d'acheter le réseau du Grand-Tronc, non pas tant à cause de la faillite de la nationalisation que de la faillite de l'initiative privée". Voilà l'un des principaux arguments que le ministre a fait valoir à l'appui du projet. Le Nord-Canadien n'a pas eu de succès à titre d'entreprise particulière, et voilà pour quelle raison le Gouvernement a acquis ce réseau. Or, je puis difficilement m'expliquer pour quelle raison le Gouvernement, s'il désire voir réussir le régime de la nationalisation, laisse l'administration de notre réseau national de chemin de fer aux mains de la même bande qui a si mal administré les affaires du Nord-Canadien. Si l'employé de Mackenzie et Mann n'avait pas les aptitudes voulues pour administrer les affaires d'un chemin de fer sous le régime de l'initiative privée, où a-t-il eu l'occasion d'acquérir une nouvelle compétence, un nouveau talent et de nouvelles aptitudes administratives maintenant qu'il est au service de l'Etat? N'importe qui ayant affaire au bureau chef du Nord-Canadien à Toronto est certain d'y voir les visages bien connus des flibustiers de la politique et des chemins de fer, qui ont volé tour à tour tous les gouvernements; ils jouent encore le même jeu actuellement. Le président du conseil a beau faire de l'éloquence, ce sont là des faits patents que personne ne peut contredire. Quels sont ceux qui administrent les chemins de fer de l'Etat? Chaque fois que des difficultés surgissent au Canada, nous n'avons qu'à nous rendre à la gare centrale pour voir le wagon particulier de Mackenzie et Mann sur l'une des voies d'évitement, tandis qu'un fonctionnaire du Gouvernement est occupé à recevoir les avis de ces deux magnats. Tout le monde sait cela tant à Ottawa que dans le reste du pays. Cependant, le ministre parle de la nationalisation comme s'il s'agissait d'un devoir public, d'un "devoir patriotique" pour me servir de l'expression employée par le président du conseil. Est-ce là accomplir un acte patriotique que de ruiner votre pays? S'il en est ainsi, c'est la première nouvelle que j'en ai. Il s'agit d'une nouvelle doctrine, d'une théorie des plus modernes. Mackenzie et Mann ont volé et saigné à blanc tous les gouvernements qui se sont succédé aux affaires du Canada. Or, si le Gouvernement du jour est sincère, il lui reste un devoir à accomplir: c'est de débarrasser notre réseau national non seulement de Mackenzie et Mann, qui ne sont après tout que des mannequins, mais aussi des drôles qui se cachent derrière eux. Des colosses en entreprises de chemin de fer ont fait faillite dans le monde entier ces dernières années. Est-ce que le Gouvernement prétend sérieusement que des pygmées réussiront là où des géants ont échoué? Le favoritisme politique est aboli! Ces chemins de fer seront administrés de telle façon que les méthodes d'administration des chemins de fer canadiens seront citées comme des merveilles dans le monde entier. Est-ce du favoritisme politique ou non que d'avoir accordé à M. Carvell sa récompense sous forme d'un traitement annuel de $12,000? Le favoritisme est aboli! Dans mon propre comté, je citerai l'exemple d'un agent de gare, qui, après révocation, a été réinstallé dans ses fonctions, parce que M. Sévigny était candidat. Il télégraphia au gérant général qu'il était très important que cet homme fût réinstallé, car il avait de nombreux parents qui avaient le droit de voter dans comté et cet agent fut réintégré dans ses fonctions. Les ministres, toutefois, doivent être sérieux lorsqu'ils parlent à la face du Parlement et du pays. Toutes les nominations de sénateurs sont des nominations politiques ni

plus ni moins; et afin de chasser cette idée de mon esprit, je demanderai à n'importe quel ministre de la Couronne de m'expliquer pour quelle raison la nomination d'un sénateur qui intéresse tout le comté de Frontenac n'a pas été faite avant les élections. Voilà une question très pertinente.

La principale raison qu'invoque le Gouvernement à l'appui de cette opération, c'est qu'elle est absolument nécessaire; il faut qu'elle se fasse.

Depuis quand cette opération est-elle devenue si nécessaire? Lorsque le Parlement a été convoqué en session, le 1er septembre dernier, l'unique question au programme était de mettre un terme au terrible état de guerre qui existait entre le Canada et l'Allemagne. Je me rappelle fort bien d'avoir entendu le président du conseil, au cours de l'un des plus éloquents discours qui soient jamais tombés de ses lèvres, faire appel à mes sentiments patriotiques afin de faire cesser ce terrible état de guerre. Le Parlement a donc été convoqué en session dans le seul but d'assurer la paix aux hommes, aux femmes et aux enfants canadiens de bonne volonté. Nous avons accompli cette formalité. Mais le ministère ne fut pas satisfait. Le 20 septembre, la conclusion de ce marché n'était pas encore devenue absolument nécessaire; nous n'en avions pas encore entendu parler. Même dans les premiers jours d'octobre, lorsque le premier ministre intérimaire (sir George Foster) prit la parole ici, il ne dérangea nullement les amis du Gouvernement qui bouclaient leurs malles en vue de retourner dans leurs foyers. L'opération n'était pas encore nécessaire à cette date. Soudain, l'atmosphère politique se chargea de nuages; le crédit du pays était en danger! Or, le Gouvernement propose de nouveau à la Chambre des communes d'accomplir un devoir patriotique; sans crier gare, le président du conseil nous adjure de sauver le crédit du Canada. Sauver le crédit du Canada! Il n'y a qu'une seule manière de sauver le crédit du Canada: c'est d'empêcher les voleurs de grands chemins et les corsaires d'influencer les décisions du Gouvernement. . . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'observation de l'honorable député constitue une infraction au règlement. Elle est absolument imparlementaire.

M. CANNON: Je n'avais pas terminé ma phrase. J'allais dire pour influencer les décisions du Gouvernement dans l'esprit de personnes qui sont évidemment mal renseignées.

[M. Cannon.]

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas que l'honorable député légitime sa remarque en la terminant ainsi.

M. CANNON: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur. C'est là, je le répète, l'impression qui pour le moment existait dans l'esprit de plusieurs personnes au Canada. L'opération relative au Nord-Canadien n'a d'aucune manière accru le crédit de ce pays; il n'a pas été accru par ce que nous avons fait l'année dernière, et je ne pense pas qu'il doive l'être par le projet actuel. Il est nécessaire, dit le Gouvernement, de venir en aide à ces compagnies de chemins de fer. Depuis quand une compagnie insolvable, ou à la veille de le devenir, a-t-elle des droits à la libéralité du pays. D'autres institutions au Canada sont devenues insolvables; le Gouvernement est-il intervenu pour les aider financièrement, pour les empêcher de faillir? Je vous citerai un exemple très récent, celui de la Farmer's Bank dans la province d'Ontario. Cet établissement a failli, et des membres de la droite avaient promis à leurs commettants de leur venir en aide. Le bill a été rejeté par le Sénat, et le Gouvernement ne l'a jamais présenté. Pourquoi? Parce que c'est un principe absolument mauvais de réclamer pour une compagnie le droit à des secours financiers du Gouvernement. Que mes honorables amis considèrent ce qui s'est passé aux Etats-Unis. Presque tous les chemins de fer de quelque importance y ont fait faillite dans le cours de leur existence. Jamais le gouvernement américain n'est intervenu. Il en a été des chemins de fer comme de toutes les autres compagnies qui font faillite. Depuis quand sommes-nous devenus, nous le peuple du Canada, des marchands de chiffons et de débris. C'est là pour un gouvernement un rôle tout nouveau.

Je suis opposé à ce bill non pas seulement parce que l'heure est inopportune, parce que les raisons données à l'appui ne justifient point sa présentation ni son adoption, mais parce que le procédé qu'indique le Gouvernement est mauvais. Pourquoi aurions-nous l'arbitrage? Nous avons eu un exemple de ce que vaut l'arbitrage pour le pays. Le ministre des Finances (sir Henry Drayton) a déclaré, à une époque où il était le président de la commission des chemins de fer, que les actions du Nord-Canadien n'étaient absolument d'aucune valeur. Malgré cela, les arbitres nommés par le Gouvernement ont décidé que ces actions, lesquelles n'étaient d'aucune valeur, allaient coûter au pays la somme énorme de $10,800,000. Nous n'avons que faire, nous

les représentants du peuple, de constituer un tribunal qui, agissant de la même manière, fasse perdre au pays la somme que lui a coûté l'opération relative au rachat du Nord-Canadien. Pour décider de la valeur de ce stock, aurons-nous les mêmes experts que cette fois-là? Je n'ai rien à dire contre eux, mais, si ma mémoire m'est fidèle, le juge en chef de la province d'Ontario était du nombre de ceux qui ont siégé dans cette commission d'arbitrage du Nord-Canadien, et il est de nouveau nommé dans ce bill pour faire choix d'un des arbitres, en même temps que le juge en chef de la cour suprême et le plus ancien des juges de la cour d'échiquier du Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Vous êtes d'à peu près une année en arrière des temps.

M. CANNON: Non point.

L'hon. M. MEIGHEN: En ce cas, avancez dans la voie que vous vous êtes tracée,

M. CANNON: Si j'avance dans la voie que je me suis tracée, elle différera de celle du ministre, car la mienne sera droite. Nous n'avons que faire de mettre dans les mains de ces hommes une si importante décision, après le traitement qu'ils ont infligé au pays il y a un an ou deux. Ce tribunal a livré 10 millions à MM. Mackenzie et Mann et à leurs amis pour un stock qui n'était absolument d'aucune valeur, selon que l'a lui-même déclaré le présent ministre des Finances. En ce qui concerne le Grand-Tronc, nous ne savons point ce qui va se produire. Les sinistres influences que l'on a exercées dans le cas du Nord-Canadien sont encore là. Ces hommes, nous les connaissons et, malheureusement pour le Canada, ils sont toujours pleins de vie. Ils attendent avec impatience l'issue de ce débat. Après avoir soutenu la présente administration pendant des années, certains journaux protestent contre ce projet de loi et contre les méthodes employées pour parvenir au rachat du Grand-Tronc. Si le présent bill n'est pas retiré avant cela, j'espère que, lors de l'examen en comité, le Gouvernement décidera de ne point lier le pays par un arbitrage que le Parlement n'aura pas ratifié. Pourquoi nous dépouillerions-nous de nos prérogatives? Pourquoi permettre à trois hommes, quels qu'ils soient, d'imposer à ce pays une dépense de millions de dollars.

La théorie constitutionnelle est sur ce point bien simple: Pas de taxation sans représentation. Inutile de rappeler les longues luttes qui furent engagées en Angleterre et au Canada pour faire adopter et sanctionner ce principe constitutionnel. Il est enfin adopté et nous jouissons de ses effets bienfaisants. Les membres de la Chambre des communes, les seuls représentants du peuple, n'ont pas droit de conférer à trois juges, quels qu'ils soient, le droit de taxer le peuple, surtout quand l'impôt doit représenter des millions de dollars. Je terminerai en disant que la responsabilité du Gouvernement dans un pays constitutionnel est très lourde; que le rôle de ministre est très noble et très digne; que la confiance que le peuple repose en ses ministres mérite le plus grand respect. Le peuple a confié au ministère actuel la protection et la défense de ses intérêts financiers, nationaux et autres. Ceux qui le composent ne sont que les intendants du peuple. S'ils lisent l'Evangile, comme le président du conseil le lit sans doute tous les jours, ils n'ignorent pas en quels termes sévères le Seigneur parle de la responsabilité qui s'attache au rôle d'intendant. Il en a décrit les devoirs comme étant les plus stricts qui puissent être imposés à l'homme. Intendants du peuple, vous n'avez pas droit de gaspiller un seul de ses deniers. Le peuple est aux aguets et j'espère que va bientôt luire l'aurore du jour du jugement, alors que ces messieurs auront à rendre compte de leur administration. Il ne s'agira plus du Nord-Canadien, ni du Grand-Tronc, ni du Grand-Tronc-Pacifique, ni d'aucun autre de leurs chemins de fer, et ce ne sont pas eux qui les empêcheront de passer de votre droite à votre gauche, monsieur l'Orateur.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Si le débat engagé sur le projet de résolution dont il s'agit doit se continuer d'une manière sérieuse, il n'y a pas lieu de faire grand cas du discours de l'honorable député de Dorchester (M. Cannon). Il peint bien son auteur en ce qu'il est rempli d'expressions heureuses, mais il le peint également bien en ce qu'il est absolument vide de toute autre chose. La controverse, dans cette Chambre, peut avoir certain succès, pourvu qu'elle comporte des arguments sérieux et pertinents, lors même que la sincérité en serait absente, et un discours dépourvu de faits probants et d'arguments solides, serait-il seulement marqué au coin de la sincérité, qu'il serait encore digne d'être bien accueilli, mais s'il manque à la fois de l'une et de l'autre qualité il est destiné à ne pas vivre bien longtemps dans la mémoire des députés.

L'honorable député a fait une couple d'allusions plus ou moins pertinentes au projet de résolution que nous sommes à étudier. Bien que étranger au sujet, son appel touchant en faveur des soldats de retour et de leurs familles m'a également intéressé, je n'ai pu m'empêcher de réfléchir à la douce et durable satisfaction que tous les soldats et héros de notre pays vont éprouver en apprenant que, désormais, leur champion dans cette Chambre, c'est l'honorable député de Dorchester. Il a employé toutes les ressources de son esprit à attaquer l'arbitrage qui eut lieu au sujet des actions du Nord-Canadien. Je me demande, cependant, si son langage à cet égard a dépassé en extravagance celui dont il s'est servi au sujet du bill dont il s'agit maintenant. Il faut avouer, toutefois, que si, avant de l'avoir entendu, quelque membre sérieux de la députation doutait sincèrement qu'il fût sage d'appuyer ce projet de loi, il a cessé d'en douter en voyant que cette mesure avait provoqué l'hostilité envenimée de l'honorable député de Dorchester.

Quant à l'arbitrage qui eut lieu il y a deux ans, l'honorable député a manqué de mots pour le caractériser comme il convenait. Il pense que toute attitude du Gouvernement au sujet des grands réseaux de chemins de fer qui ne favorise pas leur acheminement vers la liquidation est répréhensible à tous les points de vue; qu'elle constitue une violation de notre responsabilité et dénote, chez nous, une complète ignorance de nos devoirs envers le peuple. Que les réseaux de chemins de fer soient mis en liquidation comme toute autre chose et il n'y aura rien à redire! C'est ce qui s'est fait et c'est ce qui devrait se faire. J'occupais un siège dans cette Chambre, à l'époque où le très honorable ministre dont le député de Dorchester affecte de révérer la mémoire était chef du parti libéral. Si l'honorable député veut bien consulter les archives du temps où ce Parlement avait à redouter la mise en liquidation du Nord-Canadien, réseau pourtant moins considérable que le Grand-Tronc, il constatera que cet homme nous a prévenus, ici, en plein Parlement, qu'il était de notre devoir non pas de permettre la liquidation, mais au contraire, de l'empêcher, au nom et pour l'amour du crédit et des plus grands intérêts du Canada.

Non seulement celui qui était le chef à cette époque-là a tenu ces propos et donné un avertissement au ministère, mais son ancien ministre des Chemins de fer, qui ne fait plus partie de la députation, l'honorable G. P. Graham, a parlé plus énergiquement que le chef de l'opposition, lorsqu'il a reproché au Parlement d'avoir même songé à la liquidation de l'entreprise du Nord-Canadien, car elle aurait plus de pertes que le pays pouvait jamais espérer en retirer de gains. Si la liquidation était inconcevable dans le cas du Nord-Canadien, l'argument ne s'applique-t-il pas aussi au Grand-Tronc. Tous les raisonnements de sir Wilfrid Laurier concernant le Nord-Canadien s'appliquent également de la même manière et avec plus de force encore à l'affaire dont la Chambre est saisie. Mais la logique n'a pas d'empire sur une intelligence dominée par la passion comme celle du représentant de Dorchester. La liquidation est bonne; la nationalisation est mauvaise. Pour le Nord-Canadien, la liquidation était mauvaise, mais la nationalisation était bonne.

Lorsque l'affaire a été soumise au Parlement l'opposition de ce temps-là qui comptait dans ses rangs plusieurs membres de la gauche, a proposé un projet de résolution en faveur de la nationalisation du réseau et d'un arbitrage pour établir la valeur des actions qui ne devrait pas excéder $30,000,000. C'est précisément la ligne de conduite que nous avons suivie plus tard, si ce n'est que nous avons diminué à $10,000,000 le montant fixé.

J'ai entendu le chef de l'opposition parler de cela, l'autre jour. "Oui", disait-il, "en 1914, nous avons appuyé un projet de résolution du docteur Pugsley en faveur de l'acquisition du Nord-Canadien en devenant propriétaires des actions à un prix qui serait fixé par un arbitrage, mais qui ne devrait pas dépasser $30,000,000. Mais, ajoutait-il, c'était avant que nous lui eussions prêté $35,000,000; aussitôt après ce prêt, il avait reçu plus que le montant adopté comme limite; par conséquent, celle-ci ne pouvait être maintenue."

Je ne sais comment attaquer un raisonnement comme celui-là. C'est comme si la valeur des actions était dépréciée parce que nous avions prêté $35,000,000 à la compagnie. C'était une avance qui lui était faite. On l'a combattue parce qu'elle aurait été utile aux actionnaires. Comment leur aurait-elle été utile, si elle avait déprécié les actions? Si elle avait un effet sur les actions, elle en augmenterait la valeur. Bien que les actions, sans cette augmentation, eussent eu, d'après leur projet, une valeur de $30,000,000 au plus, lors d'un arbitrage, de l'avis des députés de la

gauche, le pays est pillé si, dans un arbitrage, la valeur, ainsi augmentée, est fixée à $10,000,000 au plus. Je n'entends pas ce que marmotte le représentant de Pontiac (M. Cahill), et je lui en sais gré.

Nous avons des preuves multiples et réitérées qu'il est vrai qu'il ne sert de rien de prendre conseil des députés de la gauche, car dès que nous acceptons leur conseil, ils en nient la paternité et se virent contre leurs propres idées. La liquidation, je le répète, était la doctrine adoptée et formulée par la gauche, relativement au réseau du Nord-Canadien. L'arbitrage pour établir la valeur des actions était une bonne chose, et la nationalisation aussi.

Quelqu'un me dira-t-il pourquoi la liquidation était blâmable dans le cas du Nord-Canadien, et pourquoi la nationalisation et l'arbitrage étaient légitimes, tandis que la liquidation est digne d'éloges et que la nationalisation et l'arbitrage ne valent rien, dans le cas du Grand-Tronc? Les exigences de la situation politique sont grandes et entraînent les hommes publics dans d'étranges sentiers; plus la direction est chancelante, plus ces exigences grandissent et se multiplient.

Je n'ai pas surtout pris la parole pour relever les propos du député de Dorchester. Je n'ai pas pu être présent, l'autre jour, pendant le discours du chef de l'opposition, et j'ai cru que je faillirais à mon devoir—en ne conservant dans les archives une perle que j'ai découverte dans ce discours. Il en est rempli; elles sont toutes semblables, sans prêter autant à rire que l'échantillon dont je vais m'occuper. Il y a à peine un passage de ce discours que je ne pourrais pas attaquer de la même manière, manque de temps m'empêche de les repasser tous dans le même dessein.

L'honorable député tentait de prouver que le fardeau qui retomberait sur le tapis sous la forme d'obligations annuelles découlant de l'acquisition du réseau du Grand-Tronc et de sa réunion aux voies ferrées de l'Etat. Il disait d'abord que les dettes actuellement exigibles se chiffraient par $552,556,019.

Je vois ici dans le livre bleu auquel il faisait allusion, un chiffre approchant 10 p. 100 du montant cité, mais qui ne représente nullement la dette de la compagnie.

Dans les documents placés devant le Parlement, on voit un chiffre de $504,629,211. L'honorable député faisait allusion sans doute à cela quand il a parlé de $552,556,019. En tous les cas il n'y a pas de chiffres aussi rapproché. Or, quel est ce chiffre de 504 millions? Les documents ne disent pas que ce soit le passif de la compagnie, on ne le laisse même pas entendre. C'est le total des deux côtés du bilan du réseau du Grand-Tronc. Je ne veux pas dire que l'honorable député ne sait pas ce que c'est qu'un bilan, qu'il ne connaît pas la différence entre le côté du débit et celui du crédit, il en connaît du moins la différence géographique. Je n'accuse pas l'honorable député, mais, si je faisais une déclaration comme celle que je vois dans ses remarques, je me croirais heureux si on ne m'accusait que de malhonnêteté. Le total sur le côté de crédit du bilan comprend de fortes sommes que l'on retrouve, dans les mêmes chiffres exactement du côté du débit. Ce sont des placements faits par la compagnie et représentant des comptes faits en faveur de ses propres employés et d'autres. Ces chiffres se trouvent des deux côtés, on ne peut pas les considérer comme du passif. Ils ne contiennent rien des attributs d'un passif, mais ils doivent être là pour compléter le bilan. La compagnie en est resposable à ses employés, mais elle a placé l'argent pour faire face à ces comptes. Pour être complet, un bilan doit comprendre ces item des deux côtés.

M. McKENZIE: Avant de présenter ces chiffres au Parlement je les ai soumis au ministre qui présente ce projet de loi, je lui ai dit ce que j'allais dire et il n'a pas fait d'objection. (Exclamations).

L'hon. M. MEIGHEN: Il aurait fallu au ministre des Chemins de fer une demie journée pour découvrir à quoi l'honorable député voulait en venir et pour prouver l'origine de ces chiffres.

M. McKENZIE: Le ministre peut continuer, j'ai donné mon explication.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est mon intention. En vérité je dois avouer mon propre désappointement en ce qui touche une partie de son discours. Je vois ici à la page 1253 du hansard qu'il nous a cité quantité de chiffres. Je ne sais s'il les a pris dans les statistiques du Brésil ou dans les régistres de la population de la Chine, ou n'importe où; comme j'ignore quel était son but ni ce qu'il essayait de prouver. Pendant au moins une heure et demie j'ai appliqué mes faibles capacités à les comprendre, mais je n'y ai rien découvert et je n'ai pu rien comprendre. J'ai consulté le ministre des Chemins de fer et il est d'accord avec moi, et comme moi il ne peut pas comprendre ce que l'honorable député pensait ou voulait penser. Continuons. Dans ce bilan nous voyons aussi le passif courant et en face le crédit courant qui est à peu près le

double du montant nécessaire pour couvrir le passif. On y voit aussi trois catégories d'actions privilégiées et d'actions ordinaires, portant toute leur valeur inscrite. Maintenant, en outre de ce que j'ai nommé, on voit le passif actuel que j'ai cité l'autre jour $60,833.000, $173,558,000, $5,344,000,—avances faites par le Gouvernement, billets sur le matériel, et ainsi de suite—et les $35,548,000 de billets à brève échéance. Telles sont les dettes du réseau, mais l'honorable député prend sur un côté du bilan 504 millions, il y ajoute 50 millions qu'il prend dans sa tête et en fabrique un montant de 552 millions et il ajoute, ce qui est vraiment sublime, que nous devrons payer l'intérêt à 6 p. 100 sur 552 millions. Il dit que cet intérêt se monte à $33,133,000 bien que le bilan lui-même fasse voir les divers taux d'intérêt; bien que toutes ces choses n'aient rien à voir aux intérêts; bien que les intérêts soient de trois, quatre, quatre et demi et cinq pour cent, et que le bilan comprenne 100 millions d'actions ordinaires qui ne rapportent aucun intérêt. Il est difficile de voir où nous conduit le procédé absurde de l'honorable député. Je ne sais pas ce qu'il veut dire en parlant ainsi à la Chambre.

Mais ce n'est pas tout ; il a découvert cet intérêt de $33,153,000 par le procédé indescriptible auquel j'ai fait allusion et il continue en disant que ce n'est pas tout. Il fait remarquer qu'à la page 39 on trouve un autre item de $50,126,665.98 d'obligations à 4 p. 100 que nous devons encore ajouter. La Chambre croirait-elle quand je lui dirai qu'au bas de cette déclaration on trouve le renvoi suivant:

> $50,126,665.98 d'obligations du Grand-Tronc autres que celles mentionnées ci-dessus ont été émises à titre de garantie collatorale pour billets indiqués par un astérique.

C'est-à-dire que la compagnie fait des emprunts à courte échéance; elle doit sur ces emprunts, cette somme de 35,548,000 piastres dont j'ai parlé, et elle dépose les obligations en garantie. A la dette, l'honorable député ajoute la garantie. Je félicite l'honorable député de savoir distinguer le crédit du débit, mais, à l'avenir, quand il traitera de bilans, je le prierai de ne pas additionner les deux ensemble, en les confondant. Comment les obligations de la compagnie peuvent-elles être placées dans le passif, quand elle les a encore en sa possession, mais qu'elles sont comptées uniquement comme garantie de la dette. Comment l'honorable député explique-t-il cela ?

M. McKENZIE: Ne s'agit-il pas d'obligations en suspens de la compagnie ?

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Non, comment peuvent-elles l'être ?

M. McKENZIE: Elles sont déposées dans les banques en garantie; voilà où elles sont.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. McKENZIE: Et il faut les rembourser.

L'hon. M. MEIGHEN: Que dites-vous ?

Des VOIX: Oh! oh!

L'hon. M. MEIGHEN: Comment peut-on les mettre au compte du passif ?

M. McKENZIE: Parce que la compagnie ne les a pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Comment peut-elle les déposer en garantie collatérale ?

M. McKENZIE: Comment peut-on donner en garantie ce qu'on n'a pas ?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je dis. Je dis qu'elle les a et les a placées en garantie.

M. McKENZIE: Une fois qu'elle a déposé la garantie ? Les honorables députés de la droite semblent être de grands financiers, très habiles, mais si un homme donne sa montre en garantie, a-t-il encore la possession de cette montre? S'il ne rembourse pas l'argent, il perd sa montre.

L'hon. M. MEIGHEN: S'il donne sa montre en garantie pour la somme de 10 piastres, il ne doit pas 10 piastres en même temps que la montre.

M. McKENZIE: S'il ne peut rembourser les 10 piastres, il perd sa montre.

L'hon. M. MEIGHEN: Naturellement, mais il ne doit pas les deux. Je remercie l'honorable député de son exemple. Maintenant, il dit qu'il faut ajouter l'intérêt de $2,000,000 à ces $50,126,665. Vous ajoutez, cette somme, dit-il, aux $33,153,000 qu'il a calculé valoir 6 p. 100 de la façon que j'ai essayé de décrire, et voici ce que donne son addition, écoutez bien: un total de $47,864,367. Je voudrais bien savoir quelle espèce d'addition c'est là : $33,153,361 ajoutées à $2,005,066. Puis il dit :

> L'intérêt total annuel de tout le passif du Grand-Tronc que nous supposons être $47,-864,367.

En posant simplement les chiffres sur le papier, l'honorable député ajoute avec calme et, de parti pris, selon toute apparence, et avec la plus grande satisfaction, la som-

me de 12 millions environ. Il n'explique pas pourquoi. L'honorable député a-t-il aucun soupçon de sa responsabilité? Comment $2,000,000 et $33,000,000—même en supposant que les deux montants fussent exacts, alors qu'ils sont absolument faux—additionnés ensemble, peuvent-ils donner $47,000,000? Bien! prenons les $47,000,000. Qu'en dit l'honorable député? Il y a une obligation annuelle de $47,000,000. Mais, il admet qu'après le paiement de l'opération, il restera $9,400,000. Il se contente donc de prendre $9,000,000 de ces $47,000,000, et il dit, dans sa péroraison, qu'il y a un déficit de $38,457,169, lequel "doit être payé annuellement par les contribuables." Peut-on imaginer une plus grande monstruosité arithmétique ?

M. McKENZIE: Ces chiffres sont tout à fait justes, bien que l'honorable ministre cherche à jongler avec eux.

L'hon. M. MEIGHEN: En toute générosité pour l'honorable député, je dois admettre qu'ils sont aussi justes que son attitude, que l'idée et l'esprit qui animent l'opposition au sujet de ce bill. Ils sont aussi près de la vérité, de la raison, du bon sens.

M. McKENZIE: Mon honorable ami doute-t-il de ce qu'est le bon sens ?

L'hon. M. MEIGHEN: Voici la différence entre moi et l'honorable député. Quand je parle de bon sens, je le fais précéder de quelque raison. Je ne me prononce pas, comme du haut du ciel en disant: C'est fini, n'en parlons plus.

Puis l'honorable député propose sa résolution qui dit que nous ne pouvons décider cette question à la fin de la session. Qu'est-ce qui amène la fin de la session ? N'est-ce pas quand tout est terminé? Comment discuterions-nous mieux cette affaire si elle n'était pas la dernière? Si nous n'avons pas d'autre question à discuter après celle-ci, ne pouvons-nous le faire plus à l'aise que si nous avions d'autres travaux devant nous ?

Que nous servirait, pour la délibération de ce bill, de savoir s'il reste d'autres bills à présenter? L'honorable député dit, dans son projet de résolution, que cela serait très avantageux? Mais nous ne demandons ni à lui ni à personne de s'en retourner. Loin de là, dès que nous avons eu raison de croire que nous pouvions parvenir à achever les négociations, nous avons invité tous les membres de la députation à rester. C'est, évidemment, ce que nous devions faire, et c'est ce que nous faisons encore aujourd'hui. Le Gouvernement a pris tous les moyens possibles de déterminer les membres de cette Chambre et du Sénat à rester à leurs postes afin de travailler sans précipitation, sans surexcitation et en toute conscience, à décider ce qu'il y aurait de mieux à faire dans l'intérêt du peuple.

Le discours de l'honorable député du Nouveau-Brunswick (M. McLean) m'a intéressé au plus haut point. Il n'est pas un membre de cette Chambre dont je respecte plus les motifs et les principes patriotiques. Il craint que l'acquisition du réseau du Grand-Tronc n'ait d'abord pour effet d'ajouter à nos responsabilités et à nos dettes, puis de diminuer le trafic qui se fait dans le port de Saint-Jean. Il n'est pas douteux que l'acquisition d'un grand réseau de chemins de fer ait pour effet d'ajouter à nos obligations et à nos responsabilités, mais elle n'y ajoutera pas autant que les membres de la gauche voudraient le faire croire. Je signalerai, à ce propos, une autre merveille que je suis heureux de ne pas avoir oubliée. D'après le chef de l'opposition, le rapport Drayton-Acworth déclare que les recettes provenant des actions ont été, en moyenne, de $3,600,000 pour dix ans, et recommande qu'une proportion raisonnable ou substantielle de ce montant soit d'abord versée aux actionnaires, et plus tard augmentée de 40 ou 50 pour cent. Mais il a dit que cela ne devra se faire que lorsque les obligations auront été acquittées et que tout le chemin aura été degrevé. Est-ce bien cela que l'honorable député a voulu dire? Puis-je le lui demander maintenant?

M. McKENZIE: J'ai lu le rapport.

L'hon. M. MEIGHEN: Non. pas. L'honorable député ne lit jamais ce qui est pertinent au point réellement en question.

M. McKENZIE: J'ai lu le rapport, et ce que j'en ai lu est reproduit dans le compte rendu officiel des débats.

L'hon. M. MEIGHEN: Je regrette d'avoir à contredire complètement l'honorable député. Je vais le lire pour lui, cela vaudra peut-être tout autant. Le rapport Drayton-Acworth parle, à la page LXIV, des dividendes payés par la compagnie, de 1906 à 1915. Sur quelles actions? Sur les actions garanties, sur la première émission d'actions privilégiées à 5 pour cent, sur la deuxième émission d'actions privilégiées à 5 pour cent, et sur la troisième émission d'actions privilégiées à 4 pour cent, et il ajoute que rien n'a été payé sur les actions ordinaires. Il donne ces dividendes d'année en année, puis il en déduit qu'ils repré-

sentent, en moyenne, $3,600,000 pour les dix années. Cela comprend-il de l'argent payé à titre de dividendes sur les bons ou obligations? Rien ne serait plus absurde. Voilà ce que dit le rapport, en toutes lettres. Que l'honorable député consulte donc encore la page où c'est écrit. Au lieu de cela il consulte son propre discours. Je l'ai ici également, et je vais lui dire ce qu'il a dit. Voici les paroles qui lui sont attribuées à la page 1260 du compte rendu officiel:

Mais nous ne pensons pas que ce soit sur cette seule raison que le peuple canadien devrait se baser. Il s'agit plutôt d'être généreux que strictement juste. Le Canada est redevable aux actionnaires du Grand-Tronc qui, à l'origine, avec peu d'aide de la part du Gouvernement, et ayant à subir la concurrence des chemins de fer des Etats-Unis qui possédaient beaucoup plus de ressources, ont eu le courage de construire le premier réseau de chemins de fer canadien. Plus tard, la compagnie eut à subir la concurrence de chemins de fer canadiens largement subventionnés. Du reste, on ne saurait prétendre qu'à aucune époque de l'histoire de la compagnie les actionnaires aient retiré, de leur entreprises des profits excessifs. Pour toutes ces raisons, nous recommandons que si le Grand-Tronc veut livrer tout son capital-actions, savoir: ses actions garanties, privilégiées et ordinaires, les fidéicommissaires lui versent, en retour, chaque année, pour les sept premières années, une certaine somme imputable sur les frais d'exploitation de tout le réseau de chemins de fer appartenant au Canada, et qu'ils augmentent le montant de ce versement de 40 ou 50 p. 100, à l'expiration de cette période.

Nous n'avons pas cru devoir fixer le chiffre, attendu qu'il faudra prendre en considération le montant de l'argent en caisse, la valeur des différents éléments d'actif, etc., avant de pouvoir arriver à fixer un chiffre exact.

Cependant, nous pensons que le premier chiffre devrait consister en un pourcentage faible, mais raisonnable, de $3,600,000...

L'honorable ministre des Chemins de fer interrompit le cours de cette lecture pour dire: "C'est ce que nous voulons faire", puis l'honorable député continua:

"Un faible pourcentage de $3,600,000." Comment l'honorable ministre des Chemins de fer va-t-il effectuer, dans cette opération, le paiement annuel d'un faible pourcentage de $3,600,000?

L'hon. M. Reid: Il y a les $2,500,000.

M. McKenzie: L'honorable ministre fait évidemment allusion à un point de l'opération qui a échappé à ma considération. Il parle de $2,500,000. C'est là le versement à effectuer par rapport aux actions privilégiées; mais il faudra payer, en outre, près de 8 millions sur les obligations.

L'hon. M. Reid: C'est ce qui était prévu comme devant être ajouté.

M. McKenzie: Le rapport ne le dit pas, il dit seulement que la compagnie doit livrer tout ce qu'elle possède.

L'hon. M. Reid: Non pas.

M. McKenzie: Oui. Elle doit livrer tout ce qu'elle possède, y compris ses actions ordinaires comme tout le reste, puis le Gouvernement prenant cela pour base, lui alloue $3,600,000 à simple titre de pourcentage faible, mais raisonnable, sur ce qu'il lui doit. Voilà ce que la commission Drayton-Acworth a suggéré, et c'est tout ce sur quoi le Gouvernement peut s'appuyer au jourd'hui.

L'honorable député disait à la Chambre que la commission Drayton-Acworth conseillait de payer une somme modérée mais substantielle de $3,600,000, non pas pour les actions privilégiées, garanties et ordinaires, mais pour toutes les obligations, dont l'intérêt se chiffre à sept ou huit millions, aussi bien que les actions privilégiées et ordinaires. Quiconque lira le rapport Drayton-Acworth verra clairement qu'il disait, non seulement en intention, mais à la lettre: "Acquérez à la charge de ces obligations et payez aux actionnaires une somme modérée mais substantielle de $3,600,000; vous joindrez à ce que vous paierez durant les premières années 40 ou 50 p. 100 plus tard." Certes, cela est clair.

M. McKENZIE: C'est le contenu du rapport. Je croyais m'en tenir parfaitement à ce qu'il proposait:

En somme, nous proposons que, subordonnément à l'abandon par la compagnie du Grand-Tronc de tout son capital-actions, actions garanties, privilégiées et ordinaires...

L'hon. M. MEIGHEN: C'est ce que j'ai dit.

M. McKENZIE: Il n'est mentionné rien autre chose.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela va sans dire.

M. McKENZIE: C'est tout ce que mentionne cette savante commission. Il fallait l'abandon complet.

L'hon. M. MEIGHEN: Sans doute, c'est tout ce qu'elle mentionne. C'est ce que je dis: l'abandon de son capital-actions, c'est-à-dire des actions garanties, privilégiées et ordinaires. Mais l'honorable député a ajouté les obligations.

M. McKENZIE: Je n'ai pas dit mot des obligations.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais oui, l'honorable député l'a fait. Voici ce qu'il a dit:

Evidemment, l'honorable député fait allusion à une stipulation du marché que je n'ai pas vue. Il dit: "$2,500,000". C'est là le paiement sur les actions privilégiées, mais il lui faut tout à côté de cela payer près de 8 millions sur le capital-obligations.

Cela veut dire les obligations. L'honorable député prétend-il encore avoir raison?

M. McKENZIE: Je dis que je parlais du capital-actions, non pas des obligations.

Vous pouvez appeler cela le capital-obligations, mais c'est quand même un capital.

L'hon. M MEIGHEN: Mais le rapport ne dit-il pas que la proportion recommandée, de $3,600,000, doit s'appliquer aux actions garanties, privilégiées et ordinaires, soit au capital-actions? Le capital-obligations n'est pas du tout du capital-actions. C'est une autre appellation des obligations. Le rapport exprime cela clairement.

M. McKENZIE: Il ne dit rien du tout du capital-obligations. J'avais raison de croire que l'on s'occupait des biens de la compagnie; que nous en deviendrions acquéreurs en en payant la valeur.

L'hon M. MEIGHEN: Assurément, la propriété des actionnaires de la compagnie.

M. McKENZIE: Si le rapport n'a pas traité de tous les biens, ce n'est pas ma faute.

L'hon. M. MEIGHEN: Il l'a fait, mais l'honorable député l'a mal cité.

M. McKENZIE: Je n'ai fait rien de la sorte.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas un député qui ne le constate.

M. McKENZIE: J'ai cité le rapport textuellement, voilà. Qu'un ministre ne vienne pas dire que j'ai mal cité le rapport, car je n'ai pas fait cela.

M. l'ORATEUR: Il est parfaitement permis par le règlement que le ministre dise que l'honorable député a mal cité le rapport.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne veux pas m'abriter derrière le règlement. Il est absolument clair que l'honorable député a cité faux. Et il y persiste, car il dit que cet argent devait opérer la libération complète: capital-obligations, actions privilégiées, actions garanties et actions ordinaires. Or, ce n'est pas ce que comportait le rapport.

M. McKENZIE: Peut-être me trompai-je sur ce point, mais le marché est déjà absolument assez mauvais pour mes fins.

L'hon. M. MEIGHEN: Assurément, car les fins de l'honorable député sont purement politiques. Le député de Dorchester (M. Cannon) nous a gratifiés de quelques citations d'Horace ou de Virgile, je ne sais plus. Mais songeant aux circonvolutions désordonnées que l'honorable député fait décrire à l'opposition de Sa Majesté sur cette question et nombre d'autres, je me suis rappelé l'apostrophe célèbre de notre propre barde:

Man, proud man,
Drest in a little brief authority,
Most ignorant of what he's most assur'd—
Plays such fantastic tricks before high Heaven,
As make the angels weep.

M. McKENZIE: L'honorable député a bien le droit de dire cela, mais je n'ai pas à rougir de l'attitude que j'ai prise.

M. l'ORATEUR: Je dois rappeler à l'honorable député que le ministre a la parole.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans la circonstance l'honorable député a réellement fait une erreur et on doit la lui pardonner. Mais je ne suis pas sûr que dans l'attitude générale qu'il a prise comme leader dans la direction d'autres débats il n'ait rien à se reprocher.

Pour revenir aux craintes de l'honorable député de Royal (M. McLean) je dois dire que les obligations dont nous nous chargeons sont indiquées distinctement dans le rapport devenu historique qui a été présenté à ce Parlement il y a deux ans. C'est à ce rapport que notre politique est définitivement ancrée, c'est sur lui qu'elle est basée et ce sont ses conclusions qui justifient notre attitude. Ainsi que le rapport le recommande nous sommes en train de négocier pour déterminer la proportion de cette somme de $3,6000,000 que nous devons payer. Nous sommes obligés d'avoir recours à l'arbitrage pour la simple raison que nous ne pouvons pas nous entendre. Nous prenons la propriété de la compagnie sujette aux obligations qu'elle a en temps normal et qui ont toujours été payées à même les recettes à venir jusqu'à il y a un an ou deux. Nous nous chargeons d'une partie de ce qu'elle a payé régulièrement à ses actionnaires. Voilà quelle est la situation.

Nous n'agissons pas de la sorte parce que c'est notre bon plaisir, ni parce que nous cherchons à accrocher ici et là des chemins de fer pour les ajouter à notre réseau. Ce n'est pas ce qui guide la politique du Gouvernement. Nous agissons de la sorte parce que nous nous trouvons dans la position suivante: Nous avons un réseau qui est tronçonné et divisé entre l'Est et l'Ouest, c'est-à-dire un réseau qui par sa composition même ne peut pas être complet ni donner des bénéfices. Mais il y a plus. Nous nous trouvons dans l'obligation d'exploiter à grande perte deux grands chemins de fer que des compagnies particulières se sont trouvées incapables d'exploiter, le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental. Le déficit du Grand-Tronc-Pacifique l'an dernier était de $10,300,000 environ et celui du Transcontinental de cinq ou six millions. A mon avis, ce sont deux chemins de fer dont la construction n'avait pas sa raison d'être.

Au point de vue commercial leur inception était fausse. Mais s'ils avaient leur raison d'être aussi mince fût-elle, c'étaient qu'ils constituaient le prolongement du réseau du Grand-Tronc dont ils faisaient partie et avec lequel ils devaient simultanément fonctionner. Ces chemins de fer exploités indépendamment du Grand-Tronc ne pouvaient être guère considérés comme des chemins de fer et je répète que l'exploitation séparée du Grand-Tronc est contraire à tout bon sens commercial et aux intérêts de la nation.

Les chemins de fer en question doivent être exploités comme une seule entreprise si l'on veut atteindre le but que l'on visait lorsqu'on les a construits. Comment pourrons-nous y arriver si nous ne faisons pas l'acquisition de celui-ci? Comment réussirons-nous si nous ne prolongeons pas le réseau afin d'en faire ce qu'on voulait qu'il fût? Comment pouvons-nous seulement retirer une valeur quelconque du Grand-Tronc-Pacifique ou du Transcontinental? Nous devons relier ces chemins de fer au grand réseau dont il devait faire partie, dont il est un auxiliaire, le prolongement et une partie intégrale.

L'honorable député parle de la possibilité d'une entente que nous pourrions faire avec le Grand-Tronc pour les besoins du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental. Si cette entente était dans l'intérêt du Grand-Tronc nous en aurions eu l'offre il y a longtemps et ce serait un fait accompli. On nous dit: Mais vous pouvez forcer la compagnie de le faire. Peut-être, en l'obligeant à remplir ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. Strictement parlant nous pourrions le faire. Mais voici une compagie qui, aujourd'hui, ne peut plus continuer ses affaires ou du moins ne peut plus aller bien loin. Comment pourrait-elle faire si nous la forcions de servir les intérêts du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique au détriment des siens?

M. ROBB: A la dernière assemblée annuelle des actionnaires du Grand-Tronc, tenue à Londres, en Angleterre, M. Smithers est censé avoir déclaré aux actionnaires qu'il avait offert au Gouvernement un échange absolu entre le Transcontinental national et le Grand-Tronc et l'exploitation de ce dernier au prix de revient. Le ministre veut-il nous donner des explications à ce sujet?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, la compagnie exploiterait une extrémité et nous exploiterions l'autre. Une courte étude de cette proposition fera comprendre à l'honorable membre—je ne sais pas s'il en a lu ou non le texte—que la mise en pratique de cette idée serait contraire aux intérêts canadiens. La compagnie aurait pris le meilleur, nous aurions dû nous contenter du pire. Tel n'est pas l'arrangement que j'ai dans l'idée. Une entente au sujet du trafic que nous imposerions au Grand-Tronc rendrait le Gouvernement responsable des amendes qui pourraient en résulter pour la compagnie. Pourrions-nous répondre en disant: "Nous ne vous aiderons pas, bien que nous vous ayons imposé une entente de trafic qui fait dépendre votre réseau du nôtre et rend celui-ci rémunérateur". Avant d'abandonner ce sujet, permettez-moi de vous répéter qu'on nous demande d'en agir ainsi vis-à-vis d'une compagnie qui mendie en ce moment l'aide du Gouvernement; d'une compagnie qui, actuellement, voit des difficultés sans nombre surgir. D'ailleurs, nous avons eu des arrangements de trafic avec le Grand-Tronc; nous avons eu une entente de libre circulation **réciproque entre le Grand-Tronc** et l'Intercolonial à Montréal et, quel a été le résultat? Tout député de cette Chambre qui connaît quelque chose à l'exploitation des chemins de fer sait parfaitement bien si une compagnie ne trouve pas son intérêt personnel dans le respect d'une entente, cette entente ne servira guère à l'autre compagnie.

Il existe mille et une manières de ne pas respecter l'entente et il est impossible de les prévoir toutes. Avons-nous jamais pu faire respecter l'entente que nous avions? Au contraire, elle a toujours été une source constante de difficultés et d'arbitrage du jour où elle a été conclue et sans résultat satisfaisant; et il ne s'agissait là que d'un arrangement de trafic et portant sur une simple concession réciproque de droits de circulation d'intérêt purement local. Mais un arrangement de trafic qui a pour objet d'assurer le fonctionnement harmonique d'un grand réseau avec un autre, et surtout lorsque cet arrangement est le résultat de la contrainte, est absolument impraticable et ineffectif. Telle est notre attitude.

Il est bon d'ajouter que si pareil arrangement était rendu effectif dans la pratique, le résultat serait de plaçer ce réseau sous la tutelle du Gouvernement; de le soumettre à la direction du Gouvernement et d'engager la responsabilité de celui-ci. Il présenterait tous les inconvénients, sans aucun des avantages, d'un régime absolu de propriété, d'exploitation et de réglementation par l'Etat. Ainsi donc, il n'est pas exact de dire que nous sommes désireux ou sou-

cieux de nous charger de nouvelles responsabilités; il n'en est rien.

Notre situation financière ne nous permet pas d'accepter de nouveaux fardeaux quand nous pourrions éviter de le faire; le fait est que nous nous trouvons dans une situation à la fois onéreuse et grave, situation telle que nous ne saurions l'améliorer que par l'acquisition d'un réseau qui donne au nôtre une réelle valeur, qui fasse de notre entreprise quelque chose de pratique et susceptible de prospérer. Voici la raison de notre ligne de conduite. Il m'est parvenu beaucoup d'objections à cette solution, et nombre de députés, je le sais, si on les mettait à même de choisir entre l'acceptation de ces responsabilités et l'abstention pure et simple, ne demanderaient pas mieux que de prendre ce dernier parti; c'est ce que feraient, de grand cœur, je pense, nombre de députés de l'un et de l'autre côté de la Chambre; mais nous ne sommes pas dans cette position. Nous ne saurions échapper aux responsabilités et nous ne sommes libres que de choisir le genre de responsabilités que nous allons assumer; toute critique de ces propositions qui ne comporte pas une alternative propre à résoudre les durs problèmes qui nous confrontent reste absolument sans valeur. Ce ne serait là que du bavardage et autant en emporte le vent. Il nous a été donné d'entendre des hommes d'affaires éminents, entre autres ce très respectable citoyen (M. Amyot) dont l'honorable député de Dorchester (M. Cannon) a cité les paroles. Il nous est parvenu des conseils de bien des sources, je dirais même de la part de gros intérêts qui, sur cette question, paraissent pactiser avec les honorables députés de la gauche. On a multiplié les objections à l'encontre de l'exploitation par l'Etat, que ce soit en théorie, en principe, en pratique ou de toute autre manière. Mais de la part de ces intérêts importants ou non, de ces politiciens ou de ces hommes d'Etat, ou encore de ces journaux, il ne nous est venu aucune autre solution pratique susceptible de remplacer les propositions soumises par nous. Envisageons carrément la situation, sans rien nous dissimuler de sa gravité; n'est-il pas du devoir du Parlement de soutenir le Gouvernement dans la voie où nous nous sommes engagés? N'est-il pas du devoir de la députation de bien faire comprendre à la population canadienne quelle est notre véritable situation, qui n'est pas enviable, il faut le reconnaître, mais qui n'en existe pas moins, et de lui démontrer cette vérité incontestable, savoir, que nous faisons contre mauvaise fortune bon cœur et que nous nous efforçons, dans la pleine mesure de nos moyens, comme représentants du peuple, d'adopter la ligne de conduite qui sera en fin de compte la meilleure dans l'intérêt de tous?

Sur motion de M. Robb la suite du débat est ajournée.

(La séance est levée à minuit et cinq minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 23 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

PRESENTATION DE L'HONORABLE W. L. MACKENZIE KING.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le greffier des communes a reçu du greffier de la couronne en chancellerie un certificat de l'élection par acclamation de l'hon. William Lyon Mackenzie King, dans la division électorale de Prince, île du Prince-Edouard.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de vous présenter l'hon. William Lyon Mackenzie King, député élu du comté de Prince, île du Prince-Edouard, qui a prêté serment, signé le rôle, et il désire maintenant prendre son siège.

M. l'ORATEUR: Je prie l'honorable député de prendre son siège.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, on a appelé mon attention sur une information du "Regina Leader", numéro du 20 dernier. On y parle d'une réunion à laquelle j'aurais assisté en compagnie d'autres membres du Gouvernement et à laquelle auraient été présents sir William Mackenzie, sir Clifford Sifton et d'autres personnages, dans le wagon particulier de sir William Mackenzie, à Ottawa, le ou vers le 10 octobre. On cherche par ce moyen à faire croire que les deux dernières personnes que j'ai nommées étaient intéressées ou avaient eu quelque part dans la décision du Gouvernement de proposer le rachat du Grand-Tronc. D'autres journaux, adversaires de la politique ministérielle, ont également cherché à répandre cette idée.

Je tiens à dire que l'information en question est absolument sans fondement aucun. Le Gouvernement n'a jamais eu de consultation, de conférence ou de communication quelconque, soit directement soit indirectement, avec ces personnages, au sujet de sa politique ou de quoi que ce soit s'y rattachant. Il n'y a pas eu de réunion comme on le prétend, ni même rien d'approchant.

Après m'être renseigné, je m'aperçois que sir William Mackenzie n'était pas ici à cette époque et qu'il n'était venu que longtemps avant ou après cette date. L'article n'est ni plus ni moins qu'une vile tentative de nuire à ces personnes et aux membres du cabinet. Toute ces tentatives faites pour faire croire au public que les personnes en question sont d'une façon quelconque associées ou intéressées dans la politique du Gouvernement à ce sujet ne sont que de vulgaires mensonges.

LE CANADA ET LA DEFENSE NAVALE.

L'hon. CH. MURPHY: Je désire signaler à l'attention du Gouvernement un télégramme qui a paru dans le journal de ce matin, au sujet duquel je voudrais poser une question. C'est un câblogramme de Melbourne, Australie, qui est censé donner un résumé d'un rapport fait par lord Jellicoe. Je remarque le passage suivant:

> Le rapport dit que les intérêts navals de l'empire demanderont probablement avant cinq ans une puissante flotte dans l'est comprenant les navires de l'escadre des Indes orientales et des marines canadienne, australienne et néo-zélandaise. Le rapport suggère que chaque dominion, les Indes et aussi la Grande-Bretagne prennent à leur charge les navires désignés pour la défense de leurs propres ports de mer. Le coût de l'entretien de la flotte de l'Orient est évalué à vingt millions de livres sterling. La part de l'Australie serait de quatre millions.

Je demande au ministre de la Justice, qui a l'air de diriger les forces ministérielles, s'il a quelque information à nous donner à ce sujet et si le Canada va vraiment être taxé de la façon décrite.

L'hon. C. J. DOHERTY: Le Gouvernement n'a reçu aucune nouvelle à ce propos. Je ne pense pas que l'honorable député ait lieu de craindre que sous prétexte que l'amiral Jellicoe exprime telle ou telle opinion, ou impose une telle charge au Canada sans le concours du parlement canadien.

LE PROCHAIN BUDGET.

L'hon. W. S. FIELDING: Le Gouvernement veut-il nous dire s'il a l'intention de demander des crédits à la Chambre. Je sais que les crédits généraux de cette année ont été votés, mais on peut supposer qu'il y aura besoin de crédits spéciaux à cette session. Dans le cas où il y en aurait, je demande au Gouvernement de bien vouloir présenter ses demandes aussitôt que possible pour que l'on n'ait pas à les adopter en toute hâte au dernier jour de la session.

L'hon. C. J. DOHERTY: Il est possible qu'on ait besoin de demander quelques crédits spéciaux, et dans ce cas, demande en sera faite le plus tôt possible.

LE TARIF DOUANIER ET L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS.

L'hon. CH. MURPHY: J'ai une autre question à poser au Gouvernement. Les journaux ont rapporté hier qu'il y avait eu une réunion, ou une conférence, ou une entrevue entre certains représentants du Gouvernement et de l'association des manufacturiers canadiens. Je voudrais savoir si cette dernière a demandé une augmentation du tarif douanier et dans ce cas quelle réponse lui a été donnée?

L'hon. C. J. DOHERTY: Il n'y a pas eu du tout de conférence au sujet du tarif douanier.

L'hon. M. MURPHY: L'honorable ministre veut-il nous dire quel a été le sujet de l'entrevue?

L'hon. M. DOHERTY: Il s'agissait de faire certaines représentations auprès du Gouvernement au sujet des meilleures méthodes à adopter relativement à la cherté de la vie et le reste. Il n'a pas été question du tarif douanier.

L'hon. M. MURPHY: A-t-il été question des élections de lundi?

L'hon. M. DOHERTY: Non.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Reid, ministre des Chemins de fer et des Canaux, tendant à la 2e lecture du projet de loi (bill n° 33) concernant l'achat du réseau du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Monsieur l'Orateur, on a jeté fort peu de lumière sur cette question, depuis que la Chambre en est saisie; mais quand ce projet de loi aura atteint l'étape du comité général, le Gouvernement nous fournira sans doute les renseignements qu'il possède.

Hier soir, au cours de ses observations sur l'attitude adoptée par le parti libéral touchant l'achat du Nord-Canadien, le mi-

nistre de l'Intérieur (M. Meighen) nous a dit que l'arbitrage a été le système préconisé et adopté par le gouvernement libéral en 1910 pour l'évaluation des actions de ce réseau et son acquisition par le pays, sur le pied de l'arbitrage. Le ministre a fait observer que le chef de l'opposition (M. McKenzie) avait affirmé que lorsqu'on proposa le rachat du réseau, il était entendu que le prix payé pour les actions ne dépasserait pas 30 millions de piastres. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a ajouté que le gouvernement de cette époque avait prêté à la compagnie du Nord-Canadien 35 millions—le chiffre précis, je crois, est de 40 millions—et que par conséquent l'actif de la compagnie avait acquis une valeur supérieure à celle qu'il possédait avant qu'on eût fait ce prêt à la compagnie. En d'autres termes, il affirme que plus le Gouvernement fédéral a avancé de fonds à la compagnie, plus ses actions ont acquis de valeur, et que son gouvernement était parfaitement excusable d'avoir payé dix millions pour des actions que le rapport Drayton-Ackworth affirme n'avoir aucune valeur.

Au cours de ce débat, monsieur l'Orateur, et durant le débat qui s'est déroulé ici, la session dernière, on a péroré à perte de vue touchant le système adopté en matière de chemins de fer par le parti libéral que les ministériels tiennent responsable des embarras financiers actuels.

Après avoir examiné la statistique se rattachant à cette question, je constate que durant la période de quinze ans, de 1896 à 1911, la totalité de l'aide accordée par le gouvernement libéral à tous les chemins de fer canadiens a atteint le chiffre de $48,000,000. Cette statistique figure à la page 436 du l'"Annuaire du Canada" pour 1917. Durant la période de six ans, de 1911 à 1917, le gouvernement conservateur a prêté son concours financier aux chemins de fer jusqu'à concurrence de 37 millions. En d'autres termes, ce gouvernement a prêté son concours financier, à 10 millions ou 11 millions près, jusqu'à concurrence de l'aide globale accordée par le gouvernement libéral durant la longue période de quinze ans. Ces chiffres figurent à la page 413 de l'"Annuaire du Canada" pour 1918. On dira peut-être, monsieur l'Orateur, que ce qui a donné un si vif essor à l'établissement des chemins de fer, ce ne sont pas les subventions, mais la garantie des obligations par l'Etat.

Pour la période de 1896 à 1911, la garantie de l'Etat accordée par le gouvernement libéral aux obligations de chemins de fer s'est élevée à 85 millions; or, de 1911 à 1918, la garantie de l'Etat accordée aux obligations par le gouvernement conservateur a atteint le chiffre de 103 millions. C'est donc bien à tort que certains ministériels ont affirmé ici que les embarras financiers actuels en matière de chemins de fer sont un legs hérité du parti libéral.

Durant la période de 1896 à 1911, sous le régime libéral, on a construit 10,000 milles de voies ferrées, soit une moyenne annuelle de 670 milles. De 1911 à 1917, sous le régime conservateur, il s'est construit 13,000 milles de voies ferrées, soit une moyenne annuelle de 2,100 milles. Durant la période de 1896 à 1911, la colonisation du pays a marché de pair, avec l'établissement des voies ferrées. D'après le rapport Drayton-Acworth, il y avait en 1896 au pays 285 habitants par mille de chemin de fer. En 1911, le rapport donne le même chiffre de population, mais il ajoute qu'en 1917, il n'y avait plus que 185 habitants par mille de voie ferrée. Ainsi, durant la période de 1911 à 1917, le gouvernement conservateur aurait donc apparemment oublié la colonisation et adopté comme système d'accorder la garantie de l'Etat aux obligations et en outre des subventions en argent, pour donner plus d'essor à l'établissement des chemins de fer au pays

M. l'Orateur, on a péroré ici à perte d'haleine sur la folie commise dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental. Etant à Saskatoon en 1905, j'ai souvenance d'avoir vu des groupes d'arpenteurs du Grand-Tronc-Pacifique se rendant à Edmonton, travaillant au tracé de la voie, de la Saskatchewan-sud jusqu'à la Saskatchewan-nord, à Edmonton, territoire de 300 milles embrassant les plus belles terres du pays, où il n'y avait pour ainsi dire pas un seul colon. Le Grand-Tronc-Pacifique ouvrit ce territoire à la colonisation. Le Transcontinental dans l'Est ouvrit aussi à la colonisation un magnifique territoire s'étendant à travers les provinces de Québec et d'Ontario. Or, ici encore, le Gouvernement actuel a pris pour système de ne pas donner d'essor à la colonisation de ce territoire, et cette politique d'inertie, accompagnée d'un service de chemin de fer défectueux, nous a mis dans l'impuissance d'engager les colons à se diriger vers ce territoire, encore que le territoire de la province de Québec situé immédiatement à l'est de la frontière de l'Ontario, il existe 15,000 habitants établis dans une des plus belles régions agricoles, et il y régnerait une grande prospérité, si cette région était dotée de bonnes communications par voie ferrée fa-

cilitant l'exportation des produits agricoles et le développement du territoire.

On nous dit aussi, monsieur l'Orateur, que le Grand-Tronc ne pouvait pas remplir les engagements qu'il avait contractés à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental à cause des frais élevés qu'avait coûté le Transcontinental. Je crois que ce chemin de fer a été estimé à 60 millions à peu près, et les chiffres définitifs nous montrent que son coût a été d'environ 160 millions. Si ce chemin de fer a coûté 100 millions de plus qu'on ne l'avait d'abord évalué ne pourrions-nous pas faire un arrangement avec le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique pour assumer le passif du réseau en se basant sur la première évaluation de 60 millions? Si le Grand-Tronc-Pacifique était forcé de remplir son engagement avec le Gouvernement, nous aurions pu faire un engagement sur la base de ce que l'on considérait tout d'abord comme la valeur du réseau. Le Grand-Tronc ensuite pourrait être forcé de remplir son engagement avec le Grand-Tronc-Pacifique touchant les obligations de cette compagnie qu'il avait garanties.

On n'a pas donné la raison pour laquelle le Grand-Tronc n'a pas été forcé de suivre son engagement au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. Certains députés nous diront que le respect de cet engagement était impossible. Alors, s'il est impossible de le respecter pourquoi le Gouvernement paye-t-il 60 millions à la compagnie du Grand-Tronc avant d'entreprendre de forcer cette compagnie à respecter ses obligations vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique? Mais le Gouvernement n'a jamais eu l'intention de demander à la compagnie de remplir ses promesses; le ministre de l'Intérieur chargé des négociations nous dit clairement qu'il n'a jamais eu cette intention. Dans sa lettre du 11 juillet 1918,—lettre qu'il appelle la base des négociations qu'on nous demande de terminer—il dit:"

L'Etat acquerra le Grand-Tronc du Pacifique et tous ses embranchements et le réseau de la compagnie du Grand-Tronc; il acquerra et prendra à sa charge tout l'actif et les engagements des deux compagnies.

Il n'est pas question de demander au Grand-Tronc-Pacifique de respecter ses obligations ni de demander au Grand-Tronc de respecter les siennes vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique. Il continue en disant que le Grand-Tronc ne pourrait pas le faire, mais il ajoute immédiatement après que, bien que la compagnie ne puisse payer à l'Etat les 97 millions qu'elle lui doit, celui-ci devra lui payer 60 millions avant d'essayer d'arbitrer le montant de nos réclamations contre le Grand-Tronc. Il n'y a rien de fondé dans un achat fait sur la base de cette prétendue incapacité du Grand-Tronc à faire face à ses obligations; du moins, aucun argument de ce genre n'a été présenté ici.

[M. Cahill.]

Cependant, les ministres chargés du projet de loi ont avancé un assez bon argument en faveur du Grand-Tronc. Quand nous nous reportons au rapport Drayton-Acworth, qui fait remarquer qu'on aurait dû dépenser environ 30 millions pour l'entretien et les améliorations et que nous demandons dans quel état se trouve le réseau du Grand-Tronc, ils nous répondent: "Le président de la compagnie nous dit que le réseau est en parfait état et qu'il peut payer des dividendes." Mais, le rapport de ces experts, sur lequel le Gouvernement se base pour acheter le réseau—et c'est tout ce qu'ils savent à ce sujet—déclare que le réseau n'est pas en bon état et ne peut pas payer de dividende. Cependant les ministres du Gouvernement, quand ils présentent ce bill à la Chambre, disent être assurés par le président de la compagnie du Grand-Tronc que ce réseau est en parfait état. En d'autres termes, l'individu qui leur vend la brique d'or leur a garanti que c'était de l'or pur.

Lors de la discussion en comité du projet de résolution, plusieurs députés de l'opposition et moi-même avons tenté d'obtenir des renseignements du Gouvernement et les réponses que nous avons reçues ressemblaient beaucoup au discours du ministre de l'Intérieur, hier soir, dans lequel il ne nous a donné aucun renseignement et n'a dit que peu de chose à ce sujet, se bornant à plaisanter les députés de l'opposition parce qu'ils demandaient des renseignements.

A la page 41 du livre bleu je vois que la dette totale des entreprises du Grand-Tronc se monte à 448 millions. Ajoutez à cela les 60,833,000 de capital-actions garanties 4 pour 100 qui sont pour ainsi dire une dette permanente et nous arriverons au total de 509 millions auquel nous ajoutons les dettes courantes pour former le total de $579,885,000 comme la somme capitale sur laquelle nous nous engageons à payer intérêt en achetant le réseau. Je ne dis pas que ces chiffres soient exacts, parce que nous n'avons pas de renseignements dont nous puissions garantir l'authenticité, mais je demande au Gouvernement de nous donner les chiffres exacts si ceux que je viens de citer ne le sont pas.

Pour répondre à une question, le ministre de l'Intérieur consulte le livre bleu en disant: "Nos collègues ne semblent pas lire les renseignements que renferme ce volume? Les chiffres peuvent être interprétés de deux manières, mais les totaux sont les mêmes." Cependant, il néglige de communiquer à la Chambre les chiffres concernant les dettes de la compagnie, son actif ainsi que les sommes globales que tout cela représente. Il déclare qu'il y a des billets à solder, des dettes au montant de 33 millions et d'autres dettes courantes encore qui s'élèvent au chiffre de 22 millions. Il affirme, cependant, que le passif est compensé par l'actif de la compagnie, qui s'élève à la somme de 51 millions. Or, je demande que le ministre fournisse à la Chambre les détails, touchant cet item de l'actif admis de la compagnie. Certes, une somme de 40 à 50 millions de dollars est assez considérable pour autoriser même le Gouvernement du jour à s'assurer si oui ou non cet actif est réel. Si cet actif se compose des engagements des différentes compagnies dont nous acquérons la ligne—c'est-à-dire des responsabilités que ces compagnies ont assumées envers la compagnie principale—il ne s'agit assurément pas d'un actif liquide au sens attribué à ce mot. Voilà l'un des points que je tiens à élucider. Le ministre de l'Intérieur affirme que nous devons accepter le bilan du Grand-Tronc relativement aux responsabilités que nous assumons. Or, du moment que nous assumons ces responsabilités en effectuant l'achat du Grand-Tronc, nous assumons tous les engagements de la compagnie, y compris ceux du Grand-Tronc-Pacifique et des autres compagnies auxiliaires; or, le bilan préparé par les directeurs du Grand-Tronc ne mentionne pas du tout ces item. Le Gouvernement devrait communiquer au Parlement un état montrant l'actif et le passif de toute l'entreprise, afin que le public se rende un compte exact de la portée de la proposition et des sommes qui sont en jeu.

Le président du conseil (M. Rowell) a laissé échapper une remarque significative à mon sens, au cours du discours qu'il a prononcé avant-hier soir, lorsqu'il a déclaré que nous devons fusionner toutes ces lignes. Il a fait observer que nous avons des tronçons de réseaux de chemins de fer dans l'Ouest et dans l'Est qu'il est absolument nécessaire de relier au réseau national de l'Etat pour les fins d'exploitation, de sorte que si nous décidions à l'avenir de céder ces voies ferrées, elles constitueraient un actif plus précieux si le Grand-Tronc y est inclus. Voilà justement ce que je redoute. Lorsque le Gouvernement se rendra compte que l'administration de ces chemins de fer se solde par d'énormes déficits, il remettra l'entreprise aux mains de certaines gens qui seront probablement les administrateurs actuels des chemins de fer de l'Etat—c'est-à-dire le groupe de Mackenzie et Mann.

Le ministre a affirmé que le réseau national des chemins de fer de l'Etat devrait être administré d'après des méthodes efficaces. Je lui ai demandé s'ils étaient administrés actuellement d'une manière efficace, et il m'a répondu affirmativement. Or, il est de notoriété publique que les chemins de fer de l'Etat sont mal administrés. Je doute fort que sur dix manufacturiers canadiens, il s'en trouve un seul qui voudrait faire transporter ses marchandises par les chemins de fer de l'Etat de préférence au Pacifique-Canadien, s'il en avait le choix. Notre réseau national est mal administré; les affaires de nos voies ferrées sont gérées uniquement pour le bénéfice des gens qui exercent la haute main sur nos voies ferrées—c'est-à-dire le groupe du Nord-Canadien, Mackenzie et Mann, ainsi que Lash et Hanna, qui vendent des fournitures à la compagnie, construisent des embranchements et réalisent d'énormes bénéfices.

Le ministre des Chemins de fer a reconnu, en réponse à une question de l'honorable député de Huntingdon (M. Robb), que pour une seule année, l'exploitation du réseau national s'est soldée par un déficit de 15 millions de piastres, tandis que les intérêts se sont élevés au chiffre de 19 millions; il a admis de plus que les déficits et les frais d'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique représenteraient une somme de pas moins de 12 millions, ce qui forme une somme globale de 46 millions que le trésor canadien est obligé de débourser pour solder les frais d'exploitation de ces chemins de fer au cours d'un seul exercice financier.

J'aimerais beaucoup à connaître le chiffre des bénéfices qu'ont réalisés les administrateurs de l'exploitation au cours de la même période, c'est-à-dire les gens qui achètent les traverses, les rails et les autres fournitures de toutes sortes et qui gèrent les affaires du réseau au point de vue pur et simple de leurs propres intérêts.

On a laissé diminuer la valeur du réseau par tout le pays; les méthodes d'administration mises en vigueur puent au nez des gens, si bien que même l'administration de l'Intercolonial n'est plus aussi satisfaisante depuis qu'elle est passée aux mains des directeurs du réseau de l'Etat.

Cependant, en face d'une pareille situation, nos collègues de la droite déclarent que nous devons faire l'acquisition du réseau du Grand-Tronc. Le Gouvernement ne vise qu'un seul but en adoptant une pareille ligne de conduite. L'un des ministres a affirmé que la nationalisation des chemins de fer constitue l'un des articles du programme du Gouvernement depuis 1911; je ne savais pas que le présent Gouvernement est au pouvoir depuis 1911; le président du conseil, toutefois, c'est évident, approuve absolument cette déclaration, car il a affirmé que le gouvernement du jour a fait sienne cette politique de nationaliser nos chemins de fer. Cependant, mes honorables amis refusent de toucher au Pacifique-Canadien; ils ne veulent pas faire l'acquisition de ce réseau. Ils sont bien prêts de construire une ligne de chemin de fer pour faire concurrence au Pacifique et à la faire exploiter par le Nord-Canadien, mais ils refusent d'aller plus loin dans cette voie-là. Ils sont également disposés à payer le prix que l'on demandera pour le Grand-Tronc. Or, si nos collègues étaient sincères lorsqu'ils prêchent la doctrine de la nationalisation, la première chose qu'ils feraient serait de tenter d'acquérir le réseau du Grand-Tronc à un prix raisonnable.

Avant l'achat du Nord-Canadien, il y avait en circulation pour 100 millions de titres non garantis. Le Gouvernement n'a pas voulu nous faire savoir quels étaient les porteurs de ces titres, lesquels furent passés à des amis de MM. Mackenzie et Mann avant le rachat. Le rapport Drayton-Acworth vous dira qu'il y avait contre ce chemin des obligations pour une somme de 100 millions de plus qu'il ne valait; cependant, ces messieurs viennent nous dire que, s'il nous faut payer ces prix excessifs, c'est pour assurer la nationalisation du réseau. Maintenant qu'il s'agit du Grand-Tronc, la même chose a lieu. On commence par avancer pour 60 millions d'actions à des personnes inconnues; mais les journaux font clairement entendre que le Gouvernement a dû le leur faire savoir, puisque le cours des actions devait nécessairement monter dès que le Gouvernement les aurait garanties. Il a monté en effet, et l'opération va sans doute rapporter de 30 à 40 millions à certaines personnes en moins d'un an. Pourquoi le Gouvernement ne garde-t-il point cette somme pour les contribuables qui lui fournissent l'argent nécessaire à l'acquisition de ce chemin? Quelle raison y a-t-il de donner à certaines personnes 60 millions avant même d'avoir tenté d'établir un prix par arbitrage? Quant à l'item de 40 ou 50 millions, je ne sais s'il vaut même un sou, et cela sans tenir compte de la valeur de l'entreprise. Nous nous engageons à payer aux actionnaires de la compagnie la somme de 60 millions et nous convenons ensuite de soumettre à l'arbitrage la valeur des biens. Nous les déchargeons des obligations qu'ils ont contractées à l'égard du Grand-Tronc et du Transcontinental national, et nous leur donnons 60 millions; ensuite, la valeur des biens sera arbitrée. Parce qu'il aura écrit à travers le chèque "pour la propriété publique", le Gouvernement pense pouvoir l'émettre pour n'importe quelle somme. Il ne se contente pas de payer ces prix excessifs, mais, pour mieux assurer les intérêts de ses amis, il nomme une commission d'arbitrage. Est-ce que le rapport des arbitres viendra devant le Parlement pour que les fonds soient votés? Pas le moins du monde. C'est par décret du conseil que le Gouvernement se fait autoriser à émettre un chèque pour la somme, quelle qu'elle soit, à laquelle les arbitres se seront arrêtés. On autorise ces arbitres à permettre au Gouvernement de payer à ses amis une somme que le Parlement lui refuserait, une somme à l'égard de laquelle le Gouvernement n'oserait pas demander au Parlement l'autorisation d'émettre des chèques et de dépenser des fonds sans lui soumettre un état estimatif. Ici, on se propose d'émettre un chèque pour une somme illimitée sans la sanction du Parlement. Le Gouvernement paraît avoir été bien pressé dans cette affaire.

Le ministre a dit que l'affaire s'était terminée après de longues négociations. Celles-ci ont été interrompues après le 11 juillet 1918. Le président du bureau de direction du Grand-Tronc a dit ne pas avoir compris la lettre du ministre de l'Intérieur (M. Meighen) et l'avoir portée au premier ministre pour lui demander une explication. Le premier ministre a répondu que la lettre renouvelait simplement l'offre du mois de février de cette année-là; mais, dans cette lettre, il y a ce paragraphe que l'on pourrait interpréter autrement:

> Si la compagnie le désire, les actions garanties pourront être traitées de la même manière que ses obligations.

Mais le premier ministre assure que cela ne signifie rien, et c'est en même temps ce que déclare sir Alfred Smithers, le président du bureau de direction du Grand-Tronc. Le premier ministre affirme que l'offre est virtuellement la même que celle du mois de février; d'où il suit que l'affaire à nous soumise dans les derniers jours de

la présente session est absolument nouvelle. Elle est fondée sur une entente conclue entre sir Alfred Smithers et le ministre de l'Intérieur, entente dont le Parlement et le pays n'ont eu aucunement connaissance. Jamais personne n'a pensé que ces obligations dussent être d'abord garanties et que la valeur du reste des actions dût être ensuite arbitrée. Le rapport Drayton-Acworth n'en dit absolument rien, et l'on nous demande aujourd'hui, dans les derniers jours d'une session convoquée pour un autre but, de sanctionner cet achat. Le Gouvernement nous arrive avec une proposition à l'égard de laquelle il n'a aucun renseignement. Il ignore à quoi le pays s'engage, il ne sait à combien s'élève l'actif, ni si le chemin vaut ou ne vaut pas la dette fondée, ni si les actions ont une valeur.

Mais il commence par donner pour 60 millions de piastres d'actions, afin d'assurer le sort de ses amis avant de soumettre la question à l'arbitrage, puis il nous dit qu'il lui faut acquérir ce chemin de fer pour former un réseau complet qui se raccordera à ses deux extrémités, de manière à être utile à ses amis les gens du Nord-Canadien. Le ministre de l'Intérieur a dit, l'autre soir, qu'il était impossible de faire ce que M. Kelly, président du Grand-Tronc, suggérait, c'est-à-dire de conclure un arrangement en vertu duquel le Nord-Canadien et le Grand-Tronc pouvaient fonctionner de concert. Aux Etats-Unis, il n'y a pas un seul chemin de fer qui aille des Etats de l'Est ou de New-York jusqu'à la côte du Pacifique. Il existe cinq chemins de fer qui traversent les Etats de l'Ouest, mais chacun d'eux fonctionne de concert avec des chemins de fer de l'Est. Il n'y a pas, dans tous les Etats-Unis, une seule ligne qui s'étende directement d'un océan à l'autre, elles sont toutes associées ensemble, et je me demande pourquoi il n'en serait pas ainsi quant aux nôtres, s'il est vrai que le pays ait à y gagner.

Le ministère s'est hâté de soumettre cette question, sous prétexte de nationalisation. Je ne m'opposerais pas bien fortement à ce que nos chemins de fer fussent exploités par l'Etat, s'il avait à sa tête une bon gouvernement libéral, mais je ne veux pas que cette exploitation se fasse sous les auspices du Gouvernement actuel et avec la participation de Mackenzie et Mann, et je crois que le public ne le veut pas non plus.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, avant d'aborder la discussion de ce sujet, je me permettrai de féliciter notre nouveau collègue (M. Mackenzie King) qui a fait aujourd'hui son entrée dans la Chambre. Nous allons donc avoir la satisfaction de constater que l'opposition possède trois vaillants chefs, triumvirat de sagesse, car les sages viennent de l'Est, dit-on, bien qu'ils aient parfois la sagesse de rester dans l'Ouest, s'ils y vont. Nous espérons que, grâce aux lumières de ces trois membres distingués de la gauche, la question des chemins de fer va se simplifier. Pensant bien que l'opposition n'a pas les mains liées par le projet d'amendement qui a été présenté, j'ai confiance que le nouveau chef, fameux champion de la cause ouvrière, et expert reconnu en ce qui concerne les relations du capital avec le travail, va refuser son adhésion à une politique défavorable à la classe ouvrière en ce qu'elle est hostile à l'exploitation des services d'utilité publique par l'Etat. Représentant d'une ville composée d'ouvriers, je n'ignore pas que la question de l'exploitation par l'Etat constitue, depuis plusieurs années, un des principaux articles du programme ouvrier. La classe ouvrière croit que les services publics de toutes sortes devraient être possédés et exploités par l'Etat, et je trouve qu'elle a raison. Il y a déjà plusieurs années, j'exprimais déjà l'avis que le peuple devrait avoir la propriété des services d'utilité publique dans le domaine municipal, provincial et fédéral, et être le bénéficiaire des profits résultant de leur exploitation. Ce principe, le peuple et la plupart des hommes publics l'acceptent aujourd'hui.

Le bill à l'étude, le bill n° 33, ayant pour objet le rachat du Grand-Tronc, est un des plus difficiles et des plus compliqués dont j'aie eu à parler au cours de ma carrière; aussi n'ai-je pas l'intention de blâmer la gauche de n'en avoir pas encore parfaitement saisi la portée. Pour moi, j'ai déjà fait et je fais encore tout mon possible pour la comprendre absolument, et je vais en dire quelques mots comme homme d'affaires ayant à cœur l'intérêt du Canada et la solution du problème que les chemins de fer représentent aujourd'hui dans le monde entier. Il y a déjà des années que le Canada a inauguré, au sujet de la construction des chemins de fer, la malheureuse politique que l'on sait. Cependant, si nous n'avons pas encore reçu valeur pour notre argent, j'espère que nous finirons par bénéficier de l'esprit d'entreprise qui a présidé à la construction de ces lignes, non seulement en nous assurant un bon service, mais en retirant un bon profit en argent. Les chiffres qu'on a cités sont si contradictoires et si embrouillés, qu'il m'a été très difficile de me rendre compte de ce que ce bill comporte.

Je m'efforcerai de n'exprimer que mon propre sentiment de manière qu'on ne puisse demander compte à personne de ce que je dirai sur ce sujet. J'ai voulu constater la somme des obligations que nous assumons aux termes de ce projet de loi, le montant de l'intérêt annuel qu'il faudra payer et les problèmes que fera naître l'exploitation de ces réseaux compliqués qu'on nomme le Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. J'ai à la main une carte des ramifications du Grand-Tronc, de ses embranchements, de ses tributaires et des lignes affermées dans les provinces d'Ontario et Québec et dans les Etats adjacents de l'est et de l'ouest des Etats-Unis. Le tout est un dédale de grandes lignes, de voies à travers champs, et le reste, dont les unes sont données ou prises à bail et les autres sont confondues dans un tout disparate et plus ou moins homogène. L'examen de cette carte et du lacis des voies qui forment ce réseau fait certainement ouvrir les yeux. J'ai pris l'avis d'une ou deux personnes qui, selon moi, sont des plus renseignées sur les questions de chemins de fer, et qui ont étudié ce problème, et les vues que j'exprime sont plus ou moins confirmées par elles.

Souffrez que je cite un extrait du rapport de la commission royale, communément appelé rapport Drayton-Acworth, qui renferme les conclusions qu'ils ont soumises au parlement et au public quant à la meilleure ligne de conduite à suivre pour résoudre ce grand problème de chemin de fer. Elles sont concises, et je crois sage de notre part de ne pas les perdre de vue en ce moment, car nous avons pensé, lors de la création de la commission, qu'elle renfermait les gens les mieux avisés du Canada, voire même des Etats-Unis, attendu que l'un des commissaires était citoyen américain. Leurs conclusions se trouvent à la page lii du rapport, et elles sont ainsi conçues:

1. Qu'un conseil de syndics soit institué par acte du Parlement et constitué en corporation sous le nom de " Compagnie des chemins de fer fédéraux ".

2. Que la propriété du Nord-Canadien, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique soit attribuée à cette compagnie.

3. Que le Gouvernement assume envers la compagnie la responsabilité de l'intérêt sur les obligations de ces chemins de fer.

4. Que l'Intercolonial (y compris le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et le Transcontinental national) soient aussi passés par le Gouvernement à la compagnie.

5. Que tous ces chemins de fer: le Nord-Canadien, le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique, l'Intercolonial et le Transcontinental national, soient exploités par la compagnie comme un seul et même réseau.

[M. Cockshutt.]

Aujourd'hui, ces projets s'accomplissent dans leur plénitude—pour employer le langage biblique—car chacun de ces chemins a été acquis ou le sera avant la mise en vigueur de la présente loi, et ils seront exploités sous une seule direction. Cela permettra à la nationalisation de faire ses preuves. En toute déférence pour ceux qui disent qu'elle a entièrement failli jusqu'à ce jour, je suis d'avis qu'il est encore trop tôt pour émettre une telle assertion, car jusqu'ici la nationalisation n'a jamais été loyalement mise à l'essai au Canada.

Je m'étonne que ces chefs de la gauche, dont deux viennent de l'Est lointain soient disposés, d'après ce qu'ils nous ont appris jusqu'à présent, à combattre la nationalisation, puisqu'ils consentaient à l'accepter tant qu'elle favorisait les provinces orientales au détriment du reste du Canada, ainsi que cela a eu lieu dans le cas de l'Intercolonial depuis trente à quarante ans. Depuis douze à quinze ans que je fais partie de la députation, je ne me rappelle pas les avoir entendus tonner contre l'exploitation de l'Intercolonial par l'Etat, car dans plusieurs cas, elle servait les Provinces maritimes pour moins que ce qu'il en coûtait, mais je me souviens, comme toute la députation, que les députés de la gauche, à plusieurs reprises, ont dit que, lors de l'établissement de cette voie transcontinentale, le pays n'avait jamais songé à en faire une entreprise lucrative. Elle a été établie pour remplir un engagement que le gouvernement canadien avait pris lors de la confédération. J'ai entendu soutenir cette thèse avec beaucoup d'habileté par des membres de la gauche qui ont prétendu qu'il ne fait pas augmenter les tarifs du transport des voyageurs ou de la marchandise au point de les rendre profitables, parce qu'on avait promis aux Provinces maritimes que ce chemin de fer les servirait sans se préoccuper de la perte ou du gain. Je déclare donc que les résultats de l'exploitation de l'Intercolonial depuis trente à quarante ans ne peuvent certainement pas prouver que la nationalisation a entièrement fait faillite, même dans le cas de ce chemin de fer lui-même.

On pourrait, il est vrai, me demander ce qu'il faut penser du cas du Nord-Canadien.

Le Nord-Canadien appartient au pays depuis près de deux ans, mais je désire faire observer que ce réseau n'a jamais pu montrer les avantages qu'on en pouvait retirer, et je crois que nous avons fait une bonne affaire en l'achetant. J'ai toujours combattu pour ce chemin de fer quand il a été atta-

qué et je n'ai pas encore vu le débat où les adversaires du Nord-Canadien obtenaient autre chose que la défaite quand ils discutaient avec quelqu'un au courant des conditions d'achat du réseau. Ce chemin de fer a coûté meilleur marché qu'aucun autre du continent, son prix de revient n'étant que $44,000 ou $45,000 du mille. Il est bien situé et bien des villes de l'Ouest lui doivent l'existence. De nouvelles villes prospères ont surgi aux endroits où le Nord-Canadien ouvrait un pays neuf. Jusqu'à ce jour, le Gouvernement n'a exploité le Nord-Canadien que durant une situation causée par la guerre, car, bien que la guerre soit finie depuis un an, les frais d'exploitation sont plus élevés que jamais, et je crois que nos collègues ne devraient pas oublier ce fait, car il s'applique bien à la situation et c'est l'une des raisons qui empêchent de réaliser des profits dans l'exploitation du Nord-Canadien. Le chemin de fer se trouve pour ainsi dire entre deux feux. Les frais d'exploitation se décomposant en combustible, main-d'œuvre, matériaux, réparations, etc., ont augmenté de 100 p. 100 au cours des cinq dernières années. Durant cette même période les tarifs de marchandises et celui des voyageurs ont subi deux augmentations, l'une de 15 p. 100 et l'autre de 25 p. 100, ce qui fait un total de seulement 40 p. 100.

Comme je l'ai dit, les frais d'exploitation ont augmenté de 100 p. 100 durant cette période et les chemins de fer—ceci s'adresse aussi bien au Pacifique-Canadien—n'ont pas eu la latitude de fixer leurs tarifs à des chiffres qui compensent pour les frais d'exploitation tels qu'ils existent en Canada aujourd'hui. Ainsi donc, il n'est pas juste de se souvenir de ce point quand nous constatons que le Nord-Canadien ne donne pas de bénéfices et n'en saurait donner. C'est un facteur que nous ne devons pas perdre de vue et, à mes yeux, c'est l'explication du fait que l'exploitation de nos lignes d'Etat montre un déficit. Les tarifs n'ont pas été augmentés en juste proportion. Nous avons été forcés. . .

M. CURRIE. L'honorable membre ne doit pas oublier qu'il y a eu une augmentation de 25 à 35 p. 100.

M. COCKSHUTT: J'ai déjà dit qu'une augmentation de 40 p. 100 avait eu lieu, et si l'honorable député m'avait écouté, il aurait entendu. Mais je dis que 40 p. 100 ne suffisent pas et que par conséquent, le réseau ne peut s'exploiter sur une base rémunératrice.

Le projet de loi actuel se propose d'aller un peu plus loin et de fournir ce qui manquait aux conclusions du rapport Drayton-Acworth—c'est-à-dire l'acquisition du Grand-Tronc proprement dit.

M. McKENZIE: Mon honorable ami me permettrait-il une question?

M. COCKSHUTT: Certainement.

M. McKENZIE: Je sais que mon honorable ami est un excellent homme d'affaires et je lui demanderai combien de temps il accordera à ces réseaux pour démontrer leur succès ou leur insuccès au point de vue financier.

M. COCKSHUTT: C'est une question qui dépend de l'avenir, mais je pense que trois à cinq ans suffiraient pour permettre à ces chemins de fer de s'exploiter avantageusement et de manière à compenser les immenses intérêts engagés. Je crois qu'une période de trois à cinq ans serait la moindre que nous pourrions donner à ces lignes pour avoir une organisation et une exploitation complètes.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je crois que si la nationalisation n'a pas le succès que nous aimerions lui voir posséder—et c'est là un point délicat que je dois néanmoins faire connaître—c'est qu'il existe dans l'est du Canada un groupe de forces opposées au principe de la nationalisation. J'aimerais complimenter mon honorable ami de Cap-Breton-Nord—que je nommerai le chef de l'opposition n° 2 bien qu'il ait été jusqu'ici le chef n° 1— sur le fait. . .

M. McKENZIE: Pardonnez-moi, Cap-Breton-Nord-et-Victoria.

M. COCKSHUTT: J'accepte la correction. Cap-Breton-Nord-et-Victoria et alors, pas le chef?

M. McKENZIE: Non.

M. COCKSHUTT: Alors, je complimente mon honorable ami parce qu'il a fait de son mieux durant son mandat et qu'il passe une lourde succession à celui qui prend sa place. Néanmoins, l'honorable monsieur s'est opposé à la nationalisation. Je regrette de voir que dans la province de Québec et dans les Provinces maritimes il existe une sorte d'opposition d'ensemble contre la nationalisation.

Je dirai en toute sincérité à mon honorable ami que s'il devenait chef du gouvernement il ne pourrait échapper à la nationalisation qui est au pays pour y rester. En présence de ce fait incontestable, n'est-il pas insensé de continuer à condamner la nationalisation et à déprécier les biens que nous avons achetés et payés et ceux que

nous sommes sur le point d'acquérir. C'est un vilain oiseau que celui qui souille son propre nid, et c'est un patriotisme déplorable de déprécier les valeurs de son propre pays.

L'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie) doit comprendre que le Canada qui possède déjà quelque 14,000 ou 16,000 milles de voies ferrées est fortement intéressé à la nationalisation. S'il était appelé, demain, à administrer la chose publique, il ne pourrait ignorer cette situation. La nationalisation restera, et je fais appel aux qualités de bon citoyen de mon honorable ami pour ne plus nuire à ces biens mais les vanter.

Ce qui est de nature à faire le plus de tort au progrès de la nationalisation est que certaines factions du pays attaquent trop ces chemins de fer. On répète: "Nous vous l'avions dit. Vous vous êtes lancés dans cette entreprise et nous avons réussi à vous faire perdre, comme nous vous l'avions dit." Est-ce la conduite que doit tenir un bon citoyen canadien? Lorsque le projet du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental a été présenté à la Chambre en 1903-1904, je l'ai combattu de toutes mes forces au Parlement et en public. Je ne suis pas responsable de la construction de cette ligne. Je m'y suis vivement opposé, croyant que ce serait un éléphant sur les bras, comme je me suis exprimé à cette époque, et j'ai gagné ma première élection en faisant la lutte contre ce projet que je croyais alors très néfaste.

Mais à quoi bon aujourd'hui déblatérer à la Chambre contre ce chemin de fer en disant qu'il ne vaut pas 5 cents à la piastre? C'est absolument inutile. Il est de notre devoir d'en tirer le meilleur parti possible. Nous avons placé notre argent dans cette entreprise et ce n'est pas en en disant du mal que nous en retirerons des avantages. Nous ne ferons pas de profits en criant qu'elle n'est pas rémunératrice. Pour nous montrer de bons citoyens, il faut être fiers de nos chemins de fer nationaux. Vantons nos biens et efforçons-nous de faire réussir la nationalisation. Le succès, voilà l'étoile qui doit guider tous les citoyens loyaux du Canada. Ne soyons pas des prophètes de malheur en disant que nous l'avons prédit et qu'il ne reste plus qu'à s'en tirer le mieux possible. Non, ce n'est pas là l'esprit qui doit nous animer. Je prie mes bons amis de Québec, et surtout de Montréal, d'y réfléchir de nouveau, parce que j'ai reçu moi-même des lettres tentant de m'influencer plus ou moins sur cette question. Mais mon parti est pris. J'ai dit il y a quelques années, à la Chambre, que j'étais en faveur de la nationalisation, et je n'ai pas encore trouvé de raison pour modifier mes vues. Il est vrai que le résultat n'a pas été celui que j'espérais, mais avec l'accomplissement de ce grand projet, avec l'achat du Grand-Tronc et l'appui loyal qui doit être donné à cette vaste entreprise nationale, rien ne s'opposera au succès.

Je regrette ces manifestations fortement hostiles surtout de la part de Québec. J'espère que les citoyens qui, tout en étant peut-être de bonne foi, ont été mal inspirés, changeront d'avis. J'avoue avoir, moi-même été opposé un jour à la nationalisation. Mais autres temps, autres mœurs; le progrès fait son chemin; le monde s'instruit, et ce serait fermer les yeux au bon sens et à la justice que de dire: "Les compagnies privées ont toujours suffi à exploiter les chemins de fer du Canada; il a toujours été de bonne politique pour le Gouvernement d'accorder des subventions en terre et en argent aux chemins de fer et cette coutume doit se continuer." Voilà, certainement, une politique mal comprise. J'ai donc confiance que nos bons amis, surtout de la province de Québec—j'ai à l'idée les gens d'affaires éminemment capables et les grandes industries de cette province—changeront d'opinion. Et remarquez bien, monsieur l'Orateur, que j'ai autant de sympathie que possible pour le Pacifique-Canadien. J'ai répété, en nombre de circonstances, en Canada et à l'étranger, que la puissante compagnie du Pacifique-Canadien ressemblait à un monument érigé à l'esprit d'entreprise des Canadiens.

Je considère que c'est le plus beau chef-d'œuvre d'organisation et d'habileté commerciale que nous ayons vu en Canada, et il n'y a probablement pas une seule compagnie de chemin de fer au monde qui ait réussi aussi parfaitement que ne l'a fait le Pacifique-Canadien. C'est tout à son honneur. Cette compagnie m'a toujours été sympathique et je veux qu'on sache que j'éprouve toujours les mêmes sentiments à son égard, alors même que je prêche la nationalisation des chemins de fer en Canada. La première fois que j'ai adressé la parole en public en 1882, j'avais choisi comme thème la construction du Pacifique-Canadien. A cette occasion, j'avais fait un chaleureux plaidoyer en faveur de la construction de ce chemin de fer, et depuis ce temps-là j'ai été justement fier de l'entreprise.

Je considère qu'il a été très bien dirigé. Nous savons tous que ce chemin de fer a la réputation d'être une des plus merveilleuses organisations de transport qui ait jamais existé dans le monde entier. Honneur au Pacifique-Canadien! Ce n'est pas par antagonisme que je demande maintenant que les autres chemins de fer du Canada soient tous fondus en un seul grand réseau et exploités pour le bien du Canada en général.

Je ne veux pas m'étendre plus longuement sur la question de nationalisation, mais je tiens à donner quelques chiffres sur ce que je crains que nous allons dépenser avec le chemin de fer du Grand-Tronc. Il est vrai que le document parlementaire qui nous a été remis et qui contient la correspondance échangée à ce propos, est assez difficile à comprendre. A la page 56 de ce document on trouve les sommes versées par le Grand-Tronc à ses actionnaires, depuis quelques années. Jusqu'à 1917 et 1918, on a toujours payé 4 p. 100 sur les actions garanties, soit une somme approximative de $2,500,000 en chiffres ronds. Jamais on n'avait manqué de faire ces versements à venir jusqu'en 1917 et 1918. Il me semble qu'il est bon d'expliquer la cause de ce défaut de paiement pendant les deux dernières années. Je crois comprendre que c'est à cause de la guerre et surtout parce que plusieurs des lignes du Grand-Tronc se trouvent aux Etats-Unis. Le tarif McAdoo fixait le prix de la main-d'œuvre a des chiffres très élevés aux Etats-Unis, et le Grand-Tronc était aussi sujet aux règlements de la commission de commerce entre Etats, qui avait fixé le tarif pour le transport des marchandises, de sorte que la compagnie s'est trouvée pour ainsi dire entre deux feux. Il lui a fallu payer des salaires élevés et d'un autre côté elle a dû se conformer aux ordres du gouvernement américain quant aux tarifs de transport qui étaient insuffisants. Le Gouvernement, en fixant ces prix, devait savoir qu'il n'étaient pas assez élevés. La raison pour laquelle on avait fixé ces tarifs était pour empêcher une nouvelle hausse des prix des vivres; en effet, si l'on avait permis aux chemins de fer d'augmenter leurs tarifs de transport en proportion de l'augmentation de leurs frais d'exploitation qui était de 100 p. 100, les prix des vivres auraient augmenté en proportion, de sorte que le Gouvernement se serait trouvé dans la même difficulté de toutes façons. Comme il exploitait lui-même les chemins de fer, il a préféré prendre la différence à sa charge et laisser transporter à perte les vivres, le charbon et autres produits essentiels à l'existence, afin que l'ouvrier ne souffre pas d'une hausse excessive.

M. McKENZIE: L'honorable député peut-il nous dire dans quelle proportion le gouvernement américain a augmenté les tarifs de transport dans le cours de l'année 1918?

M. COCKSHUTT: Je n'ai pas bien saisi la question.

M. McKENZIE: C'est le Gouvernement qui exploitait les chemins de fer américains en 1918. De combien a-t-il augmenté les tarifs de transport? L'honorable député le sait-il?

M. COCKSHUTT: J'ai bien peur que non. Je suis informé que l'augmentation a été insignifiante. L'honorable député d'Algoma (M. G. B. Nicholson) m'a donné le chiffre de 40 p. 100. C'est un expert en matière de chemins de fer et j'ai généralement trouvé ses chiffres exacts. Or, il dit que l'augmentation a été de 40 p. 100, tandis qu'elle était de 15 et 25 p. 100 au Canada. Pendant ce temps-là la main-d'œuvre avait augmenté, je suppose, d'au moins 100 p. 100. Le charbon avait augmenté dans la même proportion sinon plus dans certaines régions et partout il était très difficile de s'en procurer. Il y avait une hausse générale dans le prix de tous les genres de réparation pour les locomotives, les wagons et le matériel roulant en général, si bien qu'il n'y a pas lieu de s'étonner que l'exploitation des chemins de fer américains par l'Etat ait résulté en une perte énorme. Mais ces chemins de fer s'efforçaient de servir la nation, afin de gagner la guerre, pour transporter les troupes, les munitions et toutes les provisions nécessaires à l'armée.

Le transport de ces approvisionnements et de ces troupes nous a coûté, si je ne me trompe pas, une somme relativement faible, si on le compare à celle qu'il aurait fallu payer, si le Gouvernement s'était trouvé dans l'obligation de s'adresser à des compagnies particulières qui auraient pu exiger des droits rémunérateurs sur tout le trafic transporté sur leurs voies, à cause de la guerre. Ce raisonnement m'a paru sensé, et je ne puis concevoir pourquoi mes honorables amis de la gauche raisonnent comme ils l'ont fait, parce que les Etats-Unis ont perdu de cent à deux cents millions, par année, ou, d'après ce que l'un d'eux avançait hier, un million et demi par jour. Je ne sais pas exactement s'il a dit un million ou un million et demi par jour, mais peu importe, quand il s'agissait

de choisir entre le service à donner à la population et l'assurance de la victoire finale qui était le problème d'importance primordiale et auquel tout le reste a été subordonné au cours de ces deux années dont j'ai parlé. Cette proposition me paraît acceptable. Mais, lorsqu'on m'a interrompu, j'allais indiquer ce qui, à mon estime, constitue les frais obligatoires que, d'après cette convention, nous sommes tenus d'acquitter. Tout d'abord, ces frais, d'après mes calculs, s'élèvent, en chiffres ronds, à 11 millions de dollars, soit le service des intérêts sur les avances de diverses natures, faites sous forme d'achat d'actions garanties ou privilégiées ou de débenture de stock. Il y a de plus la dette du Grand-Tronc-Pacifique dont nous débarrassons, d'après cette entente, le Grand-Tronc. Je porte tout cela à environ 4 millions de dollars. Et puis l'intérêt sur les actions garanties du Grand-Tronc, 2 millions de dollars. En outre, je conjecture que nous sommes obligés, dans une certaine mesure, de maintenir tous les marchés que le Grand-Tronc a conclus avec diverses lignes des Etats-Unis qu'il exploite en coopération, soit à bail, soit par convention relative au trafic, soit autrement. Je reconnais que le Grand-Tronc a conclu, avec des chemins de fer américains, des traités assez embarrassants qui, à mon estime, constituent une des principales objections à l'adoption de ce projet. Je regrette que ces alliances gênantes soient un facteur de la convention. Elles m'inspirent plus ou moins d'inquiétude, et je ne vois pas de raison qui empêche le gouvernement américain de ne pas traiter aussi équitablement le Grand-Tronc, une fois exploité et possédé par nous, qu'il en agit à l'endroit de la compagnie mère dont nous assumons maintenant les responsabilités. D'après mon calcul, le service des intérêts de diverses sortes s'élèvent approximativement dans l'ensemble, autant que je puis voir, monsieur l'Orateur, à $18,500,000 par année. Jamais le Grand-Tronc n'a manqué de réaliser et d'acquitter les 11 millions, ce qui équivaut à plus de la moitié du montant total. Ainsi que je viens de l'établir d'après la dernière page de la déclaration du Grand-Tronc, durant deux années seulement, celles de 1917 et 1918, le Grand-Tronc a omis de verser l'intérêt sur les actions garanties. Quant aux actions privilégiées de premier rang, il n'a omis de payer les dividendes que pour quatre ans, depuis les quinze ou vingt dernières années, et ces quatre années étaient des années de guerre. Nous avons donc, monsieur l'Orateur, raison de croire que le Grand-Tronc va continuer à rapporter assez pour solder, sinon en totalité, du moins, dans une très grande mesure, ses frais obligatoires.

Un des honorables membres de la gauche, le député de Bellechasse (M. Fournier), nous a fourni, l'autre soir, des chiffres très éclairants, et je n'ai pas grand' chose à y reprendre. Il y estime les frais obligatoires à 20 millions. L'écart dans nos calculs ne représente que 1 million 500 mille dollars annuellement. Etant donné que j'ai pris le plus grand soin dans la préparation de ces statistiques, je crois qu'on peut les tenir pour une estimation assez exacte. Quant aux années de guerre, durant lesquelles le Grand-Tronc a omis de verser des dividendes sur les actions, si on lui avait permis, comme je le faisais observer, de relever ses tarifs à un niveau qu'aurait approuvé un homme d'affaires, nous n'avons aucune raison de croire que la compagnie n'aurait pu solder ses frais obligatoires.

En ce qui me concerne, je crois, monsieur l'Orateur, que si la nationalisation doit réussir au Canada, il nous faut la mettre sur un pied d'affaires et l'y maintenir; le régime politique ne saurait convenir, il ne serait pas rémunérateur. Notre réseau national de chemins de fer doit être mis sur un pied d'affaires. Quiconque a recours à notre service de transport pour voyageurs ou marchandises, doit se montrer disposé à payer des droits équitables, car autrement, nous ne pouvons jamais espérer que l'exploitation sera rémunératrice. Nul marchand ne pourrait se permettre de vendre ses articles moins cher que ce qu'il les a payés et compter prospérer; aucune entreprise de nationalisation ne saurait transporter les voyageurs et les marchandises à moins du prix coûtant et enregistrer un boni en fin d'exercice. Cela est impossible. Nous devons être prêts à acquitter des taxes de transport voyageurs et de transport marchandises raisonnables, et alors, s'il y a en plus intelligence des affaires et administration compétente, je prévois, monsieur l'Orateur, les résultats les plus encourageants au cours des trois ou cinq années prochaines.

Mon honorable ami de l'autre côté (M. McKenzie), qui a été jusqu'à ce jour, chef de l'opposition, a fait, l'autre soir, un discours très intéressant que j'ai parcouru avec beaucoup de sympathie, surtout quand j'ai constaté qu'il se mêlait plus ou moins dans ses calculs, ce qui m'arrive quelquefois à moi-même, je l'avoue, si je m'aven-

ture à mettre à l'étude une convention comme celle-ci.

Nous ne pouvons pas blâmer l'honorable député parce que ces chiffres ne correspondent pas à ceux fournis par les députés de ce côté-ci de la Chambre. C'est une question compliquée, et quoiqu'il ne soit peut-être pas très régulier d'additionner les dépenses et les recettes et d'intituler le tout le revenu, nous avons un exemple dans le Gouvernement fédéral qui agit de la sorte en matière commerciale. Tout le monde sait que l'on calcule le trafic du Canada de cette façon chaque année: On additionne les exportations et les importations. Il n'y a pas un négociant, ni un industriel, ni un homme d'affaires quelconque à qui l'on permettrait d'établir son bilan de la sorte, mais l'autorité publique fait sa propre loi. Si une maison de commerce émet des valeurs, il lui faut montrer seulement ce qu'elle vend et non pas aussi ce qu'elle achète comme constituant son commerce. Quand mon honorable ami a cité le chiffre de 47 millions d'intérêt à payer annuellement,, il additionnait tout simplement les deux ensemble. Mais même en supposant cela, je ne vois pas comment il arrive au total, car d'après l'honorable député de Bellechasse (M. Fournier), que j'ai déjà cité, l'intérêt annuel que nous aurions à payer est de 20 millions, tandis que mon honorable ami (M. McKenzie) parle de 47 ou 48 millions. Je ne lui fais pas de reproche, car j'admets très bien que les chiffres prêtent à confusion. Mais son chiffre est le double de celui que citent ses partisans. Dans la circonstance, je regrette de devoir dire que ceux-ci sont plus près de la vérité que leur chef. Je ne veux rien dire contre le chef, car les subalternes sont souvent des hommes à l'esprit très éclairé.

M. McKENZIE: Dans un cas, comme dans l'autre, c'est une mauvaise affaire pour le pays.

M. COCKSHUTT: Pas nécessairement. Si nous pouvons recevoir 25 millions et que nous n'ayons à payer que 20 millions nous aurons un reliquat de 5 millions en notre faveur. Je ne pense pas qu'on puisse me reprocher d'être trop optimiste si je dis que d'ici à cinq ans, pourvu que l'entreprise soit bien dirigée, nous aurons un bénéfice. Je le crois sincèrement; mais nous ne pouvons nous l'assurer qu'en insistant pour que le réseau soit dirigé sur une base strictement commerciale et absolument libre de toute influence politique.

Un mot maintenant sur l'amendement proposé par mon honorable ami. Il est regrettable qu'un grand chef comme lui, termine sa carrière de leader de l'opposition en laissant à la postérité un document tel que celui qu'il a présenté comme amendement au projet que nous discutons en ce moment. Monsieur l'Orateur, la critique est aisée, mais l'art est difficile. Si tout ce qu'énonce l'honorable leader de l'opposition dans son amendement est vrai, pourquoi ne suggère-t-il pas un meilleur moyen? Il donne trois raisons pour lesquelles ce projet de loi ne doit pas être adopté, et je crois que ce ne serait pas un mal si je rappelais quelles sont ces raisons. Voici ce que dit l'amendement:

> Que le bill ne soit pas lu une seconde fois, mais que la Chambre adopte la résolution suivante:
>
> Que le bill propose une augmentation incertaine, mais considérable, de la dette du Dominion, alors que les obligations existantes, découlant de la guerre et d'autres causes, dépassent tellement toutes les obligations antérieures, qu'elles donnent bonne cause à l'inquiétude de tous ceux qui s'intéressent à l'état financier du Canada, et au maintien du crédit public.
>
> Qu'une mesure d'un caractère si vaste et d'une importance si grande exige, de la part de la Chambre et du peuple, une étude qu'il serait impossible de lui accorder dans les derniers jours de la session.
>
> Que la présente session du Parlement a été convoquée dans un but extraordinaire qui a déjà été atteint.
>
> Que le mercredi 8 octobre, l'honorable ministre du Commerce, agissant à titre de leader de la Chambre en l'absence du premier ministre, a déclaré que le Gouvernement s'attendait à ce que la session fût close pendant la semaine courante.
>
> Que dans de semblables circonstances la présentation d'une mesure d'une importance aussi considérable que l'acquisition du chemin de fer et des biens de la compagnie du Grand-Tronc est imprévoyante et inopportune.
>
> Que pour ces raisons, l'étude plus approfondie du bill soit déférée à une session future du présent Parlement.

Je ne vois rien dans cet amendement de nature constructive. L'honorable député donne trois raisons pour ne pas agir comme on le propose, mais il ne nous dit pas ce que nous devons faire à la place. Le Gouvernement n'est pas responsable de la situation qui se présente à nous; mais c'est plutôt l'héritage que lui ont laissé nos collègues de l'opposition. Qu'ils ne l'oublient pas, car ils ne peuvent pas éviter la responsabilité de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique qui fut la cause principale de la déconfiture, je dirai presque l'annihilation de l'ancien Grand-Tronc proprement dit quand celui-ci a essayé d'exécuter le marché qu'il avait fait avec l'opposition actuelle il y a des années. Nous avons fait tout ce que nous avons pu pour l'en empêcher, mais le Grand-Tronc n'a pas rempli ses obligations,

si bien que pendant des années l'Etat a exploité le Transcontinental à perte parce que le Grand-Tronc qui avait entrepris de payer 3 p. 100 sur le capital engagé dans ce réseau, n'a pas pu remplir ses obligations quand le chemin de fer a été terminé.

Ce n'est pas de sa propre initiative que le Gouvernement a fait l'exploitation du réseau; cela tient au marché intervenu entre les députés de la gauche, lorsqu'ils étaient au pouvoir et la compagnie du Grand-Tronc, et en outre à l'impuissance où se trouvait cette compagnie d'exécuter son contrat ou parce qu'elle ne tenait pas à le faire. Plus tard, la compagnie du Grand-Tronc commença à mettre en service le Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg à la côte. cette exploitation se fait depuis quelques années et toujours à perte. Je ne crois pas qu'elle ait réussi à payer ses frais d'exploitation, une seule année, et certainement elle a été dans l'impuissance de satisfaire à l'intérêt des obligations. Cette situation n'a donc pas été créée par le Gouvernement actuel, c'est un legs hérité du gouvernement précédent.

Il faut régler cette question du Grand-Tronc, et on ne saurait en ajourner le règlement. Le sachant parfaitement, l'honorable député nous signale toutes les défectuosités de la proposition, mais sans nous indiquer un seul moyen pratique pour remédier à la situation actuelle. A mon avis, il sera condamné par la masse du public, ou du moins par ceux qui savent que le Gouvernement actuel tient cet héritage de dettes de ses prédécesseurs et qu'il lui a été imposé de force. A qui mal veut, mal arrive et tôt ou tard la tricherie revient à son maître, comme nous l'avions prédit d'ancienne date, même dès 1903-1904, époque à laquelle intervint entre la compagnie et le Gouvernement, ce projet chimérique, l'établissement du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique.

C'était un projet non susceptible de réalisation et on le savait bien; ce fut dès le début un chemin de fer politique; il n'était pas destiné à rémunérer les capitaux engagés. Ce projet devançait de cinquante ans son heure et les besoins du pays dans cette région du Nord. Quant à l'exploitation de ce réseau dans l'Ouest, je crois qu'elle peut devenir lucrative, pourvu qu'on l'administre bien, là où le réseau ne se rapproche pas trop de la ligne parallèle du Nord-Canadien.

Cela va sans dire, on nous blâme d'avoir prêté notre concours financier au Nord-Canadien. Or, qui a prêté l'aide principale à cette compagnie, au début? Ne sont-ce pas les honorables députés de la gauche? Le subside de $35,000,000 accordé, il y a dix ou douze ans, par le gouvernement Laurier, pour la section nord en amont du lac Supérieur, voilà le commencement de nos graves embarras financiers se rattachant au Nord-Canadien. A dater de cette époque, les intérêts du gouvernement canadien et du Nord-Canadien devaient fatalement s'enchevêtrer de manière à devenir inséparables. Il était absolument impossible que le Nord-Canadien pût se libérer de ses immenses obligations relatives à l'aide que lui avait accordée le Gouvernement; aussi bien, il y a deux ans, force nous fut de le prendre à notre charge. L'Intercolonial appartenait déjà à l'Etat. Le Grand - Tronc - Pacifique est maintenant en séquestre, et à la veille de devenir propriété de l'Etat. Le Transcontinental est déjà chemin de fer d'Etat et il s'agit maintenant de faire le rachat du Grand-Tronc. Le Grand-Tronc une ancienne compagnie mère qui mérite toutes mes sympathies, mais, je ne veux pas qu'on soulage le pays de son argent, aux conditions stipulées dans cette mesure. Il y a une ou deux dispositions de cette mesure que je réussis difficilement à m'expliquer et qui ne m'agréent guère.

L'article 6 est la disposition qui me cause le plus d'inquiétude et d'incertitude; il s'agit du mode d'arbitrage. Cet article propose que le conseil d'arbitrage se compose de trois juges. Je professe le plus profond respect envers la magistrature et nos tribunaux; mais en pareille matière, je préférerais prendre l'avis d'un homme bien en vedette dans le monde des chemins de fer ou d'un citoyen bien au courant des affaires commerciales. cela soit dit en toute déférence. A mon avis, il ne faudrait pas que les trois titulaires de ce conseil d'arbitrage fussent des juges. A mes yeux, cette disposiion laisse à désirer.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami fait erreur. Le projet de loi ne décrète pas que ces titulaires seront trois juges; il se borne à statuer que ce conseil doit se composer de trois arbitres, dont un doit être nommé par le Gouvernement, un autre par la compagnie du Grand-Tronc, et le troisième par les deux ainsi nommés, ou à défaut d'entente, par deux juges.

M. COCKSHUTT: Le mot "juges" figure dans l'article. Je cite le texte:

6. La valeur, si elles en ont, des actions de première, deuxième et troisième priorité et des

actions ordinaires du Grand-Tronc, maintenant émises et en cours à la valeur nominale mentionnée plus haut, dénommées ensemble ci-après les "actions de priorité et actions ordinaire", doit être déterminée par un conseil de trois arbitres, dont un doit être nommé par le Gouvernement, un autre par le Grand-Tronc et le troisième par les deux ainsi nommés, ou, à défaut d'entente, par des juges désignés dans ledit traité.

Or, l'alternative consiste à choisir des juges, comme je l'entends. S'il en doit être autrement, je suis heureux de savoir que l'on pourra choisir un homme d'affaires ou un expert en chemins de fer.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami se trompe en supposant que l'alternative est de ne nommer que des juges; la disposition porte que le troisième arbitre doit être nommé par deux juges.

L'hon. M. FIELDING: Et le troisième ne doit pas nécessairement être un juge.

L'hon. M. ROWELL: Comme je l'entends, la lettre dont on a donné lecture en Chambre porte que le troisième doit être un juge. Je ne parle que de mémoire.

L'hon. M. FIELDING: Le bill ne le dit pas.

L'hon. M. ROWELL: Le bill ne le dit pas, mais je me rappelle que la lettre qui contient les lignes fondamentales de la proposition porte cette disposition. Mais les deux autres ne doivent pas nécessairement être des juges, et selon toute probabilité, n'en seraient pas.

M. COCKSHUTT: Je suis content d'apprendre qu'il y a quelque chose là-dedans, mais ce ne répond pas exactement à ce que je cherche.

A-t-on quelque raison de supposer que le gouvernement ne nommera pas un juge? Je ne vois rien qui nous permette de supposer qu'il n'agira pas ainsi, car, règle générale, le gouvernement nomme des juges. Je ne m'imagine pas que le chef de l'opposition (M. McKenzie) s'opposerait à ce qu'un juge soit nommé, mais, selon moi, un juge ne saurait être l'arbitre le plus autorisé dans une affaire de chemin de fer. Ce que je souhaiterais voir nommer, ce serait un conseil d'arbitrage qui examinerait la valeur de la ligne, son tracé, ses perspectives d'avenir au point de vue du trafic. Par exemple, vous pourriez avoir construit un embranchement dans une région boisée, et pendant une dizaine d'années, pendant l'exploitation des fonds de bois, cette ligne rapporterait; elle pourrait même donner lieu à des bénéfices considérables. Mais une fois que tout le bois aura été abattu, la ligne ne sera bonne qu'à mettre au rancart. Nous voulons des hommes qui soient renseignés à fond sur ce qui est de nature à accroître le trafic, qui parcourront la ligne pour constater à quel point elle est susceptible d'un trafic durable. Après cet examen, vous serez en état de dire si la ligne est bien établie. En outre, il serait bon de connaître l'état de la ligne. Un juge peut être de grande valeur dans un tribunal, mais je me demande s'il ferait aussi bien qu'un expert en chemins de fer de déterminer la valeur de traverses, de rails et autres choses de ce genre. Il n'y a rien dans le projet de loi qui dise que le Gouvernement ne doit pas nommer un juge, et il n'y a rien non plus qui dise que deux juges qui ont déjà été nommés, ne doivent pas s'entendre sur le choix d'un troisième juge; je serais enclin à croire que leur choix se porterait sur un autre juge. A moins de savoir quel genre d'arbitres doivent être choisis, je ne crois pas que l'explication soit concluante. Il est distinctement prévu que lorsque deux arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix d'un troisième, deux juges nommeront alors un troisième arbitre, et il se peut fort bien que ce soit aussi au juge. Par conséquent, le projet ne me plaît pas. Je me trompe, peut-être et j'espère bien que le président du conseil l'entend comme il faut, mais je crains que l'on aura encore lieu de faire des objections comme la chose est arrivée à maintes reprises par le passé.

De plus, lors de l'acquisition du Nord-Canadien, on avait fixé une limite que ne devaient pas dépasser les arbitres dans leur sentence, et cette limite était de dix millions de dollars. Je sais que l'on me dira: Vous ne sauriez vous soumettre à un arbitrage et en même temps vous y dérober; si vous consentez à un arbitrage, il faut vous y soumettre et payer suivant les termes de la sentence. Mais, comme le Gouvernement a fixé une limite de dix millions pour l'arbitrage du Nord-Canadien, je me serais cru plus rassuré si dans ce cas-ci, le Gouvernement fixait aussi un montant, fût-il même considérable, au delà duquel la sentence des arbitres ne pourrait porter. Le public saurait ainsi ce que comporte toute cette acquisition, ce qu'autrement, il ne sait pas, et ne saurait peut-être pas avant plusieurs années. Cela me paraît être un point des plus graves à considérer dans ce projet de loi, et en homme d'affaires, j'ai des appréhensions qu'une

fois de plus, la nationalisation servira de prétexte à l'englobement de valeurs qui n'existent pas. Je ne dis pas cela pour faire échouer le projet de loi; je vais l'appuyer car je n'y vois pas d'autre chose surtout étant donné que mon honorable ami de vis-à-vis ne nous a pas offert d'alternative. Cependant, malgré ce que je viens dire, je ne vois pour quelle raison je fermerais les yeux sur des choses qui peuvent être, pour moi-même comme pour d'autres, des pierres d'achoppement; et c'est un des obstacles que je trouve dans ce projet de loi. Je voudrais pouvoir compter sur la nomination d'au moins un expert en chemins de fer à ce conseil d'arbitrage. Ce n'est pas, à mon sens, une demande déraisonnable, et je ne sais pas si la chose a déjà été essayée ou non, mais il me semble que l'on devrait fixer une limite à laquelle le Grand-Tronc lui-même ne s'opposerait pas et que le pays ne devrait pas dépasser pour le prix d'achat de la ligne.

Nous contractons d'énormes engagements en faisant cette acquisition; il n'y a rien qu'à s'y soumettre et voir à prélever les deniers nécessaires à la transaction.

Cela ne veut pas dire, toutefois, que nous ne devrons pas retirer cent cents pour chaque dollar que nous placerons dans cette entreprise. Or, à titre d'homme d'affaires et de partisan de la nationalisation, je prétends que le plus terrible coup que nous pourrions porter au régime de la nationalisation, ce serait de payer trop cher les chemins de fer que nous acquérons et d'espérer que le pays retirera de l'entreprise de solides bénéfices. C'est impossible; le pays doit recevoir pleine et entière valeur pour les deniers qu'il débourse; or, pour tenter une expérience sérieuse du régime de la nationalisation, il est nécessaire d'acheter les actions de chemin de fer à la valeur du marché, qui est fixée par leur rendement. Les dividendes que l'exploitation d'un chemin de fer permet de réaliser sont le seul critérium dont il faille tenir compte pour estimer la valeur des actions. On me répondra peut-être que la construction du Grand-Tronc a coûté $134,000 par mille; cependant, je tiens à savoir quel est l'actif de la compagnie et quels sont les dividendes que paie ce chemin de fer dont l'exécution a coûté $134,000 du mille. En tant qu'hommes d'affaires, le devoir nous incombe d'examiner cet aspect de la question et de voir à ce que le Gouvernement ne paie pas un prix trop élevé pour acquérir le réseau.

J'ai parlé plus longtemps que je ne le voulais et cependant j'ai à peine effleuré le sujet. Le problème est si compliqué que je ne tiens nullement à multiplier les citations de chiffres. J'avais l'intention—et j'ose espérer que je l'ai manifestée clairement—d'établir à la satisfaction de l'Assemblée le chiffre des obligations financières dont le projet va charger le trésor. J'ai donc établi qu'elles s'élèveront à une somme d'environ $18,500,000 par année ou plutôt 20 millions, si nous supposons que les chiffres qu'a cités mon honorable ami sont exacts. La différence n'est guère appréciable. Ce sont là les obligations annuelles que nous assumons; or si vous capitalisez cette somme à 5 p. 100, vous arrivez assez exactement au chiffre des charges auxquelles le pays devra faire face. Ce sont des garanties hypothécaires, qui grèvent les propriétés de la compagnie à l'heure qu'il est, mais ce sont des obligations fixes qu'il faudra rencontrer; elles subsisteront donc tant que le capital n'aura pas été remboursé, de sorte que nous n'avons pas raison de prétendre que nous risquons purement et simplement d'acquitter les intérêts. Nous assumons également la responsabilité de rembourser le capital. Il n'y a pas le moindre doute quant à cela. Quand vous achetez une maison grevée d'une hypothèque, vous acceptez la responsabilité de rembourser l'hypothèque et votre maison reste hypothéquée tant que vous n'aurez pas payé la somme. Il ne suffit pas de dire que l'hypothèque est de tant et que je dois payer 5 ou 6 p. 100 d'intérêt, soit une somme de $200 ou $300 par année; vous vous engagez "ipso facto" à rembourser le capital portant intérêt et c'est une obligation qui engage le pays. Je calcule donc qu'en vertu de cette convention, le pays s'engage à rembourser, à un moment donné, un capital s'élevant à des centaines de millions de dollars. Je tiens compte de cet aspect du problème. Pour moi, les chiffres qu'a donnés l'honorable député de Pontiac (M. Cahill), relativement aux émissions de la compagnie ne sont guère éloignés de la vérité. Le rapport Drayton-Acworth estime que le capital réuni représentera une somme d'environ 400 millions ou un peu plus, de sorte que nous avons raison de dire que le rachat du réseau du Grand-Tronc imposera de lourdes obligations financières au pays. Cependant, nous sommes en face de la réalité aujourd'hui que le Grand-Tronc est dans l'impossibilité absolue de continuer l'exploitation de son réseau et de satisfaire en même temps aux engagements financiers qu'il a assumés relativement à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. En d'autres termes, la compagnie du Grand-Tronc est incapable d'exécuter ses obligations, car elle

est pour ainsi dire, aujourd'hui, insolvable. Certains membres seraient d'avis qu'on laisse vendre le réseau à l'enchère. C'est une extrémité à laquelle, j'espère, qu'on ne viendra jamais. Au cas où nous déciderions de laisser vendre le réseau du Grand-Tronc à l'enchère, il n'y aurait au pays qu'un seul autre enchérisseur, à part du gouvernement fédéral; mes collègues savent tous de qui je veux parler sans que j'aie besoin de mentionner un nom. Or, le peuple canadien verrait d'un mauvais œil que les deux plus grands chemins de fer du pays fussent sous la direction d'une seule compagnie, peu importe la magnanimité dont ses directeurs ont fait preuve jusqu'aujourd'hui. Nous voulons une concurrence honnête entre les chemins de fer. Nous avons déboursé des centaines de millions pour obtenir cette concurrence et à cette heure où nous sommes à la veille d'assurer au pays la possession d'un excellent réseau de voies ferrées pour développer simultanément notre commerce entre l'ouest et l'est et du nord au sud, allons-nous permettre que cette offre nous glisse entre les mains pour être saisie au passage par une compagnie particulière? Pour moi, nous n'agirions pas en hommes d'affaires, dans les circonstances. Certes, j'entretiens quelques doutes relativement à certains aspects de la mesure, mais j'en suis arrivé à la conclusion que le mieux que puissent faire le Gouvernement et le pays, dans les circonstances, c'est d'acquérir le réseau du Grand-Tronc aux meilleures conditions possible, et de confier à une direction unique l'administration de toutes les voies ferrées qui constitueront le réseau national du chemin de fer de l'Etat. J'appellerais à ces fonctions les experts les plus capables qu'il soit possible de trouver au pays, en leur faisant bien comprendre que le Gouvernement et le pays attendent d'eux une administration parfaite et au bénéfice du peuple ainsi que des résultats financiers dont nous n'aurons pas à rougir. Pour moi, c'est la seule ligne de conduite à suivre; j'approuve donc le projet du Gouvernement et j'ose espérer que le Parlement adoptera la présente loi.

L'hon. M. KING: Monsieur l'Orateur, l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Cockshutt) a été bien bon de faire en termes élogieux allusion à la confiance que les électeurs de Prince m'ont témoignée en me choisissant pour être leur représentant dans cette Chambre. Je dois le remercier de m'avoir fourni cette occasion de reconnaître publiquement le grand honneur que l'on me fait. Il a parlé aussi de la tâche extrêmement difficile qui m'incombe à titre de chef de l'opposition et de remplaçant de mon honorable ami de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie), qui a dirigé la gauche pendant le cours des deux dernières sessions. Personne n'a plus conscience que moi des faibles talents dont je dispose pour m'acquitter convenablement des obligations de cette charge. Je suis reconnaissant à mon honorable ami de m'avoir donné l'exemple et, pour qu'il me soit possible de me familiariser davantage avec la procédure de cette Chambre et de me renseigner sur les affaires qui se présentent devant le Parlement, je lui ai demandé s'il voudrait bien continuer à diriger l'opposition pour le reste de la présente session, et il a été assez bon pour y consentir.

C'est donc à titre de représentant de Prince que je désirerais parler sur la proposition d'amendement dont la Chambre est saisie. C'est à dessein que je parlerai à titre de représentant de cette circonscription, car c'est une des huit ou dix qui devraient être représentées dans cette Chambre à l'occasion d'un débat aussi important que celui-ci. Pour des raisons connues de tous, ces huit ou dix circonscriptions n'ont pas eu de représentants à la Chambre depuis que cette session est commencée. Je prétends que ce devrait être là une raison suffisante pour que le Gouvernement ne presse point avec autant de hâte le vote de cette mesure législative. Si le gouvernement parlementaire représente quelque chose, ce doit être le droit du peuple de ce pays d'être entendu par ses représentants. Il y a, dens le moment, je crois, huit vacances qui existent un peu partout. Dans la circonscription d'Assiniboia, il n'y a pas de représentation depuis deux ans. Est-ce que les cultivateurs de cette région ne méritent pas d'être entendus à l'égard de l'importante mesure qui est actuellement soumise à la Chambre? Est-ce que les électeurs de la circonscription de Victoria-et-Carleton n'ont pas pareillement le droit d'être représentés ici? Ceux d'Ontario-Nord n'ont-ils pas le droit d'être représentés ici et de se prononcer sur cette importante affaire? Est-ce que les électeurs de la circonscription de Glengarry n'ont pas également le droit d'être représentés dans cette Chambre, de même aussi que les électeurs de Québec et de Kamouraska, dans la province de Québec, et de Victoria, dans la Colombie-Anglaise? D'un bout à l'autre du pays,

nous avons des circonscriptions sans représentants dans cette Chambre et, sans en donner au pays la moindre explication, le Gouvernement persiste à presser cette mesure, que l'un des minstres de la couronne a déclaré être l'affaire la plus importante de toutes celles que le Parlement du Canada a jamais eu à traiter.

M. SHEARD: Puis-je savoir si les circonscriptions de Gaspé et de Maisonneuve sont représentées ici, dans ce débat?

L'hon. M. KING: Je répondrai à mon honorable ami. Il y a dix jours à peine, le chef du Gouvernement—je crois que c'était lui—assurait à cette Chambre que, sur la fin de la semaine dernière ou de la semaine précédente, les travaux du Parlement seraient terminés pour cette session. Cette assurance du chef du Gouvernement a été acceptée de bonne foi, et le représentant des circonscriptions mentionnées a pris, avec un autre, des arrangements pour faire le voyage outre-mer pour une mission qu'ils avaient en vue depuis quelque temps. Si donc ces circonscriptions ne sont pas représentées ici, dans le moment, ce n'est pas la faute de leurs députés, mais cela est dû exclusivement à ce qu'ils ont accepté de bonne foi, comme ils avaient tout lieu de le faire, l'assurance à eux donnée par le chef du Gouvernement. C'est encore là une très bonne raison pour que nous ne procédions pas dans le moment à l'examen de cette très importante affaire, après que le Gouvernement, par son chef, a fait savoir, non seulement aux membres de cette Chambre, mais au pays, qu'il n'avait plus rien d'important à nous soumettre. Nulle mention n'a été faite dans le discours du trône d'une loi de cette sorte. Si le discours du trône a une signification, ce doit être que les membres du Parlement et le public sauront quelles lois vont être soumises au Parlement, et c'est encore là une raison pour laquelle les membres sont justifiables de demander au Gouvernement qu'il n'insiste point pour une décision immédiate, mais laisse l'affaire en suspens pendant au moins le court espace de temps qui devra s'écouler d'ici à la prochaine session.

Je n'entends pas ajouter bien des raisons à celles que la gauche a déjà énoncées avec tant d'à-propos. Qu'il me suffise de dire que l'importance de cette mesure doit nous conseiller d'être prudents et de ne pas nous hâter. D'ailleurs, la mesure elle-même n'est pas encore bien comprise, non seulement par le peuple, mais dans cette Chambre, et je n'en veux d'autre preuve que le discours prononcé par l'honorable député de Brantford.

Je ferai remarquer, tout d'abord, qu'en dehors du pays on s'imagine que le ministère se propose d'acheter le réseau du Grand-Tronc et que le bill tend, comme tendrait un acte d'achat, à l'acquisition des propriétés ou des actions du Grand-Tronc. Or, il n'y a rien, dans ce bill, qui puisse donner lieu à pareille opinion ou donner lieu de dire que, s'il est adopté, le Canada aura fait l'acquisition du réseau du Grand-Tronc. Je reviendrai sur ce point-là. Je dirai, toutefois, dès à présent, qu'on se trompe surtout en s'imaginant qu'il s'agit tout particulièrement de faire acquérir le Grand-Tronc par le Canada. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a commencé par s'étonner qu'un ami de la classe ouvrière puisse s'opposer à une mesure favorable à l'exploitation des services d'utilité publique par l'Etat. Je veux justement parler du bill à ce point de vue, et conseiller au ministère de ralentir l'ardeur qu'il a déployée jusqu'à présent pour la faire adopter.

Cette mesure n'est pas du tout de la nature de celles qui ont pour objet l'exploitation des services publiques par l'Etat, et je voudrais que cela fût bien compris. Je répondrai à mon honorable ami, à ce sujet, en lui citant l'exemple d'un ouvrier qui décide de s'acheter une maison et de cesser de payer loyer. Dès qu'il a acquitté le prix d'achat, il n'a plus rien à payer, la propriété est à lui. C'est ainsi que l'ouvrier comprend la possession d'un service d'utilité publique par l'Etat, il ne s'imagine pas que l'Etat aura à payer des dividendes sur ce qu'il aura acquis, il est plutôt convaincu que les profits réalisés iront au peuple et seront consacrés à la réduction des tarifs. Si la possession par l'Etat a un autre sens que celui-là, autant vaut dire qu'elle ne signifie rien. Quel est l'objet de ce bill? Non pas d'assurer à l'Etat la propriété du Grand-Tronc, mais de lui assurer seulement la préférence pour l'achat du Grand-Tronc à l'expiration d'un terme de trente ans. Je vais faire lecture du bill lui-même en vertu duquel nombre de députés ministériels pensent que le pays fait l'acquisition du Grand-Tronc. Voici une partie du préambule:

Considérant que le capital-actions actuel de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada se répartit comme suit:

Actions garanties, quatre pour cent (4%)	£12,500,000
Actions de première priorité, cinq pour cent (5%)	2,420,000
Actions de deuxième priorité, cinq pour cent (5%)	2,530,000
Actions de troisième priorité, quatre	

pour cent (4%)..	7,168,055
Actions ordinaires..	23,955,437
	£49,573,492

Et considérant que les actions-débentures actuelles en cours de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada se décomposent ainsi:

Actions-débentures du Grand-Tronc, cinq pour cent (5%).. .. .. ..£	4,270,375
Actions-débentures du Grand Occidental (Great Western), cinq pour cent (5%)..	2,723,080
Actions-débentures du Grand-Tronc, quatre pour cent (4%)..	24,624,455
Actions-débentures du Nord (Northern), quatre pour cent (4%).. ..	308,215
	£31,926,125

Ce sont là les titres du Grand-Tronc qui sont entre les mains des divers actionnaires et porteurs d'obligations. Toute cette mise de fonds peut être partagée en deux, conformément aux dispositions du projet de loi. D'abord, les actions que garderont ceux qui les possèdent actuellement; puis, les actions qui seront échangées—que l'Etat n'acquerra pas absolument de manière à éteindre la dette, mais qu'il échangera. Il y aura une compensation, des actions différentes ayant la même valeur ou une valeur plus grande et comportant un dividende de 4 p. 100 que l'Etat garantira. Voyons comment cela répond à l'idée de la nationalisation. Voici ce que propose l'article 4:

> En compensation partielle de cette acquisition, le Gouvernement peut convenir de garantir le paiement:
>
> (a) Des dividendes payables semi-annuellement, à quatre pour cent par année, sur les actions garanties actuelles.
>
> (b) L'intérêt sur les actions-débentures actuelles, à mesure et à la date de leur échéance, conformément à leurs termes.

Autrement dit, les actions 4 p. 100 garanties et tout ce qui est décrit ici comme actions-débentures en cours demeurent, précisément comme aujourd'hui, entre les mains des propriétaires actuels, et ce que le Gouvernement a le dessein de faire, c'est de convenir de payer à ces actionnaires et à ces détenteurs d'actions-débentures des dividendes qu'ils ne devaient jusqu'à présent attendre que de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer.

M. COCKSHUTT: Sans vouloir interrompre l'honorable député, puis-je lui faire une question? Supposons que j'achète de lui une maison. Je n'ai pas assez d'argent, mais je lui donne deux mille dollars comptant et une hypothèque pour le reliquat de deux mille dollars. Le contrat hypothécaire est rédigé en son nom et le contrat de vente en mon nom. Quel est, selon lui, le propriétaire de la maison?

L'hon. MACKENZIE KING: Je répondrai à mon honorable ami en lui posant cette question: Où est l'acte qui transmet cette propriété à l'Etat? Celui-ci ne reçoit aucun titre de la propriété qu'il est censé acheter. Elle demeure entre les mains des propriétaires actuels.

Quelques VOIX: Non, non.

D'autres VOIX: Non, certes.

D'autres VOIX: Certainement.

L'hon. M. KING: Mon honorable ami (M. Cockshutt) sera-t-il assez bon de suivre le projet de loi? "Actions garanties, quatre pour cent, £12,500,000"—quelqu'un prendra-t-il la parole pour déclarer que les actionnaires actuels se dessaisiront.

M. COCKSHUTT: Pas tout de suite.

M. STEVENS: L'honorable député me permet-il de lui poser une question?

L'hon. M. KING: Assurément.

M. STEVENS: La propriété sera entre les mains ou sous la direction des actionnaires admis au privilège de voter, et les détenteurs d'actions-débentures et d'actions garanties, qui ne comportent pas ce privilège, ne pourront pas se dire propriétaires. Ai-je raison?

L'hon. M. KING: Je désire répéter ce que j'ai déjà dit. C'est ce que déclare le projet de loi ministériel lui-même, qui définit les différentes actions qui représentent la propriété. Il y a d'abord les actions garanties, quatre pour cent, qui se chiffrent par £12,500,000, et je défie n'importe quel député de dire que ces actions ne restent pas entre les mains des présents propriétaires. Tout ce que fait le bill, c'est de promettre que, dorénavant, l'Etat, au lieu de la compagnie, paiera les dividendes sur ces actions dont il augmente la valeur par là, ainsi que le représentant de Shelburne-et-Queen (M. Fielding) l'a habilement fait ressortir l'autre soir. Il en augmente la valeur réelle.

Quant aux actions-débentures, quatre pour cent, en cours, au montant de quatre millions et quelques louis sterling, à celles de cinq pour cent, au montant de £24,000,000, de quatre pour cent, au montant de £308,000—elles restent intégralement entre les mains des présents propriétaires.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député me permet-il de lui faire une question?

Quelques VOIX: Asseyez-vous!

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami a posé une question et je veux simplement lui répondre. Quelle est la diffrence entre. . .

Quelques DEPUTES: Asseyez-vous.

Quelques DEPUTES: A la question.

M. MIDLEBRO: Quelle est la différence entre les obligations ou toutes autres actions et une hypothèque sur la propriété quand le porteur des actions n'a pas d'autre intérêt que de toucher ces dividendes sans avoir le droit de voter? Nous disons que les porteurs de ces actions sont de simples créanciers hypothécaires qui n'ont rien à voir dans la direction et tout ce que nous devons faire, c'est de prendre la responsabilité de les payer.

Un DEPUTE: Pas de discours.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois dire à l'honorable député que son observation n'est pas une question.

L'hon. M. KING: Je discute actuellement la question de propriété. Ce que je demande, c'est de savoir si cette transaction est d'une nature intéressant la propriété de l'Etat et j'y réponds en faisant remarquer—les députés de la droite me diront si je me trompe —en faisant remarquer que toutes les actions restent en possession des personnes qui les possèdent.

M. MIDLEBRO: Comme créanciers hypothécaires.

L'hon. M. KING: Elles demeurent en possession des personnes qui les ont, mais la différence est celle-ci: au lieu de voir les dividendes payés par la compagnie du Grand-Tronc, ce sera le Gouvernement canadien qui plus tard devra garantir et accomplir ces paiements sur des valeurs considérablement augmentées.

L'hon. sir SAM HUGHES: Est-ce que les porteurs de ces actions ne peuvent pas les vendre?

M. McKENZIE: Pourquoi pas?

L'hon. sir SAM HUGHES: Je pose la question.

M. McKENZIE: Certainement, ils le peuvent.

L'hon. sir SAM HUGHES: Peuvent-ils vendre?

L'hon. M. KING: Ces personnes peuvent certainement vendre et réaliser un bénéfice, vendre avec la garantie de l'intérêt par le trésor. Il reste encore d'autres actions dont le Gouvernement se propose de faire estimer la valeur par arbitrage; ces actions seront échangées pour d'autres dont les dividendes seront garantis par l'Etat. Or, la valeur de ces actions, si nous prenons les chiffres du rapport Drayton-Acworth serait de—en vérité on se demande si elles ont quelque valeur. Dans le cas où le Grand-Tronc ferait face à ses obligations, la question est de savoir s'il ne se produirait pas un déficit considérable et si les porteurs des actions recevraient un seul sou. Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire?

Il veut donner une valeur à ses actions pour les échanger ensuite contre des actions à intérêt de 4 p. c. garanties par le Gouvernement et qui se vendront au pair. Je me demande si le peuple comprend bien cette transaction. Je suis sûr que les députés à qui je parle en ce moment, n'ont jamais songé au résultat de cette mesure, mais c'est pourtant inévitable. Permettez-moi d'établir une distinction entre une catégorie d'actions et l'autre. La première catégorie est détenue par des particuliers. Je les appellerais les actions détenues ou susceptibles d'être changées. Que fait le Gouvernement? Le Gouvernement prend ces actions détenues, mais que donne-t-il? Il donne en échange des actions à 4 p. c., il garantit de payer 4 p. c. d'intérêt sur ses actions et il voit aussi à ce qu'aucune de ces actions ne puissent être achetée pendant une période de trente ans. Mais mes honorables amis de la droite regardent ceci comme une mesure favorisant la nationalisation. Comprennent-ils que cette mesure rend impossible la nationalisation complète des chemins de fer du Canada pendant une période de trente ans? C'est pourtant là le résultat. Supposons que demain ou dans dix ans, ou vingt ans, le peuple canadien dise: "Nous avons résolu de devenir propriétaire des réseaux de chemins de fer du Canada; nous voulons la nationalisation complète." En vertu des termes de cette loi, le peuple ne saurait acheter les propriétés du Grand-Tronc, de ses actionnaires particuliers avant 1950. Telle est la position et cependant les députés de la droite vont bravement de l'avant au nom de la nationalisation et ils disent: "Nous devons adopter cette mesure durant la session actuelle." Je demande au Gouvernement d'être prudent. S'il croit que les amis et les partisans de la nationalisation vont l'appuyer dans une transaction de ce genre, parce que, comme je l'ai dit, au lieu de réaliser la nationalisation, cette mesure la rend impossible pendant trente ans encore. Permettez-moi de lire

l'article 5 de la loi qui traite de cette question. Ses dispositions sont comme suit:

Les actions garanties actuelles et les nouvelles actions garanties ou une partie quelconque de ces actions peuvent être retirées de la circulation ou remboursées par le Gouvernement au pair, en tout temps, après l'expiration d'une période de trente ans, à compter de la date de la nomination dudit conseil d'administration, après avis de six mois donné par voie d'annonce aux porteurs de ces actions.

Voilà le véritable caractère de la mesure que le Gouvernement se hâte de faire adopter par le Parlement à cette phase de la session—mesure qui prévient toute possibilité de nationalisation des chemins de fer en Canada, jusqu'après l'année 1950. De plus, non seulement cette mesure rend impossible l'acquisition par le pays de ces actions de chemins de fer au prix qu'on pourrait les acheter aujourd'hui, mais oblige de ne les acheter qu'au pair, cette valeur étant énormément augmentée dans l'intervalle vu que le Gouvernement garantit les dividendes pour toute cette période.

M. COCKSHUTT: L'honorable député approuverait le Gouvernement d'emprunter de l'argent à 5 ou 5½ p. 100 pour payer ces actions à 4 p. 100 seulement, parce qu'alors nous posséderions les actions?

L'hon. M. KING: Ce n'est pas le temps d'emprunter de l'argent. Le Gouvernement fera bien de ne pas emprunter plus qu'il n'est nécessaire. Economiser, voilà ce que le pays doit faire aujourd'hui, tout en ayant égard aux dépenses publiques. Ce sont les folles dépenses du Gouvernement qui, plus que tout le reste, ont exaspéré le peuple.

M. McCREA: Le Gouvernement n'en sait rien.

L'hon. M. KING: Quel est le but de cette convention? J'ai dit qu'il ne s'agit pas du rachat du Grand-Tronc, ni de la nationalisation. Le mot employé dans le projet de loi, du commencement à la fin, est "acquérir". Ce mot peut tout dire. Je pense que le Gouverement, dans cette loi, devrait faire attention d'exposer au pays exactement ce qu'il veut. Ce n'est pas une convention pour l'achat des biens ou des actions. Les actions obtenues pour le pays par l'intermédiaire d'un arbitrage ne représentent pas une valeur acquise par les contribuables, parce que, comme je l'ai déjà dit, on donne en échange des actions 4 p. 100 garanties.

L'honorable député (M. Cockshutt) a parlé de la façon dont ces actions échangeables seraient arbitrées et il s'est opposé à ce que des juges fussent nommés arbitres. Je désirerais demander à l'honorable ministre des Chemins de fer, que je suis heureux de voir à son siège, s'il veut bien expliquer à la Chambre pourquoi un certain changement a été fait. Dans la lettre écrite à sir Alfred Smithers, le 9 octobre, et signée par M. Meighen, ministre de l'Intérieur, lettre qui a paru au hansard, page 1027 (v.f.) fixant les conditions acceptées par sir Alfred Smithers, comme président du Grand-Tronc, je lis ce qui suit au sujet de l'arbitrage:

La valeur (s'il y en a) pour les porteurs des actions privilégiées de 1re, 2e ou 3e émission et des actions ordinaires ou communes sera fixée par une commission d'arbitres composée de trois membres, l'un devant être nommé par le Grand-Tronc, un autre par le Gouvernement. Ces deux membres devront en choisir un troisième, ou en cas de désaccord, celui-ci sera nommé parmi les juges des cours supérieures du Canada.

Maintenant, remarquez bien. Nous avons ici quelque chose de précis, nous avons quelque indication au sujet de qui sera l'arbitre, parce que c'est au troisième arbitre plus qu'aux autres qu'il incombera de décider ce que le pays aura à payer pour ces actions.

...ou en cas de désaccord, celui-ci sera nommé parmi les juges des cours supérieures du Canada par sir Louis Davies, juge en chef de la cour suprême du Canada, et sir Walter Cassels, juge de la cour d'échiquier du Canada, agissant de concert.

Voilà deux magistrats connus et estimés dans tout le pays. Il était convenu qu'ils choisiraient le troisième arbitre. Dans le projet de loi tout est modifié à ce sujet, comme l'a fait observer mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt). L'article 6 du bill est ainsi libellé:

La valeur, si elles en ont, des actions de première, deuxième et troisième priorité et des actions ordinaires du Grand-Tronc, maintenant émises et en cours à la valeur nominale mentionnée plus haut (dénommées ensemble ci-après les "actions de priorité et actions ordinaires"), doit être déterminée par un conseil de trois arbitres, dont un doit être nommé par le Gouvernement, un autre par le Grand-Tronc et le troisième par les deux ainsi nommés, ou, à défaut d'entente, par des juges désignés dans ledit traité.

Ce que je désire savoir de mon honorable ami, c'est la raison pour laquelle il a été fait un changement à la proposition que M. Smithers était prêt à accepter. Je désirerais savoir pourquoi l'on a substitué aux deux juges dont les noms sont mentionnés ici, une disposition qui nous laisse absolument dans l'ignorance au sujet de savoir par qui sera désigné le troisième arbitre, ou qui ce dernier devra être.

L'hon. M. REID: Il n'était pas nécessaire de le mentionner dans la convention. M. Smithers, comme représentant du Grand-

Tronc, et le Gouvernement ont convenu que les deux hommes nommés désigneraient le troisième arbitre. S'il devient nécessaire plus tard, quand la Chambre examinera le bill en comité, de faire une modification à cet article, rien ne s'y opposera.

L'hon. M. KING: Le ministre s'engagerait-il à accepter une modification de l'article qui le rende conforme aux termes de cette lettre?

L'hon. M. REID: Conforme à la mention que j'ai faite de ces deux noms?

L'hon. M. KING: Conforme aux termes de la lettre de M. Meighen à M. Smithers.

L'hon. M. REID: L'honorable député veut-il bien lire la lettre dont il a parlé, celle du mois de juillet 1918?

L'hon. M. KING: Je parle de la lettre du 9 octobre 1919, celle d'il y a quelques semaines, laquelle est consignée aux Débats (page 1023).

L'hon. M. REID: La lettre est conçue en ces termes:

La valeur sera fixée par une commission d'arbitres composée de trois membres, l'un devant être nommé par le Grand-Tronc, un autre par le Gouvernement. Ces deux membres devront en choisir un troisième, ou à défaut d'entente, celui-ci sera nommé parmi les juges des cours supérieures du Canada par sir Louis Davies, juge en chef de la cour suprême du Canada, et sir Walter Cassels, juge de la cour d'échiquier du Canada, agissant de concert.

Je n'hésite pas à dire que le Gouvernement inscrira dans la convention juste ce qu'il y a dans cette lettre. Si ce n'est pas dans le bill, ce sera dans la convention, et j'en donne l'assurance. Est-ce là la réponse que l'on attend de moi?

L'hon. M. KING: Absolument. La situation devient plus claire, en ce sens que, dans le bill tel que présenté à la Chambre, la somme que le pays s'obligeait à payer pour ses actions devait être, dans une large mesure, déterminée selon les dires d'un monsieur—inconnu qui allait être choisi par des juges—inconnus, le pays devant payer les actions qu'il obtient un montant —inconnu.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami me permettra-t-il une correction? Le bill est rédigé d'après cette lettre, qui est la base de la convention. Il n'était pas nécessaire d'en reproduire tous les termes dans le bill. Jamais personne n'a eu l'intention de s'en écarter, et le bill ne s'en écarte point.

L'hon. M. KING: Avec tous les égards que je dois à l'honorable président du conseil, je lui dirai bien qu'à mon avis, cela devrait être mentionné dans le bill, et j'espère que le Gouvernement verra à ce que le bill soit modifié de façon à ce qu'il devienne parfaitement clair que ce sera la marche suivie. D'après ce que vient de dire le ministre des Chemins de fer, je comprends, qu'il en sera ainsi.

Il importe néanmoins de ne pas perdre de vue la situation qui nous est faite. Voici des actions dont la valeur aurait pu être vérifiée jusqu'à ces dernières semaines par une simple consultation de la liste. Par le fait de cette mesure que le Gouvernement présente pour garantir le paiement d'intérêts sur les parts données en échange, ces autres actions montent, montent et montent. Il est, par suite, très important, ce me semble, d'arrêter une date dont les arbitres tiendront compte dans leur évaluation du stock. Est-ce là l'intention du Gouvernement?

L'hon. M. REID: L'honorable député parle sans doute des actions qui vont faire l'objet de l'arbitrage?

L'hon. M. KING: Parfaitement.

L'hon. M. REID: Une date sera certainement fixée dans la convention, et c'est ce que l'honorable député doit sûrement savoir.

L'hon. M. KING: Le ministre des Chemins de fer prendra-t-il sur lui de dire que la date ainsi fixée sera antérieure à l'époque où le Gouvernement a fait connaître au public ses intentions dans cette affaire.

L'hon. M. REID: Il est peu loyal de poser une semblable question. Je dirai ceci cependant à l'honorable député: en établissant cette date, le Gouvernement protégera les intérêts du pays en l'arrêtant de manière que personne ne puisse en tirer avantage.

L'hon. M. KING: J'apprécie comme il convient la remarque du ministre au sujet de la loyauté de ma question; c'est précisément cette loyauté dont je m'efforce de tenir compte. Le public de ce pays a droit, ce me semble, comme partie à l'opération, à ce que la plus entière bonne foi préside à cette affaire. Or, il me semble que bien des choses dépendent de la date à établir et, en justice pour le public, je maintiens que le cabinet doit, sans plus tarder, assurer à la Chambre que la date dont il sera tenu compte dans l'évaluation de ces stocks sera une date antérieure à l'époque où le Gouvernement a rendu publiques ses intentions dans cette affaire.

Sans cette assurance, toute l'opération paraît de nature à intéresser les spécula-

teurs plutôt que l'ensemble de la population. Il est important, en pareille affaire, que les intérêts du peuple, lorsqu'il s'agit de prélèvements sur les fonds publics, soient soustraits à tout agiotage hostile à l'intérêt national.

J'ai fait remarquer, monsieur l'Orateur, que le projet n'a pas pour but l'achat des biens du Grand-Tronc; ce n'est pas même un projet de nationalisation. Qu'est-ce donc? Rien de plus qu'un accord tendant à céder la gérance du Grand-Tronc à ceux qui, suivant la définition de mon honorable ami de Pontiac (M. Cahill), administrent actuellement les chemins de fer nationaux, qui avaient la haute main sur le réseau Nord-Canadien avant son achat par le Gouvernement. C'est tout ce que comporte cette mesure, à part de tendre à relever la valeur des actions de la compagnie. C'est tout. Ce sont là les deux seuls effets du projet de loi. Il n'y avait pas nécessité d'un accord entre le Gouvernement et le Grand-Tronc pour l'achat du capital: le Gouvernement aurait pu à cet égard s'entendre avec les actionnaires, s'il l'eût voulu. Mais pour libérer le Grand-Tronc de ses responsabilités, il était nécessaire de négocier un accord. Voilà l'objet de toute cette mesure. Il s'agit, par voie législative, de se décharger sur la population canadienne de toutes les responsabilités du réseau du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, et d'assurer aux actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc, en échange de la direction, une plus-value pour leurs placements. Je soutiens que mes honorables amis n'ont pas le droit, au point où en est rendue la session, de se livrer à pareille opération. Je soutiens que le premier ministre devrait être ici à son poste pendant que ce débat se poursuit. Je demande à mes honorables amis de l'autre côté (la droite) d'ajourner jusqu'au retour du premier ministre en Parlement l'adoption d'une telle loi, destinée à lier le pays pour toute une génération à venir.

Si le Gouvernement veut conclure une entente exécutable entre les chemins de fer il a tous les pouvoirs qu'il faut.

Le but ostensible de ce projet de loi, c'est la création, aussitôt l'accord ratifié, d'un bureau qui dirigerait le réseau du Grand-Tronc de pair avec les chemins de fer de l'Etat. On disserte beaucoup sur les avantages du fusionnement de ces deux réseaux. Tout le monde admettra qu'il est désirable que les deux réseaux se combinent; ils se complètent mutuellement. S'ils ne se combinent pas de manière à assurer au mieux les intérêts du pays, le Parlement pourra trouver le moyen d'y faire parvenir. Le Parlement a pleins pouvoirs en vue de conclure tout arrangement qu'il juge le plus propre à favoriser l'intérêt public; et j'affirme que pour effectuer, entre ces deux grands réseaux, un accord acceptable qui les fasse servir l'un et l'autre à la réalisation d'un même grand objet national, il n'est pas nécessaire d'aller aussi loin que ce projet de loi. Il n'est pas nécessaire de charger le pays des dettes du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique et en même temps conférer une plus-value aux titres dont les porteurs sont de l'autre côté de l'Atlantique.

L'ancien ministre de l'Agriculture, l'honorable député de Marquette (M. Crerar), a fait, l'autre soir, une remarque que j'aimerais citer. Car il importe que lui-même et ceux qui partagent sa manière de voir se rendent bien compte de la portée de cette opération. Je cite du hansard, page 1911, en date du 30 octobre:

> Les directeurs et les administrateurs du Grand-Tronc ont fait valoir des arguments pour établir que le Gouvernement devrait libérer la compagnie des obligations qu'elle a assumées dans l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique. En face de toutes les circonstances, il est impossible au Parlement, je crois, de concéder ce point...
>
> L'hon. M. Rowell: Très bien!

Or, le vrai but de ce projet de loi, c'est que le Grand-Tronc soit relevé de toute dette relative au Grand-Tronc-Pacifique. C'est un simple transport à ce pays des dettes du Grand-Tronc vis-à-vis du Grand-Tronc lui-même et le Grand-Tronc-Pacifique. Le député de Marquette ne pouvait estimer ce fait quand il prononça son discours. Comme plusieurs autres au pays et, semble-t-il, en Chambre même, il avait l'impression que cette mesure était basée sur l'adoption du principe de nationalisation, qu'on l'introduisait en vue de libérer le pays de certaines dettes d'une de ses plus importantes compagnies.

En réalité, cette mesure a justement l'effet que je décris: elle impose à la nation des obligations, et d'autre part, augmente la valeur des titres des actionnaires du Grand-Tronc, sans compter la garantie de dividendes.

Monsieur l'Orateur, je n'ai qu'un mot à ajouter. Le Gouvernement agit comme administrateur des biens du peuple, il est le gardien des fonds publics et il est responsable de l'emploi de ces fonds, non seulement pour le présent, mais pour les générations à venir. Il me semble que cette mesure ne se ressent guère de cette obligation que le Gouvernement a à l'égard du peuple en ce moment. Elle est aussi con-

traire aux obligations du Gouvernement a l'égard des générations futures. En adoptant cette mesure, le Gouvernement empêcherait le peuple canadien d'avoir, avant 1950, la propriété absolue de nos chemins de fer dans le cas où il la desirerait, ou de devenir propriétaire du Grand-Tronc à cette époque-là, si ce n'est à un prix bien supérieur. Le Gouvernement n'a pas le droit d'engager la nation de cette façon.

Le Gouvernement a convoqué cette session du Parlement dans un but particulier, il s'agissait du traité de paix. L'objectif que l'on visait a été atteint et il n'est pas juste de la part du Gouvernement de présenter en ce moment la mesure que nous discutons. De plus, le Gouvernement a été élu—je ne parle pas des moyens douteux qui ont été employés—dans un but défini. Quel était-il? Gagner la guerre. Veut-on dire que nous ne l'avons pas gagnée? Y a-t-il un député du côté ministériel qui puisse dire que le but pour lequel le Gouvernement a été élu n'a pas été rempli? Et ce but étant rempli, de quel droit le Gouvernement continue-t-il à administrer la chose publique?

Le Gouvernement n'a pas été choisi par le peuple pour adopter une mesure de ce genre, pour le bénéfice des actionnaires d'une des plus grosses compagnies du monde, mais bien pour des fins absolument différentes. Je dis aux honorables ministres que d'après la procédure constitutionnelle régulière, tout ce qu'ils ont à faire, c'est d'abandonner complètement le projet, pour le moment du moins, donner aux représentants assemblés dans ce Parlement l'occasion de réintégrer leur circonscription et de conférer avec leurs électeurs pour avoir leur opinion. La mesure pourra ensuite être discutée quand le Parlement s'assemblera de nouveau en février. A ce moment-là, les représentants du peuple pourront discuter la question avec tous les égards dus aux désirs de leurs commettants. D'ici là, les gens auront l'occasion de comprendre la nature de cette transaction.

Je prétends que le Parlement n'a pas le droit d'usurper les droits du peuple dans une transaction aussi considérable que celle-ci et de refuser aux citoyens l'occasion de faire part à leurs repésentants au Parlement de leurs désirs en la circonstance.

Ce dont nous avons besoin au Canada, aujourd'hui, c'est un meilleur contrôle du Parlement par le peuple et du conseil exécutif par le Parlement. Cette mesure indique mieux que toute autre combien nous nous sommes écartés des principes du gouvernement constitutionnel au Canada. Il est temps que l'on cesse; il est temps que les députés tiennent compte des désirs du peuple et que les représentants du peuple au Parlement exercent leur contrôle sur l'exécutif.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): On me permettra tout d'abord de me joindre à l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) pour offrir mes félicitations à l'honorable député de Prince (M. King), qui vient juste de prendre sa place ici comme leader de l'opposition. On me permettra peut-être aussi de dire que je suis quelque peu désappointé de son premier geste depuis qu'il a été élu député de Prince et leader de l'opposition. Quelques-uns d'entre nous espéraient au moins qu'en arrivant ici, l'honorable député pourrait éclaircir le brouillard qui a apparemment voilé les yeux et l'esprit des honorables députés qui l'entourent, relativement à l'achat du Grand-Tronc. Je l'ai écouté très attentivement, j'ai pris note de ses remarques et j'ai prêté attention à ses citations. Après avoir examiné ses conclusions, je me rends compte que sa connaissance de la situation des chemins de fer au Canada, particulièrement à ce qui a trait à la proposition qui est maintenant devant nous, n'est guère plus brillante que celle dont a fait preuve l'honorable député qui avait gardé la place chaude pour lui durant cette session aussi bien que pendant la session précédente.

L'honorable député a cherché à convaincre cette Chambre, et sans doute le pays, que l'acquisition du réseau du Grand-Tronc, aux conditions stipulées dans le contrat, dont le projet de loi donne un aperçu, ne saurait constituer ni réaliser un acte de nationalisation. L'argument qu'il a apporté à l'appui de cette thèse, à ma vive stupéfaction, je l'avoue, c'est que le Gouvernement s'engage à payer l'intérêt sur le montant de la dette représentée par les obligations du Grand-Tronc, ou à en assumer la responsabilité. L'honorable député qui, je suppose, est au courant des questions financières intéressant de grandes institutions de ce pays, prétend-il que, parce que la compagnie du Pacifique-Canadien s'engage à payer l'intérêt sur le montant de la dette représentée par les obligations à ceux qui ont fait l'acquisition de ses obligations et en sont propriétaires, la compagnie du Pacifique-Canadien ou les actionnaires de cette compagnie ne sont pas les propriétaires du réseau? Ceux qui ont si vivement applaudi l'honorable député, quand il a dit qu'il ajournerait vo-

lontiers à trente ans la nationalisation des chemins de fer au pays, prétendent-ils que, parce qu'une compagnie acquitte l'intérêt sur ses obligations, elle n'est pas propriétaire de l'institution sur la garantie de laquelle ces obligations ont été émises? La proposition de l'honorable député est d'une absurdité si manifeste, qu'il est inutile de m'attarder à la discuter. Voici l'objectif visé par ce projet de loi et ce que réalise la convention qu'il autorise: le peuple canadien prend possession du réseau du Grand-Tronc du Canada, subordonnément au montant de la dette fondée sur les obligations et en conformité des conditions que déterminera un conseil d'arbitres qui sera établi en vertu de ce projet de loi. Dès que ce tribunal d'arbitrage aura rendu sa décision, la propriété du Grand-Tronc, au sens qu'attribue à ce mot tout esprit tant soit peu averti, passe absolument au peuple canadien. L'exemple donné par l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) en posant une question à l'honorable député, met parfaitement ce point en lumière. Quand un particulier grève sa maison d'une hypothèque, afin qu'un certain engagement repose sur sa propriété, cela ne porte nullement atteinte à son droit de propriété, c'est le titre qui passe. C'est le peuple canadien qui sera propriétaire du réseau du Grand-Tronc, et le mettra en service. Il agira précisément comme tout autre propriétaire, et comme si le Grand-Tronc passait d'une compagnie à une autre; il continuera à détenir les obligations que le Grand-Tronc doit toujours détenir, et il sera propriétaire du réseau. En entendant l'honorable député développer son argument, j'avais presque conclu que la théorie sur laquelle il appuierait ses conclusions, c'était que le peuple canadien ne pourrait devenir propriétaire du Grand-Tronc qu'en répudiant entièrement le montant de sa dette fondée sur les obligations. Si c'est bien là l'attitude qu'il adopte, fort bien, nous pourrions alors discuter sa thèse. Si l'honorable député prétend que le peuple canadien, en rachetant le Grand-Tronc, doit répudier la dette représentée par les obligations de ce chemin de fer, et qu'il doit s'engager à dire aux actionnaires de cette compagnie: "Nous n'allons pas même vous attribuer le droit de forclore sur hypothèque, mais nous allons annuler la dette", si c'est bien là, je le répète, son attitude, elle a, dans une certaine mesure du moins, sa raison d'être. Il pourrait alors figurer parmi ceux qui sont partisans de la confiscation de toute propriété réelle et matérielle. Si c'est bien là son attitude, la Chambre et le pays pourront s'en faire une notion claire et précise. Mais s'il prétend que lorsque nous achetons une propriété, quand nous convenons de payer au détenteur d'une hypothèque sur cette propriété, l'intérêt afférent à cette hypothèque, jusqu'à la liquidation de l'hypothèque et qu'il en résulte que nous n'obtenons pas le droit de propriété, alors, il prend une attitude inexcusable et inacceptable aux yeux de tout homme initié aux affaires commerciales ou à la direction de pareille institution.

Voyons ce que nous assumerons, quand nous ferons l'acquisition de ce chemin de fer. Le rapport Drayton-Acworth, dont il a si souvent été question ici, a fait, on en conviendra, sur les propriétés matérielles et les valeurs négociables des chemins de fer canadiens, une enquête plus approfondie, je suppose, que ne l'a faite toute autre commission ou corps qui ait enquêté sur les voies ferrées du Canada ou peut-être du continent; or, ce rapport nous dit que le coût du Grand-Tronc, c'est-à-dire sa valeur à l'époque où ce rapport a été dressé, était de $127,000 par mille. Le montant de la dette représenté par les obligations dont le gouvernement canadien, au nom du peuple canadien, se charge en vertu de la convention, constitue une obligation de $49,000 par mille dont est grevé le Grand-Tronc.

Nous payons l'intérêt sur le stock garanti et sur la dette obligatoire, et nous nous en rapporterons à l'arbitrage pour décider ce qui devra être payé, s'il y a lieu, à la place des actions de première, deuxième et troisième rang et des actions ordinaires du Grand-Tronc. En réalité, ils retranchent presque la moitié de la valeur du Grand-Tronc telle que mentionnée dans le rapport Drayton-Acworth, laissant à l'arbitrage le soin de décider ce qu'il faudra payer, s'il y a quelque chose à payer, pour environ soixante millions de dollars d'actions de premièr, deuxième et troisième rang, et en agissant ainsi, ils s'appuient sur le rapport Drayton-Acworth dans lequel ces experts sont d'avis que l'on devrait payer pour les actions de ces catégories un montant se rapprochant sensiblement de trois millions par année pendant sept ans, avec une augmentation substantielle à l'expiration de ces sept années.

Je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps, et je n'ai pas pris la parole parce que je condamne la nationalisation des chemins de fer. En plusieurs circonstances, je me suis prononcé clairement sur ce point,

mais dans le moment, il n'est pas question d'une théorie, mais d'un réel état de choses. Le chef de l'opposition—je m'en tiens à la suggestion de l'honorable député de Prince, et lorsque je parle du chef de l'opposition, j'entends dire l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie)—a proposé un amendement à ce projet de loi et il en a parlé assez longuement. L'honorable député de Queen-et-Shelburne, assis à ses côtés, a également pris part au débat sur ce bill. Cet après-midi, nous avons entendu, sur le même sujet, l'honorable député de Prince. A-t-on entendu un de ces trois proposer à la Chambre ou au pays une alternative à la mesure présentée par le Gouvernement? Quel autre moyen ces honorables membres suggèrent-ils? Voici tout simplement ce qu'ils voudraient: attendre, traîner, jouer avec cette question qui, depuis deux ans et demi, pèse sur le peys. Pour quelle raison en est-il ainsi? A quoi peut-on faire remonter la cause de la situation ainsi créée au pays? Si j'ai bonne souvenance, l'honorable député faisait partie du gouvernement, qui a donné lieu aux circonstances qui obligent impérieusement le gouvernement du Canada à faire l'acquisition du Grand-Tronc. L'honorable député parle du public canadien qui dégage le Grand-Tronc de tous ses engagements au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. On a bien raison de s'étonner lorsqu'on entend un honorable député de ce côté-ci de la Chambre, qui appuyait le gouvernement dont le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique étaient les créations, se lever ici et oser même prononcer ces mots "Grand-Tronc-Pacifique".

C'est cette iniquité que constituent le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental, qui est la cause de l'embarras actuel du pays au point de vue des chemins de fer et de l'obligation qui nous est imposée de faire l'acquisition du Grand-Tronc, si nous voulons soulager d'une manière ou d'une autre le public du fardeau onéreux qu'il ne saurait supporter autrement qu'en complétant notre réseau de chemins de fer nationaux. Que l'honorable député ou un autre député de la gauche nous dise ce qu'il ferait du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental sans le Grand-Tronc? Peuvent-ils nous le dire?

L'honorable député parle de conventions concernant le trafic et de contrats d'honneur entre les chemins de fer et de toute sorte de choses de cette espèce. Il en est parmi nous qui s'y connaissent un peu en fait d'exploitation de chemins de fer, peut-être pas beaucoup, mais nous avons étudié la question, et je demanderai à n'importe qui, doué d'une expérience pratique dans ce domaine ou mêlé de près à l'administration d'un chemin de fer, ce que l'on pourrait faire de bien avec le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental exploités en vertu d'une entente avec le Grand-Tronc au sujet du trafic. Où en viendrions-nous? On ne saurait s'attendre qu'à l'une des deux situations suivantes: accroîtrions-nous les embarras financiers du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental, qui sont déjà insolvables, ou l'autre ligne serait acculée à la faillite. En premier lieu, leur exploitation donnerait lieu à de doubles dépenses indirectes pour l'administration, l'équipement, les têtes de ligne et ainsi de suite, et somme toute, nous ne procédérions qu'en se basant sur une convention d'honneur. Consultez, par exemple, les annales des chemins de fer aux Etats-Unis et vous verrez que ces conventions "d'honneur" n'ont guère contribué à l'exploitation des chemins de fer américains sur une base rémunératrice. Il n'y a qu'un seul moyen de faire un succès de la nationalisation des chemins de fer, au pays ou ailleurs, et c'est en groupant le réseau comme il doit être groupé, en dépensant les fonds suffisants pour son développement à mesure que le besoin s'en fait sentir, et ensuite de l'exploiter d'après un système absolument rationel, avec des taux, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, qui permettront cette exploitation sans avoir recours à des contributions indirectes du public pour soutenir ces lignes.

Pour revenir sur ce point de savoir ce que nous ferons des lignes que nous a léguées le gouvernement de l'honorable ministre (M. Fielding) et de ceux qui l'appuient dans cette Chambre, que ferons-nous, en effet, de ces lignes si nous n'achetons pas le Grand-Tronc?

Mais revenons à la question. Qu'allons-nous faire des chemins de fer que nous a légués le gouvernement libéral et les voies ferrées que nous avons acquises pour le compte de l'Etat, si nous refusons d'acheter le réseau du Grand-Tronc? Nos collègues de l'opposition nous diront-ils comment nous allons faire pour exploiter ces chemins de fer? En effet, peu importe que nous acquérions ou non le réseau du Grand-Tronc, il faut que quelqu'un entreprenne d'exploiter à perte le Transcontinental pour les prochains vingt ans. Quant au Grand-Tronc-Pacifique, la situation est différente; il est possible que ce chemin de fer fasse ses frais d'exploitation, si les affaires sont administrées avec soin. Si nous tenons à dire franchement la vérité au pays, nous n'avons pas lieu d'espérer que le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental ac-

[M. Nicholson (Algoma-Est).]

quittent jamais—et j'emploie ce mot à dessein—les intérêts sur les sommes qui ont été coulées dans ces deux entreprises, car ces deux chemins de fer ne représentent nullement la valeur des sommes qu'ils ont coûté. L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a déclaré cet après-mdi que le Gouvernement aurait parfaitement le droit de faire la proposition suivante aux directeurs du Grand-Tronc: Nous allons vous céder le Transcontinental national au prix qu'il devait coûter, soit 50 millions de piastres. En réalité, l'exécution de ce chemin de fer a coûté environ 215 millions et le Grand-Tronc-Pacifique 260 à 280 millions. Où sont passés les deniers publics? Ils n'ont certainement pas été utilisés pour l'établissement de ces voies ferrées. Il serait absolument impossible de découvrir où ces sommes ont passé; une chose est certaine pour ceux qui ont étudié la question, c'est que l'argent n'a pas été utilisé pour construire ces chemins de fer. Conséquemment, les chemins de fer en concurrence et le public n'ont pas le droit de s'attendre à ce que le Transcontinental soit jamais en mesure d'acquitter les intérêts, puisque les travaux ont coûté de 35 à 40 pour 100 plus cher qu'on ne l'avait supposé.

La question de l'arbitrage a été soulevée au cours de ce débat. L'honorable député de Prince (M. King) redoute que le pays ait le dessous devant le tribunal d'arbitrage. On a également fait allusion à la sentence arbitrale relativement à l'acquisition du Nord-Canadien. Les arbitres en cette affaire, c'est vrai, ont différé d'opinion avec le rapport Drayton-Acworth relativement à la valeur des actions de ce chemin de fer. Je ne tiens pas à discuter la question de savoir s'ils ont eu tort ou raison. J'ai toujours eu pour principe de ne jamais mettre en doute l'intégrité des membres de la magistrature du pays. Je suis d'avis que les arbitres ont agi honnêtement. Ils peuvent bien, toutefois, avoir commis une erreur. Or, que les arbitres aient été ou non induits en erreur, je prétends que le pays a effectué le meilleur marché qu'il ait jamais fait en acquérant le Nord-Canadien au prix fixé par le tribunal d'arbitrage, bien qu'il ait assumé toutes les obligations de la compagnie. Le pays a mis la main sur le réseau de chemin de fer qui a coûté le meilleur marché en Canada, car il a été construit par des gens du métier et il n'y a pas eu de gaspillage. Les sommes déboursées ont été employées à la construction du chemin de fer au lieu de tomber en partie dans les goussets des amis politiques des directeurs de l'entreprise. Ce sont là les faits.

Mais je tiens à discuter encore un autre aspect de la question: Qu'arriverait-il, si le Gouvernement refusait de racheter le Grand-Tronc? Il est absolument nécessaire de prendre certaines mesures, si nous tenons à exploiter avec profit le Grand-Tronc-Pacifique, que le pays est obligé de prendre à sa charge, parce que nous avons garanti les obligations de la compagnie pour une somme plus considérable que la valeur totale du réseau, ainsi que le Transcontinental et le Nord-Canadien. Il faut absolument que le réseau national des chemins de fer de l'Etat ait des embranchements dans l'Est, peu importe que nous les achetions ou que nous les construisions. Il est nécessaire de prendre une décision, d'une façon ou de l'autre. Quelqu'un a affirmé ici qu'il faudrait encore débourser 100 millions pour achever le Nord-Canadien et le Transcontinental national dans l'est du Canada. La construction des gares terminées et des embranchements nécessaires dans l'est du Canada pour nous permettre d'exploiter avec profit le Transcontinental, coûterait, suivant moi, plus près de 200 millions que de 100 millions. Or, lorsque vous aurez déboursé cette somme de 200 millions, qu'aurez-vous entre les mains? Vous aurez divers réseaux de lignes parallèles et c'est justement là l'état de choses qui a conduit les chemins de fer canadiens à la crise actuelle. Il serait donc plus sage d'acquérir les lignes qui existent déjà.

L'honorable député a fait allusion aussi à la nécessité de pratiquer l'économie. Est-ce que le peuple canadien pratiquerait l'économie, s'il entreprenait de construire de nouvelles têtes de lignes à Toronto, à Ottawa et dans les principales villes d'Ontario et de Québec, et de bâtir des voies ferrées parallèles à celles qui existent déjà dans ces provinces, afin de rendre encore plus difficile l'exploitation profitable des lignes existantes? Il serait préférable que nous commencions par éliminer certaines lignes qui sont en exploitation actuellement. Avant que la nationalisation soit établie avec quelque chance de succès, il sera nécessaire d'éliminer de la carte du pays certaines lignes à rendement nul, absolument inutiles, et dont l'exécution n'aurait jamais dû être entreprise.

Je dirai ceci pour terminer: si quelqu'un dans ou hors cette Chambre peut m'indiquer un moyen autre que celui d'acquérir le Grand-Tronc et de le raccorder au réseau des chemins de fer de l'Etat, pour les exploiter ensuite comme service public, je suis

prêt à l'accepter des deux mains, dès que par ce moyen il sera possible au pays de soutenir les charges que ce chemin de fer lui impose.

Si l'honorable député (M. King) peut trouver dans le pays un groupe de financiers, ceux du Grand-Tronc ou d'autres, qui veuillent bien décharger nos épaules de ces obligations, coordonner nos chemins de fer et donner au public le service qu'il est en droit d'attendre de ces derniers, je consentirais à retrancher tout l'argent que ses amis ont empoché du fait de la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique et à leur passer toute l'affaire pour rien. Telle est l'attitude que je prendrais, et elle est parfaitement logique. Mais en présence de cette lourde tâche à laquelle nous ne pouvons céhapper et que l'on nous a imposée contre le vœu du peuple et en dépit des protestations de ceux qui étaient mieux en état de savoir quelle était la situation des chemins de fer, qu'allons-nous faire aujourd'hui? ? Puis-je faire mieux que de demander à la gauche de bien vouloir proposer quelque autre moyen de nous sortir d'embarras, de faire une proposition qui ait une valeur intrinsèque et qui démontre de sa part le souci de nous tirer du cahot où nous ont mené l'honorable député (M. King) et ses amis dans le cas de tous ces chemins de fer.

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

Reprise de la séance.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques): Monsieur l'Orateur, en prenant la parole sur la question dont la Chambre est saisie, je n'entends point alléguer de nouveau les nombreuses et excellentes raisons que d'autres orateurs de la gauche ont invoquées contre l'achat du Grand-Tronc à l'heure actuelle et dans les présentes circonstances. Je ne désire pas tant exprimer ma propre opinion que de faire consigner aux Débats les résolutions et les protestations du Board of Trade de Montréal, de la Chambre du commerce et de l'Association canadienne des manufacturiers contre cette opération. Mon désir est surtout de faire connaître à la Chambre et au pays l'opinion de ces grandes organisations commerciales, composées d'hommes d'affaires éminents, au sujet de cette opération. L'annonce de la politique du Gouvernement à l'égard du Grand-Tronc a quelque peu surpris, non seulement la ville de Montréal, mais tout le pays, car personne ne s'attendait que l'affaire dût venir devant la Chambre à la présente session. En conséquence de l'énergique opposition faite au rachat du Grand-Tronc, opposition exprimée par les hommes d'affaires de Montréal, le Board of Trade s'est réuni le 16 octobre et il a voté une résolution demandant au Gouvernement de ne pas presser la solution de cette affaire. La résolution est conçue dans les termes qui suivent:

[M. Nicholson (Algoma-Est).]

Eu égard aux résultats de l'exploitation de chemins de fer par l'Etat tant au Canada qu'aux Etats-Unis, eu égard aux lourdes responsabilités financières assumées par le Gouvernement fédéral à l'occasion des chemins de fer déjà pris à sa charge, lesquelles jointes à la dette publique, énormément accrue par les frais de la guerre, nécessitent l'imposition de taxes fort lourdes, le Board of Trade de Montréal, réuni à cette fin en assemblé générale, proteste énergiquement contre le projet d'acquisition et d'exploitation par l'Etat du réseau des chemins de fer du Grand-Tronc.

Il est en outre résolu que des délégués choisis par le conseil se rendent à Ottawa pour présenter au Gouvernement cette résolution et obtenir de lui tous les renseignements possibles sur la situation des chemins de fer.

La résolution qui précède a été proposée par M. George Sumner, et elle a été appuyée par M. Lansing Lewis. Quinze minutes après, les membres présents, c'est-à-dire plus de deux cents hommes d'affaires de Montréal, ont unanimement voté cette résolution. Cela indique de leur part une parfaite compréhension de l'état de choses et des circonstances de l'affaire. Ils ont compris à quoi tendait la politique du Gouvernement.

En proposant cette résolution, M. Sumner a dit:

Pourquoi cette importante question, qui intéresse tout le Canada, serait-elle décidée à la hâte dans les derniers jours d'une session du Parlement?

Est-ce là une manœuvre politique? Est-ce que ce sont des votes que l'on cherche à s'assurer? Pourquoi, en un mot, faut-il que le pays s'engage en aveugle dans cette funeste politique d'une exploitation par l'Etat de quelque autre chemin de fer? Le Canada n'a-t-il pas été saigné pour une génération par les déficits de l'Intercolonial?

N'avons-nous pas devant nous les énormes déficits accusés ces années dernières dans l'administration de chemins de fer par le Gouvernement des Etats-Unis et celui de la Grande-Bretagne?

Les journaux assurent que, pour les six derniers mois, le Grand-Tronc a eu un excédant de 1 million 543 mille dollars? Est-il quelqu'un dans cette salle qui croit que le Gouvernement aurait pu administrer le Grand-Tronc pendant les six dernières semaines et n'accuser qu'une perte de moins de 3 millions?

M. BURNHAM: L'honorable député et ses clients n'ont-ils pas confiance dans un contrôle par l'Etat? S'ils ont cette confiance, n'est-il pas vrai qu'au cas où les chemins de fer ainsi contrôlés ne veulent plus

de ce régime et désirent abandonner la partie, le Gouvernement doit être prêt à prendre possession des lignes?

M. LAPOINTE (St-Jacques): Monsieur l'Orateur, je n'entreprendrai pas de répondre à une question qui ressemble plutôt à un discours. Mon honorable ami a des théories à lui, dont quelques-unes provoquent de la surprise chez ses collègues; il a bien droit de les avoir, mais je le prierai de bien vouloir comprendre que je ne suis pas à parler de nationalisation ou d'exploitation par l'Etat. Je suis seulement à dire pourquoi cette opération ne devrait pas avoir lieu à présent, et je cite, à l'appui de ma thèse, l'opinion des hommes d'affaires de Montréal. Je vais continuer à citer le discours prononcé par M. Sumner à la réunion du Board of Trade:

Montréal est le grand centre par lequel passent les produits du Canada, et le ministère s'éviterait de l'embarras en consultant des hommes d'expérience en fait de chemins de fer plutôt que de tourner ses regards vers l'Ouest afin d'y recueillir des votes.

C'est assez clair, n'est-ce pas? M. Sumner dit ensuite:

On me dit que le rapport Drayton-Acworth contient de graves erreurs. Pourquoi ne sont-elles pas signalées? On dit, par exemple, que la déclaration comportant que le coût de l'outillage a été ajouté au capital est erronnée. Pourquoi ne pas représenter les faits tels qu'ils sont? Pourquoi tant se hâter d'acquérir le Grand-Tronc? Le Gouvernement canadien a prêté de l'argent à la Grande-Bretagne ou a soldé ses achats de blé ou de fromage, il en a fait autant par rapport à différents produits que le Canada s'occupe maintenant d'expédier en Roumanie.

Pourquoi ne pas aider au Grand-Tronc à acquitter ses dettes les plus criardes et à améliorer son matériel, puis attendre que le Canada se soit remis des effets de cette affreuse guerre et que tout le peuple puisse penser et travailler avec calme?

Le Gouvernement a autrefois subventionné le Grand-Tronc-Pacifique et il a été remplacé par un autre gouvernement qui a subventionné le Nord-Canadien. Qui est cause de ce que ces deux chemins de fer ont été construits depuis Edmonton jusqu'au Pacifique?

En présence de ces faits-là pourquoi le Gouvernement ne paierait-il pas les dettes du Grand-Tronc-Pacifique et ne viendrait-il pas à la rescousse du Grand-Tronc? Il permettrait ainsi à ce réseau de faire honneur au Canada. Il me semble qu'en aidant au Grand-Tronc de cette manière il le mettrait en état de travailler avec succès, grâce à des tarifs raisonnables et à une entente avec le Grand-Tronc-Pacifique, relativement au trafic, d'épargner au Canada la calamité de l'exploitation d'un nouveau chemin de fer par l'Etat, tout en laissant espérer des dividendes aux actionnaires d'Angleterre.

Le Gouvernement pense-t-il favoriser l'emprunt de la victoire en rachetant du Grand-Tronc ou en entravant son action? Tout le monde menace de ne rien contribuer à l'emprunt de la victoire, s'il agit ainsi.

Celui qui pose cette question est un citoyen respectable de Montréal, un Canadien, non pas de langue française, mais de langue anglaise.

Le plan qu'il serait raisonnable d'adopter serait celui qui consisterait à faire fonctionner de concert le Grand-Tronc dans l'Est, avec le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest, tant au sujet du trafic-marchandises que du trafic-voyageurs, et les mettre ainsi en état de produire des dividendes.

En appuyant le projet de résolution, M. Lansing Lewis a caractérisé les chemins de fer nationaux canadiens comme étant "un wooden railway administré par des wooden health", et il a flagellé ceux qui cherchaient à nationaliser le Grand-Tronc. Tout en appuyant la motion il a déclaré qu'elle n'était pas assez énergique.

Parlant du projet de résolution, Lansing Lewis déclara qu'il lui paraissait un peu trop délicat et que s'il avait eu à s'en occuper il eût été redigé en termes plus nets.

Cette question est une des plus vitales, et le Board of Trade doit dire clairement ce qu'il en pense. Il ne serait ni juste ni raisonnable qu'une question de cette importance fût soumise au pays sans que la voix de cette institution se fît entendre. Ne serait-ce pas faire preuve d'égoïsme que de laisser un pauvre vieux gouvernement seul aux prises avec une question comme celle-là? Possède-t-il, au sujet des affaires la perspicacité qu'on s'attend naturellement à trouver chez des hommes comme ceux que je vois ici aujourd'hui.?

Allons-nous laisser l'Ouest s'occuper seul de tous les projets de loi, bien que les chambres de commerce qui y sont établies se composent d'hommes très sages? D'ordinaire, ces institutions ont la folie de se jalouser, mais le Board-of Trade de Montréal ne peut pas se vanter d'être seul à tout dire au sujet de cette question et nous avons adopté, en juillet dernier, un projet de résolution qui était excellent. M. Lewis exprima l'espoir qu'on ne taxerait pas d'incivilité s'il disait que la question était assez importante pour nécessiter une réunion générale du Board of Trade plutôt qu'une simple réunion de son conseil en vue d'exprimer son opinion.

Continuant ses observations M. Lewis demanda quel résultat la résolution avait eu. D'après lui elle n'en avait eu aucun, le ministère ayant fait justement le contraire de ce qu'on voulait. Le désir devait se prouver par l'action. On savait quel avait été le sort des nombreuses résolutions proposées et adoptées tous les jours, y compris un nombre supplémentaire qu'on avait envoyé le premier janvier. Il fallait prouver qu'on entendait donner suite à ce qu'on disait, si l'on voulait qu'une résolution eût de l'effet.

"Quand on veut qu'une chose se fasse, il faut aller le dire au Gouvernement et exiger qu'il écoute, c'est le seul moyen d'être considéré", déclara M. Lewis. Songez-vous bien à ce que c'est que le Board of Trade de Montréal? C'est une institution qui existe dans la métropole du Canada, siège principal du commerce, des banques, et centre de toutes les activités du pays. Nous devons rallier toutes les chambres de commerce du pays à la cause que cette question représente pour tout le pays, car nous avons

besoin de leur aide. Un homme du nom de Guillaume Hohenzollern a fait contracter au peuple allemand un penchant fort vicieux, et l'on sait ce qui en est résulté. Dans la province d'Ontario, quelqu'un paraît chercher aujourd'hui à faire le même jeu et à tourner la tête à la population de cette province-là. Mais cela touche à la politique.

"J'ai dévoré les journaux et je n'ai pas entendu parler d'un seul homme qui prétende un seul instant que notre Gouvernement, ou n'importe quel gouvernement d'un pays, puisse exploiter un chemin de fer.

Je n'ai pas l'intention de parler de ce chemin de fer dérisoire qui, dit-on, va d'ici aux Provinces maritimes, la risée du Canada."

M. Downey: "Est-ce le chemin de fer en bois? Je l'ai baptisé il y a des années"

M. Lewis: "Oui, le chemin de fer en bois exploité par des têtes dures. Tout chemin de fer mis en service par l'Etat entraîne une augmentation d'impôts; mais, pour une raison ou pour une autre, les membres du Parlement, qui ont prêté serment de défendre les meilleurs intérêts du pays, se disposent à donner leur voix au projet et nous donnons $2,500 à chacun de ces messieurs pour nous mettre dans le pétrin."

Il ne devrait pas parler des députés de la gauche parce que nous combattons le projet.

Si vous entendez vraiment ce que ce projet de résolution énonce avec tant de délicatesse, je vous prie de vous exprimer de manière que le conseil comprenne qu'il doit prendre les mesures qui engageront le ministère à se rendre compte que le Board of Trade de la métropole du Canada voit ce projet avec la plus grande terreur, comme un projet qui sera infailliblement désastreux et qu'il faut empêcher par tous les moyens.

C'est mon sentiment, je ne saurais l'exprimer mieux qu'il l'est ici.

M. A. A. Ayer a pris la parole ensuite. Il a dit:

...que Montréal, autant que cité particulière par laquelle passe le commerce du pays, devrait avoir la plus grande influence pour décider s'il vaut mieux faire l'acquisition du Grand-Tronc de chemin de fer.

Et il s'est mis à donner de bonnes raisons en faveur de l'adoption du projet de résolution. Puis M. James Cleghorn, vice-président du Board of Trade, a fait la déclaration suivante:

En qualité de membre du conseil, je veux seulement dire quelques mots en réponse à M. Lansing Lewis. M. Lewis était convaincu que nous devrions conseiller une démarche. Nous avons transmis une proposition au premier ministre en juillet dernier. En ce temps, nul n'avait eu l'idée que ce projet nous serait présenté à l'improviste, et il y a huit jours à peine que le premier ministre apprenait à la Chambre que la session prendrait fin au bout d'une semaine. Les membres de l'opposition à Ottawa, eux-mêmes n'ont pas assez de renseignements pour discuter cette importante question. Ils demandent du délai jusqu'à la prochaine session, afin de pouvoir obtenir les éclaircissements voulus pour savoir si les déclarations du

[M. Lapointe (Saint-Jacques).]

ministère sont vraies et si l'acquisition du chemin de fer est le seul moyen de se tirer d'affaires.

En parcourant les journaux, nous apprenons que le ministre des Chemins de fer a déclaré que, si l'affaire se bâcle, nous aurons 21,780 milles, le plus grand réseau national au monde Voilà ce qui nous étonne. Nous avons entendu parler de l'Intercolonial. La manière dont il est administré est criminelle, et elle nous remplit de crainte, lorsque nous avons vent de ce projet.

Il est donc inutile d'attendre que votre conseil fasse une proposition formelle au ministère. Cela serait impossible. Nous n'avons pas les chiffres qui nous permettraient d'établir un calcul. On nous dit que nous n'aurons rien à débourser; néanmoins, le pays devra faire face aux déficits et aux dépenses annuelles fixes, si l'affaire se bâcle, et nous ne saurions dire ce que cela nous coûtera. Le conseil a été sur le qui-vive. La semaine dernière, nous avons adressé au premier ministre intérimaire une dépêche pour protester contre le projet.

MM. William Galbraith, F. W. Covert, W. P. Downey, Huntley Drummond et John Baillie, le président du Board of Trade, ont aussi pris la parole. Je ne mentionnerai pas tous les noms, car plus de deux cents personnes ont assisté à cette réunion.

Le 20 du mois courant, cette résolution a été remise au ministère par une délégation comprenant MM. John Baillie, Huntley Drummond, A. A. Ayer, W. R. Miller, Herbert Molson et George Sumner. Les délégués ont été présentés par le sénateur White au comité du ministère qui se composait du premier ministre intérimaire, sir George Foster; de MM. Meighen, Rowell et Doherty et du sénateur Robertson. Voici comment le "Star" de Montréal raconte ce qui s'est passé dans cette circonstance:

L'entrevue a eu lieu à huis clos et, à en juger par leurs réticences, les délégués ont évidemment été tenus de ne pas dévoiler ce qui s'est passé.

Les membres de la délégation, subséquemment interrogés au sujet de leur opinion de la situation, ont refusé de rien dire.

Sir George Foster déclara que la délégation avait présenté deux résolutions qui exprimaient non seulement le sentiment du conseil, mais celui de tout le Board of Trade. Nous ne savons pas ce qui a eu lieu, bien entendu; cependant cette dépêche—j'ignore si son auteur a été inspiré—dit ceci:

Il n'est pas douteux que le ministère ait assez bien pris ses mesures pour faire adopter le projet de loi. Depuis des mois, des intéressés puissants et influents ont insisté sur l'acquisition du chemin et la présence ici de têtes dirigeantes du Nord-Canadien et d'un certain politicien qui a beaucoup contribué à la formation du Gouvernement unioniste a donné des indices de ce qu'il y avait dans l'air.

C'est ce que j'ai essayé de dire l'autre jour au président du conseil (M. Rowell), c'est-à-dire qu'on a répété quelque chose de ce genre,—et c'est qu'il y avait quelqu'un qui tirait les ficelles et tentait d'influencer le Gouvernement pour faire accepter ce projet de loi par la Chambre.

L'hon. M. ROWELL: Je répondrai à mon honorable ami comme l'a fait le ministre des Chemins de fer cet après-midi. C'est-à-dire que cette déclaration est complètement fausse, fabriquée d'un bout à l'autre par ceux qui sont intéressés à mettre obstacle à la politique du Gouvernement, laquelle est entièrement dans l'intérêt du peuple.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques): Qui est-ce qui a fabriqué cela?

L'hon. M. ROWELL: Ceux qui appuient mon honorable ami dans la discussion de cette motion.

M. LAPOINTE (Saint-Jacques): Que le président du conseil, (M. Rowell) n'oublie pas que le "Star" est un ami du Gouvernement, mais n'est pas le mien, et si je place ces questions devant la Chambre aujourd'hui, j'ai un certain but. Je veux que mes honorables amis de la droite soient bien certains qu'ils sont sincères et non pas hypocrites. La même ajoute:

Bien que représentant le corps le plus important des hommes d'affaires de Montréal, foncièrement convaincus du péril de la nationalisation, la délégation envoyée de Montréal n'a pas eu plus d'effet que la voix prêchant dans le désert. Les délégués ont été reçus poliment, mais c'est tout. Cependant, la force dirigeante qui agit derrière cette transaction du Gouvernement est évidemment prête à utiliser tout son prestige et toute son influence pour la faire passer sans s'occuper des conséquences désastreuses qu'elle pourra avoir plus tard.

Il n'y a pas moyen de sortir de là. Cela veut dire que nos honorables amis de la droite n'accepteront ni les raisons, ni les arguments; ils sont prêts et ils ont décidé d'adopter cette mesure; je n'en veux pour preuve que les paroles adressées par le premier ministre intérimaire sir George Foster à la délégation:

"La mesure est devant la Chambre et sera poussée jusqu'au bout", a répondu sir George Foster, premier ministre intérimaire, à la délégation du Board of Trade de Montréal.

Nous perdons du temps en discutant cette question, mais nous ferons notre devoir jusqu'au bout pour prouver notre sincérité. J'ai donné les protestations du Board of Trade, mais les députés doivent savoir qu'il y a à Montréal un autre Board of Trade, la Chambre de commerce de Montréal, qui représente les hommes d'affaires de langue française et aussi beaucoup de langue anglaise. La "Gazette" de ce matin raconte qu'ils se sont réunis et qu'ils ont adopté une résolution. L'article de la "Gazette" dit:

A une assemblée générale spéciale de la chambre de commerce de Montréal on a protesté contre l'achat proposé du Grand-Tronc par le Gouvernement et une résolution de protestation a été adoptée sans une seule voix dissidente. La résolution a été présentée par M. C. H. Catelli, président du comité de transport, et qui avait reçu instruction lors de la dernière assemblée de s'enquérir et de faire rapport sur la question de l'achat du Grand-Tronc.

Voici maintenant la résolution:

Attendu que la dette nationale du Canada est déjà si élevée que les taxes qu'elle exige sont de nature à diminuer la capacité du pays à concurrencer, à l'extérieur et même à l'intérieur, les producteurs étrangers;

Attendu que le mode d'acquisition du Grand-Tronc proposé par le gouvernement constitue la méthode la plus onéreuse;

Attendu que le Gouvernement pourrait peut-être, sans se porter acquéreur du réseau, obtenir le droit de passage sur les voies du Grand-Tronc et s'assurer ainsi les embranchements nécessaires à l'alimentation de son réseau transcontinental;

Attendu que l'expérience a démontré, au Canada et ailleurs, qu'un Etat démocratique est incapable d'exploiter un chemin de fer aussi économiquement qu'une compagnie privée;

La Chambre de commerce du district de Montréal se déclare opposée à l'acquisition du Grand-Tronc par le Gouvernement du Canada telle que proposée par le projet de loi actuellement devant les Chambres;

Et exprime l'opinion que, plus tard, il sera expédient d'aviser aux moyens de céder à une compagnie particulière tous les chemins de fer de l'Etat". Cette résolution est signée par M. C. H. Catelli, président.

Le rapport que donne la "Gazette" de cette réunion se lit en partie comme suit:

En proposant l'adoption de la résolution qu'il avait soumise, M. Catelli a déclaré que le comité, au cours de son étude de la question, en était venu à la conclusion qu'il n'existait que deux méthodes de prendre le réseau; le sequestre ou l'acquisition après arbitrage. Il émet l'opinion qu'on ne peut mettre la compagnie en sequestre puisqu'elle paye des dividendes. Son opposition à la méthode de l'arbitrage se base sur une citation du hansard qui tend à démontrer que les décisions des arbitres seront finales et ne pourront être portées en appel.

La décision sera finale et il n'y aura pas même un rapport à la Chambre après l'arbitrage, c'est-à-dire que les représentants du peuple ne pourront pas en appeler de cette décision des trois messieurs de Toronto—je crois bien que ce sont des gens de Toronto qui feront l'expertise sur cette question, il n'y a pas de doute là-dessus, parce que je puis dire, en passant, que lorsque quelqu'un

veut faire exproprier sa propriété et possède déjà un des arbitres, il lui est facile de trouver le second. L'article continue:

M. J. N. Cabana, en appuyant la résolution, a remarqué que cette affaires était l'une des plus graves dont le pays ait entendu parler. Il a fait sommairement l'historique du Grand-Tronc. Il a attribué la cause de l'insuccès de ce chemin de fer au fait que tous ses directeurs demeurent en Angleterre et ne se sont guère intéressés à notre pays. Il a parlé du déficit du Nord-Canadien administré par le Gouvernement et a demandé à ses auditeurs d'imaginer quel aurait été le montant du déficit si tous ces chemins de fer avaient été nationalisés. M. Cabana a suggéré que l'administration des trois lignes transcontinentales soit confiée à une compagnie privée. Il pense que nous avons besoin d'un plan plus pratique que celui du rachat par l'Etat.

Un autre manufacturier en vue de Montréal, M. Alfred Lambert.

...a trouvé étrange que dans un pays aussi démocratique que le Canada, le Gouvernement veuille faire adopter ce projet sans fournir aux contribuables les détails les plus minutieux sur les motifs de cette mesure et sur ceux qui en sont les instigateurs. Il a dit que la propagation des idées bolchévistes au pays était fort mal vue, surtout par le Gouvernement, mais que celui-ci, avec son projet de rachat du Grand-Tronc contribuait plus que tout autre au progrès du bolchévisme. Il a même laissé entendre que le peuple, si le Parlement persistait dans cette ligne de conduite, s'emparerait des rênes du pouvoir. Tout en n'étant pas opposé au principe de la nationalisation il a dit qu'il faudrait faire connaître les faits en détail.

Il n'y a eu qu'une voix dissidente, et ç'a été au sujet de la façon d'acquérir les actions. Une copie de cette résolution a été envoyée à tous les honorables députés de la Chambre, de sorte que le Gouvernement en a sans doute reçues.

L'association des manufacturiers canadiens est aussi opposée au projet du Gouvernement. Les membres de cette association sont tellement opposés à cette affaire du Grand-Tronc qu'ils ont décidé que toute discussion était superflue. Croyant que les raisons de leur opposition sont tellement évidentes, le groupe de Québec de l'association des manufacturiers a adopté, hier soir, à sa première assemblée annuelle, une résolution condamnant ce projet. Cette résolution a été adoptée d'acclamation. La voici:

Considérant les lourdes responsabilités financières déjà assumées par le Parlement du Canada, par l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer, qui augmentent la dette publique énormément accrue par les dépenses de guerre et qui nécessiteront une imposition écrasantes de taxes;

Considérant les résultats actuels de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat en Canada et aux Etats-Unis;

[M. Lapointe (Saint-Jacques).]

Les membres de la province de Québec de l'association des manufacturiers canadiens réunis en assemblée générale à Montréal, le 16 octobre, se déclarent opposés au projet de rachat et d'exploitation par le Gouvernement canadien du chemin de fer du Grand-Tronc."

Cette résolution fut proposée par F. W. Stewart, vice-président de la division de Québec. M. Stewart a dit qu'à une assemblée de cette nature, la question du rachat du Grand-Tronc devait être considérée comme l'une des plus importantes au pays en ce moment. Sans plus de commantaires, il lut la résolution citée plus haut au milieu de l'approbation générale. Puis il demanda un secondeur, et le lieutenant-colonel W. J. Sadler accepta d'appuyer la résolution, mais sans faire aucune observation. Le président demanda ensuite si quelque membre désirait donner son avis, mais personne ne se leva. Il mit alors la motion aux voix qui fut aussitôt votée mains levées. Une véritable forêt de mains s'agitèrent en l'air, et lorsque le président s'informa si quelqu'un était opposé à la résolution, personne ne répondit. La résolution fut alors déclarée adoptée à l'unanimité. Le président pria le secrétaire de télégraphier sur-le-champ la résolution au premier ministre intérimaire et au ministre des Chemins de fer.

Le Gouvernement a sans doute reçu cette protestation. Je désire aussi lire quelques extraits d'articles du "Star" de Montréal, qui, sans doute, intéresseront les honorables députés de la droite. Le rédacteur du "Star" s'adresse à eux, pas à nous, parce qu'il pense que les membres de l'opposition font leur devoir dans cette affaire. Il parle franchement:

Mais le marché lui-même, en passant sous silence toute la concussion possible...

Les honorables députés de la droite ont-ils bien entendu? Peut-on faire de la concussion dans cette opération? Quoi qu'il en soit, le rédacteur du "Star" a ses soupçons:

Mais le marché lui-même, en passant sous silence toute la concussion possible, est exposé au désastre. Non seulement la dette nationale se trouve augmentée de centaines de millions, non seulement le pays sera forcé de payer tous les ans, des millions qui ne rapporteront rien, et d'autres millions en frais d'établissement pour l'entretien de la ligne, non seulement le pays se verra imposer les obligations du Grand-Tronc aux Etats-Unis, mais comme cela a lieu dans le moment, à la Chambre, le Canada est livré à la plus dangereuse expérience de nationalisation qui ait jamais existé.

Dans un autre article du "Star" je lis:

Si le pays est engagé dans ce marché fait à la hâte et sans moyen d'échapper au désastre qui le menace, il sera conduit bien près de la ruine, sinon tout à fait. Les contribuables ne peuvent porter le fardeau de la dette et des déficits, du gaspillage et de la concussion...

Voici encore le mot "concussion" qui revient:

...de la domination politique que l'administration par des politiciens d'un grand service transcontinental nous imposera.

Le ministre des Chemins de fer, à n'en pas douter, a lu cela, et fin comme il l'est, il a dû lire entre les lignes. L'article ajoute:

Cependant les attaches de parti sont tellement fortes, même sous la coalition, qu'il n'y a apparemment personne à Ottawa pour défendre le bien public dans une situation si désespérée, si ce n'est pour des motifs politiques. Mais quelque soient les motifs cachés, il n'y a pas de bon sens dans la demande de l'opposition qu'on aille lentement et qu'on examine avec soin chaque étape de ce sinistre projet.

Hier encore, le "Star" disait:

Les principes démocratiques sont complètement négligés dans la présente proposition au Parlement d'accepter en quelques jours un projet fort compliqué préparé dans des conférences secrètes qui ont duré plusieurs mois. C'est le résultat de la survivance, depuis l'époque où la guerre la rendait nécessaire, de cette suprématie de l'exécutif, exercée à bon droit lorsque l'Allemand menaçait nos portes, mais imprudente et peu démocratique aujourd'hui, violation flagrante des coutumes d'Angleterre et abominable négation des droits publics élémentaires. A toutes fins que de droit, on donnera à Ottawa le spectacle de l'impôt sans représentation, car une Chambre aveuglée ne saurait prétendre interpréter comme une influence efficace le sentiment populaire relativement à ce projet. Une audacieuse infusion d'une dose de précipitation met la Chambre des communes et le public à la merci des intrigants.

Des intrigants! je me demande si ce mot pourrait être permis si je ne citais pas un article de journal. Cependant, le règlement me protège et si cette épithète convient aux membres de la droite, qu'ils se l'appliquent.

...situation qui satisfait complètement les dociles marionnettes du Parlement.

Notez, monsieur l'Orateur, que quelques députés de la droite sont traités de "dociles marionnettes du Parlement." Ces paroles ne sont pas de mon cru; je les rapporte.

...grosse des plus grands dangers pour le pays, comme le savent tous les hommes à l'esprit impartial...

Je relève ce qui suit dans le "Citizen" de ce matin:

On annonce un déficit dans l'exploitation du Nord-Canadien. Le total est de $17,011,875 jusqu'au 31 décembre dernier, depuis que le chemin appartient à l'Etat.

Le président du conseil a dit que le ministère ne s'attendait pas à cette affaire lorsqu'il a annoncé que la prorogation aurait lieu sous peu. L'arrangement a-t-il été soumis au Gouvernement à l'improviste? Il est daté du 9 octobre, mais la correspondance remonte au mois de mars, et l'avis de la séquestration donné au Grand-Tronc se trouve dans une communication du 7 mars 1919. Or, voici ce que nous sommes forcés de nous demander: Que s'est-il passé depuis ces jours de mars jusqu'à la mi-octobre? La lettre du 24 mars, qui, dit-on, "a été remise à sir Thomas White par M. H. G. Kelly," annonçait que les négociations étaient terminées. Page 1021 du hansard du 10 octobre, le ministre de l'Intérieur dit:

Inutile pour moi de lire ces dépêches pour la raison que, si ma mémoire me sert bien, elles ont été déjà déposées devant la Chambre et consignées dans le hansard. Mais il y a une autre raison, et c'est qu'on les trouve dans une lettre en date du 11 juillet 1918 et envoyée par moi à sir Alfred Smithers, président de la compagnie du Grand-Tronc. Cette lettre a été écrite après étude et revision de la part des ministres qui se trouvaient outre-mer et après conférence plénière des ministres au pays. Afin de bien établir le dossier je vais lire la lettre qui est ainsi conçue:

Cette lettre est datée du 11 juillet 1918 et mentionne en partie les conférences qui ont eu lieu, mais je veux savoir quelle a été la cause de cette lettre et de quelle manière M. Smithers en était venu à décider de faire au ministère cette offre en vue d'un arbitrage lorsqu'il n'en avait pas été question au préalable. Tant qu'on ne m'aura pas prouvé le contraire, je croirai que la décision de remettre l'affaire entre les mains du ministère était prise depuis longtemps et que celui-ci n'attendait que le dernier moment pour la présenter à la Chambre à l'improviste.

Le premier ministre s'est tenu à l'écart et ne s'est pas compromis, et sir Thomas White, qui a beaucoup contribué à nous mettre dans le pétrin, n'est plus ministre des Finances. Son successeur n'a pas encore fourni une longue carrière parlementaire, et il ne pourra pas défendre vigoureusement ce marché. Si je comprends bien, la question sera mise aux voix ce soir, et il n'a pas encore traité le sujet, bien qu'il devrait être présent pour justifier le marché, vu que de gros problèmes financiers s'y rapportent.

L'achat du Grand-Tronc offre une autre caractéristique. Comment les diverses municipalités compenseront-elles les taxes qu'elles perçoivent sur la propriété du Grand-Tronc lorsque celle-ci passera sous la haute main de l'Etat et sera exempte de taxes. Dans la ville de Montréal, ces taxes s'élèvent annuellement à $350,000. Ainsi, cette ville devra perdre cette forte somme, et Toronto et d'autres municipalités logeront à la même enseigne. A mon avis, le Gouvernement devra incorporer dans le bill des modifications qui protégeraient les municipalités intéressées.

Voici mes conclusions sur cette question. L'achat du chemin de fer du Grand-Tronc imposera immédiatement, au Canada, une obligation d'environ un demi-milliard,

plus une perte d'intérêt et d'impôt de 25 millions à 30 millions de dollars annuellement.

Cela revient à dire que la dette fédérale qui est déjà d'un milliard 750 millions et qui atteindra bientôt 2 milliards, sera augmentée de 2 ou 3 autres milliards, outre l'augmentation énorme d'obligations diverses, sous forme de pensions et le reste, et les dépenses pour travaux publics dont l'exécution s'impose.

Un journal canadien a eu raison de qualifier cette législation de chemins de fer, de calamité imminente et, pourtant, en présence de ces faits et d'autres critiques également désintéressées et de la terrible leçon fournie tout récemment dans l'exploitation de chemins de fer par le gouvernement des Etats-Unis et par celui de la Grande-Bretagne, voici qu'on nous informe officiellement de la mise en vigueur prochaine, d'un vaste plan de naturalisation, dont les conséquences financières devront causer la plus grande perturbation chez les hommes d'affaires et dans les classes ouvrières du Canada.

Avec une dette nationale de près de 2 milliards, en comparaison de celle de 400 millions d'avant la guerre, et en face d'un grand nombre d'autres problèmes qui s'imposent à notre état économique et social, nous proposons sérieusement, ignorant complètement ou à peu près, quel est le désir du peuple, de porter notre énorme dette présente au montant fabuleux de deux milliards et demi.

Et qui doit profiter de cette absorption stupéfiante? Les actionnaires anglais à qui seuls cette opération profitera, car nous les débarrasserons du fardeau de plusieurs millions de dollars d'actions placées en Angleterre et dont les actions ne sont plus soumises à aucune obligation envers le Dominion. En retour, nous faisons la promesse d'un paiement, par le Canada, sous formes d'obligations garanties pour tout son actif.

En exécution du plan de naturalisation proposé, les actionnaires du Grand-Tronc retireront l'intérêt sur leurs obligations, qu'il soit ou non justifié par les opérations de la compagnie. Si les recettes justifient ce versement, tant mieux; sinon, il faudra recourir aux impôts pour solder la note. A l'heure qu'il est, les actionnaires du Grand-Tronc ne reçoivent de dividendes que lorsque ces dividendes sont justifiés par les opérations. On ne doit donc pas s'étonner, s'ils favorisent ce projet de nationalisation. Inutile de discuter les déficits anticipés du Gouvernement, et qui vont toujours croissants. Les Etats-Unis, l'Angleterre et le Canada ont exploité des chemins de fer. Nous constatons que les pertes effectives se chiffrent dans les billions de dollars, en frais d'exploitation et en intérêt. Bien que le peuple canadien n'ait pas besoin de plus de renseignement au sujet de l'impéritie reconnue du Gouvernement, lorsqu'il assume l'administration de chemin de fer, je crois qu'il est à propos de citer ce paragraphe du livre : "The Canadian Railway Problem", publié en 1917, par M. W. F. Tye, ingénieur civil.

> Frais d'exploitation et frais obligatoires compris, le chemin de fer du Pacifique-Canadien doit dépenser 70 dollars pour en retirer 100. Frais d'exploitation et intérêt sur débours compris, c'est-à-dire frais obligatoires, l'Intercolonial et les autres chemins de fer du Gouvernement canadien doivent dépenser de 200 à 220 dollars pour arriver à toucher 100 dollars de recettes.

Heureusement, et c'est le point qu'Ottawa est appelé à décider—on trouve, au Canada, un nombre considérable de personnes qui ne se prononcent pas ouvertement, mais qui ne sont pas moins sincèrement opposées à toute expérimentation ultérieure de l'exploitation des chemins de fer, par l'Etat. A l'encontre de ce groupe important de contribuables, nous avons un petit nombre de théoriciens qui ont mis de côté toute discrétion, et ne tiennent pas compte de l'expérience du passé, confiants que le Canada est assez fort pour triompher de toutes les difficultés, même s'il est chargé d'une dette qui atteindra bientôt 2 milliards et demi.

Je soutiens qu'on achète le Grand-Tronc, afin d'empêcher qu'il soit mis entre les mains d'un séquestre, mais nonobstant les embarras du Grand-Tronc-Pacifique, l'opinion prévaut, dans les cercles financiers, que si l'on administrait le Grand-Tronc, au Canada et non pas à Londres, la compagnie pourrait avoir à sa disposition et sur ce continent, toute l'aide requise pour qu'elle soit en état de faire face non seulement à ses obligations, mais encore à celles du Grand-Tronc-Pacifique, tout en prolongeant encore son réseau.

Tenant compte du besoin très urgent de pratiquer la plus sérieuse économie dans les dépenses nationales, je condamne le projet et le marché qu'on soumet à notre approbation.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Saint-Jacques (M. Lapointe) me pardonnera, si je ne réponds pas aux observations qu'il vient de faire. Je me lève,

ce soir, surtout pour réfuter quelques-unes des affirmations faites par le chef de l'opposition (M. King) et l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie). Je tiens à féliciter l'honorable représentant de Prince (M. King) du choix qu'on a fait de lui pour diriger la loyale opposition de Sa Majesté, dans cette Chambre.

Je suis vraiment très heureux qu'il ait été élu en temps pour prendre son siège pendant cette session. Nous avons devant nous une des plus importantes questions qui aient jamais été présentées au Parlement, et il est bon d'avoir, à son sujet non seulement l'opinion de l'honorable député qui a dirigé l'opposition jusqu'à ce jour, mais aussi celle du chef que vient de se donner le parti libéral au Canada. Je dois dire qu'en l'écoutant parler, cet après-midi, j'ai été très surpris. Je croyais toujours qu'il allait nous recommander ce que son parti ou lui pensaient que le Gouvernement dût faire dans la circonstance.

Voici le spectacle dont nous avons été ce soir les témoins. D'abord, l'honorable député de Saint-Jacques (M. Lapointe) lisant résolutions sur résolutions, pour montrer que le Gouvernement s'était lancé dans une politique de nationalisation et protestant contre cette attitude. Dans le cas de l'honorable député de Saint-Jacques comme dans celui de beaucoup de ses associés qui ont adressé la parole, ils sont tous d'avis que si cette transaction se réalise, le Gouvernement se trouvera adopter une politique de nationalisation et c'est contre cela qu'ils protestent.

D'autre part, nous voyons le leader de l'opposition, qui vient d'entrer en fonctions aujourd'hui, consacrant les trois quarts de ses remarques à essayer de nous prouver que si cette transaction est consommée, l'Etat ne se trouvera pas propriétaire du Grand-Tronc. Il ajoute: que les députés de ce côté-ci de la Chambre essayent de faire croire au peuple que cette mesure signifie la nationalisation, alors qu'en réalité elle ne nationalise rien. Que devons-nous conclure d'opinions aussi diamétralement opposées?

L'honorable leader de l'opposition (M. King) veut-il nous donner à entendre que ses partisans sont dans l'erreur et qu'il est opposé à leurs idées? En réalité c'est ce que cela veut dire. Si j'ai bien compris ses remarques, il a essayé de prouver que quoique nous devenions les seuls propriétaires du capital de la compagnie, cela ne constitue pas la nationalisation du chemin de fer et que le Gouvernement ne devient pas propriétaire du réseau, bien que la possession du capital nous donne absolument la haute main sur la vente de n'importe quelle partie du chemin de fer et le contrôle absolu de son exploitation.

L'hon. M. KING: Je ne voudrais pas interrompre le ministre, mais je désire corriger la remarque qu'il a faite au sujet de la propriété du capital. Le Gouvernement devient-il propriétaire des actions à 4 p. 100?

L'hon. M. REID: Je vais dire à mon honorable ami ce dont nous devenons propriétaires. D'abord le capital-obligations original est une hypothèque; cela ne fait pas de doute. L'honorable député le sait, car il a été déclaré ici que ce que nous devons avoir, c'est le titre de propriétaire des actions privilégiées de premier, second et troisième rang ainsi que des actions ordinaires, qui nous seront toutes remises et déposées dans les coffres du Gouvernement à Ottawa. Quant aux actions garanties, je m'attendais à la question qu'allait me poser l'honorable député. Ces actions garanties comportent droit de vote comme les autres, mais ce droit leur est enlevé et ces actions sont traitées simplement comme les obligations originales; c'est-à-dire que nous payons un intérêt à perpétuité, mais qu'au bout de trente ans nous aurons le droit, si le Gouvernement de l'époque considère que ce capital a plus de valeur, d'en faire l'acquisition. Par conséquent d'ici là, ces actions sont privées du droit de vote et deviennent de simples obligations.

L'hon. M. KING: Je regrette d'interrompre le ministre, mais je voudrais qu'on éclaircisse comme il faut ce point. Si je comprends bien, l'honorable ministre donne à entendre que ce que le Gouvernement obtient dans nos actions garanties à 4 p. 100 est le droit de les acheter dans trente ans?

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. KING: C'est vrai, mais le Gouvernement n'en devient pas le propriétaire de suite.

L'hon. REID: Nous n'en recevons pas le titre de propriété.

L'hon. M. KING: Non, certainement, non.

L'hon. M. REID: Et dans un instant, je dirai à l'honorable député pourquoi nous ne voulons pas les acheter maintenant.

L'hon. M. KING: Que devient alors la question de propriété de l'Etat.

L'hon. M. REID: Je vais l'expliquer. Nous n'achetons pas ces actions, simple-

ment parce que tout en ayant été payées cent sous par dollars par ceux qui les détiennent, elles ne portent qu'un intérêt de 4 p. 100 et que si nous les achetions nous aurions à payer 5½ ou 6 p. 100.

L'hon. M. KING: Je ne voudrais pas interrompre trop souvent l'honorable ministre; mais je crois que cela va nous aider à comprendre exactement ce que le Gouvernement va recevoir dans la circonstance.

L'hon. M. REID: Je ferai volontiers tous les efforts possibles pour convertir l'honorable député.

L'hon. M. KING: Examinons les autres actions mentionnées par le ministre: les actions de première priorité 5 p. 100, les actions de deuxième priorité de 5 p. 100, les actions de troisième priorité de 4 p. 100 et les actions ordinaires, montant respectivement à £3,000,000, £2,000,000, £7,000,000 et £25,000,000 et davantage. Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, il dit que le Gouvernement obtient ces actions et les dépose dans ses voûtes.

L'hon. M. REID: Effectivement.

L'hon. M. KING: Et lorsque le Gouvernement obtient ces actions et les dépose dans ses voûtes, il donne aux porteurs de ces actions l'équivalent en actions garanties par l'Etat, portant intérêt à 4 p. 100, que le Gouvernement ne saurait racheter pour une période de trente ans.

L'hon. M. REID: L'honorable député fait erreur et il sait parfaitement qu'il a tort de faire pareille affirmation, et je vais lui dire pourquoi. En ce qui concerne les actions de première priorité, $16,643,999.78, les actions de deuxième priorité, $12,312,666.50; les actions de troisième priorité, $34,884,543.95, et les actions ordinaires, $116,583,124.44, je le répète, les certificats relatifs à ces actions seront transférés et déposés dans les voûtes du gouvernement fédéral. Or, l'honorable député prétend que le Gouvernement fera alors l'émission de l'équivalent en actions et acquittera à cet égard un intérêt de 4 p. 100. Il le sait, c'est tout à fait inexact. Ces quatre catégories d'actions seront soumises à l'estimation des arbitres. L'honorable député cherche à convaincre le public que nous faisons l'acquisition de ces actions ordinaires, entre autres, s'élevant à $116,583,124.44, et que nous faisons l'émission de l'équivalent en certificats et que nous payons à perpétuité un intérêt aux actionnaires de cette compagnie.

Plusieurs DEPUTES: Nullement.

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. KING: Je tiens à rendre ma pensée bien sensible. Voici ce que j'affirme: le Gouvernement propose que ses arbitres détermineront la valeur de ces actions. Puis, le Gouvernement propose de donner aux porteurs de ces actions des actions de l'Etat portant 4 p. 100 de garantie et de mettre les acheteurs de ces actions dans l'impossibilité de faire racheter ces actions de l'Etat pendant trente ans. Quand le ministre affirme que le Gouvernement obtient une certaine valeur dans les actions qu'il dépose dans ses voûtes, cette affirmation est inexacte, dans la mesure où le Gouvernement remet ce qui, au jugement des arbitres, est l'équivalent en valeur de ces actions.

L'hon. M. REID: Je désire élucider la question, et je ne veux pas qu'il existe de malentendu entre le chef de l'opposition et moi-même. Les arbitres détermineront la valeur, "s'il en existe"—remarquez-le bien—des actions que je viens de mentionner; puis le Gouvernement fera l'émission d'actions pour le montant auquel les arbitres estimeront ces actions, et sur ces actions, le Gouvernement paiera 4 p. 100. C'est bien différent de ce que prétend le chef de l'opposition.

L'hon. M. KING: C'est tout ce que j'ai dit.

L'hon. M. REID: C'est peut-être ce que l'honorable député a voulu dire, mais il s'est exprimé de telle façon que les députés ou le public, en lisant ce qu'il a dit, pourraient croire que le Gouvernement allait remettre aux actionnaires tout cet équivalent en actions et payer 4 p. 100 d'intérêt sur ces actions, et si je n'avais pas répliqué à mon honorable ami, le public aurait pu croire qu'il en était ainsi.

D'autre part, au cours de ses observations, l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie) a affirmé que si nous faisions l'acquisition de ce réseau, le Gouvernement serait engagé à payer à perpétuité un certain intérêt annuel sur les engagements du Grand-Tronc, ce qui comprendrait toutes les actions. Si le ministre de l'Intérieur n'eût pas répliqué à l'honorable député, le public aurait tenu pour exacte cette allégation. Voilà donc la réponse à l'égard des actions.

L'hon. M. KING: Voyons si nous nous entendons parfaitement sur le point principal. Si je saisis bien la pensée du ministre, les arbitres doivent déterminer la valeur de ces actions.

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. KING: Ce sont les actions que le Gouvernement doit déposer dans ses voûtes. Voilà ce que le Gouvernement obtient; c'est tout ce qu'il obtient.

L'hon. M. REID: Que lui faut-il davantage?

L'hon. M. KING: Supposons que les arbitres déclarent que ces actions n'ont aucune valeur; alors le Gouvernement n'obtient rien.

L'hon. M. REID: Il obtient les actions.

L'hon. M. KING: C'est bien cela; ils ne reçoivent rien. Si les arbitres évaluent les actions à un million ou à dix millions de dollars, le Gouvernement donne alors aux propriétaires de ces actions d'autres actions garanties par l'Etat, leur assurant un intérêt au taux de quatre pour 100; ainsi, le Gouvernement ne reçoit rien du tout.

L'hon. M. REID: C'est simplement absurde. L'honorable député dit que si les arbitres décident que les quatre valeurs dont j'ai parlé ne valent rien, nous ne recevrons rien. Or, laissez-moi vous dire ce que nous aurons dans ce cas. D'abord, nous avons la direction absolue et la propriété du réseau du Grand-Tronc sans rien débourser pour capital-actions. Voilà une des choses que nous recevons.

L'hon. M. King: En quoi consiste la propriété dans tout cela'?

L'hon. M. REID: Attendez que j'aie fini de dire ce que nous recevons. D'après le rapport Drayton-Acworth, il est établi que pendant les dix années qui précédèrent la guerre, la moyenne de l'intérêt annuel acquis et versé sur les actions qui sont maintenant l'objet d'arbitrage, a été de $1,100,000, ou de onze millions pour les dix années.

M. JACOBS: Quel était le taux du dividende?

L'hon. M. REID: C'est indiqué dans le rapport Drayton-Acworth. l'honorable député peut se renseigner lui-même. Or, le Gouvernement était disposé, le pays consentait, à continuer de payer ce montant de $1,100,000; Or, si les arbitres disent que ces actions ne valent rien, non seulement nous assumons la propriété, la direction et l'exploitation de la ligne, et recevons les actions sans rien débourser, mais nous économisons $1,100,000 de plus que ne le comporte ce que nous proposons aujourd'hui.

L'hon. M. KING: M'est-il permis de poser cette question? Je suis bien prêt à admettre. . .

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député (M. King) doit se borner à une question, et il ne peut le faire que du consentement de l'honorable ministre.

L'hon. M. REID: Je veux bien permettre à l'honorable député de poser une question.

L'hon. M. KING: Je suis d'avis qu'il importe de bien préciser entre la direction et la propriété. Le ministre parle du Gouvernement qui posséderait le réseau du Grand-Tronc. Dans ce cas, voudra-t-il nous dire ce que signifie cette clause du projet de loi:

Les actions-garanties actuelles et les nouvelles actions-garanties...

Cela comprend le capital-actions et les actions-obligations.

...ou une partie quelconque de ces actions peuvent être retirées de la circulation ou rachetées par le Gouvernement, au pair, en tout temps, après l'expiration d'une période de trente ans, à compter de la date de la nomination dudit conseil d'administration, après avis de six mois donné par voie d'annonce aux porteurs de ces actions.

Où se trouve la "propriété" de la ligne dont on ne pourrait faire l'acquisition avant une autre période de trente ans?

L'hon. M. REID: Je dois admettre franchement que c'est assez difficile pour moi de convaincre l'honorable député sur ces questions, mais je vais essayer. L'honorable député demande où se trouve le droit de propriété, parce que le stock garanti est considéré pour ainsi dire comme des actions-obligations, et il se demande aussi en quoi consiste cette propriété, parce que les actions que nous émettons sont entre les mains du public. Je vais essayer de lui expliquer en quoi consiste la propriété. Les actions garanties, quels que soient les porteurs, et les nouvelles actions que l'on peut émettre, constitueront simplement une garantie sur laquelle ils recevront l'intérêt sans qu'ils aient à dire sur l'exploitation ou la vente, sans qu'ils puissent intervenir en aucune façon dans les affaires du Grand-Tronc et sachant que, sous l'autorité de ce projet de loi, le Gouvernement du Dominion a le droit de vendre ou d'aliéner d'autre façon une partie de la ligne. Les actions nous seront transférées; nous sommes les propriétaires des actions de première, deuxième et troisiè-

me priorités et des actions ordinaires; et au lieu d'emprunter des fonds à 5½ pour 100 ou 6 pour 100 pour payer le montant fixé par la décision des arbitres, nous leur donnons simplement à titre de garantie pour les actions de première, deuxième et troisième priorités et pour les actions ordinaires, une émission d'actions ne comportant pas le droit de voter. C'est là la meilleure explication de la chose que je puis donner à l'honorable député et je crois que le public en sera satisfait pour ce qui est de la nationalisation. L'honorable député, si je l'ai bien compris, prétend, parce que nous ne possédons que les actions, que nous ne sommes pas en réalité propriétaires de la ligne et que nous ne pouvons en faire ce que nous voulons. Nous sommes aujourd'hui les propriétaires de toutes les actions du Nord-Canadien. A présent, je demanderai à l'honorable député s'il considère que le Gouvernement est réellement propriétaire du réseau des chemins de fer nationaux?

M. JACOBS: Malheureusement, oui.

L'hon. M. KING: Le gouvernement paie-t-il des dividendes aux actionnaires?

L'hon. M. REID: Il ne s'agit pas de cela.

L'hon. M. KING: C'est ce qu'il fait au moyen de cette mesure. C'est une tout autre affaire.

L'hon. M. REID: Je demanderai de nouveau à l'honorable député. Le Gouvernement du Dominion est propriétaire des actions de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien avec une dette obligatoire tout comme dans le cas du Grand-Tronc.

Je poserai une autre question à l'honorable député: Le Gouvernement fédéral est en possession des actions de la compagnie Nord-Canadien, qui garantissent les obligations tout comme dans le cas du Grand-Tronc. Or, est-ce qu'il prétend que le pays n'est pas propriétaire du Nord-Canadien? Il ne peut soutenir cette prétention et il le sait fort bien. L'honorable député a soutenu cet après-midi, si j'ai bien saisi le sens de ses remarques—et c'est ce qu'il fait encore en ce moment—que le fait d'acheter les actions ne constitue pas, en réalité, l'établissement du régime de la nationalisation. Pendant toute la durée de son discours cet après-midi, je dois l'avouer en toute franchise, j'étais dans l'attente et j'avais hâte de savoir s'il se prononcerait en faveur de la nationalisation ou de l'initiative privée, mais il s'est bien gardé de se compromettre. Je pose donc carrément la question à mon honorable ami: Etes-vous en faveur de la nationalisation?

L'hon. M. KING: Si le ministre est incapable d'énoncer un programme, je suis prêt à assumer la responsabilité de le faire, lorsque le temps sera arrivé.

L'hon. M. REID: Je désirerais poser une autre question à l'honorable député.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable ministre n'a certainement pas le droit de poser des questions à un honorable député qui a déjà pris la parole et épuisé son droit de prendre part au débat.

L'hon. M. REID: Ai-je le droit de demander à mon honorable ami s'il consentirait ou non à répondre à une question.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable ministre peut le faire avec le consentement unanime de la Chambre, mais non autrement. Monsieur l'Orateur a rendu une décision en ce sens hier soir, et je dois la faire respecter.

L'hon. M. REID: Je m'incline, monsieur l'Orateur. Je tiens seulement à faire observer que l'opposition est dirigée en ce moment par un chef qui a peur de se prononcer ouvertement pour ou contre la nationalisation. Relativement à l'opération en discussion, tous les honorables députés de la gauche, sauf le chef de l'opposition, s'efforcent de faire entrer dans l'esprit du public, que les membres de la droite sont définitivement en faveur de la nationalisation parce qu'ils sont favorables au projet d'acquérir le Grand-Tronc. Il est le seul membre de son parti qui tente de faire croire au peuple que ses collègues de la gauche sont absolument dans l'erreur, qu'il ne s'agit pas du tout de la nationalisation et qu'en réalité le pays ne sera pas propriétaire du chemin de fer. N'est-ce pas là un spectacle édifiant que de voir le chef de l'opposition adopter une pareille attitude dès son entrée à la Chambre?

Il ne s'agit pas de savoir si les membres du Parlement sont oui ou non en faveur de la nationalisation; il s'agit seulement de décider si le Gouvernement fera l'acquisition du réseau du Grand-Tronc ou permettra que la situation se dénoue d'autre façon. Je regrette que vous ayez décidé, monsieur l'Orateur, que je n'avais pas le droit de poser une couple d'autres questions à l'honorable chef de l'opposition car j'aurais aimé à savoir laquelle de ces deux ou trois alternatives il choisirait. En premier lieu, si le Gouvernement est en face de ce problème à l'heure qu'il est, cela

est dû à la politique qu'ont suivie mes honorables amis de la gauche lorsqu'ils détenaient les rênes du pouvoir et l'honorable chef de l'opposition, qui faisait partie du Parlement à cette époque, est également responsable du pétrin dans lequel se trouvent aujourd'hui nos chemins de fer. Je ferai donc connaître à l'honorable député les raisons qui forcent le Gouvernement à décider sans délai s'il doit acquérir le réseau du Grand-Tronc à l'heure actuelle, non pas dans l'intérêt de la nationalisation, mais dans l'intérêt du peuple canadien, ou bien s'il doit laisser les choses suivre leur cours, ce qui serait grandement au détriment de la population du pays. Je vais d'abord lui dire pour quelle raison nous sommes obligés de donner une solution à ce problème épineux. Le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien faisaient d'excellentes affaires et prospéraient à une certaine époque et un bel avenir leur paraissait assuré au Canada. Or, qu'est-il arrivé? En 1903, le Grand-Tronc désirait pénétrer dans les régions de l'Ouest, surtout dans les territoires qui sont devenus plus tard les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. J'occupais un siège au Parlement à cette époque et je suis au fait des événements dont je parle. Au cours d'une entrevue que j'eus avec M. C. W. Hays, il me déclara que la compagnie ne désirait pas prolonger son réseau au delà de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le Gouvernement du temps toutefois—et le présent chef de l'opposition est l'un de ceux qui sont responsables de toute l'affaire—insista pour que le nouveau chemin de fer partît de Moncton pour aboutir à Winnipeg, puis fût prolongé d'Edmonton à la côte du Pacifique. La compagnie du Grand-Tronc consentit à faire exécuter ce projet et le Gouvernement du jour assura à M. Hays et fit croire au pays que l'entreprise ne coûterait pas plus de 13 millions au trésor fédéral.

M. TOBIN: Monsieur l'Orateur. . . .

L'hon. M. REID: Je ne permettrai plus que l'on interrompe le fil de mes observations. Avec tous les égards que je dois à l'honorable député, monsieur l'Orateur, voici ce que je propose: Je suis prêt à permettre à mon honorable ami ou à n'importe quel autre honorable député de la gauche de me poser des questions du moment que l'honorable chef de l'opposition me permettra de lui en poser une en retour. Je vois que le chef de l'opposition (M. King) ne bouge pas et ne répond pas à ma question.

M. TOBIN: Il a dit. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre!

M. TOBIN: Je veux simplement rappeler au ministre ce qu'il a lui-même déclaré.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le ministre a la parole, et l'honorable député n'a pas le droit de l'interrompre sans son consentement.

L'hon. M. REID: Je vais dire à la Chambre et au public ce qu'a fait le chef de l'opposition pour nous mettre dans cet embarras.

M. TOBIN: Il n'était pas alors dans la Chambre.

L'hon. M. REID: Il faisait partie du cabinet Laurier, et il préconisait avec insistance les idées de son chef. C'est aux membres de la gauche que nous devons l'établissement du Transcontinental, et ils assuraient à la compagnie du Grand-Tronc et au pays que cette ligne ne coûterait qu'environ 13 millions, mais une fois terminée et prête à passer dans les mains du Grand-Tronc, elle s'est trouvée avoir coûté plus de 200 millions, somme sur laquelle le Grand-Tronc aurait à payer des intérêts à perpétuité au bout de sept ans. N'était-ce pas assez pour que cette compagnie demandât grâce? En même temps se poursuivait la construction du Grand-Tronc-Pacifique, dont le Grand-Tronc avait garanti les obligations, croyant que feu sir Wilfrid Laurier et ses collègues exécuteraient leurs engagements. Mais une fois le Grand-Tronc-Pacifique terminé et le Transcontinental prêt à passer dans les mains du Grand-Tronc, celui-ci se trouva en face de l'obligation, s'il prenait le chemin, d'avoir à payer, au bout de sept ans, des intérêts sur une somme de 200 à 217 millions, au lieu de 13 millions. Il devenait impossible au Grand-Tronc d'exploiter avantageusement une ligne obérée à ce point-là. Le Grand-Tronc se vit en présence d'une dette de 8 à 10 millions par année s'il entreprenait d'exploiter le Transcontinental, et il devenait absolument impossible qu'il y réussît dans ces conditions-là. Il avait, en outre, garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour une somme énorme, et il s'était engagé à ne pas payer de dividendes sur l'ancien capital-actions du Grand-Tronc si le Grand-Tronc-Pacifique ne gagnait pas de quoi satisfaire à la garantie donnée par le Grand-Tronc. Il se trouve donc aujourd'hui dans le cas de ne pouvoir payer aucun dividende à ses actionnaires tant qu'il n'aura pas satisfait à ses obligations relatives au Grand-Tronc-

Pacifique, et il est de plus comptable des déficits auxquels le Grand-Tronc-Pacifique pourrait donner lieu. Avec de telles charges sur les bras, comment la compagnie aurait-elle pu vivre? N'empêche que le chef de l'opposition, si j'interprète fidèlement ses remarques, voudrait, avec ceux qui siègent derrière lui, que nous gardions le Grand-Tronc-Pacifique, le Nord-Canadien, l'Intercolonial et déchargions le Grand-Tronc de toute responsabilité, pour ensuite lui permettre de continuer ses opérations ou de se laisser englober par le Pacifique-Canadien. Cette proposition est tellement absurde que nul gouvernement ne pourrait l'accepter et rester au pouvoir.

Devant une telle situation, que pouvait faire le Gouvernement? Il n'est plus question de savoir si nous désirons ou ne désirons pas la propriété publique. Déjà nous avons le Nord-Canadien, dont les lignes de l'Ouest sont supérieures à celles du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique. Dans ce territoire, les lignes du Nord-Canadien ne peuvent qu'être lucratives. Le gouvernement de feu sir Wilfrid Laurier a permis que le Nord-Canadien prolongeât sa ligne du côté de l'Est à partir de Port-Arthur, et cette circonstance a mis le chemin dans la même situation à peu près que celle du Grand-Tronc, les lignes de l'Ouest devenant responsables des sommes garanties pour le prolongement de l'Est. Si le Nord-Canadien ne peut obtenir des tributaires dans l'Est, sa position est désespérée. Le Grand-Tronc-Pacifique est dans une situation pareille quant à sa ligne de Winnipeg à Port-Arthur. Il n'a dans l'Est aucune ligne lui donnant des marchandises à transporter dans l'Ouest. Ensuite, nous avons dans l'Est le réseau du Grand-Tronc sans raccordement avec l'Ouest, mais à qui les provinces de Québec et d'Ontario apportent des marchandises en plus grand nombre qu'au Pacifique-Canadien, ou même qu'au Nord-Canadien joint au Pacifique-Canadien. Après que le pays eut consacré tant d'argent à faire réussir le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, dû à l'initiative du gouvernement de feu sir Wilfrid Laurier, eut-il été juste de lui dire: Nous ne forcerons point le Grand-Tronc—je me sers du mot "forcer"—à se joindre aux autres lignes et à compléter le réseau national? Que le chemin soit exploité par l'Etat ou par une compagnie privée, il n'en sera pas moins dans le cas d'avoir à lutter avec son rival le Pacifique-Canadien. Le chef de l'opposition n'en a pas moins cet après-midi cherché à faire croire à une certaine portion du public—dans un but politique, si l'on veut bien me pardonner de le dire—que nous rachetons cette ligne par cela seulement que nous avons foi en l'excellence du principe de la nationalisation.

Il sait qu'il n'en est pas ainsi, il sait que nous n'avons pas d'autre alternative que d'acquérir le Grand-Tronc, si nous voulons sauver cette ligne, aussi bien que le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien, et assurer au peuple les tarifs de transport les plus faibles qu'une compagnie de chemins de fer puisse fixer.

Le chef de l'opposition a ajouté qu'il ne s'agissait pas de nationaliser ce chemin de fer, mais de le transférer au bureau de l'administration actuelle du Nord-Canadien. Ce ne sont pas ses propres expressions, mais ce qu'il a dit m'a fait penser qu'il cherchait à faire croire au public que nous avions l'intention de confier l'administration du réseau à Mackenzie et Mann. . . .

(Interruptions).

Ces cris me prouvent que j'ai bien interprété les paroles de l'honorable membre. Il le sait déjà, mais je vais le répéter quand même. Mackenzie et Mann ne sont concernés à aucun titre ni d'aucune façon dans l'administration du Nord-Canadien ou du réseau des chemins de fer nationaux, et en disant qu'ils se sont mêlés de l'exploitation de ces lignes ou l'ont discutée avec un membre quelconque du ministère, il fait une déclaration absolument inexacte. Voilà ce que je tenais à signaler, car on a affirmé, ici, que c'étaient Mackenzie et Mann qui étaient chargés de l'exploitation du réseau.

M. JACOBS: Qu'avez-vous à dire de M. Lash?

L'hon. M. REID: M. Lash est avocat, comme l'honorable député l'est lui-même, et il est heureux de gagner autant d'argent que possible en honoraires.

M. JACOBS: Je voudrais savoir. . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. JACOBS: Puis-je poser une question?

L'hon. M. REID: Certainement.

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

L'hon. M. REID: L'honorable député peut poser sa question.

M. JACOBS: Je voudrais savoir si M. Lash agit comme avocat du Gouvernement, pour cette opération?

L'hon. M. REID: M. Lash est un des avocats les plus au fait de la loi des chemins

de fer, et il est aussi respectable et honorable que l'honorable député lui-même. Sa parole est aussi digne de foi et son honorabilité est aussi complète que celle de l'honorable député, et il aide le Gouvernement de ses conseils sur cette question.

M. JACOBS: J'ai posé la question afin d'obtenir des renseignements et non dans le but d'attaquer l'honorabilité de cet homme.

L'hon. M. REID: L'honorable député ne veut pas attaquer l'honorabilité de M. Lash, mais il suffisait de demander si M. Lash aide le Gouvernement de ses conseils pour créer des soupçons. Voilà pourquoi je dis qu'on a commis une injustice à l'égard de M. Lash. En outre, mon honorable ami s'est montré fort désireux qu'il ne se fasse rien, à l'égard de cette transaction, qui fût de nature à majorer la valeur des actions et à favoriser la spéculation. Cependant, à l'époque où il se négociait d'autres transactions, concernant le Transcontinental, par exemple, les membres de la gauche faisaient preuve de moins d'anxiété qu'aujourd'hui. L'honorable député m'a posé une question qui, à ma grande surprise, démontre qu'il ignorait la déclaration faite par le ministre de l'Intérieur. Il est à peine croyable qu'un chef de l'opposition s'abstienne de lire les discours prononcés dans cette enceinte sur une question si importante. Voici la déclaration du ministre de l'Intérieur, elle se trouve à la page 1078 du compte rendu officiel:

> Il faut nécessairement qu'il soit fixé une date pour la prise en considération et la détermination de la valeur de ces terres. Si cette date est fixée plus tard que celle mentionnée par l'honorable député, il n'en résulterait pas de majoration de la valeur des terres, par suite de l'acquisition du chemin de fer par l'Etat, ou de son acquisition probable. Tout cela sera prévu, je crois, dans la convention. Il est possible que la date soit fixée ainsi que l'honorable député l'indique, vers la fin d'août, et le cas échéant, il serait inutile d'insérer pareille disposition dans la convention.

Afin de satisfaire complètement l'honorable chef de l'opposition, car je tiens à lui assurer toute la satisfaction possible, j'ajouterai que le Gouvernement va prendre toutes les précautions imaginables pour que la spéculation qui a eu lieu ou peut avoir lieu sur les actions ne serve pas de motif pour la fixation de cette date.

Nous nous prémunirons contre cette éventualité autant qu'un Gouvernement peut le faire. J'ai confiance que cette promesse le rassurera.

Si j'ai bien saisi sa pensée, l'honorable député a aussi déclaré que ce projet était un "coup monté" pour passer au public toutes les dettes du Grand-Tronc-Pacifique. Eh bien, le public est aujourd'hui tenu de les solder, et il y est tenu depuis sept à huit ans. L'honorable député sait que nous avons ouvert des crédits de sept millions et demi à huit millions de dollars par année pour acquitter les dettes du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'est pas vrai qu'on nous passe ces dettes; je le répète, elles nous appartiennent depuis sept à huit ans. Le Grand-Tronc-Pacifique est entre les mains d'un séquestre—et pourquoi? Parce que le Gouvernement a cru qu'il était temps de cesser de remettre sept à huit millions de dollars par année au Grand-Tronc pour lui permettre de posséder et d'exploiter le Grand-Tronc-Pacifique et de servir des dividendes à ses propres actionnaires. Nous lui avons dit: "Notre refus de continuer à vous payer cette somme chaque année vous empêche de servir d'autres dividendes à vos actionnaires, et vous devez assumer ces dettes, ou bien vous régler vos comptes avec le public."

Le 11 juillet 1918, nous avons donné notre réponse finale. Après cela, le Grand-Tronc ne pouvait payer de dividendes, car autrement, les directeurs du Grand-Tronc auraient été jetés en prison. Voilà pourquoi, ils ont dû venir régler cette affaire avec nous. Telle est notre attitude envers la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer. Nous lui avons fait une offre que l'honorable député critique.

Le représentant de Cap-Breton (M. McKenzie) et le chef de l'opposition lui-même ont parlé du rapport Drayton-Acworth. Or, je tiens à ce que la Chambre ne perde pas de vue que ce rapport a été préparé par sir Henry Drayton et M. Acworth, un Anglais. Et je tiens à dire, en passant, de crainte que nous l'oublions, que l'un d'eux est aujourd'hui ministre des Finances; il assistait à la réunion du conseil lorsque cette offre a été soumise, et tant au conseil que dans ce rapport, il a admis qu'elle était la meilleure et la seule que le public et les membres de la Chambre devaient accepter. De plus, je rappellerai à la députation que, l'autre jour, nous avons entendu le ci-devant ministre des Finances (sir Thomas White), qui a occupé ce poste durant huit années et qui désire autant que tout autre député économiser jusqu'au dernier sou des deniers publics. Il ne fait pas partie du ministère. Connaissant à fond les problèmes qui s'imposent au pays, il a déclaré à la députation que ce projet est le seul que le Gouvernement peut exécuter pour le bien du pays. Nous avons donc l'avis de gens bien renseignés comme le ministre des Finances et son prédécesseur.

Je citerai le rapport Drayton-Acworth, mais laissez-moi dire d'abord que, avant de soumettre les conclusions qu'il renferme les commissaires avaient examiné toute l'affaire du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Ils l'avaient représentée sous les plus sombres couleurs, et ayant fait tout cela, voici quelques-unes des conclusions qu'ils ont tirées:

Nous recommandons que le peuple canadien prenne, aux conditions ci-après énoncées la vigie des deux lignes, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc.

Cela se trouve à la page 86. Voici une autre conclusion:

Nous ne recommandons pas que d'autres secours de l'Etat soit accordé au Nord-Canadien tel qu'actuellement constitué.

Nous avons admis cette conclusion et nous nous sommes emparés du Nord-Canadien. En voici une autre:

Nous ne recommandons pas de laisser le Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc et le Nord-Canadien passer entre les mains d'un receveur.

Et aussi:

Nous recommandons que la direction de ces trois compagnies soit transmise à un autre corps.

Puis, aussitôt après, il est dit:

Nous avons discuté et rejeté les suggestions suivantes:—Transfert des trois chemins de fer Pacifique-Canadien. Transfert du Nord-Canadien ou d'une partie de ce chemin de fer au Pacifique-Canadien.

Les commissaires proposent aussi:

Que tout le capital-actions du Grand-Tronc, garanti privilégié ou ordinaire, soit transporté aux commissaires en échange d'une rente basée sur une proportion modérée, mais substantielle, de $3,600,000, somme moyenne payée comme dividende dans les dix dernières années; et que cette rente soit augmentée de 40 ou 50 p. 100 après les sept premières années.

C'est précisément ce que nous faisons aujourd'hui. Ils ajoutent:

Nous recommandons que le chiffre précis soit fixé par une entente et qu'on laisse les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc: (1) répartir la rente parmi les cinq catégories d'actionnaires du Grand-Tronc, et (2) obtenir de leurs actionnaires les consentements légalement requis pour compléter le transfert.

Ce sont là les conclusions de la commission Drayton-Acworth concernant la situation des chemins de fer.

Les députés de l'opposition ont suggéré que nous fassions un arrangement, un arrangement de trafic entre le Grand-Tronc et les trois autres chemins de fer. En 1903, le Gouvernement d'alors décida qu'il vaudrait mieux, au lieu de prendre le réseau, faire un arrangement avec le Grand-Tronc-Pacifique. La question a été discutée devant la Chambre et l'argument avancé a été celui-ci: combien il serait avantageux pour les Provinces maritimes, pour Halifax et pour Saint-Jean d'avoir un arrangement entre le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique pour que tout soit transporté aux ports d'Halifax et de Saint-Jean. Le Gouvernement de l'époque a fait l'arrangement et j'ai sous les yeux la loi qui le contient. Permettez-moi de dire aux députés que les procureurs du Grand-Tronc étaient un peu trop habiles pour le premier ministre et son Gouvernement car il y avait un piège dans le texte de cet arrangement et je veux vous le montrer:

La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient d'expédier toutes les marchandises provenant du chemin de fer ou de ses embranchements...

Maintenant, écoutez bien ceci:

...et qui ne sont pas dirigées autrement par l'expéditeur.

Voyez-vous le piège? Le résultat c'est que la compagnie a envoyé tous ses agents et que les expéditeurs ont indiqué sur leurs lettres de voiture "Via Portland" et qu'en ce qui regarde l'Intercolonial, depuis 1903 jusqu'aujourd'hui, il n'a reçu aucun profit de l'arrangement qui avait été fait par le gouvernement libéral.

Permettez-moi de dire, en passant, qu'il y avait un autre piège que le Gouvernement a laissé mettre dans l'arrangement qu'il a fait. Tout en professant de vouloir tout le bien possible à Halifax—ce bon vieux port d'Halifax dont je suis fier et dont le commerce comme celui de Saint-Jean sera doublé ou triplé par le rachat du réseau—il a, dis-je, fait un arrangement de trafic avec le Grand-Tronc et qui contenait une clause prévoyant un tarif préférentiel de 1 cent par 100 livres au détriment de cette ville. Pouvez-vous vous attendre à ce qu'un expéditeur dirige ses marchandises par Halifax quand on lui dit: "Cela vous coûtera 1 cent par 100 livres de plus si vous expédiez par Halifax que si vous expédiez par Portland." et on ne pouvait pas envoyer les marchandises à Saint-Jean, parce que les détours de Moncton rend le trajet beaucoup trop long. Tel a été le résultat de cet arrangement. Le Gouvernement croit à la possibilité d'une entente mutuelle entre le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique, le Nord-Canadien et l'Intercolonial, mais la grande différence entre ce que nous proposons et la convention passée par le cabinet libéral, c'est que nous voulons un arrangement qui ne contienne pas de piège; nous voulons être propriétaires et diriger ces réseaux.

Est-il un député, dans cette Chambre, qui croit que le Gouvernement pourra faire autre chose que d'organiser, développer, et diriger notre trafic canadien vers nos propres ports canadiens? C'est la position que nous prenons, et au lieu de voir les agents du Grand-Tronc passer dans les centres manufacturiers de l'Ontario, Toronto, Ottawa, Brantford et dire: "Acheminez vos marchandises vers Portland", nos propres agents, puisque nous avons nos navires, pourront dire: "Donnez-nous ces marchandises, nous avons 50 navires, nous avons une flotte aussi importante que celle du Canadien-Pacifique qui voyage d'Halifax à Saint-Jean pendant l'hiver et de Montréal à Québec pendant l'été; donnez-nous ces marchandises et nous vous les transporterons de Brantford, Hamilton, ou Toronto, selon le cas, sur nos propres lignes canadiennes et sur nos propres vaisseaux canadiens jusqu'à Liverpool." Telle est la position que prend le Gouvernement actuel.

L'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie), qui jusqu'aujourd'hui a dirigé l'opposition de la Chambre, dit qu'il est en faveur des compagnies particulières et qu'il ne veut pas voir cet arrangement s'accomplir. C'est l'attitude qu'il prend et il essaye d'empêcher l'adoption de cet arrangement afin que les marchandises et les voyageurs, venant de la province d'Ontario sur les lignes du Grand-Tronc, puissent aller à Portland au lieu de passer par Halifax ou à Saint-Jean.

Je désire ajouter que cet arrangement mutuel préparé par le Gouvernement sera sous l'autorité du peuple. Les membres de cette Chambre, représentants du peuple, auront leur mot à dire dans toute ligne de conduite se rattachant aux questions de trajets. L'arrangement que nous ferons sera comme suit: Nos marchandises prises dans la province d'Ontario au lieu de passer par le Grand-Tronc, à Chicago, puis à Winnipeg, par la voie du chemin de fer Milwaukee, à Saint-Paul, passeront par les voies canadiennes, et tout agent qui ne suivra pas ce principe ne conservera pas sa place longtemps, du moins tant que je serai ministre des Chemins de fer.

Le Canada d'abord et toujours, telle est ma devise. Mais, monsieur l'Orateur, parlons de Portland. Nous avons des lignes de l'autre côté de la frontière, nous en avons dans l'Ouest. Il nous vient un grand trafic de l'Ouest. Dans le passé, une partie considérable des marchandises ont été transportées sur des lignes américaines; le Grand-Tronc en a bénéficié d'une bonne part jusqu'à Portland. Nous aurons le Vermont-Central, avec terminus à Portland, comme l'une de nos voies américaines.

Naturellement, il y aura le trafic par Portland pour les lignes américaines, et il peut y en avoir pour le Canada, mais nous sommes dans une situation inconnue jusqu'ici, celle d'obtenir la plus grande somme de trafic possible, non seulement en Canada, mais aux Etats-Unis, pour nos propres ports canadiens, et pas du tout au détriment d'Halifax.

Maintenant, si je ne me trompe, l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie) a suggéré, l'autre soir, de laisser mettre le Grand-Tronc en liquidation, sans intervention de notre part. Suivant l'avis d'experts, comme les membres de la commission Drayton-Acworth, et ceux de nos chemins de fer, nous avons trouvé qu'il était de l'intérêt du Canada, de laisser mettre le Grand-Tronc en liquidation, parce qu'alors, il passerait entre les mains du Pacifique-Canadien. Voici une autre raison: De 400 à 600 millions de piastres de l'argent anglais, l'argent de cent quatre-vingt mille sujets des Iles-Britanniques, ont été employées à la construction de ce chemin de fer, lorsque la population du Canada n'était que de quelques cent mille âmes. Nous avons bénéficié de ce placement sous plusieurs rapports, car il a contribué à l'édification du pays. Le chemin de fer du Grand-Tronc a plus fait pour le développement du Canada, que tout autre chemin de fer. Serait-il juste et équitable, alors, sans une seule piastre du Canada dans l'entreprise, de prendre l'attitude de l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie), et de laisser mettre cette ligne en séquestre pour arracher jusqu'à la dernière piastre placée dans l'entreprise, dans ce bon vieux Canada, sans donner un sou en échange? La commission Drayton-Acworth a dit "non"; ce Gouvernement dit "non", et le peuple dirait "non", si on le lui demandait.

M. McKENZIE: Nous n'avons pas administré leur chemin de fer; ils l'ont administré eux-mêmes.

L'hon. M. REID: La compagnie du Grand-Tronc n'a peut-être pas été aussi bien administrée qu'elle l'eût été par des Canadiens, mais même, avec l'administration anglaise, l'honorable député sait que le Grand-Tronc a toujours pu payer l'intérêt des obligations, se montant à 7 millions de piastres, l'intérêt des actions garanties et 1,100,000 de piastres des actions devant être soumises à l'arbitrage. Ainsi, même avec ce que mon honorable ami ap-

pelle la mauvaise administration du Grand-Tronc, il a pu rapporter ces dividendes.

Voici la seule différence qui existe entre les arguments de mon honorable ami et les miens. Je dis que les actionnaires du Grand-Tronc ont été trompés, quand on leur a assuré que la construction du Grand-Tronc-Pacifiue ne coûterait que 13 millions de piastres. C'est là qu'apparaît la mauvaise administration, mais non dans l'exploitation de la ligne. Que l'on sépare le Grand-Tronc-Pacifique du Grand-Tronc, et l'on verra que ce dernier ne paiera pas seulement l'intérêt de toutes les obligations dont j'ai parlé et qui feront l'objet de l'arbitrage, mais il donnera un surplus à l'avenir comme dans le passé.

En rachetant le Grand-Tronc, le passif que l'honorable député de Cap-Breton porte à 10 ou 11 millions sur le capital, ne sera pas un passif, parce que cet intérêt a été gagné dans le passé, et le sera à l'avenir. En transportant le trafic du Grand-Tronc à notre réseau national, et notre trafic de l'Ouest au Grand-Tronc, nous effectuerons une économie dans les frais d'exploitation qui, les prochains cinq ou six ans, comme l'a dit un honorable député cet après-midi, permettra aux chemins de fer de l'Etat, de joindre les deux bouts.

Je reviens à la situation d'Halifax et de Saint-Jean. L'honorable député de Cap-Breton, inspiré plutôt par des vues de parti que par un désir sincère de raisonner, a voulu montrer que nous avons dépensé des millions pour Halifax et Saint-Jean, mais que cette immense dépense devient inutile, puisque nous allons construire Portland. C'est ce que veulent dire les observations de l'honorable député. Je le répète, en ce qui concerne Halifax, le Gouvernement de cette époque a placé cette ville dans une situation telle qu'elle n'a nullement bénéficié de cette convention de trafic avec le Grand-Tronc.

Par l'acquisition du réseau du Grand-Tronc, toutefois, nous serons en mesure de diriger un plus fort volume de trafic que jamais vers le port d'Halifax, d'exploiter un service de paquebots rapides sur l'Atlantique via Halifax et de transporter le voyageur dans toutes les parties du pays, dans le Québec, l'Ontario et l'Ouest, sur des voies ferrées possédées, exploitées et administrés par l'Etat fédéral. Voilà dans quelle situation nous placerons le port d'Halifax. Quant au port de Saint-Jean, l'honorable député sait que le mois dernier ou le précédent,—je ne me rappelle plus au juste la date—que nous l'avons relié avec le chemin de fer Transcontinental par un embranchement partant de McGivney-Junction pour aboutir dans la ville de Saint-Jean, de sorte que nous sommes en mesure d'effectuer le trafic né en Ontario ou en n'importe quelle province du Canada jusqu'à Saint-Jean tout aussi bien que le Pacifique-Canadien.

L'honorable député et ses collègues de la gauche ont insisté sur ce fait que l'exploitation du vieux chemin de fer Intercolonial n'a jamais été profitable dans le passé. Je tiens toutefois à faire observer en passant que l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie), bien qu'il ait insisté énergiquement en faveur de l'initiative privée, s'est bien gardé de dire au Gouvernement: "Vendez donc l'Intercolonial, nous sommes fatigués du régime de la nationalisation." Mais mon honorable ami serait le dernier homme à donner un pareil conseil, car il serait certain de ne jamais être réélu dans son comté s'il manifestait une semblable opinion. Cependant, monsieur l'Orateur, le grand obstacle dont nous avons souffert par le passé, c'est que l'Intercolonial était obligé de transporter le trafic de Montréal à Halifax aux mêmes tarifs que de Montréal à Portland, aux fins de soutenir la concurrence du Grand-Tronc et du Pacifique. Ces deux compagnies nous mettaient le marché en mains comme suit: "Nous sommes en mesure de transporter les marchandises de Montréal à Portland à tant du mille; nous paierons donc les mêmes prix à l'Intercolonial pour les transporter de Montréal à Halifax." A l'heure qu'il est, cependant, si l'Intercolonial transporte un wagon de marchandises d'Edmonton à Halifax ou à Saint-Jean, nous recevons des prix raisonnables; en d'autres termes nous établissons le tarif au pro rata et les opérations du chemin de fer se solderont peut-être par un surplus au lieu d'un déficit à l'avenir.

Je diffère donc d'opinion avec l'honorable député de Cap-Breton en tant qu'il s'agit de l'Intercolonial. Il a tenté d'insinuer que les affaires de l'Intercolonial ne sont pas gérées de la même manière que celles d'une compagnie particulière. Je lui répondrai qu'à ma connaissance, non seulement depuis que j'ai assumé l'administration du département, mais aussi sous le régime de mon prédécesseur et peut-être avant cela, que la gérance de l'Intercolonial a été remise aux mains d'administrateurs qui ne le cèdent en rien aux experts qui gèrent les affaires du Pacifique-Canadien ou de n'importe quel autre chemin de fer en Canada et je rends le même hommage à tous les employés de l'Intercolonial en général.

Je prétends que les affaires de l'Intercolonial sont administrées de la façon la plus économique et que ce chemin de fer est aussi libre que le Pacifique-Canadien de toute ingérence politique. Pour moi, il n'y a pas le moindre doute quant à cela.

M. McKENZIE: Pour quelle raison dans ce cas l'exploitation de l'Intercolonial n'a-t-elle pas été profitable?

L'hon. M. REID: Je l'ai expliqué tout à l'heure; c'est assez difficile de faire comprendre quoi que ce soit à l'honorable député. J'ai autant de difficultés à ce propos que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Meighen) en a éprouvé l'autre jour. Il a tenté par tous les moyens d'éclaircir l'esprit de l'honorable député, mais sans succès. Or, je n'ai guère d'espoir de réussir lorsque le ministre de l'Intérieur a échoué.

Le chef de l'opposition (M. King), dès sa rentrée au Parlement, se joint aux autres membres de la gauche pour se plaindre que le Gouvernement a déposé le présent bill dans les derniers jours de la session. Ces jours derniers, l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie) a fait observer qu'à une certaine étape de la session le premier ministre intérimaire (sir George Foster) avait donné à entendre que nous espérions être en mesure de proroger la session à la fin de cette semaine ou au commencement de la suivante. Or, l'honorable député de Cap-Breton s'est autorisé des déclarations du premier ministre intérimaire pour déclarer que nous désirons retourner dans nos foyers; certes, je me refuse à croire que le Gouvernement a sérieusement l'intention de nous demander de siéger encore pendant une autre semaine ou une quinzaine pour adopter le projet. Nous voulons retourner dans nos foyers, peu importe ce qui pourra arriver; le pays et les chemins de fer pensent être dans l'embarras, mais veuillez, s'il vous plaît, nous laisser retourner dans nos foyers, et remettez à plus tard l'adoption de ce projet de loi." De son côté, le nouveau chef de l'opposition (M. King), dès le jour de son entrée au Parlement, tient le langage qui suit au Gouvernement: "J'occupe mon siége depuis une journée à peine, mais nous voulons retourner dans nos foyers. C'est épouvantable si je suis obligé de siéger plus longtemps ici; laissez-moi m'en retourner chez moi, s'il vous plaît." Voilà l'attitude qu'a adoptée le chef de l'opposition. L'honorable député habite à Ottawa; il était au fait de la situation, et puisqu'il n'avait pas à s'occuper de préparer la législation, il a eu amplement le temps d'élaborer un programme quelconque qu'il aurait dû soumettre à l'opposition du Parlement en disant: "Voilà le programme que je soumets à l'assentiment du peuple canadien, relativement à l'exploitation de nos chemins de fer." Au lieu de cela, monsieur l'Orateur, le seul programme qu'il ait à offrir c'est celui-ci: "Laissez-nous retourner dans nos foyers, s'il vous plaît; il y a déjà trop longtemps que nous sommes ici." Je désirerais aborder la discussion de plusieurs autres sujets, mais je m'aperçois que j'ai parlé plus longtemps que je n'avais l'intention de le faire.

Mais je tiens à faire une dernière observation. Dans son premier discours de la journée, le chef de l'opposition n'a établi, si je me souviens bien, que deux points. D'abord il a essayé de convaincre les honorables députés et la population que nous ne nationalisons pas du tout la voie, même si nous en acquérons la direction, l'administration et l'exploitation, même si nous en obtenions la pleine possession, même si nous pouvions vendre ou disposer d'aucune de ses parties, y prendre les rails ou toute autre chose. Il a dit ensuite: "De grâce, allons-nous-en". Réponse faite à ces deux points, je ne crois pas avoir besoin d'attarder la Chambre à discuter aucune autre objection à ce projet. Il a été très difficile de faire comprendre, au chef de l'opposition ou au député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria, autre chose, quant à ce chemin de fer, que ma réponse aux deux points que j'ai mentionnés. Je dois donc reprendre mon siège.

M. JACOBS: Je tiens à féliciter le ministre des chemins de fer (M. Reid) de la force de ses poumons. A la suite du petit dérangement survenu lundi soir dans sa circonscription, je me m'attendais pas à lui voir reprendre si vite son aplomb.

L'hon. M. REID: Nous avons gagné dans mon comté. C'est le seul où je sois allé et nous y avons remporté une victoire.

M. JACOBS: Je puis maintenant saisir la raison de la victoire du candidat de mon honorable ami: l'honorable député a une réputation de gagner partout où il va. En même temps qu'il a montré la force de ses poumons, le ministre a fait preuve d'une déplorable inexactitude dans quelques-unes de ses déclarations de ce soir. Sans doute, elles avaient un but défini. Et cela sembla faire les délices des députés de ce côté-ci de la Chambre, ou du moins de certains d'entre eux. Car j'ai noté que

plusieurs de ses observations ne semblaient pas bien accueillies par les libéraux de naguère qui siègent maintenant de son côté et sur qui il cherche à rejeter la responsabilité des complications actuelles en fait de chemins de fer. Les applaudissements paraissaient venir des vieux tories, qui peuvent comprendre le style de l'honorable ministre et l'apprécier mieux que nous, peut-être.

Le ministre a fait certaines déclarations étonnantes qui ne devraient pas rester sans réponse. Mais avant d'aborder ce sujet, je tiens à dire un mot ou deux de sa colère à la seule mention du nom de Z. A. Lash. M. Lash est un homme pour qui j'ai une grande admiration. Il exerce la profession d'avocat et possède une haute réputation; il est universellement connu comme un des avocats les plus avisés du pays. Je demandai au ministre si M. Lash avait été consulté sur ce projet de loi. Il me répondit que M. Lash était un avocat respectable et qu'il ne voyait pas quel tort il y aurait à le consulter. Le ministre me permettra de citer quelques phrases d'un livre connu: "The Railway Builders of Canada", par M. Skelton, professeur à l'université Queen. En agissant ainsi, je ne fais aucune allusion blessante au caractère de M. Lash. Je prie l'honorable ministre d'écouter ce que je vais lire et d'en faire son profit. Cet ouvrage, à la page 184, contient le passage suivant sur le compte de Mackenzie et Mann:

> William Mackenzie a aussi exécuté beaucoup de travail pour la compagnie. La société très connue de Mackenzie et Mann se forma en 1886. Elle construisit les chemins de fer Calgary-Edmonton, Qu'appelle, Long-Lake-Saskatchewan, la ligne courte du Pacifique-Canadien à travers le Maine, et plusieurs autres voies ferrées moindres. Ses deux membres manifestèrent des talents qui firent de l'un le complément de l'autre: Mackenzie, un maître de la finance, et Mann, aussi habile à arracher une subvention à un politicien qu'à pousser de l'avant les travaux de construction. Plus tard, Z. A. Lash, avocat subtil et expérimenté en matière de compagnies, se joignit à eux. Et tous trois, aidés de lieutenants compétents, poursuivirent leurs desseins ambitieux, sans s'arrêter plus d'un instant, avant d'atteindre le but.

M. LALOR: Quel mal y a-t-il à cela?

M. JACOBS: C'est pourquoi je demande à l'honorable député si M. Zebulon A. Lash a été consulté au sujet de ce marché. Je conclus de la réponse qu'il a été consulté et qu'il est demeuré conseiller du Gouvernement depuis.

M. KEEFER: Pourquoi ne le consulterait-on pas?

M. McKENZIE: C'est un associé de Mackenzie et Mann.

M. JACOBS: Il n'y a pas de raison au monde pour qu'il ne soit pas consulté. Il n'y a aucune raison au monde pour que sir William Mackenzie et sir Donald Mann ne soient pas consultés.

L'hon. M. REID: Je dirai simplement à l'honorable député que M. Lash fut consulté comme avocat, parce qu'il était considéré comme un des plus compétents au Canada en fait de voies ferrées, et qu'il est l'avocat conseil des chemins de fer de l'Etat.

M. JACOBS: Le ministre a fait une autre remarque étonnante. Naturellement, c'était une harangue électorale qu'il adressait à la Chambre, et nous oublierons les remarques qu'il a faites dans l'excitation du moment, alors qu'il essayait de soulever l'enthousiasme de ses amis par ses attaques contre notre nouveau leader (M. King). Le ministre a fait, il y a quelques minutes, la déclaration extraordinaire qu'il renverrait tout agent qui sortirait de son propre territoire pour aller donner la préférence aux chemins de fer américains. Hier, répondant à une question que lui posait l'honorable député de Guysborough, voici ce qu'il disait:

> M. Sinclair (Guysborough): Si je comprends bien ,la politique du Grand-Tronc a toujours été de faire de Portland, Maine, son terminus sur l'Atlantique. Quel est l'opinion du ministre à ce sujet? A-t-il l'intention de la continuer?
>
> L'hon. M. Reid: Comme je l'ai déclaré il y a quelques instants, quand nous aurons fait l'acquisition du Grand-Tronc nous aurons un immense réseau national, et, nous devrons avoir pour le diriger les hommes les plus compétents qui, naturellement, devront adopter les meilleurs moyens pour en assurer la réussite.

Aujourd'hui, le ministre nous dit que quiconque adoptera une politique de ce genre, c'est-à-dire se tournera vers les Etats-Unis, sera démis de ses fonctions. L'an dernier, quand nous avons discuté la question du Nord-Canadien, on nous a dit que ce chemin de fer serait libéré de toute influence politique, qu'on allait le placer sous la direction de M. D. B. Hanna et d'un bureau d'administration, que le chemin de fer national était déjà libre de toute intervention politique et que ni le ministre ni d'autres membres du Gouvernement n'avaient la moindre intention de se mêler à l'administration de ce chemin de fer. Néanmoins, le ministre a maintenant l'aplomb de nous dire qu'il renverrait du service un fonctionnaire qui ferait transporter les marchandises sur les lignes américaines et ses amis l'applaudissent.

Le ministre des Chemins de fer a fait une autre remarque extraordinaire. Il a dit que cette pauvre vieille compagnie du Grand-Tronc avait été trompée par l'ancien gouvernement libéral, qui lui avait fait croire que ce chemin de fer ne coûterait que 13 millions, alors qu'il en avait coûté 200. A-t-on jamais entendu chose pareille? Penser que d'habiles promoteurs de chemins de fer, des hommes qui construisent un immense chemin de fer transcontinental, aient été induits par sir Wilfrid Laurier et ses amis à croire que ce chemin de fer ne coûterait que 13 millions, quand il en a coûté subséquemment 20 millions, et que pour cette raison, nous devrions avoir des égards pour cette compagnie? Voici quelques-uns des morceaux de choix que j'ai pu recueillir tandis que le ministre filait à 60 milles à l'heure:

Le ministre nous dit que cet accord est conforme aux recommandations de la commission Drayton-Acworth, oubliant sans doute que voilà trois ou quatre semaines que tous les députés étudient minutieusement les détails de ces recommandations. Il sait aussi bien, sinon mieux, que tout autre ici, que l'on n'a point suivi du tout les conclusions du rapport Drayton-Acworth. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) nous a dit, il y a quelques jours, en présentant le projet de loi, que le Gouvernement voulait que le Grand-Tronc adoptât les conditions énoncées dans le rapport Drayton-Acworth, mais que la compagnie ayant refusé, le Gouvernement a été par la suite obligé d'aller plus loin qu'il ne le pensait et le résultat fut que l'on a conclu le marché qui n'est pas du tout conforme aux conditions du rapport de la commission.

Il y a une autre chose étonnante et la voici: L'ancien ministre des Travaux publics (M. Carvell) est depuis longtemps un adversaire de la nationalisation des chemins de fer. En réalité, pendant toute sa carrière politique, en toutes circonstances, au Parlement et ailleurs, en un mot chaque fois qu'il en a eu l'occasion, M. Carvell s'est montré un adversaire déclaré de la nationalisation des chemins de fer. Il a quitté la Chambre, il y a quelque temps. Qu'est-il devenu? On l'a nommé président de la commission des chemins de fer, commission qui tient dans sa main tout le problème des chemins de fer du Canada. Malgré tout, le Gouvernement se dit en faveur de la nationalisation, alors même qu'il nomme le plus grand adversaire de ce principe pour occuper le plus haut poste dans le service des chemins de fer du Canada. Il serait aussi très intéressant de savoir quelle est l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) au sujet de cette question de nationalisation. A maintes reprises, il n'a pas hésité à afficher ses vues en public. Je ne sais pas s'il l'a fait ici, mais son opinion est bien connue. L'a-t-on consulté dans la circonstance? Personne ne le sait. Qu'est-il advenu de l'honorable député de Saint-Antoine (sir Herbert Ames) qui, au lieu d'être à Genève, devrait plutôt être ici pour défendre les intérêts de la cité de Montréal et du Board of Trade dont il a été si longtemps l'idole.

Où est le ministre de la Justice (M. Doherty), le représentant de la division de Sainte-Anne de Montréal et qui est l'honorable des favoris du Board of Trade de cette ville? Où sont-ils ces messieurs, et l'écho répond: "Où sont-ils?" C'est donc à nous, de la deuxième ligne de défense, qu'incombe le devoir d'entrer en lice et d'entreprendre la discussion pour le district et pour la ville de Montréal, qui compte dans ses limites plus de dix pour cent de la population du Dominion et qui peut-être verse 35 ou 40 p. 100 de tout l'impôt sur le revenu perçu par le trésor fédéral. Il faut dire un mot de ces organisations qui ont adopté des vœux, mais dont le Parlement a si peu tenu compte.

Un mot au sujet du marché intervenu entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc. Le projet de loi dont la Chambre est saisie grève le pays d'une dette égale à un quart de la dette nationale. Je me demande si nos collègues se font réellement une idée de l'importance de la proposition qui nous est soumise. Un quart de la dette publique est en jeu dans cette proposition, et cependant on veut faire adopter en toute hâte cette mesure et pourquoi? Je vais vous le dire, monsieur l'Orateur. L'autre jour, le président du conseil nous a dit la raison d'être de cette précipitation. Je ne saurais citer textuellement ses paroles, mais il a affirmé qu'il craignait qu'une opposition ne s'organisât pour faire rejeter le bill. A notre avis, une question de cette importance devrait être discutée par tout le pays, à la tribune populaire et ailleurs. Le président du conseil prétend que, dans l'intérêt du pays, il ne faut pas permettre l'organisation d'une opposition à cette mesure et voilà surtout pourquoi on veut faire adopter en toute hâte ce projet de loi.

Je vais examiner brièvement le contrat que le Gouvernement se prépare à faire

adopter. Voici ce qu'il propose de faire: le Gouvernement garantit les $60,000,000 d'actions "garanties", comme on les appelle et qui, du moment qu'elles sont revêtues de l'imprimatur de l'Etat, ainsi l'a fait observer l'autre jour l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), prennent une valeur de 80 à 90 cents le dollar. En outre, nous nous grevons de tout le montant des dettes représentées par les obligations du Grand-Tronc, s'élevant à $153,000,000. Enfin, nous faisons l'acquisition de $185,000,000 d'actions ordinaires dont la valeur sera déterminée par des arbitres nommés ainsi que l'indique le projet de loi: Ce qu'il y a lieu d'appréhender, c'est que ce conseil d'arbitres n'attribuent à ces actions une valeur fictive, et voilà pourquoi nous disons au Gouvernement qu'il importe d'insérer au projet de loi quelque disposition statuant sur le mode d'évaluation de ces actions. Ainsi, cette compagnie pourrait demander aux arbitres de prendre pour base de l'évaluation des actions. le coût du doublement de la voie aux prix actuels, c'est-à-dire le coût de l'outillage du matériel roulant et ainsi de suite; en outre elle pourrait leur demander de tenir compte des ressources possibles du réseau. quand le pays aura pris un nouvel essor. S'il faut que ces arbitres adoptent ce mode d'évaluation, il y a bien lieu de nourrir certaines appréhensions sur le chiffre de la somme qu'il nous faudra payer. On sait ce qui est arrivé dans l'affaire du Nord-Canadien, alors que le conseil d'arbitres évalua à près de $11,000,000 les $60,000,000 d'actions, appartenant à Mackenzie et Mann ou à leurs cessionnaires, et que cette somme fut versée à ces messieurs. Je pose la question au Gouvernement: si un conseil d'arbitres a attribué une valeur de près de $11,000,000 à des actions qui n'ont jamais coûté un sou à leurs propriétaires, bref à un capital-actions fictif, combien le peuple canadien devra-t-il payer pour des actions qui ont réellement coûté $185,000,000? Voilà la question que je pose au Gouvernement. Il faut bien veiller à ce qu'on entoure le contrat des sauvegardes voulues pour que les arbitres déterminent la valeur des actions au profit de vue de la condition actuelle du réseau, sans tenir compte des frais de doublement de la voie ou de ses ressources futures, quand le réseau aura pris plus de développement. Il ne figure pas de disposition de ce genre dans le contrat, et les arbitres pourront déterminer la valeur des actions de cette compagnie, comme on l'a fait quand il s'est agi des actions du Nord-Canadien.

Je n'appuyerai guère sur la question de la nationalisation des chemins de fer; non pas que je craigne d'exprimer mon avis, mais c'est que, à mon sens, il n'y a pas lieu de discuter cette question. Nous allons acquérir ce réseau. Il a été décidé d'en faire un réseau d'Etat; mais il ne faut pas en effectuer le rachat aux conditions stipulées entre la compagnie et le ministre de l'Intérieur (M. Meighen). Nous disons d'abord qu'on aurait dû faire déterminer par les arbitres la valeur des 60 millions d'actions "garanties", comme on les appelle, tout comme les actions de première et de seconde priorité et les actions ordinaires.

Pourquoi n'a-t-on pas soumis ce stock à l'arbitrage de cette façon? Tel que je l'entends, la commission Drayton-Acworth a recommandé l'évaluation de ces actions, et il n'y a pas de raison au monde pour qu'on n'en fasse pas l'évaluation de la même manière que dans le cas des autres actions. Nous sommes en mesure de négocier avec cette compagnie comme nous l'entendrons. Nous sommes le créancier et elle est le débiteur insolvable; a-t-on déjà vu un débiteur dicter à son créancier les conditions auxquelles il doit faire cession de ses biens? La propriété appartient au Dominion du Canada. Le Grand-Tronc n'a pas fait honneur à ses engagements, et par conséquent à nous de prendre le réseau et d'imposer nos propres conditions à la compagnie. Or, nous voyons le ministre des Chemins de fer (M. Reid) plein d'indulgence et de mansuétude lorsqu'il s'agit des deniers du peuple et que sa propre bourse n'est pas en jeu. Il a parlé de ce vieux Grand-Tronc, se servant, je suppose, de ce terme pour exprimer son attachement et son affection. Cher vieux Grand-Tronc! bon vieux Grand-Tronc! Les actionnaires, ajoute le ministre, y ont mis leurs capitaux de bonne foi, et nous souhaiterions les voir en retirer tout ce qu'ils peuvent. Alors pourquoi ne pas payer le Grand-Tronc exactement ce qu'il a coûté aux divers actionnaires? Pourquoi ne pas verser ces sept ou huit cents millions de dollars? Pourquoi s'en tenir à deux cents cinquante millions lorsqu'il s'agit de ce cher vieux Grand-Tronc, et qu'il faut maintenir le crédit de cette compagnie en Angleterre? Les actionnaires du Grand-Tronc se sont engagés au début dans cette entreprise tout comme d'autres se lancent dans une affaire quelconque. Ils s'attendaient à y trouver leur bénéfice, mais l'affaire n'a pas eu le succès qu'ils escomp-

taient. Est-ce une raison pour que les deniers des contribuables du pays, et non les propres fonds de mon excellent ami le ministre des Chemins de fer—car il est trop avisé pour se départir de son argent sans en obtenir l'équivalent en retour—mais les deniers qui appartiennent à tous les citoyens, hommes, femmes et enfants du pays, soient versés entre les mains de ces capitalistes étrangers? Aucune, à moins que l'on ne veuille agir par charité. Charité bien ordonnée commence par soi-même, et nous devons être justes vis-à-vis de nos contribuables avant de faire des largesses à des étrangers, et le plus tôt le Gouvernement se pénétrera de cette idée, mieux ce sera.

Le motif qui, me semble-t-il, pousse le Gouvernement à se lancer dans cette grande affaire c'est d'avoir quelque chose à faire valoir aux yeux du peuple aux prochaines élections. Son programme est pas mal bouleversé; il est quelque peu ébranlé et il lui faut y ajouter de nouveaux articles. Le président du conseil privé a éventé la mèche l'autre jour lorsqu'il nous a dit qu'à l'ouest d'Ottawa, il n'y avait pas même un groupe de la population qui s'opposât à la nationalisation. Je crois qu'il prépare les voies pour mon excellent ami le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) lorsqu'il retournera chez lui. A l'heure actuelle cet honorable ministre s'aperçoit qu'il pourrait difficilement arriver sans danger dans l'Ouest, mais s'il arrive chez lui une fois l'affaire terminée à l'avantage de l'Ouest, on lui fera peut-être meilleur accueil.

A présent, monsieur, toute la discussion que nous avons entendue dans cette Chambre sur la nationalisation depuis une semaine ou dix jours, est chose à laquelle je ne m'arrêterai pas longtemps. Je demanderai simplement à mes honorables amis de la droite s'ils pensent que le chemin de fer du Pacifique-Canadien aurait eu le succès qu'il a eu s'il avait été administré par le ministre des Chemins de fer, qui destituerait sur le champ un employé qui se mêlerait de diriger des marchandises par une voie ferrée américaine. Combien de temps pensez-vous que le Pacifique-Canadien subsisterait dans de pareilles conditions? Je m'imagine d'ici voir lord Saughnessy, en sa qualité de président du chemin de fer Pacifique-Canadien, se tenant debout devant mon excellent ami le ministre de l'Intérieur, installé modestement et sans prétention à son bureau. Je vois aussi M. Beatty qui se présente chez le ministre des Chemins de fer pour s'inspirer des notions étendues que possède ce ministre sur l'administration des voies ferrées. Il suffit de mentionner la chose pour en saisir de suite toute l'absurdité. Et cependant, ces messieurs n'en insistent pas moins à soutenir que la nationalisation est dans le meilleur intérêt du pays.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami prétend-il que l'acquisition du chemin de fer ne constitue pas en réalité de la nationalisation, ou se range-t-il de l'avis du chef de l'opposition qui soutient que ce n'est pas de la nationalisation?

M. JACOBS: Je suis exactement de l'avis du chef de l'opposition, et voici pourquoi: Si j'achète une maison au prix de $25,000 et que cette maison est grevée d'une hypothèque de $50,000, je ne deviens pas propriétaire de la maison tant que je n'aurai pas payé les $50,000, car à l'échéance de l'hypothèque le créancier peut obtenir la forclusion. A présent, monsieur l'Orateur, les membres de ce Gouvernement semblent être fort indécis sur cette question de nationalisation.

Il y a déjà quelque temps que je ne vois plus à son siège le ministre de la Milice et de la Défense (M. Mewburn) proclamant d'une voix éclatante les vertus de la nationalisation. Je n'ai pas vu à son siège non plus le ministre des Forces d'outre-mer (sir Edward Kemp) se prononçant en faveur de la nationalisation. J'imagine qu'un homme possédant l'expérience du ministre des Forces d'outre-mer serait en mesure d'éclairer passablement l'opinion de la Chambre sur cette importante question. Or, rien n'a transpiré au dehors à ce sujet. Ceux qui sont le plus désireux d'établir la nationalisation en Canada, ce sont les députés qui entendent se servir de ce moyen pour se faire réélire aux prochaines élections et qui sentent qu'ils pourront peut-être remporter la victoire dans l'Ouest en faisant la lutte uniquement sur cette question.

L'honorable député de Saint-Jacques (M. Lapointe) a critiqué ici ce soir l'attitude que le Gouvernement a prise à l'égard du Board of Trade de Montréal. C'est le ministre du Commerce et de l'Industrie qui a reçu la députation des membres du Board of Trade de Montréal. Il a déclaré formellement que le Gouvernement a adopté une ligne de conduite sur cette question et qu'il ne reculera pas d'une semelle. Mes collègues doivent se rappeler que j'ai demandé au premier ministre intérimaire si le Gouvernement avait reçu une lettre du Board of Trade de Montréal protestant contre le projet d'achat du Grand-Tronc. Il a répondu qu'il avait reçu une lettre de cette nature; or, lorsque je m'informai

qu'elle réponse on avait donnée à cette lettre, il cita une ligne fameuse de la fable du "Corbeau". Il répondit qu'on avait accusé réception. "Rien que cela et rien de plus". Eh! bien monsieur l'Orateur, je n'hésite pas à le dire, lorsque les amis de l'honorable ministre se présenteront aux membres du Board of Trade de Montréal en quête du nerf de la guerre, qui est toujours si nécessaire en temps de crise, les membres du Board of Trade leur repondront peut-être par un autre passage de la même fable du "Corbeau": "jamais plus".

En terminant, je recomanderai à mes honorables amis de la droite de relire certaines observations du ministre des Finances dans le fameux rapport Drayton-Acworth et de les méditer sérieusement. Je relève ces observations à la page XLIV des documents parlementaires nº 20c-20g, vol. LII, nº 12, 1917, sous le titre: "exploitation par le Gouvernement discutée et rejetée":

> Nous avons instructions de considérer l'acquisition des chemins de fer canadiens par l'Etat, et la possibilité de leur coopération conjointement avec l'Intercolonial. Nous ne recommandons pas cette ligne de conduite. A notre sens il n'est pas de l'intérêt du Canada que l'exploitation de ces chemins de fer soit dans les mains du Gouvernement. Nous ne connaissons pas de pays au monde où un état démocratique possède et exploite ses chemins de fer, dans lequel la politique n'a pas fait tort à l'administration des chemins de fer et les chemins de fer n'ont pas nui à la politique.

Je tiens à ajouter entre parenthèse, cela va sans dire, que les autres pays n'avaient peut-être pas à la tête de leurs départements des chemins de fer un ministre aussi rusé et expert en matières de chemin de fer que mon honorable ami (M. Reid). C'est probablement là la cause de leur insuccès. Je continue:

> Nous ne pensons pas que si l'Etat était propriétaire des voies ferrées canadiennes cela aurait pour effet de réduire les taux, mais que ce serait plutôt le contraire.

Je prierai mes honorables amis de l'Ouest de prendre note de ce passage:

> Le voiturier canadien paie maintenant en moyenne trois quarts de cent pour le transport d'une tonne de marchandises par mille. Le voiturier paie bien au delà de deux cents pour le transport des marchandises sur les chemins de fer de la Nouvelle Galle du sud, le plus ancien et le plus important des états de la Confédération australienne. Mais nous ne voyons pas de raison de nous étendre plus longtemps sur ces considérations d'ordre général. Il existe plusieurs raisons particulières à la situation du Canada qui milite contre la nationalisation et l'exploitation de nos chemins de fer par l'Etat.

[M. Jacobs.]

Je regrette fort que le ministre des Finances n'ait pas jugé à propos d'énumérer ces raisons "particulières à la situation du Canada". Elles seraient peut-être intéressantes. A la page xlix, je relève le passage qui suit sous le titre: "Etude relative à la possibilité de constituer une compagnie commerciale:

> Supposant, donc, que le Nord-Canadien, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique doivent être agglomérés en un système unique, et que ce système doive vivre entièrement à part du chemin de fer Pacifique-Canadien, nous avons étudié la possibilité de constituer une compagnie nouvelle fondée sur des bases commerciales et à laquelle on confierait l'administration de ces trois entreprises. Nous en sommes venus à la conclusion que cette manière de faire est d'application impossible dans les circonstances actuelles et dans l'état où ces lignes se trouvent aujourd'hui.

A cette heure où nous discutons la question de la nationalisation des chemins de fer, nous avons invité le ministre des Finances à nous faire bénéficier de ses conseils. Il est l'auteur de ce rapport et on lui demande d'appuyer un projet qui donne le dementi à toutes les considérations qu'expose le rapport au bas duquel il a apposé son nom. Le Gouvernement, d'un autre côté, a placé l'ex-ministre des Travaux publics à la tête de la commission des chemins de fer pour régler les questions de chemin de fer au meilleur de son jugement. Je ne vois guère ce que je pourrais ajouter aux observations que j'ai faites.

Le ministre de l'Intérieur a dit qu'une ligne serait incomplète sans l'autre, coupée au milieu et inutile. C'est là précisément l'attitude du cabinet dans cette affaire de nationalisation. Les uns sont pour, les autres sont contre; quelques-uns s'exilent en Europe, pendant que d'autres ont eu leur récompense à la commission des chemins de fer, et nous n'avons rien que des voix. Descendant du mont Sinaï, Moïse entendit des voix qui n'étaient celles ni de la victoire ni de la défaite, mais une simple combinaison de sons humains. C'était un bruit et rien de plus, et il convenait que, dans cette occasion, le ministre des Chemins de fer terminât ses remarques par la grande finale dont il nous a régalé, ce soir, en disant: "Nous en sommes dégoûtés et désirons rentrer chez nous".

M. PARDEE: Monsieur l'Orateur, je n'etends retenir la Chambre que quelques instants, mais il y a certaines choses qu'il me semble bon de signaler au pays avant la clôture de ce débat.

Permettez-moi de dire, en commençant, que ce n'est pas l'heure de se déclarer pour

ou contre la nationalisation. Comme l'a fort bien dit le ministre des Chemins de fer, il ne s'agit pas de savoir si nous voulons ou ne voulons pas de la nationalisation, mais si, dans le cas actuel, nous sommes contraints de l'accepter. Le fait est, monsieur l'Orateur, qu'en ce qui regarde la nationalisation dans la présente circonstance, le Gouvernement n'a plus le choix des mesures à prendre, et il se déclare tenu à racheter le chemin, qu'il le veuille ou non. C'est à cela que tendent tous ses raisonnements. La question n'est donc pas de savoir si nous sommes en faveur de la nationalisation abstractivement, mais de savoir si la Chambre juge devoir accepter l'offre qu'on lui fait du réseau du Grand-Tronc. Avant d'aller plus loin, je désirerais discuter un propos qu'ont tenu l'honorable député d'Algoma (M. Nicholson) de même que le ministre des Chemins de fer, si j'interprète fidèlement les remarques de ce dernier. Ils ont cherché à faire croire à la Chambre que tous les embarras actuels sont dûs à la politique inaugurée en 1903 par le parti libéral.

Quelques DEPUTES: Parfaitement!

M. PARDEE: En 1903, déclare le ministre des Chemins de fer, la compagnie du Grand-Tronc, désireux de pénétrer dans l'Ouest, obtint du parti libéral qu'il présentât une loi dans ce sens, et la construction du Grand-Tronc-Pacifique fut décidée. Si les arrangements relatifs à cette entreprise étaient mauvais, ce que je refuse d'admettre, si elle a été conduite injudicieusement, il faut dire que, sous son chef, sir Robert Borden, le parti conservateur d'alors a lui-même préconisé avec force l'établissement d'une autre ligne en place de celle du Grand-Tronc-Pacifique, pour remplir exactement le même but. Quoi que l'on puisse dire aujourd'hui de cette dernière entreprise, on peut toujours, par conséquent, alléguer, en atténuation de toute faute qui pourrait avoir été commise dans les arrangements alors conclus, que le parti conservateur considérait lui-même, dans le temps, qu'un autre chemin de fer transcontinental était devenu nécessaire.

Pour ce qui est du marché actuel, je dois dire que, sans m'opposer en rien à la nationalisation des services publics, je trouve trois inconvénients à ce que l'on nous propose: Pour commencer, le ministre de l'Intérieur déclare que c'est la plus importante de toutes les opérations que l'on a jamais soumises au Parlement. Cela est absolument vrai, et c'est pourquoi je soutiens que ce n'est pas le moment de soumettre à la Chambre un tel projet. La présente session a été convoquée pour un objet spécial. Cet objet a été rempli, et je n'hésite pas à dire que la seule raison de cette démarche, c'était de pouvoir ensuite expliquer par là, de façon à peu près raisonnable, le prolongement de la session au delà de la période de trente et un jours. Il y a, monsieur l'Orateur, une autre objection à ce projet, et la voici: En présentant, l'autre jour, la résolution sur laquelle ce projet est fondé, le ministre, des Chemins de fer, à qui on posait cette question: "En quel état est le chemin?" a répondu: "On me dit qu'il est en assez bon état".

M. McKENZIE: "Il a dit: "en très bon état".

M. PARDEE: Supposons qu'il s'agisse d'acheter un cheval, une automobile sans la voir, et qu'on leur eut dit simplement qu'elle est en assez bon état, risqueraient-ils d'en conclure l'acquisition sans la faire évaluer ou sans l'avoir fait examiner avec soin? Où est l'évaluation dans le cas actuel? L'ex-ministre des Finances nous a prévenus, l'autre jour, que la responsabilité que nous assumions en achetant le chemin de fer était limitée.

Même, si nous n'assumons qu'une obligation limitée, n'avons-nous pas le droit d'exiger un état très détaillé, afin de faire voir au peuple ce qu'il obtient en retour de l'argent qu'il débourse? Seul, l'item des effets à recevoir représente 43 millions. Jusqu'à présent, je n'ai pas trouvé dans le compte rendu officiel, ni je n'ai entendu faire le détail de cette somme de 43 millions. L'item représente-t-il des créances, dont il sera facile ou difficile de recouvrer le montant? Assumant cette obligation limitée, n'avons-nous pas le droit de connaître la valeur de l'actif? Il est possible que ces 43 millions ne vaillent rien. Dans ce cas, les arbitres devront réduire d'autant la valeur des actions que l'Etat aura à payer.

Nous n'avons absolument ni évaluation, ni détails au sujet de ce que nous allons acheter. Si jamais les représentants du peuple ont songé à conclure un marché à l'aveuglette, c'est bien dans le présent cas. "Nous devons nous montrer généreux à l'égard des actionnaires d'Angleterre", s'est écrié le ministre de l'Intérieur. Eh bien! je le dis sans crainte de me tromper, nous travaillons maintenant à conclure un marché en vertu duquel, nous aurons à payer aux actionnaires d'Angleterre, l'intérêt sur des actions que nous garantissons, sur des actions qui ne rapportent rien aux action-

naires et que nous rendons productives en leur faveur. Nous faisons donc un marché irréfléchi et complètement dépourvu des éléments qu'il devrait comporter pour être raisonnable. Par conséquent, j'ose dire, sans aller plus loin pour le moment, que la seule mesure à prendre, c'est de faire estimer l'actif, les baux, les effets recevables, les montants dus, et toutes les autres obligations du Grand-Tronc. Il faudrait soumettre à la Chambre tous les renseignements possibles au sujet de chacun de ces item, et tant qu'ils ne seront pas en notre possession, nous n'aurons absolument pas droit d'engager le pays à verser les sommes énormes dont nous allons le rendre débiteur en faisant l'acquisition de cette ligne. Avec la perspiscacité qui le distingue, le ministre des Chemins de fer a fait un exposé de faits et de chiffres bien étrangers au sujet dont il s'agit, il a tâché, par tous les moyens possibles d'embrouiller la question et de s'en écarter. Or, cette question, en quoi consiste-t-elle? Elle consiste à savoir quels avantages le peuple va retirer en retour de l'argent que le Gouvernement a l'intention de dépenser au sujet de ce chemin de fer.

Je le répète, tant qu'on n'aura pas fourni ces détails, tant que la députation et le peuple ne seront pas absolument renseignés au sujet du montant exact des obligations qu'ils assument et des avantages susceptibles d'en résulter, cette Chambre n'aura pas droit d'adopter cette mesure. Il faudrait donc que le bill fût réservé pour plus ample examen de la part de la Chambre et du public.

M. ANDREWS: Monsieur l'Orateur, je tiens à dire que si ce débat n'est pas ajourné jusqu'à ce que le rapport du comité spécial institué au sujet de la restauration des soldats dans leurs foyers ait été déposé, je devrai voter en faveur de la proposition de renvoi. Ce n'est pas que je sois opposé à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat; en Allemagne, elle a été couronnée d'un succès incontestable, et les Canadiens peuvent faire encore mieux que les Allemands. Je base mon attitude sur le texte qui figure à la page 943 des délibérations du comité relatif à la restauration des soldats dans la vie civile, n° 15 du vendredi, 10 octobre 1919. En résumant les travaux qui ont consisté à recueillir des témoignages, le ministre de l'Immigration, qui présidait ce comité, a fait la déclaration que voici :

Je suis sûr que les membres du comité sont sensibles aux observations que M. Waistell a présentées ce soir. Nous avons reconnu, au cours de toute cette enquête, chez tous ceux qui sont associés à M. MacNeil, un désir constant de coopérer avec le comité et de lui aider par tous les moyens possibles. Nous avons à résoudre un problème fort difficile, j'oserais dire à résoudre depuis des années.

Voilà les paroles importantes de la part du président de ce comité, monsieur l'Orateur. Il dit un peu plus loin, sur la même page :

Pour moi, je puis vous assurer que j'ai appris bien des choses, et je suis certain que tous les membres du comité peuvent en dire autant.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député enfreint le règlement. Tant qu'un comité n'a pas présenté à la Chambre, son rapport final, on ne peut faire allusion à ses travaux, au cours d'un débat.

M. ANDREWS: C'est ce que j'ignorais. Les paroles que j'ai citées se trouveront en temps et lieu dans le rapport, lorsque celui-ci sera présenté, bien que cette partie de la preuve me soit parvenue de la manière usuelle et que j'aie pensé que tous les membres en avaient un exemplaire. Elles ont été proférées dans une assemblée publique à laquelle assistaient des journalistes. Cependant, ce que j'ai observé durant le présent débat m'a fait comprendre que, quoi qu'il arrive, la prise de possession du Grand-Tronc coûtera beaucoup d'argent au pays.

Le représentant de Brantford (M. Cockshutt), qui, à mon humble avis, a fait sur tout le sujet l'exposé le plus clair que j'aie entendu, déclarait cet après-midi qu'elle coûterait $18,500,000 par année. Or, l'heureux rétablissement de nos soldats exigera une grosse somme d'argent, et $18,500,000 en réintégrerait un bon nombre dans la vie civile. Si vous leur prêtiez cette somme, ils vous paieraient volontiers 5 p. 100 comme intérêt. Et avant de me rasseoir, je tiens à dire que j'espère sincèrement que le pays sera en état de bien rétablir le Grand-Tronc et les autres réseaux de chemins de fer du Canada, et que j'espère aussi qu'il pourra rétablir les soldats, mais s'il faut opter entre le Grand-Tronc qui a fait faillite et l'armée qui a remporté la victoire, je me rangerai du côté de ceux qui ont triomphé.

M. EULER: Monsieur l'Orateur, avant d'en venir au sujet de la discussion, monsieur l'Orateur, je voudrais en peu de mots faire mes plus cordiales félicitations au chef de l'opposition qui a pris son siège cet après-midi. Je le fais avec d'autant de plaisir que l'honorable député a vu le jour dans la ville que je m'honore de représenter ici, ce qu'on ignorait peut-être, et que son

avancement m'est d'autant plus sensible pour ce motif.

C'est avec une certaine répugnance que je prends part à ce débat, principalement parce que je ne tombe pas entièrement d'accord avec quelques-unes des opinions et des conclusions de certains députés de la gauche. L'acquisition du Grand-Tronc, a-t-on dit, n'est aucunement une question de nationalisation, je ne saurais l'envisager sous ce jour, je tiens à dire dès le début que, quant à moi, je suis entièrement et absolument un fidèle de la nationalisation en général et de la nationalisation des voies ferrées, en particulier. Je suis originaire d'une grande ville où cette doctrine est presque un article de foi pour tout le monde. Dans cette ville, la possession par le public des services d'utilité générale a eu beaucoup de succès; leur exploitation n'a point manqué en quoi que ce soit. Bien qu'il puisse y avoir une grande différence entre l'exploitation des petits services d'utilité publique dans une ville comme celle dont je viens et l'exploitation par l'Etat d'un service national, en somme, ce n'est pas moins une consolation pour moi de penser que le même principe réussirait dans le domaine plus vaste de la nation.

D'aucuns ont soutenu que la prise de possession du Grand-Tronc n'est pas en elle-même une question de nationalisation. Rigoureusement parlant, ils peuvent avoir raison. Mais je voudrais faire observer ceci—et je pense qu'on l'a perdu de vue en grande partie pendant le débat—la nationalisation n'a pas pour but la réalisation de bénéfices, mais le service à rendre au public. La possession par l'Etat n'en est pas le motif. Elle n'a d'importance que parce qu'elle permet l'exploitation, ce qui veut dire la faculté de rendre service.

Aux termes du projet de loi qui a été déposé, il n'y a pas lieu de douter réellement que le Gouvernement aura la régie absolue de l'exploitation du Grand-Tronc. Selon moi, plusieurs députés n'ont pas d'idée du développement du sentiment populaire en faveur de la nationalisation des grands services d'utilité publique et des immenses richesses naturelles de ce pays. Je suis d'avis que la population en a assez de verser sans cesse des millions à des compagnies privées pour l'exploitation des services d'utilité publique, et surtout des chemins de fer.

Le peuple canadien a, je crois, payé un milliard de dollars d'une façon ou d'une autre aux voies ferrées de ce pays; il leur a donné assez d'argent pour les construire, pourtant nous n'en sommes pas propriétaires aujourd'hui.

Je crois aussi que les habitants de ce pays s'avanceront beaucoup plus loin qu'ils l'ont fait jusqu'à présent dans la voie de la nationalisation. Ils ne s'arrêteront pas à la nationalisation des chemins de fer. Je ne m'appesantirai pas plus sur ce sujet, mais j'espère qu'il en sera ainsi.

Il serait impossible d'exagérer les gravité de la situation financière où se trouve actuellement le pays; pourtant, je ne voudrais pas admettre que l'achat du réseau du Grand-Tronc à des conditions convenables aggraverait nécessairement cette situation.

Or, à mon point de vue, il y a deux groupes qui s'opposent à la nationalisation des voies ferrées, ou à celle du Grand-Tronc qui est l'affaire dont nous nous occupons ce soir.

Un groupe consiste de ces députés qui, des deux côtés de la Chambre, ne croient pas du tout dans ce principe; pour diverses raisons, ils pensent que la direction des compagnies particulières est préférable à celle de l'Etat. L'autre groupe se compose de ceux qui appuient le principe et ce groupe peut probablement se diviser en trois catégories. La première embrasse ceux qui croient théoriquement au principe de la nationalisation, mais n'ont pas le courage de leur conviction quand il s'agit de l'appliquer sur une vaste échelle. Viennent ensuite ceux qui prétendent que le moment est inopportun pour le rachat du Grand-Tronc; et c'est un point que je vais traiter rapidement tout à l'heure. Nous avons ensuite une troisième catégorie composée de députés qui croient que le projet actuel est très mauvais et constitue un déplorable marché pour le peuple. Je vais tenter de faire une revue de ces objections. Quelques-uns de ceux qui sont opposés complétement au principe de la nationalisation, sont de cet avis, parce que leurs intérêts particulier sont menacés—intérêts qui ne sont pas les mêmes que ceux du public. Le plus grand nombre croit que la nationalisation du Grand-Tronc ne sera qu'une affaire politique, qu'on utilisera ce réseau à des avantages politiques et qu'il se produira de l'impéritie dans la direction ayant pour résultat de lourdes pertes financières.

Si le Gouvernement s'empare du Grand-Tronc à moins de créer un bureau de direction tout à fait compétent, on peut s'attendre à un échec financier sérieux. Si nous décidons de prendre le réseau, nous devrons nous adresser aux meilleurs experts en chemin de fer, d'où qu'ils viennent, et nous devrons paver le prix. Je ne vois pas comment il se fait que les gens qui s'y connaissent en chemins de fer, qui excellent dans

leur travail particulier, ne pourraient pas donner au pays un aussi bon service que celui qu'ils donnent à une compagnie particulière, du moment que les autorités supérieures n'interviendront pas. Je conviens qu'il faut une bonne dose de foi pour croire que l'intervention politique ne continuera pas. Mais si nous trouvons les hommes qu'il nous faut, des hommes énergiques et doués de sens patriotique, ils ne se laisseront pas influencer quand ils exécuteront ce qui sera pour eux plus qu'un travail rémunérateur, mais un devoir public et patriotique.

Au cours de la dernière session, lorsque s'est faite l'incorporation des chemins de fer nationaux, j'ai voté contre ce projet de loi, parce qu'à cette époque je croyais que le Gouvernement agissait contrairement aux intérêts du pays en retenant à son service les individus qui avaient causé la faillite du Nord-Canadien. Je crois encore cela aujourd'hui. Je ne veux pas critiquer en particulier le président de la compagnie, mais quand un individu ne réussit pas dans une entreprise, il est tout juste de supposer qu'il ne réussira pas mieux dans une autre entreprise beaucoup plus vaste. Si je croyais que le Grand-Tronc, une fois incorporé dans le réseau des chemins de fer canadiens, ces chemins de fer nationaux demeureraient sous la direction actuelle, cela ne suffirait pas pour m'opposer à l'aquisition du Grand-Tronc parce que nous commencerions notre entreprise sans, pour ainsi dire, aucune chance de succès. Ainsi donc, j'ai été très heureux de voir dans le hansard une remarque qui a été faite par le ministre des Chemins de fer il y a quelques jours:

> Il existe aussi un autre point sur lequel je désire appeler votre attention par rapport à cette entreprise. Quand ces deux réseaux seront exploités comme réseau unique le Gouvernement devra, de toute nécessité, choisir une direction et un personnel de premier choix, d'où que vienne ce personnel. C'est lui qui devra exploiter le réseau complet et ses membres devront assumer toute la responsabilité de cette exploitation.

Je comprends qu'après cela—et le ministre des Chemins de fer me dira si je me trompe,—que c'est son intention de nommer un nouveau bureau de direction pour le réseau national.

L'hon. M. REID: L'honorable député a parfaitement raison. J'ai fait cette remarque l'autre jour et si je puis me servir d'autres termes pour m'exprimer plus fortement, je désire réaffirmer ce que j'ai dit. En ce qui me regarde, je répète que le réseau sera exploité par les meilleurs experts en chemin de fer que nous pourrons trouver, d'où qu'ils viennent. L'insinuation d'un honorable député de la gauche—je crois que c'était le député de Cap-Breton (M. McKenzie)—disant que la direction de ces chemins de fer serait laissée au bureau de direction actuel est absolument fausse. Tout le bureau sera réorganisé et un nouveau personnel d'experts exploitera le système indépendamment de moi ou de qui que ce soit.

M. EULER: Donc, si je comprends bien on a l'intention de réorganiser tout le bureau?

L'hon. M. REID: Certainement.

M. EULER: Je suis heureux d'avoir cette assurance du ministre. Un mot ou deux du danger de la nationalisation, au point de vue des finances. La véritable raison, je pense, pour laquelle certains chemins de fer du pays ont perdu de l'argent, est qu'il y a eu manque de coordination. Par le rachat du Grand-Tronc, nous aurons le Nord-Canadien et le Grand-Tronc ayant chacun sa faiblesse là même où l'autre se trouve fort. Je sais qu'il a été question de cela dans le rapport Drayton-Acworth, mais il est bon d'en parler, vu que l'on dit que la nationalisation des chemins de fer aura pour résultat une grande ruine. Dans l'Ouest, le Nord-Canadien a beaucoup d'embranchements, mais il en a peu dans l'Est et surtout dans l'ouest d'Ontario que je connais très bien. D'un autre côté, le Grand-Tronc n'a pas assez d'embranchements dans l'Ouest, mais il a des lignes dans presque toutes les villes, tous les villages et hameaux d'Ontario.

Ces deux chemins de fer peuvent être organisés pour en faire un service complet. Je ne vois pas pourquoi ils ne réussiraient pas, du moins, raisonnablement, au début, et finir par rapporter de gros bénéfices. Je voudrais parler d'un autre aspect de la question très important pour la province d'Ontario, d'où je viens, et surtout pour l'ouest de cette province. Dans cette partie du pays, la nationalisation a fort progressé. Nous en avons fait un succès, sur une petite échelle, dans la plupart des villes. Nous sommes maintenant en train de construire des embranchements qui seront exploités par l'Etat. Si le Grand-Tronc n'est pas nationalisé, il faudra doubler un grand nombre de lignes qui existent déjà. D'un autre côté, si nous rachetons le Grand-Tronc, les citoyens d'Ontario aimeraient à voir ces embranchements, qui ne sont pas exploités comme ils devraient l'être,—plusieurs n'ont qu'un ou deux trains par

jour—placés sous la juridiction de ceux qui donneraient un service électrique à ces lignes, épargneraient un dédoublement considérable et feraient un bien immense à la province d'Ontario.

Le dédoublement dont j'ai déjà parlé est une autre cause de pertes. Je n'y vois qu'un remède, c'est de placer tous les chemins de fer, y compris le Pacifique-Canadien, sous la juridiction nationale, et enlever sans pitié le dédoublement de toutes les lignes. On mettrait fin ainsi aux frais inutiles d'établissement et d'entretien des lignes parallèles, et le reste. Alors les chemins de fer de l'Etat rapporteraient des bénéfices.

A la dernière session et à cette session-ci, j'ai été surpris d'entendre l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) dire qu'il était bien—je n'emploie peut-être pas ses propres paroles, mais c'est ce qu'elles voulaient dire—de racheter le Nord-Canadien, une mauvaise entreprise, et le Grand-Tronc, qui se débat jusqu'à un certain point peut-être dans des embarras financiers, mais de laisser de côté le Pacifique-Canadien, parce que c'est une entreprise rémunératrice et une ligne prospère et bien administrée. J'en conclus qu'il est du devoir du pays de nationaliser les mauvais chemins de fer, mais de laisser entre les mains de compagnies privées les lignes prospères. J'ai assez foi dans la nationalisation des chemins de fer pour vouloir inclure, si c'est possible, le Pacifique-Canadien, dans notre réseau national. Certains prétendent que le temps n'est pas propice pour le rachat du Grand-Tronc. Cela peut être vrai. Quant à moi, je ne crois pas que le Canada soit en meilleure posture d'ici à une génération, pour le rachat de ce chemin de fer. Nous sommes écrasés sous le poids d'une dette énorme. Rien ne nous laisse prévoir que nous nous débarrasserons de ces obligations avant très longtemps. Dans l'intervalle, je présume qu'il adviendra de ce chemin de fer ce qu'il est advenu à d'autres: s'ils font des pertes, nous payons; s'ils réussissent, ils gardent les profits pour eux. Puisque nous somme obligés de payer, il vaut aussi bien exploiter la ligne nous-mêmes et en être propriétaires.

On a aussi suggéré de laisser mettre le Grand- Tronc en liquidation, et puis si nous voulons le nationaliser, de le racheter à un prix de vente d'occasion. Cet argument vaut peut-être quelque chose. Quand une compagnie ne peut réussir, elle ne peut espérer que le Gouvernement ou les contribuables se portent à son secours. La même règle pourrait s'appliquer au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique. Mais, après tout, si nous pouvons faire un marché juste et équitable en rachetant le Grand-Tronc, cela vaudra mieux que de le laisser mettre en faillite, avec tous les inconvénients pour le public, quand une grande compagnie de chemin de fer cesse son service.

J'arrive au dernier point et je serai très bref. Je veux dire un mot que la prétention que nous passons un très mauvais marché en acceptant les conditions énoncées dans le projet de loi dont la Chambre est saisie. J'ignore si le marché sera bon ou mauvais, et je me demande s'il y a d'un côté ou de l'autre un député qui puisse raisonnablement dire si nous passons un bon marché, ou un mauvais, car il y a tant d'incertitude au sujet des conditions qui nous sont proposées. J'approuve entièrement l'achat du Grand-Tronc et sa réunion au réseau national, si elle peut être opérée à des conditions convenables. Rien de ce que je pourrais dire ne devra être considéré comme une volte-face. Je suis en faveur de la nationalisation du Grand-Tronc.

Cependant, je dirai ceci: Après avoir examiné les Livres bleus et les bilans communiqués à la Chambre, il me semble que l'amendement du chef de l'opposition a bien raison de dire que nous n'avons pas et ne pouvons avoir assez de temps d'en venir à une conclusion vraiment motivée, simplement en discutant la question en cette enceinte, quant à ce que nous faisons réellement concernant l'achat du Grand-Tronc de chemin de fer.

Je sais que le ministre de l'Intérieur a dit en cette Chambre, au sujet de ce reproche, que le Gouvernement consent à rester ici et à discuter le sujet aussi longtemps qu'il sera nécessaire; mais je déclare sérieusement qu'il n'est pas possible de bien juger de la situation simplement en prononçant des discours d'un côté de la Chambre, puis de l'autre. Un problème de cette envergure, qui met au jeu des centaines de millions de dollars ne devrait pas être discuté seulement dans les journaux; mais le public devrait pouvoir y réfléchir, en parler à ses représentants au Parlement et nous permettre ainsi d'en venir à une conclusion motivée relativement à cette affaire. Pour ce motif, je suis porté à approuver l'amendement. Nous aurions ainsi deux ou trois mois pour faire une enquête approfondie et nous assimiler les renseignements recueillis. Puis, à la prochaine session, en janvier ou en février, nous pourrions nous prononcer intelligemment.

Je m'arrêterai quelques instants aux conditions elles-mêmes telles que je les comprends d'après le projet de loi et d'après l'inventaire soumis par le Grand-Tronc. Nous acceptons l'actif et le passif de l'entreprise. L'actif comprend l'immeuble et le matériel d'exploitation qui valent $434,990,000. Il y a divers autres item au montant d'environ $25,799,381 et des comptes courants qui s'élèvent à $43,838,831, dont le détail, au dire du représentant de Lambton (M. Pardee) nous est absolument inconnu. Si nous nous fions aux apparences, ces biens forment un total de $504,629,211.

Le passif embrasse la dette consolidée de $216,207,138, sur laquelle nous nous engageons à payer à perpétuité 4 p. 100 par année, d'autres obligations au chiffre de $18,184,738, une avance de $15,142,633 par le gouvernement canadien, des bons et un emprunt garanti par le matériel, $5,344,207 et des effets à payer, $35,548,235. Puis, il y a les dettes courantes au montant de $22,801,474; les réserves de $3,455,344 et les avances de $7,286,995 aux compagnies subordonnées. Nous convenons donc de nous charger d'un passif de $323,970,767. J'emprunte ces renseignements au relevé du Livre bleu. Sur $290,426,958 de ce montant, il existe des frais fixes que l'Etat promet de payer.

Défalquant le passif de $323,000,000 de l'actif de $504,000,000, il reste un solde nominal de $18,000,000 à soumettre à un arbitrage et qui embrasse les trois émissions d'actions ayant priorité, au total de $63,000,000, et les actions ordinaires, au montant de $116,000,000. Ce qui, dans le marché, fait naître mes soupçons, a trait à l'arbitrage relatif à ces $180,000,000 représentés par des actions. L'aptitude du Grand-Tronc à solder les frais obligatoires en ce qui regarde le capital-actions garanti actuel et le capital-obligations actuel, ne m'inquiète pas particulièrement. Si j'en juge par l'histoire passée du Grand-Tronc, et si je m'en rapporte aux témoignages de ses administrateurs, cette compagnie sera en mesure de solder ces frais obligatoires. D'après les taux d'intérêt qui sont indiqués, ces frais s'élèveraient à environ $12,500,000 par année. Si je ne me trompe, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) les a portés à 18 millions à peu près. Sans doute, il y a lieu d'ajouter à cette somme de $12,500,000 toutes sommes que le pays pourra être appelé éventuellement à verser du fait de certaines garanties que le Grand-Tronc a assumées pour le compte d'autres compagnies. J'accepte volontiers le chiffre de 18 millions indiqué par l'honorable député de Brantford, bien qu'il excède quelque peu mes prévisions. Encore une fois, il est possible, et sous une direction compétente, il est probable, que le Grand-Tronc soit en mesure de solder ces frais.

Voici ce qui m'engage surtout à combattre le projet sous sa forme présente: je crains de confier à un groupe de trois hommes, si compétents qu'ils soient, la tâche de déterminer la valeur des 180 millions de dollars d'actions privilégiées et ordinaires et de lier le pays sans en référer autrement au Parlement. Je crois qu'en fin de compte, il doit incomber au Parlement du Canada de fixer le montant qui sera payé. Je vais voter en faveur de l'amendement, ce qui nous donnerait un peu plus de temps pour étudier et débattre la question. Toutefois je ne voudrais pour rien au monde donner mon appui à une manœuvre tendant de quelque manière à enrayer la nationalisation du Grand-Tronc à des conditions convenables. Je dis que si la sentence arbitrale n'avait d'effet qu'après avoir été approuvée par le Parlement, je voterais pour la motion principale. Je ne suppose pas que le Gouvernement modifie son projet de loi à la suite de ce qu'un membre de l'opposition peut alléguer, mais je tiens à réaffirmer ceci: lorsqu'il s'agit d'un projet d'une telle portée, qui en expose la population du Canada à une dépense possible d'au moins 180 millions en retour de laquelle nous ne recevons pour le moment que fort peu de chose, et un placement total d'un demi billion de dollars, je crois que le Parlement devrait reviser la sentence de ces trois arbitres avant qu'elle soit mise en vigueur.

Il y a deux choses à considérer et qui peuvent même affecter l'aptitude du Grand-Tronc, une fois que nous l'aurons acheté, à solder les frais obligatoires dont j'ai parlé, les voici: nous sommes impliqués dans les embarras du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne sais pas exactement ce que comporte cette obligation, mais elle va être considérable; l'on devra en tenir compte, lorsqu'on estimera la valeur des 180 millions de dollars d'actions.

Nous relevons, en outre, dans le rapport Drayton-Acworth la déclaration qu'une certaine partie des dividendes qu'on a payés, au cours des années passées s'élèvant à environ 21 millions, n'aurait pas dû être distribuée, mais aurait dû être appliquée à l'entretien du chemin et serait ainsi devenue imputable sur les recettes.

Je m'excuse d'avoir parlé aussi longuement, mais je voulais expliquer mon atti-

tude sous son vrai jour. Je favorise la nationalisation du Grand-Tronc. Je crois qu'il serait dans l'intérêt du peuple que nous fussions en état d'étudier ce sujet d'ici à la prochaine session, alors qu'on pourrait débattre toute la question à la lumière des connaissances que nous pourrions tirer de notre propre fonds, ou extraire des discussions qui se poursuivent dans la presse et ailleurs. Finalement, j'insiste pour que la sentence arbitraire ne soit en vigueur qu'après examen par le Parlement du Canada.

En conclusion, je n'ai ni l'intention ni le désir de donner le moindre vote qui me représente comme étant opposé à la nationalisation du Grand-Tronc ou à celle d'aucun autre chemin de fer, à des conditions convenables.

(L'amendement de M. McKENZIE, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Andrews,	Jacobs,
Archambault,	Johnston,
Boivin,	Kay,
Bourassa,	King,
Boyer,	Lafortune,
Brouillard,	Lanctôt,
Bureau,	Lapointe (St-Jacques),
Cahill,	McCoig,
Cannon,	McCrea,
Cardin,	McGibbon (Argenteuil),
Casgrain,	McKenzie,
Copp,	McLean (Royal),
d'Anjou,	Marcile (Bagot),
Déchêne,	Mayrand,
Delisle,	Michaud,
Demers,	Molloy,
Denis,	Murphy,
Desaulniers,	Papineau,
Deslauriers,	Pardee,
Duff,	Parent,
Ethier,	Pelletier,
Euler,	Prévost,
Fafard,	Proulx,
Fielding,	Ross,
Fontaine,	Savard,
Fortier,	Séguin,
Gauthier,	Tobin,
Gauvreau,	Truax,
Gervais,	Turgeon,
Gladu,	Vien.—61.
Hunt,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allan,	Brien
Anderson,	Buchanan,
Argue,	Burnham,
Armstrong (Lambton),	Calder,
Arthurs,	Campbell,
Ball,	Casselman,
Best,	Charlton,
Blake,	Charters,
Bolton,	Clark (Bruce),
Bowman,	Clark (Red-Deer),
Boyce,	Clarke (Wellington),
Boys,	Clements,
Cockshutt,	Martin,
Cowan,	Merner,
Crothers,	Morphy,
Crowe,	Munson,
Cruise,	Myers,
Currie,	Nesbitt,
Davis,	Nicholson
Edwards,	Nicholson (I.P.-E.),
Finley,	Nicholson (Algoma),
Foster (York),	Paul,
Fraser,	Porter,
Fripp,	Redman,
Glass,	Reid (Grenville),
Griesbach,	Reid (Mackenzie),
Guthrie,	Richardson,
Halladay,	Rowell,
Harold,	Sexsmith,
Harrison,	Shaw,
Hartt,	Sheard,
Hay,	Sifton,
Henders,	Simpson,
Hughes (sir Sam),	Smith,
	Stevens,
Keefer,	Stewart (Hamilton),
Lalor,	Stewart (Lanark),
Loggie,	Sutherland,
Long,	Thompson (Weyburn),
Mackie (Edmonton),	Thompson (Hastings),
Lang,	Thompson (Yukon),
MacNutt,	Tweedie,
McGibbon (Muskoka),	Wallace,
McIsaac,	Whidden,
McQuarrie,	Wigmore,
Manion,	Wilson (Saskatoon).
Marshall,	—91—.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Borden, sir Robert,	Lemieux,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Green,	White (Victoria),
White, sir Thomas,	McMaster,
Wilson, G.,	Béland,
Stacey,	Baldwin,
McGregor,	Pacaud,
Spinney,	Sinclair (I.P.-E.),
Cooper,	Léger.
Mewburn,	Fournier,
Scott.	Power,
Meighen,	Verville,
Maclean (Halifax),	Trahan,
Drayton,	Lavigueur,
Chabot,	Devlin,
Foster, sir George,	Sinclair (Guysborough),
Thomson (Qu'Appelle),	DuTremblay,
Steele,	Lesage,
Burrell,	Kennedy,
Davidson,	Chisholm,
Middlebro,	Robb,
Crerar.	Leduc.

M. POWER: J'avais pairé avec l'honorable député de Waterloo-Sud (M. Scott), sans quoi j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'avais pairé avec l'honorable ministre du Commerce (sir George Foster), autrement j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. McGREGOR: J'avais pairé avec l'honorable député de Mégantic (M. Pacaud) Si j'eusse voté, c'eût été contre l'amendement.

M. FOURNIER: J'avais pairé avec l'honorable ministre de la Milice (M. Mewburn), autrement j'aurais appuyé l'amendement.

M. MIDDLEBRO: J'avais pairé avec l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb), sans quoi j'aurais voté contre l'amendement.

M. GREEN: J'avais pairé avec l'honorable député de Victoria (Alb.) (M. White). Si j'eusse pris part au vote, j'aurais voté contre l'amendement.

(La motion principale, mise aux voix, est adoptée par le même vote à l'inverse, et le projet de loi est lu une deuxième fois.)

La Chambre se forme en comité général, pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er.

M. BUREAU: Puis-je demander quand le ministre entend reprendre la discussion du bill en comité, après l'ajournement de cette séance? Ne pourrait-il pas retarder la discussion jusqu'à lundi soir?

L'hon. M. REID: J'ai discuté la chose avec le whip en chef de l'opposition, et nous avons pensé qu'il n'y aurait pas d'objection à continuer l'étude du bill jusqu'à six heures, après quoi nous pourrons prendre un autre article et la discussion du bill serait reprise lundi.

M. BUREAU: Les trains partent à 4 et 5 heures de l'après-midi. Si l'on continue la discussion jusqu'à six heures, les députés qui désirent s'en aller dans l'après-midi ne pourront peut-être pas partir, s'ils veulent absolument prendre part à la discussion.

L'hon. M. REID: Il y aura assez de députés présents pour continuer le débat.

M. BUREAU: Nous voudrions, nous aussi, être présents pour y prendre part.

M. STEVENS: Je ferai remarquer que presque tous les députés des circonscriptions situées à l'ouest des Grands lacs restent ici continuellement pendant la session et ne vont jamais chez eux pour voir leur famille ou veiller à leurs affaires personnelles. Les députés de l'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes devraient prendre cela en considération.

M. BUREAU: On pourrait discuter autre chose. Nous aurions pu faire durer ce débat plus longtemps; nous avons fait une concession en le terminant si tôt. Il n'y a rien d'extraordinaire à demander que la discussion de ce bill soit remise à lundi. Les députés ne souffriraient pas et, entre temps, on pourrait discuter d'autres questions. Il y a plusieurs élections partielles qui ont lieu lundi, et probablement beaucoup de députés seront absents ce jour-là.

L'hon. M. REID: Monsieur le président, je propose que le comité lève la séance et fasse rapport sur l'état de la question.

M. BUREAU: Le ministre veut-il avoir l'amabilité de me répondre?

L'hon. M. REID: Je ne puis que répéter que j'ai fait un arrangement avec le whip en chef de l'opposition et qu'il vaut mieux s'en tenir à cet arrangement. Demain, nous verrons si nous pouvons aborder un autre sujet et d'ici-là, nous continuerons l'étude de ce projet jusqu'à six heures.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

La séance est levée à minuit et vingt minutes.

[M. McGregor.]

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 24 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE RELATIF AU PROJET DE LOI SUR LA FALSIFICATION DES DENREES.

M. HENDERS présente le premier rapport du comité spécial de l'agriculture et de la colonisation chargé de l'examen du projet de loi (bill n° 7) tendant à modifier la loi contre la falsification des denrées (sons et recoupes), ainsi conçu:

Votre comité, après avoir examiné le projet de loi (bill n° 7) tendant à modifier la loi contre la falsification des denrées en ce qui concerne les sons et recoupes, a l'honneur d'en proposer l'adoption sans modification.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX IMPRESSIONS ET A LA PAPETERIE PUBLIQUES.

L'hon. M. GUTHRIE (solliciteur général) demande à déposer un projet de loi (bill n° 36), tendant à modifier la loi relative aux impressions et à la papeterie publiques.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. GUTHRIE: Monsieur l'Orateur, ce projet de loi est présenté à la demande de la commission du service civil.

Il a trait au service de la papeterie à l'Imprimerie nationale, et il s'agit d'une réorganisation, afin de mieux coordonner le travail de ce service.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

LES FINANCES FEDERALES.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, le 22 courant, réponse était faite à une question que j'avais posée et qui était inscrite au Feuilleton sous le n° 8. Cette question était ainsi conçue:

1. Quel était le chiffre de la dette globale du Canada, le 1er avril 1919?

Et voici la réponse:

$2,676,635,724.77 (1919).

Or, dans le compte rendu des débats la question figure comme suit:

Quel était le chiffre de la dette globale du Canada, le 1er avril 1911?

Je vous signale cette erreur, monsieur l'Orateur, et vous prie d'y faire apporter la rectification voulue.

M. l'ORATEUR: Si l'erreur s'est glissée dans la transcription du document par les sténographes, je veillerai à ce qu'elle soit rectifiée; sinon, elle devra demeurer dans le texte imprimé.

M. McKENZIE: La question qui figure au Feuilleton de la Chambre est parfaite; c'est dans le compte rendu que l'erreur s'est glissée.

M. l'ORATEUR: J'irai aux renseignements et si ce que l'honorable député affirme est exact, la rectification voulue se fera.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 33), déposé par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, tendant au rachat du réseau du Grand-Tronc.

M. le PRESIDENT: Hier soir, le comité a adopté l'article 1er, ou "Titre abrégé".

M. CAHILL: Monsieur le président, nous n'avons pas adopté l'article 1er, hier soir.

M. McKENZIE: Nous n'avons rien adopté, hier soir.

M. le PRESIDENT: L'article a été adopté. Toutefois, nous allons le mettre en délibération de nouveau.

(Titre abrégé.)

M. CAHILL: Avant l'adoption de cet article, le Gouvernement devrait donner en comité un état des dettes globales dont le pays sera grevé aux termes du projet.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député tient à ce que le titre du projet de loi soit modifié, le règlement l'autoriserait à faire une proposition en ce sens; mais en comité, le débat doit se cantonner dans l'article en discussion, et le règlement ne permet pas à l'honorable député de demander un état des dettes globales du réseau à acquérir, lorsque l'article 1er, qui n'est que le titre abrégé du bill, est en discussion.

(L'article 1er est adopté.)

Sur l'article 2 (le Gouvernement est autorisé à conclure un traité avec la compagnie du Grand-Tronc en vue de l'acquisition du capital-actions intégral de la compagnie, sauf les actions garanties de 4 p. 100.

M. CAHILL: Je demande maintenant au Gouvernement de nous fournir l'état des dettes globales dont le pays doit être grevé.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Voici la totalité des engagements dont l'Etat doit se charger en acquérant ce réseau:

1. Le capital-obligations—qui ne représente en réalité que des obligations du réseau—à perpétuité, atteignant une totalité de $155,373, 806.20.

2. Obligations de 6 p. 100 pour le matériel du réseau, portant 2e hypothèque, $1,814,-779.97.

3. Obligations du Nord-Canadien à 6 p. 100 portant 3e hypothèque, $70,566.67.

4. Obligations du Canada-Atlantique à 4 p. 100, $16,000,091.77.

5. Obligations du chemin de fer Wellington, Grey et Bruce, $295,893.34.

6. Obligations à échéance impayées, $3,-406.67, soit une totalité de $18,184,738.42. Ces deux item s'élèvent collectivement à $173,558,544.62, étant le montant de la dette représentée par obligations à la charge du réseau.

En outre, nous assumons l'obligation que voici: l'intérêt à 4 p. 100 sur les actions garanties de £12,500,000 à perpétuité, sauf que le Gouvernement, à l'expiration de trente ans, aura le droit d'acquérir ces actions, au lieu de payer 4 p. 100 d'intérêt que nous garantissons sur elles, tant que nous les laissons dans leur état actuel, les actions, dans l'intervalle ne comportant pas droit de vote.

Il va sans dire que nous nous chargeons de l'intérêt sur les sommes que j'ai mentionnées, atteignant une totalité de $173,558,-544.62.

En outre, il y a les actions que voici: actions privilégiées du premier rang à 5 p. 100, $16,643,999.78; actions privilégiées de 2e rang à 5 p. 100, $12,312,666.50; actions

privilégiées de 3e rang, à 4 p. 100, $34,884,-534.95, soit une totalité de $63,841,201.23.

M. MACKIE (Edmonton): Ces chiffres comprennent-ils les dividendes arriérés sur les actions privilégiées?

L'hon. M. REID: Non, nous ne payons pas d'arrérages sur ces actions. Quant à l'intérêt que les arbitres décideront que le Gouvernement doit payer, s'il en existe, il courra de la date même du prononcé de la sentence arbitrale. Les arbitres détermineront donc la valeur de ces $63,841,201.23 d'actions, et sur cette évaluation nous paierons 4 p. 100 d'intérêt à perpétuité, sauf que nous avons le droit de les rembourser à l'expiration de trente ans.

M. McKENZIE: En calculant le passif, pourquoi le ministre retranche-t-il les 60 millions d'actions garanties? Ne nous chargeons-nous pas de cette dette?

L'hon. M. REID: J'ai dit que nous payons l'intérêt à perpétuité sur les $173,-558,544.62 qui constituent la dette fondée. Nous payons aussi l'intérêt à perpétuité sur les 60 millions d'actions garanties, sauf que nous avons le droit de les rembourser à l'expiration de trente ans.

M. SINCLAIR (Guysborough): N'avons-nous pas le droit de rembourser les obligations perpétuelles? Ne sont-elle pas remboursables?

L'hon. M. REID: Si je me rappelle bien, ces obligations sont à perpétuité, et nous n'avons pas le droit de les rembourser. L'intérêt qu'elles portent est à un taux minime.

M. McKENZIE: Les obligations ne sont pas ordinairement à perpétuité.

L'hon. M. REID: Elles le sont dans le cas présent.

M. SINCLAIR (Guysborough): Certaines de ces obligations sont à 5 p. 100 et d'autres à 4 p. 100.

L'hon. M. REID: Si j'y vois clair, ce ne sont que les actions garanties et celles sur lesquelles doit porter la sentence des arbitres que nous avons le droit de rembourser dans trente ans.

M. SINCLAIR: Je ne comprends pas comment le ministre peut nous dire que les arbitres n'auront pas à déterminer la valeur du capital-obligations, quand nous nous chargerons de cette dette. Le ministre dit que nous avons la faculté de rembourser les actions garanties après trente ans; il ajoute, si j'ai bien compris, que dans le cas du capital-obligations nous n'avons pas ce droit; il nous faut continuer de payer à perpétuité l'intérêt à 5 p. 100, ou quel que soit le taux.

L'hon. M. REID: C'est ainsi que je l'entends dans le moment. Nous ne touchons pas au capital-obligations, ces obligations étant à perpétuité; nous ne nous attribuons pas ce droit pour le moment. Je puis me tromper à cet égard, et si je me trompe, je le ferai savoir plus tard.

M. SINCLAIR: J'aimerais bien éclaircir ce point. J'ai compris que le ministre a dit il y a un instant que les 60 millions de dollars ne seraient pas soumis à l'arbitrage; que nous avions pris cela à notre charge et que les arbitres n'auront rien à y voir. A présent le ministre dit...

L'hon. M. REID: L'honorable député se trompe tout à fait là dessus. J'ai dit que sur les 12 millions et demi de livres sterling d'actions garanties, soit $60,833,332.51, nous payons à perpétuité 4 p. 100 à moins que nous ne les remboursions après trente ans. Les arbitres feront ensuite l'estimation des trois autres émissions d'actions privilégiées, ou la différence entre $60,833,332.51 et $124,-674,533.74, ce qui fait $63,841,201.23, et sur la valeur qu'en détermineront les arbitres nous paierons l'intérêt à perpétuité au taux de 4 p. 100, à moins que nous ne décidions, après trente ans, de rembourser ces obligations, au prix fixé par la sentence d'arbitrage.

M. BURNHAM: Cette opération est subordonnée au cours du change.

L'hon. M. REID: Dans trente ans d'ici on n'aura peut-être pas à s'occuper du taux du change. D'ailleurs, le cours du change n'est pour rien dans cette opération.

Viennent ensuite les actions ordinaires, au montant de $116,583,124.44 et sur lesquelles on n'a jamais payé de dividendes. Ce capital sera aussi évalué par les arbitres et sur le montant qu'ils arrêteront nous paierons au taux de 4 p. 100 à perpétuité, à moins que nous ne décidions de le rembourser en entier après trente ans.

M. McKENZIE: En calculant ce que pourrait coûter au pays cette entreprise de luxe que nous aurons sur les bras, le Gouvernement a-t-il fait une estimation d'ensemble de la valeur que le conseil d'arbitrage fixera pour ces actions?

L'hon. M. REID: Je pourrais difficilement répondre affirmativement. D'après le rapport Dravton-Acworth, ces compagnies ont payé $3,600,000 par année en intérêt sur ces diverses émissions dont je viens de parler, et le Gouvernement s'est cru justifié de convenir d'un paiement annuel de 2 millions et ½ au minimum, auquel on ajoute-

rait de temps à autre, de sorte qu'en sept ans il paierait les $3,600,000. Le Gouvernement a décidé que ces émissions avaient assez de valeur pour le justifier de payer sur elles $1,100,000 par année à perpétuité. Naturellement, ce montant est en sus des 2 millions et ½ d'intérêt sur les actions garanties. En d'autres termes, le rapport Drayton-Acworth proposait, ce que le Gouvernement a vru avoir raison de faire, d'offrir le paiement d'un montant annuel, que vous appeliez cela du loyer ou de l'intérêt, sur les actions garanties et toutes autres actions, c'est-à-dire actions privilégiées et ordinaires, montant équivalant à $3,600,000 par année.

Cette somme de $1,100,000 pourrait donc être appliquée à payer un intérêt sur les obligations privilégiées de 1er, 2e et 3e rangs sur les actions ordinaires. La compagnie du Grand-Tronc prétendait que le montant n'était pas suffisamment élevé en tenant compte de la valeur du réseau. Nous ne devons pas perdre de vue, toutefois, que le rapport Drayton-Acworth conclut au paiement de cette annuité de $3,600,000 après que le Gouvernement aura relevé la compagnie du Grand-Tronc des obligations et des responsabilités qu'elle a assumées en garantissant les valeurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et aussi après avoir tenu compte de ce fait que le chemin de fer du Grand-Tronc est utilisé pour l'exploitation du Transcontinental construit par l'Etat entre Moncton et Winnipeg. De prime abord, le Grand-Tronc a exigé de ce chef une somme de $5,600,000 par année qu'il a diminuée plus tard, si j'ai bonne mémoire à environ $5,100,000 par année.

Je n'ai pas les chiffres exacts à l'esprit pour l'instant. Le Grand-Tronc donc, plutôt que d'accepter cette offre de $3,600,000, a décidé d'avoir recours à l'arbitrage. En réponse à la question de l'honorable député, c'est là, suivant moi, la seule manière de fixer la valeur de ces actions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cette offre ne se résume pas purement et simplement au paiement d'une annuité de $3,600,000; le Gouvernement offre d'assumer toutes les responsabilités de la compagnie en sus du paiement de cette somme de $3,600,000. La proposition du Gouvernement se trouve à la page 8 et elle est ainsi conçue:

1. Le Gouvernement prendra possession du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de tous ses embranchements et du chemin de fer du Grand-Tronc; il achètera tout l'actif et assumera tout le passif des deux compagnies.

L'hon. M. REID: C'est bien cela.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cela comprend les obligations-actions et suivant moi les obligations garanties.

L'hon. M. REID: Je corrigerai l'honorable député s'il veut bien me le permettre. Voici la base de l'offre en question: Le Gouvernement paiera une annuité de $3,600,000; de plus il s'engage, cela va sans dire, à acquitter les intérêts sur la dette permanente; ces intérêts s'élèvent à environ 7 millions. Donc aux termes de cette offre, le Gouvernement paierait 7 millions d'intérêts sur la dette permanente, plus $3,600,000 d'intérêts sur les autres actions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Lorsque le ministre a donné les explications que l'on sait, si j'ai bien compris le sens de ses remarques, il n'a pas déclaré que nous devions assumer les obligations en premier lieu et verser ensuite une annuité de $3,600,000 pour les actions ordinaires et les actions privilégiées de 1er, 2e et 3e rangs.

L'hon. M. REID: Et aussi pour les obligations garanties.

M. SINCLAIR (Guysborough): De plus il est établi que le capital de la compagnie pourrait être racheté en versant d'un seul coup le prix du loyer pour vingt-cinq ans, ce qui représenterait une somme de 90 millions. Cela revient donc à dire que le Gouvernement assume toutes les obligations fixes du réseau du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique en versant une somme de 90 millions argent comptant. Est-ce bien cela?

L'hon. M. REID: Pas du tout.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le Gouvernement s'engage à verser une annuité de $3,600,000 et l'offre ajoute:

Le Gouvernement jouira d'une faculté de rachat basée sur le loyer et durant le terme final du loyer à la fin de chaque année, et à un an d'avis, moyennant le paiement de vingt-cinq fois le loyer annuel final.

Si vous multipliez $3,600,000 par 25, vous obtenez la somme de 90 millions.

L'hon. M. REID: Exactement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Voilà comment j'arrive à cette somme de 90 millions. Le Gouvernement consent donc à verser une somme de 90 millions pour les obligations privilégiées et les actions ordinaires.

L'hon. M. REID: Pas du tout. Mon honorable ami fait erreur et je vais tenter de le remettre dans la bonne voie. Le Gouvernement consent à verser 90 millions au bout de trente ans. A quelle fin? Pour racheter les valeurs que représentent ces

intérêts de $3,600,000. Je répéterai donc encore une fois les explications si souvent données à ce sujet. Il faut acquitter des intérêts de $2,500,000 sur les obligations garanties, qui représentent un capital de 60 millions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce sont les actions ordinaires.

L'hon. M. REID: Pas du tout. Nous verserons 90 millions pour racheter un capital de $241,257,658.27. En d'autres termes, cette somme de $3,600,000 représente l'intérêt annuel pendant dix ans sur les obligations garanties à 4 pour 100 et forment un total de $60,833,332.51 ainsi que sur les obligations privilégiées de 1er, 2e et 3e rang; or, si nous additionnons ces quatre item, nous arrivons à une somme globale de $124,-674,533.74. Outre cela, les actions ordinaires représentent une somme de $116,583,-124.44 sur laquelle la compagnie n'a jamais versé d'intérêt. Le Gouvernement a donc dit à la compagnie: Nous ne ferons pas entrer en ligne de compte de capital ordinaire puisqu'il n'a jamais porté intérêt; nous allons vous allouer $3,600,000 pour acquitter les intérêts annuels sur les obligations garanties ainsi que sur les obligations privilégiées de 1er, de 2e et de 3e priorité.

Si vous voulez accepter cela et nous céder en même temps les actions ordinaires sur lesquelles il a été payé une somme de 30 millions, nous voulons bien vous payer à perpétuité cette somme de 3 millions 600 mille dollars, ou 90 millions au bout de trente ans. L'affaire se résumerait ainsi. Prenez la somme comme étant de 90 millions, si vous voulez envisager la chose de cette manière; déduisez de cette somme celle de $60,833,332.51, et vous restez avec une valeur de 30 millions à appliquer sur les $64,841,301.23, que les actions de première, de deuxième et de troisième priorité mises ensemble, plus les $116,583,124.44 d'actions ordinaires, ou en chiffres ronds, la somme de 190 millions, que représenterait celle de 30 millions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Dans quelle partie du rapport Drayton-Acworth le ministre trouve-t-il de quoi justifier cette offre de 90 millions?

L'hon. M. REID: A la page 88, l'article 41 dit:

> Nous sommes d'avis que l'on cède aux syndics la totalité des parts de capital du Grand-Tronc, garanties, de priorité ou ordinaires, en échange d'une annuité fondée sur une raisonnable mais importante proportion de la somme de 3 millions 600 mille dollars, qui est la moyenne des dividendes versés au cours des dix dernières années, et que cette annuité s'accroisse de 40 ou 50 p. 100 après les premières sept années.

Voilà où nous prenons cet avis et, comme ce bill le prévoit, nous prenons les actions de priorité et les actions ordinaires de la façon que je viens de dire, subordonnément, bien entendu, à la décision que pourra rendre la commission d'arbitrage.

M. CAHILL: Le ministre est loin de ma question. Nous nous apprêtons à acheter le réseau du Grand-Tronc, y compris plusieurs chemins de fer, en même temps que les actions de la compagnie elle-même. Quelle est la somme totale des dettes dont nous nous chargeons par l'achat de ce réseau. Je ne parle pas seulement du chemin de fer du Grand-Tronc, non plus que d'une portion quelconque du réseau, mais de toute l'entreprise.

L'hon. M. REID: J'étais en train d'indiquer les détails lorsque j'ai été interrompu. J'ai expliqué que nous nous chargions de toute la dette fondée. Je ne saurais dire, avant que les arbitres aient rendu leur décision, ce que va être la dette découlant des actions de première, de deuxième et troisième priorité et des actions ordinaires. Tout ce que mes honorables amis peuvent faire en attendant c'est d'évaluer eux-mêmes cette dette comme il l'entendront. L'intérêt de $1,100,000 représenterait une valeur de 25 à 30 millions.

M. MICHAUD: Le ministre doit avoir une idée de la somme totale des obligations.

L'hon. M. REID: Le détail en est donné à la page 39 de ce livre bleu. Je m'explique parfaitement le désir de mes honorables amis, mais je n'admettrai point que nous nous chargions d'une dette de $116,-583,124.44 par le fait des actions ordinaires, comme le disait l'autre soir le chef de l'opposition. Il se peut que les arbitres n'attribuent aucune valeur à ce stock. En faisant nos offres, nous n'avons pas considéré qu'il dût en avoir une. Nous ne pouvons dire ce qu'il vaut tant qu'une décision n'aura pas été rendue par les arbitres. Je ne peux dire qu'une chose, c'est que nous assumons la responsabilité de l'entière dette fondée, laquelle se monte à $173,558,544.62, comme aussi des actions garanties, lesquelles sont de la somme de $60,833,382.51, et, en outre, de la valeur attribuée par les arbitres aux actions ordinaires et à celles de priorité. Ensuite, nous avons dans nos livres une somme de $15,142,633.13 avancée au Grand-Tronc il y a plusieurs années. Quoique le Grand-Tronc doive cette somme, le Gouvernement ne l'a jamais considérée comme une obligation. Il était, si je ne me trompe, entendu que la compagnie ne serait jamais

appelée à rembourser cette somme, non plus qu'à payer les intérêts sur ce montant qu'après avoir payé les intérêts dus sur ses actions ordinaires. Cette somme de 15 millions représente tout ce que le Grand-Tronc a eu du gouvernement fédéral sous forme de subventions ou de secours quelconques depuis soixante et cinq ans qu'il existe.

M. EULER: Avait-il été convenu que cette somme de 15 millions ne serait jamais remboursée?

L'hon. M. REID: Je n'ai ici aucun détail sur cette affaire, mais je sais que jamais on a demandé au Grand-Tronc de payer les intérêts sur cette somme, et nous aurons, je pense, à tenir pour accordé que le Gouvernement ne prétendra point qu'il y a là une dette dont le chiffre serait à déduire de l'actif de la compagnie dans cette opération.

M. McKENZIE: Est-ce que cette somme n'a pas toujours paru dans nos livres comme étant à l'actif du Dominion, et n'y paraît-elle pas encore aujourd'hui?

L'hon. M. REID: Elle y paraît à coup sûr puisque autrement elle ne paraîtrait pas dans la présente liste des obligations.

M. McKENZIE: Avons-nous bien le droit en ce cas d'effacer cette dette?

L'hon. M. REID: Je ne dis pas cela. C'est un actif pour le Canada. Ce que je dis, c'est que le Gouvernement ne s'est jamais occupé de percevoir le principal ni l'intérêt.

M. McKENZIE: Peur fixer le chiffre de ce que nous devons, l'honorable ministre aura à réduire ces 15 millions qui nous sont dus; il ne peut donc pas dire qu'ils vont être effacés.

L'hon. M. REID: Je dis que, dans leur sentence, les arbitres devront en tenir compte comme de toute autre obligation dont le réseau pourra être grevé. Je ne prétends pas, cependant. qu'elle soit de nature à influer beaucoup sur leur décision.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre pense-t-il que les arbitres vont considérer ce montant comme une obligation, quand il exprime l'intention de l'effacer?

L'hon. M. REID: Je me borne à citer les faits. Mon honorable ami a été ministre des Finances durant plusieurs années; si ce montant constituait une obligation, il aurait dû en percevoir l'intérêt au lieu de laisser le prêt dans cet état durant si longtemps. Il connaît la situation mieux que moi, il sait exactement à quelles conditions ces 15 millions furent avancés au Grand-Tronc. Si je n'ai pas bien cité les faits, qu'il le prouve.

L'hon. M. FIELDING: Même de nos jours c'est une forte somme que celle de 15 millions. Cependant, mon honorable ami n'en a pas assez dit pour établir où en est notre créance. Si nous sommes coupables de n'avoir rien perçu tous les gouvernements qui se sont succédés depuis la confédération le sont également. Sans vouloir aller trop vite à l'égard du Grand-Tronc, il faut cependant que nous sachions où nous en sommes par rapport à cette compagnie. Si je me suis opposé à ce que ce projet de loi fût adopté maintenant, c'est que nous n'avions pas eu le temps de nous renseigner, et je n'avais pas tort puisque mon honorable ami n'a pas encore jugé nécessaire de décrire les conditions de ce prêt de 15 millions. Je ne discute pas la question de savoir s'il y aurait ou n'y aurait pas lieu d'en recouvrer le montant, mais le ministre devrait nous fournir de plus amples détails au sujet de ce prêt et ne pas se borner à dire que, d'après lui, il n'a jamais été entendu que cet argent nous serait remboursé.

L'hon. M. REID: Les arbitres jugeront de toutes les obligations du Grand-Tronc d'après leur valeur. S'ils devaient se baser sur ce qu'en pense un membre quelconque de la Chambre, ils ne devraient pas être nommés. Ces arbitres seront des hommes d'honneur, ce sont les faits réels qu'ils prendront en considération, et non pas ce que la députation aura pu en dire.

M. CAHILL: L'Annuaire du Canada pour l'année 1918 dit sous la rubrique de "Bureau des statistiques fédérales", à Ottawa:

> L'augmentation comprenait en réalité $15,-142,633 de plus, mais cette somme, représentant un prêt de l'Etat au Grand-Tronc, qui a figuré durant des années comme partie du capital de la compagnie, fut éliminée en 1917.

Cela a dû se faire à la connaissance du Gouvernement?

L'hon. M. REID: Quel est ce livre?

M. CAHILL: L'"Annuaire du Canada".

L'hon. M. REID: Je ne pense pas pouvoir fournir d'autres explications que celles que j'ai déjà fournies. Ces 15 millions furent avancés au Grand-Tronc et ...

M. CAHILL: Comment se fait-il qu'on les ait retranchés.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas dit qu'on les avait retranchés. Si on les avait retranchés, ce n'aurait pas été dans ce livre.

M. CAHILL: Ce livre le dit.

L'hon. M. REID: L'"Annuaire du Canada' n'est certainement pas plus digne de foi que les archives officielles du ministère.

M. CAHILL: Qui est responsable de la publication de ses statistiques? N'est-ce pas le ministère des Chemins de fer?

L'hon. M. REID: Je prends les données fournies par les archives officielles du ministère.

M. CAHILL: Il faut que nous ayons ces archives officielles.

L'hon. M. REID: Je vous les donne ici.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il est bon parfois d'avoir deux témoins.

M. McKENZIE: Le ministre veut-il dire ce qu'il y a à arbitrer dans ces 15 millions? Le dollar canadien vaut le pair et les arbitres ne décideront pas la valeur de notre monnaie. Nous avons prêté 15 millions à cette compagnie et le ministre vient nous dire que nous allons nommer des arbitres pour établir la valeur de ces avances. Pourquoi donc, c'est 15 millions ni plus ni moins.

L'hon. M. REID: Je dirai à mon honorable ami de quoi ils décideront, bien que cela ne soit guère nécessaire, car étant donnée la nature de sa profession, il doit être plus que moi au courant de ces choses-là. Les arbitres s'assureront de la valeur du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer et du prix que nous devrons payer, en tenant compte de tout le passif. Tout d'abord, ils feront le total de l'actif et ils en défalqueront le passif; la différence représentera la valeur des actions.

M. McKENZIE: Le ministre de l'Intérieur nous disait l'autre soir, tout en s'amusant beaucoup à mes dépens, que les 60 millions que nous avons payé au Nord-Canadien n'avaient rien à faire à ce que nous devrions payer pour les actions. Etait-ce de la saine logique? Il a lancé de l'autre côté de la Chambre et une phalange de ministres a applaudi l'assertion que les prêts que nous avons faits à la compagnie ne devaient pas influer sur l'estimation de la valeur des actions. Si ce raisonnement était sage, les 15 millions que nous avons prêtés à cette compagnie n'ont rien à faire à la valeur des actions.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami, probablement par inadvertance, rapporte tout de travers les paroles du ministre de l'Intérieur.

M. McKENZIE: Qu'a-t-il dit? Le hansard est là.

L'hon. M. ROWELL: Ainsi que le ministre des Chemins de fer l'a fait ressortir, pour établir la valeur des actions, les arbitres feront sans doute entrer en ligne de compte tant l'actif que le passif, ainsi que les recettes, car la valeur des actions dépendra principalement de ces deux facteurs. Autant que je me rappelle, voici quel était le sujet de la discussion: A un moment donné, un projet de résolution déposé ici a limité à 30 millions la somme qu'on pourrait payer pour les actions du Nord-Canadien, et dans ses commentaires, mon honorable ami a déclaré que la compagnie a subséquemment emprunté une somme d'argent—15 millions, je crois—et il a soutenu, à ce que je me rappelle, que cet emprunt a influé sur la valeur des actions.

M. McKENZIE: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il devrait certainement faire baisser la somme que nous paierions pour les actions.

L'hon. M. ROWELL: Puis, mon collègue (M. Meighen) a contredit cette assertion parce que, si l'argent emprunté a été mis dans l'entreprise, la valeur de celle-ci en est augmentée d'autant. La valeur des actions ne serait pas diminuée de cette somme, si l'argent a servi au chemin. L'opération se résume, d'un côté, à un emprunt de 15 millions, et de l'autre, à un placement dans l'entreprise et à une augmentation de 15 millions dans le chiffre de l'actif. Elle n'en change pas la valeur; elle pourrait l'améliorer dans certaines circonstances. Si la compagnie se trouvait sur le point de faire banqueroute ou dans des embarras financiers, les 15 millions la tireraient de ce mauvais pas et lui permettraient de s'acquitter d'obligations urgentes ou d'opérer des améliorations indispensables. Tirée de ses embarras du moment ou mise en état de faire des améliorations qui s'imposent, la compagnie se trouverait dans une meilleure situation qu'auparavant. Dans ce sens-là seulement pourrait-elle être améliorée; autrement, la valeur des actions ne serait pas changée, si les fonds étaient placés dans l'entreprise ou employés à acquitter des dettes.

M. McKENZIE: En supposant que nous disions au Nord-Canadien: Nous consentons à vous donner 30 millions à la condition que vous nous passiez tous vos biens matériels, et qu'elle refusât. Nous lui prêtons ensuite, disons, 45 ou 50 millions, et sur les entrefaites, elle décide d'abandonner la partie et nous remet le chemin, le ministre entend-il dire que nous ne ferions pas entrer en ligne de compte et que nous n'imputerions pas sur le compte du Nord-Canadien les 50 millions que nous lui aurions avancés? Ne dirions-nous pas: "Il y a quatre ans, nous consentions, il est vrai, à vous donner 30 millions, mais, depuis, vous avez emprunté 50 millions. Vous êtes notre débiteur et vous ne pouvez rien réclamer. Nous avons déjà payé plus que la valeur de la propriété. Ce sont vos biens matériels que nous voulons."

Nous l'avons payé et au delà, et nous ne nous soucions pas de vos actions qui ne valent rien.

L'hon. M. ROWELL: Si ces 40 ou 50 millions n'avaient pas été versés à la caisse du chemin de fer ou n'avaient pas servi à payer des dettes l'argument de mon honorable ami tiendrait debout. D'un autre côté, si cela a été versé au chemin de fer ou si cela a servi à payer des dettes la position de la compagnie s'en est trouvée améliorée en proportion des obligations contractées. Je m'explique: Supposons que la compagnie ait à faire face à 40 ou 50 millions d'obligations urgentes. Elle dit au Gouvernement: "Nous ne pouvons pas rencontrer nos échéances, voulez-vous nous prêter 40 ou 50 millions?" Le Gouvernement y consent et, avec cette somme, la compagnie se débarrasse de ses dettes pressantes. La compagnie n'est pas dans une plus mauvaise position et elle n'a que changé ses créanciers. Ses actions valent tout autant et la seule différence, c'est qu'elle doit à l'Etat au lieu de devoir aux porteurs de ses obligations. Dans ce sens, je dirai que cela n'affecte nullement ses actions, en bien ou en mal. Ceci, néanmoins, regarde un autre chemin de fer et n'intéresse pas la question que nous discutons en ce moment.

L'hon. sir SAM HUGHES: Pendant ce temps, la ligne n'aura-t-elle pas augmenté en valeur?

L'hon. M. ROWELL: Elle peut avoir augmenté en valeur.

L'hon. sir SAM HUGHES: Elle a augmenté.

M. EULER: Il me semble que nous avons droit à recevoir une réponse définitive du ministre pour savoir si ces 15 millions font, oui ou non, partie de l'actif du Dominion. Je ne vois rien de sérieux dans cette prétention disant que le montant est lui-même soumis à l'arbitrage. Les 15 millions représentent une somme que le Canada a prêtée à la compagnie du Grand-Tronc. Dans ce cas celle-ci la doit au Dominion. S'il est vrai que le pays ne doit pas être remboursé, nous devons le savoir et je ne vois pas pourquoi le montant lui-même serait soumis à l'arbitrage. C'est 15 millions ou rien, et il me fait l'effet que cette dette du Grand-Tronc au Trésor est une dette comme toutes les autres. J'aimerais savoir si, d'après le Gouvernement, ou encore, dans le fait, cette somme constitue un actif réel du Dominion dû par la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. M. ROWELL: Je ne vois pas qu'il me soit possible d'ajouter à ce que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer a dit à ce sujet. En réalité, cette avance a été faite il y a cinquante ou soixante ans, peut-être davantage, et l'intention à l'époque n'était pas de rembourser ce prêt.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami dit qu'on n'avait pas l'intention de rembourser. C'est un point à noter. Je ne veux pas contredire l'argument de mon honorable ami, mais je dis qu'il vaut d'être noté. Nous devrions savoir quel a été l'arrangement d'après les documents eux-mêmes et non pas d'une personne qui croit que ceci est arrivé.

L'hon. M. ROWELL: C'est juste, et le ministre des Chemins de fer produira les documents qui peuvent exister.

L'hon. M. FIELDING: Ceci s'est passé avant la confédération.

L'hon. M. ROWELL: Parfaitement. Quel que soit le document, nous le déposerons devant la Chambre. Comme je comprends la chose, aucun intérêt ne devait être payé sur cet emprunt tant que la compagnie ne paierait pas de dividendes sur ces actions ordinaires. Comme elle n'a jamais distribué de dividende sur ces actions, elle n'a pas payé d'intérêt sur les 15 millions. Mais cela a été reporté dans les livres du Trésor comme obligation du Grand-Tronc à l'Etat. La somme n'a jamais été effacée des livres, mais on n'en a jamais demandé le paiement. En préparant un état pour l'information de la Chambre, les fonctionnaires du ministère ont fait cette inscription telle qu'elle figure. Mon honorable ami (le ministre des Chemins de fer) déposera le document relatif à cette affaire, quel qu'il soit.

L'hon. M. REID: Oui, je le produirai.

M. EULER: Le ministre nous dira-t-il si, à ses yeux, cette somme est sujette à l'arbitrage?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas vu le document et je ne saurais donc exprimer une opinion au pied levé. Le montant est sujet à l'arbitrage en ce sens que les arbitres, pour calculer le montant de l'actif et du passif, devront tenir compte de tous les articles. Si les arbitres décident que c'est une dette réelle de la compagnie, alors, les actions auront moins de valeur que si ce n'était pas une dette de la compagnie.

M. EULER: Qui a porté au bilan cet article de 15 millions? Est-ce la reconnaissance d'une obligation par le Grand-Tronc?

L'hon. M. ROWELL: Non, c'est le Gouvernement. A ma connaissance, il n'y a

pas de malentendu entre le Grand-Tronc et le Gouvernement sur les conditions auxquelles l'emprunt a d'abord été contracté et à celles du paiement de l'intérêt.

L'hon. M. FIELDING: J'appellerai l'attention du ministre sur un autre point de l'arbitrage. La décision future de l'arbitrage, surtout depuis l'augmentation des valeurs sur le marché de Londres, a provoqué de nombreux commentaires, non seulement de ce côté-ci de la Chambre. Je ne suis pas sûr si c'est le ministre des Chemins de fer ou le ministre de l'Intérieur, mais je pense que l'un des deux a dit que les arbitres devraient fixer une date touchant la portée de la valeur en bourse, sur la décision des arbitres. Quelle serait cette date est une autre question. Mais il faudrait que l'évaluation des actions d'après la cote de la bourse soit ce qu'elles étaient réellement à une date assez reculée avant le dépôt de ce projet. Je ne dirai pas que le ministre des Chemins de fer ou le ministre de l'Intérieur "ont promis", mais ils nous ont laissé entendre qu'il y avait une disposition dans ce sens. Je désire appeler l'attention du ministre là-dessus, parce que cette limite devrait être inscrite dans le projet de loi.

L'hon. M. REID: Mon honorable collègue le ministre de l'Intérieur, au cours de ses observations, il y a un jour ou deux, a parlé précisément de cette question et a déclaré qu'une date serait fixée pour l'évaluation de ces actions. Je pense qu'un honorable député a suggéré le 31 août, ce qui empêcherait de donner aux actions une valeur de spéculation. Le ministre de l'Intérieur a assuré à la Chambre que les intérêts du Trésor seraient protégés de quelque manière, et j'ai donné la même assurance, hier soir.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami se propose-t-il d'insérer cette disposition dans le bill?

L'hon. M. REID: Non, mais je puis assurer à la Chambre qu'on se protégera de quelque façon.

M. McKENZIE: Quand les lettres se rapportant aux négociations ont été déposées sur le bureau, l'autre soir, j'ai discuté cette question de la fixation d'une date avec le ministre de l'Intérieur, et ne sachant pas que les négociations remontaient à un an, et croyant qu'il s'agissait de pourparlers tout récents, j'ai déclaré que le dernier jour d'août 1919 serait peut-être une date convenable. J'ai émis cet avis en croyant que les négociations étaient récentes. Mais depuis, nous avons appris par des discours et des renseignements venus du côté ministériel que ces négociations n'ont pas cessé depuis le 24 janvier 1918. Elles ont débuté par le câblogramme du premier ministre, le 24 janvier 1918. Après qu'il eut été découvert que les négociations étaient en cours depuis le mois de janvier, j'ai changé d'avis au sujet de la date du 31 août. Maintenant, je trouve qu'il faudrait fixer cette date au 23 janvier 1918, la veille de l'envoi du câblogramme du premier ministre en Angleterre.

L'hon. M. REID: Je ne voudrais pas consentir à aucune date spécifiée en ce moment, et mon honorable ami, je pense, sera de mon avis, quand je lui aurai expliqué les circonstances. Vu que le Gouvernement entrait en négociations avec la compagnie, je crois que les actions étaient beaucoup plus élevées au mois de janvier 1918 qu'au mois d'août, parce que, si l'honorable député veut lire les journaux, il verra qu'on a été fort peu satisfait, à cette époque à Londres, du montant offert par le Gouvernement. Le cours des actions, selon moi, n'a jamais été aussi bas qu'au mois d'août. Il vaut donc aussi bien laisser cette question de date de côté jusqu'à la discussion des termes de la convention. J'ai dit que le Trésor serait protégé au cas où l'on chercherait à majorer les actions à la suite de la décision du Gouvernement de racheter le chemin de fer.

M. MACKIE (Edmonton): Cette convention sera-t-elle soumise à la Chambre ?

L'hon. M. REID: Non. Après l'adoption du projet de loi, on prendra quelque temps à préparer la convention. Il y entrera un grand nombre de détails qui ne pourraient être insérés dans le bill.

M. MACKIE (Edmonton): Je partage l'avis de mon honorable ami de Cap-Breton (M. McKenzie) qu'il faudrait fixer une date ou donner l'assurance à la Chambre qu'elle le sera, afin que nous soyons convaincus que nous ne paierons pas les actions plus qu'elles ne valent.

M. RICHARDSON: Je considérais que ce point était tellement essentiel que, à mon retour de Winnipeg ces jours derniers, j'ai saisi la première occasion de m'assurer à des sources officielles, si cette prétendue majoration influerait sur l'arbitrage, et j'ai obtenu de sources dont je me contente, l'assurance que le ministère se proposait de faire en sorte qu'elle ne change rien à la somme que les arbitres pourraient allouer. La députation doit se rappeler que j'en ai

parlé, lorsque j'ai adressé la parole, mercredi. Je n'ai pas voulu dire de qui je tenais mes renseignements, car je n'aime pas à trahir de secrets. Cependant, vu qu'il a été déclaré au nom du ministère qu'on a l'intention de prendre cette précaution, je suis d'avis qu'il serait bon, si faire se peut, de fixer le jour dans le projet de loi. J'approuve donc l'idée du représentant d'Edmonton-Est (M. Mackie). Le public est excessivement soupçonneux et inquiet au sujet de cette affaire.

M. McKENZIE: Il a raison de l'être.

M. RICHARDSON: Je ne reconnais pas avec mon honorable ami qu'il ait raison de l'être. Mais il existe tellement d'incertitude à propos de tout—même au sujet de l'honorable député—qu'il serait bon de fixer la date sur-le-champ. Pendant que j'ai la parole, je voudrais poser une question relativement aux 90 millions que le Grand-Tronc doit à l'Etat aux termes du traité concernant le Grand-Tronc-Pacifique. J'ai aussi obtenu l'assurance que les arbitres s'en occuperaient. Par conséquent, étant convaincu que l'intérêt public sera sauvegardé relativement à ces deux points importants, je n'ai aucune peine à approuver la proposition d'acheter le Grand-Tronc.

L'hon. sir SAM HUGHES: Il est aisé de découvrir le cours de ces actions. Pourquoi ne saurions-nous ce qu'il a été depuis trois à quatre ans, afin de voir s'il a beaucoup augmenté? Dans ce cas, prenons le cours le plus bas.

M. MACKIE (Edmonton): Lorsque les arbitres établiront la valeur des actions, ni mon honorable ami (sir Sam Hughes), ni moi, ne seront présents pour discuter leur ligne de conduite, mais en fixant maintenant le jour où la valeur des actions devra être prise en considération, nous convaincrons le public que nous le protégeons.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ce serait aussi mon idée. Selon moi, le jour le plus bas devrait servir à établir la valeur des actions.

L'hon. M. FIELDING: Il doit être entendu que les actions dont nous parlons, sont les trois catégories d'actions privilégiées et les actions ordinaires, qui sont l'objet de l'arbitrage. A mes yeux, le problème le plus grave a trait aux actions garanties, et je crains que nous ne soyons pas protégés, en ce qui les concerne.

M. RICHARDSON: Vu qu'il a mis le sujet sur le tapis, je proposerai à mon honorable ami (M. Fielding) de nous dire quel jour il faudrait adopter pour établir la valeur de ces actions.

L'hon. M. FIELDING: Je ne voudrais pas donner une réponse formelle. Je consens à accepter la promesse que font les ministres de choisir un jour; cependant, j'aimerais qu'ils choisissent ce jour et l'indiquent dans le projet de loi. Je suis porté à étudier les cours de la bourse avant d'entreprendre de répondre à la question de mon honorable ami, et je ne suis pas disposé à trouver trop à redire. A ce sujet des actions garanties, il est bon de nous rappeler que ce dont nous parlons ne se rapporte pas à ces actions qui sont rendues à 45 points et qui se rendront à 90 avant que l'affaire soit bâclée. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit et il n'est peut-être pas permis de discuter ce sujet au point où en sont les choses.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable député (M. Fielding) a bien exposé la situation. Le ministère fera en sorte, comme il convient, que les détenteurs des actions soumises à l'arbitrage ne reçoivent pas un prix plus élevé à cause de la hausse résultant de l'arrangement intervenu entre l'Etat et la compagnie, relativement à leur acquisition. Il serait souverainement fâcheux que la valeur en fût accrue dans les circonstances, et le marché pourvoira à la meilleure manière de l'empêcher, comme le ministre de l'Intérieur l'a dit la première fois que le sujet a été mis sur le tapis.

L'hon. M. FIELDING: Cependant, mon honorable ami admettra que cela ne s'applique pas aux actions garanties.

L'hon. M. ROWELL: Je reconnais parfaitement que cela ne s'applique qu'aux actions qui font l'objet de l'arbitrage. Je me demande si le moment est bien choisi pour parler des actions garanties.

L'hon. M. KING: Si le Gouvernement a l'intention d'accomplir ce dont le ministre nous avise, pourquoi ne pas l'indiquer dans le projet de loi, dans des termes qui commanderont la confiance du pays?

L'hon. M. ROWELL: Je ne sache pas qu'il soit nécessaire pour le Gouvernement de faire quoi que ce soit pour édifier l'opinion sur l'excellence de ses intentions dans cette affaire. Mais il faut tenir compte de ceci: d'abord, sans examen des cotes de la bourse, rien ne fait connaître clairement la meilleure date à choisir; en second lieu, si nous négocions une entente, c'est là une question qu'il convient de débattre avec les autres. Au demeurant, le Gouvernement a assuré qu'il se fixera pour cet objet une date qu'on ne saurait critiquer.

M. STEVENS: Me permettra-t-on d'interjeter ici une observation. J'estime qu'il y aurait danger à fixer, dans ce projet de loi, une date pour l'évaluation de ces titres, laquelle, si j'en juge par la discussion, serait déterminée par la cote des actions sur la place. En agissant ainsi, nous avisons les arbitres que le Parlement accepte la cote de ces actions, à une date donnée. Après un examen assez serieux du bilan de la compagnie, je suis d'avis que nous commettrions une imprudence excessive, en garantissant de payer aux actionnaires du Grand-Tronc la valeur de leurs actions telle qu'elle appert à la cote de la bourse. Faisons plutôt en sorte que les arbitres s'assurent de la valeur intrinsèque des actions représentée par l'excédent de l'actif sur le passif, et non pas de leur cote à la bourse. En conséquence, monsieur le président, je presse instamment la Chambre de ne pas fixer une date ayant le moindre rapport à la valeur vénale de ces actions, car nous reconnaîtrions, par là même, que c'est leur valeur marchande, et non pas leur valeur intrinsèque, qui compte.

M. CAMPBELL: L'idée émise par mon honorable ami nécessiterait l'évaluation des biens matériels de la compagnie, n'est-ce pas?

M. STEVENS: Mon honorable ami a parfaitement raison, et nous avons deux moyens d'y arriver. Je n'ai probablement pas le droit de parler avec quelque autorité, et je me contente, en ce moment, d'exprimer mon opinion personnelle. Nous avons le rapport Drayton-Acworth, et cette commission a retenu les services des ingénieurs les plus compétents pour étudier la situation des chemins de fer du pays et en faire rapport. Si ce rapport n'est pas satisfaisant, il appartient aux arbitres ou à toute autre partie à l'arbitrage de demander une nouvelle estimation du matériel. Mais ce que je tiens à établir, c'est que nous suivrions certainement une voie fort dangereuse, si nous prenions comme base de calcul la valeur à la bourse de ces titres, plutôt que leur valeur intrinsèque.

L'hon. M. FIELDING: L'objection soulevée par l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) est assez juste. Je ne m'attendais certainement pas à ce que nous reconnaissions la valeur à la bourse comme élément décisif dans cette affaire. Je me suis servi de ces mots: "Si les arbitres admettent la valeur à la bourse comme facteur à considérer, cette valeur doit être celle à une date ancienne." Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député. Je sais que, dans le cas de l'arbitrage du Nord-Canadien, l'indication d'un maximum fut, à mon avis personnel, une méprise. C'était inviter les arbitres à se rendre jusqu'à ce montant. Je crois cependant que, dans le cas qui nous occupe, nous pourrions décréter que si la valeur à la bourse, au jugement des arbitres, doit peser dans la balance, c'est la cote à une date ancienne qu'il faudra considérer.

M. McKENZIE: Nous ne pouvons relever les cotes du marché d'année en année et de mois en mois, et choisir une date où les actions de cette compagnie sont très en baisse. Ce serait illogique et arbitraire; il faut écarter tout dessein pareil. Mais nous pouvons parfaitement dire à quiconque détient de ces actions: "Vous n'avez aucun droit de profiter d'une inflation ou d'une hausse subite des actions, par suite de la décision du Gouvernement d'acheter. Je crois qu'il serait équitable de fixer comme limite le jour où le gouvernement du Canada a eu l'idée d'acquérir cette propriété ainsi que le matériel qui donnait de la valeur à ces actions. Si cette annonce officielle a été faite le 24 janvier 1918, alors les détenteurs de ces actions n'auraient droit d'en retirer que leur valeur au 23 janvier 1918. Certes, s'il y a eu des pourparlers antérieurs de nature à influencer la valeur des actions, le Gouvernement doit les connaître. Mais s'il n'y a pas eu antérieurement d'avis public, je fixerais la date que j'ai suggérée, sauf à dire: Vous ne pouvez aller au delà de ce terme, car il est très probable que toute inflation de ce capital résulte de notre résolution d'acheter.

L'hon. M. ROWELL: Je crois que si mon honorable ami veut réfléchir un peu, il s'apercevra qu'il ne serait pas sage de choisir la date qu'il propose. Il est beaucoup plus prudent de laisser cela au soin du Gouvernement. J'ai donné à entendre l'autre soir que d'après moi la valeur vénale des actions, c'est-à-dire leur valeur en bourse à n'importe quelle date, ne devrait pas influer sur la décision des arbitres. J'en ai donné les raisons alors et je ne les répéterai pas. Mais depuis janvier 1918, de très importants événements se sont produits dans l'histoire du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique qui auront, je crois, beaucoup plus d'effet sur les actions que n'ont pu en avoir les négociations entreprises par le Gouvernement. Il y a tout d'abord l'aveu du Grand-Tronc qui se déclare incapable de continuer l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. Il y a aussi la mise en séquestre qui s'ensuivit. Enfin, il faut

tenir compte aussi que depuis ce temps-là le Grand-Tronc s'est trouvé incapable de continuer ses propres opérations sans assistance du dehors. Tout cela est de nature à influer beaucoup sur la valeur des actions, et il ne serait pas prudent de fixer une date aussi reculée que celle mentionnée par mon honorable ami, car les actions ont réellement moins de valeur en raison de ce qui s'est passé depuis qu'elles n'en avaient le 24 janvier 1918. Je suis d'accord avec mon honorable ami que si l'on tient compte de la valeur des actions sur la place, les arbitres ne devront pas se laisser influencer par la plus-value provenant de l'entrée en scène du Gouvernement; d'ailleurs le ministre de l'Intérieur a bien expliqué, l'autre soir, que ceci serait inscrit au contrat.

L'hon. M. REID: J'ai une petite remarque à faire à ce propos. On dit un peu partout que si ce chemin de fer passe aux mains de l'Etat, les municipalités perdront les impôts qui leur étaient payés par la compagnie. C'est cette déclaration que je tiens à corriger. Il n'y a rien dans ce projet de loi qui permet au Gouvernement de changer la position dans laquelle s'est toujours trouvé le Grand-Tronc à cet égard. L'Etat, une fois propriétaire du réseau, devra payer les impôts que la compagnie payait ou était passible de payer dans le passé aux municipalités. Etant donné que je reçois des télégrammes de tous côtés à ce sujet, je crois qu'il est bon de faire sans plus tarder la remise au point.

L'hon. M. FIELDING: Si le chemin de fer devient propriété de l'Etat, sera-t-il imposable? Je ne demande pas si, oui ou non, il devrait l'être, mais bien, s'il le sera.

L'hon. M. REID: Voici quelle est mon opinion: le Grand-Tronc est encore une société particulière, mais le Gouvernement détient le capital. Ce n'est pas la même chose que si le Gouvernement le détenait à titre de propriétaire du réseau. Mais ce projet de loi ne prévoit pas d'exemption pour le Grand-Tronc comme cela a été fait pour l'Intercolonial. Dans le cas de l'Intercolonial, le Gouvernement reçoit un titre de nue propriété pour chaque partie de la voie. Ici, nous avons le capital, mais le réseau doit être exploité comme société particulière, de sorte que les conditions ne changeront pas quant aux obligations envers les municipalités.

L'hon. M. FIELDING: L'Intercolonial ne fait-il pas aujourd'hui partie du chemin de fer national du Canada, d'après la loi que nous avons édictée récemment?

L'hon. M. REID: Seulement en ce qui regarde son exploitation.

L'hon. M. FIELDING: La compagnie du chemin de fer national n'en est pas propriétaire?

L'hon. M. REID: Non, elle n'en est pas propriétaire. Evidemment, dans le cas du Nord-Canadien, cette compagnie a le droit d'émettre des débentures et la position peut être différente, mais pour l'Intercolonial on n'a fait qu'en changer la direction qui a été confiée au chemin de fer national. Ce dernier ne peut pas émettre d'obligations ni donner d'hypothèques sur l'autre chemin de fer, ou du moins sans l'autorisation du Parlement. Il en est de même pour l'autre: le bureau de direction ne peut pas émettre d'obligations sans le consentement du Gouverneur en conseil.

L'hon. M. KING: Est-ce que la remarque que vient de faire le ministre ne confirme pas exactement ce que j'avançais hier, savoir que lorsque le Gouvernement prétend que ce projet implique la nationalisation de chemins de fer, il induit la Chambre et le public en erreur? Le ministre vient de dire que ces chemins de fer ne sont pas propriétés de l'Etat; par conséquent ils sont imposables.

L'hon. M. REID: En ce qui concerne le Grand-Tronc ou le Nord-Canadien, je dois dire que, par l'achat des actions, nous devenons propriétaires du réseau.

L'hon. M. KING: Puisque le réseau est la propriété du Gouvernement et par conséquent exempt d'impôt, pourquoi autorisez-vous les municipalités à l'imposer?

L'hon. M. REID: Si je ne me trompe, d'après la loi constitutionnelle de l'Amérique britannique du Nord, les propriétés de l'Etat, en franc-alleu, possédées et enregistrées au nom de la couronne, sont exemptes de l'impôt. Ici le titre de la propriété est enregistré au nom de la compagnie du Grand-Tronc du Canada, une compagnie particulière dons nous possédons les actions.

L'hon. M. KING: Une compagnie particulière.

L'hon. M. REID: Et comme nous possédons les actions, nous sommes aussi propriétaires de la compagnie. Nous possédons la propriété de la compagnie et par conséquent, nous devons être les seuls propriétaires du réseau.

M. McCOIG: S'il en est ainsi, pourquoi ne pas insérer dans ce projet de loi un ar-

ticle qui établirait clairement que ce réseau est sujet à l'impôt? Quelque autre ministre, plus tard, pourrait donner à cette loi une tout autre interprétation. En insérant dans le projet de loi une disposition établissant que le réseau est sujet à l'impôt, les municipalités seraient convaincues de l'absolue exactitude de l'affirmation du ministre.

L'hon. M. REID: Je ne veux pas surcharger le bill de dispositions inutiles; et si, à l'avenir, quelque ministre vient ici proposer, ou si un gouvernement futur changeant d'avis décide de percevoir des taxes de toutes ces municipalités desservies par des chemins de fer, et de se départir du système qui existe depuis l'établissement du Grand-Tronc et que ce gouvernement a continué d'appliquer. . . .

L'hon. M. FIELDING: Le ministre vient de renverser la proposition. Ce n'est pas parce que le Grand-Tronc perçoit les taxes.

L'hon. M. REID: . . . . alors, dis-je, le ministre, à cette époque, devra assumer la responsabilité et obtenir l'appui de la Chambre afin de se faire autoriser à s'écarter du système en vogue, pour permettre aux compagnies de chemins de fer de ne plus payer de taxes.

M. EULER: Le ministre ne prétend pas sans doute que le Gouvernement veut imposer les municipalités en retour des services qui leur sont rendus par les chemins de fer qui le desservent. Il a renversé la proposition.

L'hon. M. REID: Ce que j'ai voulu dire, c'est qu'on permettrait aux municipalités de prélever les contributions.

L'hon. M. KING: L'Intercolonial et le Grand-Tronc seront-ils dans une situation identique, quand cette mesure aura été adoptée? Quant à l'Intercolonial, le Gouvernement paie-t-il quelque dividende sur les actions à quelques actionnaires?

L'hon. M. REID: Il n'y a pas eu d'émission d'actions.

L'hon. M. KING: Je le sais. L'Etat a été propriétaire du réseau, dès le début. L'Intercolonial est réellement la propriété de l'Etat. Le réseau du Grand-Tronc n'est pas chemin de fer d'Etat; c'est la propriété d'une compagnie particulière dont le Gouvernement acquiert certaines actions, donnant en retour d'autres actions et payant des dividendes sur ces dernières.

L'hon. M. REID: Il est inutile de discuter cette question avec l'honorable député. S'il veut bien m'en croire, qu'il aille donc, quand il en aura le loisir, discuter la question en un petit comité avec ses amis et essayer de les convaincre qu'ils ont tort. Tous les autres députés de la gauche prétendent qu'il s'agit de la nationalisation complète, du réseau. Je ne veux pas les désabuser; seulement, je fais observer au leader de l'opposition qu'il va à l'encontre de l'opinion exprimée par tous les autres députés de la gauche.

M. McKENZIE: Il ne s'agit nullement de cela.

L'hon. M. KING: Il y a une chose dont le ministre n'a peut-être pas tenu suffisamment compte dans ses observations: c'est la distinction à établir entre le rachat par l'Etat et l'exploitation par l'Etat. Je ne voudrais pas affirmer que la mesure que le Gouvernement veut faire adopter tend à réaliser l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Elle vise à transférer l'administration du réseau du Grand-Tronc, de la compagnie du Grand-Tronc, à une commission de titulaires nommés par le Gouvernement. Voilà en quoi consiste cette transaction. J'en conviens, c'est le transfert qui substitue à l'exploitation privée, l'exploitation par l'Etat, et dans cette mesure-là même, je doute fort de la valeur de cette mesure, en dernière analyse.

L'administration par des particuliers n'est pas sans avoir certains avantages lorsque des actionnaires peuvent surveiller l'efficacité de la direction de façon à ce qu'elle contribue à l'accroissement des dividendes. Tous ces avantages disparaîtront avec cet arrangement, parce qu'en enlevant aux actionnaires la faculté de voter le Gouvernement leur garantit un taux d'intérêt qu'ils recevront d'une année à l'autre sans que l'on se préoccupe de la bonne ou mauvaise administration de l'entreprise.

La nationalisation et l'exploitation par l'Etat sont deux choses tout à fait distinctes. Le ministre parle de cette mesure comme s'il s'agissait de propriété et d'exploitation par l'Etat. Je reconnais que c'est bien une affaire d'exploitation par l'Etat, mais je me refuse d'y voir une mesure de nationalisation proprement dite. L'Intercolonial est la propriété de l'Etat, mais non pas ce chemin de fer-ci.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami ne voit pas la distinction entre deux choses qui diffèrent l'une de l'autre. Un individu peut détenir une propriété de deux manières; il peut la détenir en son propre nom, tout comme un homme peut être propriétaire d'une maison, d'une fabrique, d'une

ferme, ou de toute autre propriété, mais il peut aussi être propriétaire d'autre manière. Il peut détenir le titre d'une propriété appartenant à une compagnie, et il peut détenir les actions de cette compagnie. Il réunit tous les éléments de la propriété dans un cas comme dans l'autre. C'est le mode de possession qui diffère. Il est vrai que l'être corporatif reste chose absolument distincte de lui-même; mais les actions lui appartiennent et il est propriétaire dans toute l'acception du mot et avec tous les pouvoirs que cet état comporte, sauf qu'il doit poursuivre les opérations de la compagnie de la manière prescrite par la loi dans le cas des compagnies. Cela revient au même. Nous avons un exemple des deux cas dans l'Intercolonial et le Nord-Canadien. Pour l'Intercolonial, le titre propriété est effectivement attribué au Gouvernement. Ce dernier est propriétaire dans le sens dont j'ai parlé en premier lieu. Dans le cas du Nord-Canadien, le Gouvernement en est propriétaire par la possession des actions de compagnie du Nord-Canadien. Il est propriétaire au même degré dans les deux cas, mais d'une manière différente. Mon honorable ami est tout à fait dans l'erreur lorsqu'il prétend que le Gouvernement n'en est pas propriétaire. Le Gouvernement est propriétaire et exploite dans les deux cas, mais dans le premier il possède et exploite directement—du moins il en était ainsi avant le transfert aux chemins de fer nationaux du Canada. Dans l'autre cas, il possède et exploite par l'intermédiaire d'une compagnie. C'est une question de procéder avec plus de commodité, car on juge qu'il est préférable d'en agir ainsi.

L'hon. M. KING: J'aimerais faire observer cette distinction que je vois dans les différences que l'honorable député vient de nous signaler. Supposons que le Gouvernement veuille aliéner l'Intercolonial à un moment donné. Il est libre de le faire de sa propre initiative; il n'est pas obligé d'aller voir des actionnaires et d'acheter leurs actions à l'expiration d'une période de trente ans. Il n'a plus rien à payer; le Gouvernement en est le propriétaire absolu. Il n'en est pas ainsi dans l'affaire du Grand-Tronc. Le Gouvernement ne peut vendre cette ligne tant qu'il n'a pas acheté les actions en cours, lesquelles actions impayées il ne peut acquérir qu'après trente ans. Tant que ces actions n'ont pas été achetées et ne sont pas entre les mains du Gouvernement, la ligne n'est pas la propriété du Gouvernement. Dans le cas du Nord-Canadien dont il a été question, le Gouvernement possède les actions. Dans le cas de l'Intercolonial, il est propriétaire de la ligne. Quant au Grand-Tronc, il ne possède ni la ligne ni les actions, du moins pour une grande partie.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami se méprend encore une fois.

L'hon. M. KING: Il n'y a pas de méprise.

L'hon. M. ROWELL: Prenez les trois lignes. Dans le cas de l'Intercolonial, le Gouvernement en est propriétaire sans aucune dette obligatoire à acquitter; les obligations ont été payées dans le temps. Dans le cas du Nord-Canadien, il possède les actions sujettes aux obligations impayées pour lesquelles la compagnie est responsable, débenture-stock et autres obligations, situation semblable à celle du propriétaire d'un immeuble hypothéqué. Comme je le disais l'autre soir, je me suis toujours cru le propriétaire d'une maison. J'habite cette maison depuis des années et personne n'est jamais venu me contester mon titre de propriété, mais je ne l'ai jamais tenue libre de toute hypothèque. Elle est grevée d'une hypothèque depuis le jour où j'en ai fait l'acquisition.

Cela ne change rien à mon droit de propriété. J'en suis encore propriétaire, subordonnément à l'hypothèque. Or, telle est la situation où se trouve le Gouvernement au sujet du Nord-Canadien. Il possède les actions subordonnément aux obligations en cours. Il sera propriétaire du Grand-Tronc exactement dans le même sens, avec cette différence qu'au lieu d'appeler les garanties en cours des obligations on les désigne sous le nom de débenture-stock.

Elles constituent donc une créance hypothécaire grevant le chemin de fer, suivant mes renseignements. Viennent ensuite les obligations garanties. Elles ne constituent pas à proprement parler une créance formelle contre les biens de la compagnie; il s'agit toutefois d'obligations qui ont la priorité sur les actions privilégiées et ordinaires, en ce sens qu'elles ont droit à des dividendes provenant des recettes de la compagnie avant toutes les autres valeurs; en cas de liquidation, ces obligations doivent être remboursées à leur pleine valeur avant qu'il soit versé un seul dollar pour le rachat des autres actions. Pour ce qui est des actions privilégiées et ordinaires, le Gouvernement pourrait racheter ce capital —je me place au seul point de vue théorique—mais s'il décidait de le faire, il serait obligé de payer argent comptant ou de donner d'autres valeurs en retour. Mais à l'heure qu'il est, nous obtenons le capital à des conditions bien plus avantageuses

pour le pays que si nous l'achetions argent comptant. Au lieu de payer de beaux deniers sonnants pour ce capital, nous l'échangeons contre des actions ne conférant aux porteurs ni le droit de voter ni le droit d'intervenir en rien dans les affaires de la compagnie. Il s'agit en l'espèce d'une sorte de valeur garantie par l'Etat, d'une nature perpétuelle, portant intérêt à 4 p. 100, mais que nous pouvons rembourser au bout de trente ans. Nous adoptons ce plan, parce qu'il est dans les meilleurs intérêts du pays. Sans cela, nous serions obligés de payer argent comptant et nous ne serions pas en mesure de nous procurer les sommes nécessaires à moins de payer un intérêt de 5½ p. 100. Les obligations de l'emprunt national portent un intérêt de 5½ p. 100 à l'heure qu'il est. Or, serait-il sage, je vous le demande, d'insister auprès du public canadien pour lui faire acheter en valeurs de l'Etat portant intérêt à 5½ p. 100 pour les utiliser à cette fin lorsque nous sommes en mesure d'atteindre le même but avec de soi-disant obligations de l'Etat portant intérêt à 4 p. 100? Le plan que nous avons adopté est dans l'intérêt du Gouvernement et du pays. Il aura pour effet, si la sentence arbitrale accorde une somme considérable à la compagnie, de faire économiser chaque année des centaines de milliers de dollars au public canadien, puisqu'il nous permettra de payer avec des obligations portant intérêt à 4 p. 100 au lieu de 5½ p. 100.

M. McKENZIE: Pourvu que vous receviez la valeur de votre argent.

L'hon. M. ROWELL: En supposant, cela va sans dire, que les arbitres attribueront une juste valeur à ces émissions. Je traite purement et simplement à cette heure des moyens que nous aurons pour exécuter la sentence arbitrale.

M. EULER: Le bill mentionne à différentes reprises que le tribunal d'arbitrage déterminera la valeur des actions privilégiées et ordinaires et que les détenteurs de ces titres recevront de nouvelles obligations garanties jusqu'à concurrence du chiffre adopté par la sentence arbitrale; les anciennes actions devront être transférées au Gouvernement fédéral.

Je désire savoir quel est le rang de ces obligations qui seront remises entre les mains de l'Etat? Est-ce sur la possession de ce capital que le Gouvernement base sa prétention à la propriété du réseau du Grand-Tronc?

L'hon. M. ROWELL: Certainement.

M. EULER: Ces actions sont-elles encore en vigueur?

[L'hon. M. Rowell.]

L'hon. M. ROWELL: Oui; c'est le capital qui a la haute main sur la direction du chemin de fer. Le Gouvernement deviendra le propriétaire incontesté de ces actions.

M. EULER: Ce sera des actions majorées, puisque vous aurez déjà désintéressé les actionnaires du Grand-Tronc en leur versant la somme qu'auront fixée les arbitres.

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout. Nous aurons acquis et payé ces actions par l'émission de nouvelles obligations garanties portant intérêt à 4 p. 100. Au lieu de payer argent comptant, le Gouvernement émet des obligations garanties. Les actions que nous acquerrons et que nous déposerons dans le trésor fédéral sont celles qui ont la haute main sur le chemin de fer et elles conserveront la valeur qu'elles ont aujourd'hui.

M. EULER: Mais ces actions n'auront plus de valeur intrinsèque et réelle, puisque de nouvelles obligations jusqu'à concurrence de la valeur actuelle du réseau, telle qu'elle sera fixée par les arbitres, seront remises aux présents détenteurs.

L'hon. M. ROWELL: Elles auront la valeur que nous les aurons payées, en supposant évidemment que les arbitres leur auront attribué une valeur juste et raisonnable. En paiement de ces actions, le Gouvernement émettra de nouvelles obligations. De plus, ces nouvelles obligations porteront intérêt à 4 p. 100 et nous aurons le droit de les rembourser au bout de trente ans. La valeur de l'argent sur le marché mondial au bout de cette période influencera la décision du Gouvernement du jour quant à savoir s'il devra les rembourser ou non. Si dans trente ans, le Canada était en mesure d'emprunter à 3½ p. 100, comme nous le faisions avant la guerre et que l'argent valait moins cher qu'à cette heure, je suis convaincu que le Gouvernement décidera d'émettre des obligations garanties par l'Etat et portant intérêt à 3½ p. 100 aux fins de rembourser ces valeurs portant intérêt à 4 p. 100.

M. EULER: Ce n'est pas là du tout le point que je soulève. Les actions privilégiées et ordinaires du Grand-Tronc représentent une somme d'environ 180 millions. Les arbitres fixeront peut-être la valeur de ces actions à 50 millions, 60 millions ou même 100 millions de piastres, bien que j'aie l'espoir qu'ils décideront qu'elles n'ont aucune valeur. Or, supposons que les arbitres fixent à 50 millions la valeur de ces actions, le Gouvernement fera donc une émission de 50 millions d'obligations garanties. Ces actions représenteraient alors une

somme de 230 millions au lieu de 180 millions; cependant, vous n'auriez pas augmenté d'un seul dollar l'actif de la compagnie. Voilà pourquoi je prétends que ces actions seront majorées.

L'hon. M. ROWELL: J'ai cru qu'en parlant d'actions majorées, mon honorable ami faisait allusion à celles que l'on nous cède.

M. EULER: Parfaitement.

L'hon. M. ROWELL: Le stock que l'on nous cède n'est pas majoré. Vous pouvez dire, si ça vous plaît, que les actions que nous émettons sont majorées. Le projet de loi déclare qu'elles seront considérées comme acquittées et portant intérêt au taux de 4 p. 100. Dans les mains du porteur, elles portent intérêt au taux de 4 p. 100, un intérêt que l'Etat garantit, mais il n'a aucunement le droit de vote.

M. EULER: C'est un stock majoré, puisque vous en avez plus qu'auparavant et que votre actif n'est pas plus considérable. Est-ce que tout l'objet du Gouvernement dans cette opération n'est pas de mettre la main sur ce stock pour s'assurer par là la propriété et la gestion du réseau?

L'hon. M. ROWELL: L'objet du Gouvernement est en effet de s'assurer par ce moyen la gestion et la propriété du réseau.

M. EULER: C'est tout.

L'hon. M. ROWELL: Oui, et cela comprend tout.

L'hon. M. KING: Dans la supposition que le stock que nous pouvons appeler échangeable, pour le distinguer de l'autre, que nous pourrons appeler retenu, puisqu'il reste en la possession des porteurs, vaille 50 millions, le Gouvernement acquiert ce stock de 50 millions et il le regarde comme étant sa propriété. La supposition est-elle juste?

L'hon. M. ROWELL: Elle ne l'est point. L'Etat acquiert les 180 millions d'actions. Il retire toutes celles qui sont vendues et il donne en échange, si vous tenez à l'envisager ainsi, une somme de 50 millions dès que les arbitres leur attribuent cette valeur, et ce nouveau stock portera intérêt au taux de 4 p. 100 garanti par l'Etat, mais sans voix délibérative.

L'hon. M. KING: Ce que l'Etat acquiert, c'est ce que les arbitres déclarent être la valeur du stock échangeable.

L'hon. M. ROWELL: L'Etat acquiert tout.

L'hon. M. KING: Oui, mais ce qu'il obtient comme valeur, c'est celle que les arbitres attribuent aux actions. N'est-il pas vrai que l'Etat donne en échange aux porteurs de ce stock échangeable un égal montant des actions à 4 p. 100 garanties?

L'hon. M. ROWELL: Non pas; nous donnons la quantité d'actions indiquée par les arbitres.

L'hon. M. KING: C'est là ce que je dis: 50 millions, si telle est la somme déclarée par les arbitres.

L'hon. M. ROWELL: Pour mieux me faire comprendre, supposons que la somme soit de 60 millions, c'est-à-dire juste le tiers de 180 millions.

M. CAHILL: Mettez dix millions.

L'hon. M. ROWELL: Tranchons la différence, et disons vingt, avec l'avantage de notre côté.

Un DEPUTE: Toujours.

L'hon. M. ROWELL: Disons 20 millions, c'est-à-dire le neuvième des actions émises. Supposons maintenant quelle soit toute d'égale valeur, quoique, de fait, elles ne le soient pas; il s'ensuivrait que, pour neuf parts de capital, un particulier requérant la cession obtiendrait une part de 100 dollars d'un stock n'emportant pas le droit de vote, d'un stock sur lequel le Gouvernement garantit un intérêt semestriel de 4 p. 100. C'est là la situation.

L'hon. M. KING: L'Etat n'a rien dont ce particulier n'obtienne l'équivalent.

L'hon. M. ROWELL: L'Etat ne lui donne en retour que ce que les arbitres considèrent comme étant la valeur du stock, et une part représenterait alors la valeur des neuf.

L'hon. M. KING: Précisément.

L'hon. M. ROWELL: La valeur d'une part serait égale à la valeur de neuf, avec cette différence, qui est importante: Si nous payions dans le moment selon ce que l'argent vaut, nous aurions à payer plus que sur le pied de 4 p. 100. D'après la valeur actuelle de l'argent, nous aurions à lui remettre un titre portant peut-être intérêt à 5½ p. 100. Mais ce n'est pas ce que nous entendons faire. Nous accordons une garantie de 4 p. 100, de manière que le porteur d'une action n'en obtient réellement pas la valeur. C'est là une grande économie pour le pays. C'est un des détails importants de la convention que de pouvoir nous acquitter de nos obligations par une garantie de 4 p. 100, au lieu de 5½, qui est le taux actuel.

L'hon. M. FIELDING: S'il est disposé de ce point, j'aimerais à en signaler un autre à l'attention du comité. Quelqu'un possède ce chemin. Apparemment, ce n'est pas l'Etat, mais la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer qui va continuer à le posséder. Ma supposition est-elle juste?

Un DEPUTE: Non, elle ne l'est pas.

L'hon. M. FIELDING: N'allez pas trop vite. L'Etat ne le possède point.

L'hon. M. REID: Ce sont les actionnaires qui possèdent et les actionnaires dans l'espèce sont représentés par l'Etat. Il le possédera comme il possédera le Nord-Canadien.

L'hon. M. FIELDING: La compagnie du Grand-Tronc ne continuera-t-elle pas d'exister?

L'hon. M. REID: Certainement, mais elle ne peut exister sans actionnaires, et quand toutes les actions auront été transférées à l'Etat, c'est le Gouvernement qui aura la propriété du chemin de fer.

L'hon. M. FIELDING: Je n'en suis pas sur ce point-là. Je veux seulement savoir comment tout cela va fonctionner. Il est bien vrai que nous aurons un éléphant et qu'il va falloir le nourrir, mais comment allons-nous le traiter? Si la compagnie du Grand-Tronc subsiste, elle aura des actionnaires. Il y a pour 180 millions d'actions privilégiées et ordinaires qui vont être soumises à l'arbitrage et remboursées. Seront-elles annulées ou continueront-elles d'être des actions de la compagnie? Il y a pour 60 millions d'actions garanties qui ne seront pas remboursées, c'est certain, et il va être émis pour dix, vingt, trente ou cinquante millions de nouvelles actions garanties. Toutes les actions remboursées resteront-elles à la trésorerie du Canada. La compagnie du Grand-Tronc subsistera-t-elle? L'honorable ministre des Chemins de fer en sera-t-il président et y aura-t-il une réunion annuelle pour discuter l'administration des affaires? Le réseau n'appartiendra pas à l'Etat, mais il devra appartenir à quelqu'un. L'Etat ne le possédera qu'à titre d'actionnaire et il ne peut être actionnaire que d'une compagnie. Je ne me plains pas, je ne cherche qu'à profiter du calme et de la sérénité de cet après-midi ensoleillé pour apprendre quelque chose. Il me semble que nous allons laisser subsister la compagnie du Grand-Tronc. Le ministre des Chemins de fer sera-t-il président, et le président du conseil privé sera-t-il président de cette compagnie, qui aura conservé ainsi tous ses biens paraphernaux?

[L'hon. M. Rowell.]

L'hon. M. ROWELL: C'est justement ce que comprend ma réponse au chef de l'opposition. L'Etat peut être propriétaire de deux manières, c'est-à-dire soit en possédant les actions ou en possédant la propriété de la compagnie. Dans le présent cas nous possédons les actions, les 180 millions subsisteront. Peu importe ce qui se sera décidé à l'avenir, nous voulons pour le moment conserver au Grand-Tronc son individualité avec tous les droits et privilèges qui lui appartiennent. Mais la gestion appartiendra à la commission d'administration réorganisée des chemins de fer nationaux canadiens exploités comme un seul et même réseau. Il sera peut-être à propos, à l'avenir, d'opérer un fusionnement. Cela dépendra des circonstances.

L'hon. M. FIELDING: Je ne veux pas engager de discussion avec mon honorable ami ni chercher à établir où est le droit, nous tenons seulement à savoir quels sont les droits de l'Etat. Il est clair que la compagnie du Grand-Tronc va subsister et posséder cette propriété. Il est bien vrai que nous allons être actionnaires de la compagnie, mais il est bon que le public sache qu'elle ne disparaîtra pas. En effet, elle va subsister, et c'est le ministre des Chemins de fer et certains autres personnages qui vont exercer tous ses droits, pouvoirs et privilèges. Si le chemin n'appartient pas à l'Etat, il est clair qu'il va appartenir à la compagnie du Grand-Tronc et que nous en serons les actionnaires. Qu'il soit donc bien compris que ce bill a pour objet d'assurer l'existence du Grand-Tronc et de nous en rendre actionnaires.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami se rappelle que le Grand-Tronc a fait l'acquisition du Canada-Atlantique, il y a plusieurs années?

L'hon. M. FIELDING: Avant que l'honorable ministre n'aille plus loin, je le prierais de me dire si je fais erreur.

L'hon. M. REID: L'honorable député a eu raison de dire que la compagnie du Grand-Tronc va subsister.

L'hon. sir SAM HUGHES: Si le Grand-Tronc doit subsister comme compagnie, où va-t-il prendre ses revenus?

L'hon. M. REID: Je répondrai à l'honorable député dans un instant. J'allais dire que le Grand-Tronc a fait l'acquisition du Canada-Atlantique et que si nous n'entendons plus parler du Canada-Atlantique, il n'est pas moins vrai qu'il existe encore comme partie du réseau du Grand-Tronc.

Nous nous emparons du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer qui nous appartien-

dra à titre d'actionnaires. Il est nécessaire de le maintenir; mais comme dans le cas du Nord-Canadien et de l'Intercolonial, nous en confions l'exploitation au réseau des voies ferrées nationales, et tous seront mis en service comme une seule entreprise. Toutes les recettes seront confondues et serviront à l'exploitation.

M. CAHILL: Toutes les recettes?

L'hon. M. REID: Oui, aux termes de la loi que nous avons rendue l'an dernier. Les actions, ayant été transférées au réseau des voies ferrées nationales, elles appartiennent à l'Etat, et toute l'entreprise sera possédée et exploitée par lui.

M. CAHILL: Je ne saisis pas bien la réponse du représentant de Waterloo-Nord au sujet de la nouvelle émission d'actions. Le président du conseil privé connaît assez la loi applicable aux corporations pour savoir qu'on ne peut pas émettre de nouvelles actions sans en recevoir la valeur, du moins, sous le régime de la loi canadienne. En émettant de nouvelles actions, on augmente le capital jusqu'à un certain point.

L'hon. M. ROWELL: Je connais assez la loi pour savoir que le Parlement, qui crée une corporation, peut autoriser celle-ci à émettre des actions de la manière qui lui semble bon. Ce projet déclare formellement que nous pouvons émettre ces actions et il définit les conditions de l'émission.

M. CAHILL: Pour en remplacer d'autres, mais que dites-vous de l'augmentation.

L'hon. M. REID: Les actions ordinaires et les trois émissions d'actions privilégiées sont transférées à l'Etat et gardées par lui. Le Gouvernement émettra des actions jusqu'à concurrence de la somme allouée, qu'elle soit de 10, 20, 30 millions de dollars ou quel qu'en soit le chiffre. Nous émettons nos actions, billets ou obligations — nous les appelons actions garanties, à 4 p. 100, du Grand-Tronc — jusqu'à concurrence de la somme allouée. Ce n'est augmenter le passif du Grand-Tronc. C'est ce que nous appelons l'émission d'actions équivalant à la somme allouée que les actionnaires retiennent comme garantie des certificats d'actions, au montant de 180 millions, qu'ils rétrocèdent.

L'hon. M. FIELDING: Les nouvelles actions seront des actions de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, j'imagine.

M. le PRESIDENT: Les questions concernant le partage des nouvelles actions se rapportent à l'article 5, mais non à l'article qui fait le sujet de la discussion. Celle-ci sera régulière si les questions ont trait à l'article 2.

M. RICHARDSON: Je voudrais relever un propos tenu par le ministre des Chemins de fer. Il a affirmé au comité que cette compagnie, lorsque l'Etat en sera propriétaire, n'échappera pas aux impositions, mais que ses biens seront taxés comme ils l'étaient lorsque la compagnie du Grand-Tronc les administrait. Je tiens à faire ressortir la gravité de cette situation. Lorsque le Grand-Tronc sera réuni au réseau des voies ferrées nationales, ce lui sera une grande entreprise, probablement aussi précieuse que le Pacifique-Canadien. Ce dernier est exempt du paiement des taxes. Tout ce qu'il possède en est exempt à perpétuité. Les terres concédées l'étaient pendant vingt ans et ce délai expiré, l'exemption a été prolongée pendant vingt autres années. Il est probable que, à l'expiration de la deuxième période de vingt ans, les concessions de terre seront aliénées.

La députation doit comprendre que l'énorme inconvénient pour le réseau national sera cette question des taxes dans sa lutte contre le Pacifique-Canadien qui n'a pas de taxes à payer. L'autre soir, j'ai cité des calculs qui prouvent que, depuis trente ans, le Pacifique-Canadien aurait déboursé $500,000,000, s'il avait payé les taxes. Ces calculs, qui se trouvent dans le manuel de Poor, indiquent . . .

M. KEEFER: Quelles sont les taxes dont le Pacifique-Canadien est exempt? Ce ne sont pas les taxes municipales, n'est-ce pas?

M. RICHARDSON: La voie proprement dite, le matériel roulant, les gares et toutes les dépendances sont exempts des taxes.

M. KEEFER: Le Pacifique-Canadien paie des taxes dans l'Ontario. Je me souviens qu'il en a été payé à maintes reprises, lorsque j'étais procureur municipal. Il peut en être autrement dans l'Ouest; je l'ignore.

M. RICHARDSON: Avez-vous jamais lu l'article de la charte qui déclare clairement que la voie, le matériel roulant, les gares et toutes les dépendances sont exempts de taxes?

M. BOYS: Il n'en est certainement pas ainsi dans l'Ontario.

M. RICHARDSON: L'article de la charte porte que toutes les concessions de terres seront exemptes des taxes pendant vingt ans; elles constituent des concessions directes de l'Etat.

Je me souviens des termes précis, parce que je les ai employés depuis vingt ou vingt-cinq ans à la Chambre dans les assemblées et dans la presse. Cependant, je me rafraîchirai la mémoire.

M. MACKIE (Edmonton): C'est seulement en ce qui regarde l'Ouest.

M. KEEFER: Cela ne se fait pas dans l'Ontario.

M. RICHARDSON: On me dit que j'ai raison en ce qui touche l'Ouest et, avant l'adoption de cette mesure nous découvrirons peut-être que j'ai raison sur tous les points. Même en ce qui regarde l'Ouest les honorables députés comprendront parfaitement quel obstacle constitue ce système si le réseau doit payer des taxes dont le Pacifique-Canadien est exempt. Je soumets cette question à l'étude des députés, mais j'examinerai de nouveau la charte du Canadien Pacifique pour me rendre compte des faits

M. EULER: L'honorable député (M. Richardson) se trompe certainement dans ses déclarations s'il les applique à l'Ontario. Cependant, il est parfaitement juste qu'une compagnie de chemin de fer paye des taxes comme toute autre institution. Même si cela causait des obstacles au chemin de fer national dans sa concurrence au Pacifique-Canadien qui ne paye pas de taxes, serait-il juste d'en faire souffrir les municipalités plutôt que le pays? Aujourd'hui les municipalités ont droit à ces taxes et je préférerais en revenir à la demande des municipalités qui veulent la conservation de leurs droits. Les opinions diffèrent beaucoup pour savoir si le Grand-Tronc doit devenir la propriété de l'Etat ou celle d'une compagnie particulière. On semble se douter maintenant, bien que les ministres puissent ne pas s'en douter, qu'il arrivera et je crois que cela arrivera, qu'on verra les honorables ministres qui occupent des postes élevés céder leur place à d'autres qui pourront voir la question sous un jour tout à fait différent.

M. CLARK: L'honorable député prédit-il qu'ils verront tout cela sous le même jour?

M. EULER: Je ne parle que pour moi-même. Je voudrais appuyer ce qui a été dit par l'honorable député de Kent (M. McCoig) et c'est que pour assurer parfaitement et mettre à l'abri de tout doute la position des municipalités nous devrions ajouter un article disant que, quelle que soit l'interprétation donnée quant à la propriété du réseau,—si vous croyez que cette forme convient—les municipalités auront toujours le droit d'exiger des taxes des chemins de fer sur leurs propriétés traversées par des chemins de fer, que ceux-ci appartiennent à une compagnie ou à l'Etat. Je ne vois pas de mal là-dedans, cela ne change pas le projet de loi et cela rend l'assurance doublement certaine.

M. McKENZIE: Le ministre a lui-même amené le sujet des taxes et nous devons le discuter. Ceux qui sont si partisans de la nationalisation ne peuvent manger le gâteau et le conserver en même temps. Ils doivent prendre la responsabilité de leur amour pour la nationalisation. La propriété publique signifie propriété de la couronne. Cette propriété devient propriété de la couronne représentant le public. C'est une propriété publique dans ce sens que c'est propriété de la couronne. La couronne possède une propriété ou ne la possède pas et il n'y a pas de camouflage à faire sur ce point. Ce serait une mauvaise défense de la part du Gouvernement que de dire: La propriété m'appartient, mais je l'ai mise au nom de ma femme, afin que les créanciers n'y puissent toucher. Serait-ce juste de la part du Gouvernement? Le Gouvernement dit qu'il possède une propriété, mais, pour échapper aux responsabilités ou aux dettes, il ajoute qu'il la détient au nom d'un autre. Les tribunaux du pays ne reconnaissent pas les déguisements de cette nature. Ils vont droit au point et disent: A qui appartient la propriété? Et, quel que soit celui qui la possède il doit en avoir les droits comme en supporter les charges inhérentes. Si les prétentions du Gouvernement sont injustes, cette propriété passe à la couronne du jour où nous nous en emparons. Je ne suis pas de l'avis du Gouvernement sur ce qu'il dit au sujet des actions, obligations ou autres choses de ce genre. S'il prend les actions il prend aussi la propriété et quand il possédera tout, comme il le prétend, ce sera la propriété de la couronne. On ne peut échapper à cette conclusion. Or l'article 125 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord dit:

Nulle terre ou propriété appartenant au Canada ou à aucune province en particulier ne sera sujette à l'impôt.

Nous ne pouvons pas modifier cela et nous ne pouvons rien ajouter à ce bill—nous le pouvons, mais ce serait inutile, puisque les tribunaux ne le reconnaîtraient pas. Nous ne pouvons rien ajouter au bill qui puisse venir en conflit avec la constitution.

Cette exploitation dont nous faisons l'acquisition—il est bon que les cultivateurs le

sachent—doit être nécessairement une propriété publique, une propriété de la couronne, et, logiquement exempte d'impôt en vertu de l'acte constitutionnel de 1867. Comment peut-il en être autrement? Si elle n'est pas exempte d'impôt, elle n'est pas propriété de la couronne, n'est pas propriété publique. Il faut que le Gouvernement se décide dans un cas ou dans l'autre. Le président du conseil (M. Rowell) hoche la tête, mais je me demande quelle autre alternative il peut prendre. Il faut que la propriété soit ou publique ou privée. Si elle est publique, elle ne peut être imposée; si elle est privée, elle le peut.

Le Gouvernement déclare que les municipalités d'Ontario, situées sur le parcours de la ligne du Grand-Tronc, peuvent prélever des contributions sur la propriété du chemin de fer. Le président du conseil croit-il que les braves citoyens du Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse vont tolérer cette injustice? Il devra aussitôt payer des impôts sur l'Intercolonial, parce que voici un chemin de fer qui circule dans les provinces de l'Ouest et le centre du Canada et qui paie partout des taxes locales, mais nous des provinces de l'Est qui contribuons à l'exploitation de ces chemins de fer, nous ne pourrons pas obtenir que l'Intercolonial paie un sou de contribution. L'honorable ministre pense-t-il que ce système d'administration municipale puisse subsister?

Il avance une doctrine qui lui donnera une foule d'embarras, si elle est appliquée à tout le pays. Le ministre admet-il que l'Etat doit payer des taxes municipales au sujet de l'Intercolonial et de ses embranchements ou de tout autre chemin qui se rattache à cette exploitation? S'il répond dans la négative, les contribuables des Provinces maritimes lui diront qu'ils fournissent leur quote-part pour l'exploitation du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique, du Transcontinental et du Nord-Canadien, et que si ces lignes paient des impôts dans l'Ouest, elles doivent nous en payer également dans l'Est. Je veux savoir du ministère s'il se propose d'adopter pour règle générale que les chemins de fer de l'Etat paieront des impôts.

L'hon. M. ROWELL: Je ne saisis pas bien la pensée de mon honorable ami au sujet de cette question d'impôts. Si je ne me trompe, il demande que l'Intercolonial soit placé, sous tous rapports, sur le même pied que le Nord-Canadien, aujourd'hui, et le Grand-Tronc, plus tard, en vertu de la convention. Si c'est là l'attitude de mon honorable ami, si les tarifs du service des voyageurs et des marchandises de l'Intercolonial sont augmentés comme ceux des autres lignes, je pense que ce chemin de fer pourrait payer des impôts.

M. McKENZIE: Il n'y a pas de rapprochement possible.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami ne peut manger son gâteau et l'avoir encore devant lui. Il essaie de se placer dans cette position.

M. McKENZIE: Pas du tout.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami doit se contenter de dire que l'Intercolonial a été construit dans un but national particulier, et pour cela les Provinces maritimes ont droit à des tarifs moins élevés que ceux des autres lignes. La propriété du chemin de fer n'est donc pas imposée. Ou bien, il lui faudra admettre que l'Intercolonial sera mis sur le même pied, sous tous rapports, que les autres chemins de fer. Dans cette dernière alternative, je pense que l'Intercolonial pourrait payer des impôts aux municipalités. Cependant, ce n'est pas la question que nous avons à débattre.

M. McKENZIE: Certes, non.

L'hon. M. ROWELL: Mais mon honorable ami l'a mise sur le tapis.

M. McKENZIE: Pas les tarifs du service des marchandises; pas le moins du monde.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami veut l'actif sans le passif, il veut manger le gâteau et l'avoir encore après. Mon honorable collègue a dit que l'Etat est propriétaire du chemin de fer ou ne l'est pas, que la propriété est imposable ou ne l'est pas. Ne comprend-il pas que les actions de la compagnie sont des biens entre les mains des actionnaires; l'actif réel de la compagnie représente une propriété entre les mains de la compagnie? Les deux sont imposables, ou leurs revenus le seraient. Si un actionnaire du Grand-Tronc demeurait dans l'Ontario, et recevait des dividendes, ceux-ci seraient imposables, alors que l'actif réel du Grand-Tronc serait imposable. Maintenant, en vertu du projet de loi, ce sont les actions que nous achetons.

Ces actions appartiennent à l'Etat et ne pourraient pas être taxées, car la loi de l'Amérique septentrionale anglaise s'y applique, vu qu'elles sont des biens nationaux. Cependant, lorsqu'il s'agit des biens matériels, qui appartiennent à l'être collectif, car il est sage qu'il en soit ainsi, temporairement, du moins, pour accommoder les affaires et dans l'intérêt national, cet être collectif étant différent des actionnai-

res—l'honorable député n'ignore pas qu'une corporation est différente de ses actionnaires, même si toutes les actions, sauf les actions des directeurs, sont détenues par un seul—ces biens matériels, qui appartiennent à l'être collectif, d'après l'usage qui a prévalu dans le cas du Nord-Canadien, pourraient encore être taxés par les municipalités.

Dans ce cas, la situation ne diffère pas de celle du Nord-Canadien. L'Etat s'est emparé des actions de celui-ci, et ces actions sont des biens nationaux; aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, elles ne pourraient pas être taxées. Mais les biens matériels de la compagnie de chemin de fer, qui leur appartiennent encore, sont actuellement taxés dans les différentes municipalités du pays. Le Grand-Tronc se trouvera précisément dans la même situation. Or, mon honorable ami soutiendra peut-être que, si l'Etat possède toutes les actions, l'interposition de la corporation entre les actionnaires et lui ne déplace pas le titre à la propriété, et que la municipalité pourrait, par conséquent, percevoir des taxes. C'est ce que mon honorable ami donne à entendre. Eh bien, il est arrivé dans le cas du Nord-Canadien que les municipalités ont taxé le réseau et que les taxes ont été payées pour les raisons que j'ai énumérées, et les mêmes raisons s'appliquent au Grand-Tronc.

Quant au raisonnement du représentant de Waterloo-Nord. . :

M. McKENZIE: Le ministre n'a pas répondu à la question. Je lui ai posé cette question nette: Paiera-t-il des taxes sur l'Intercolonial, s'il en paie sur le Grand-Tronc?

L'hon. M. ROWELL: Ce n'est pas de cela qu'il s'agit en ce moment. J'ai demandé à l'honorable député s'il accepterait les mêmes tarifs pour le transport de la marchandise. . .

M. McKENZIE: A mon sens, sous le régime de la dernière loi des chemins de fer, nous avons placé toute la question des tarifs applicables à la marchandise entre les mains de la commission des chemins de fer, de sorte qu'il n'y a pas lieu de discuter le sujet ici.

L'hon. M. ROWELL: Pour en venir à la question soulevée par l'honorable député de Waterloo (M. Euler), celui-ci paraît croire qu'un autre gouvernement serait d'un autre avis et moins bien disposé que le présent ministère envers les municipalités. Je comprends que mon honorable ami éprouve des craintes au sujet de la nationalisation dans le cas d'un changement de ministère.

Toutefois, les biens matériels de cette compagnie ne pourraient passer à l'Etat sans la formalité obligatoire de l'adoption d'une loi. Donc, le gouvernement qui déciderait de faire disparaître l'être corporatif qu'est le Grand-Tronc et de passer toute cette propriété à l'Etat serait tenu d'obtenir la sanction d'une loi, et pourrait alors insérer une disposition prescrivant que, malgré le changement opéré, les municipalités auraient le droit de percevoir des taxes comme si la propriété appartenait à un être corporatif, le Grand-Tronc. Mais, cela serait superflu à l'heure qu'il est.

M. RICHARDSON: L'article de la charte obtenue en 1880-81 par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, article dont je parle, est ainsi conçu:

La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et toutes les gares et les stations, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel roulant et dépendances nécessaires et servant à sa construction et à son exploitation, et le capital-actions de la compagnie, seront à perpétuité exempts des taxes imposées par le Canada ou par aucune province devant être établie ci-après, ou par aucune corporation municipale de telle province; et les terres de la compagnie dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou occupées, seront aussi exemptes de taxes pendant vingt ans après la concession faite par la Couronne.

La députation s'apercevra que j'avais partiellement raison et partiellement tort. Je soutiens que si le Pacifique-Canadien doit être complètement exempté de payer des taxes jusqu'au jugement dernier, le ministre ne devrait pas être d'avis que cet autre réseau devrait en payer. Il n'est pas juste que le Pacifique-Canadien n'ait pas de taxes à payer dans l'Ouest—et l'Ouest est une partie importante du Canada—tandis que le réseau national est taxé; les deux devraient être sur un pied de parfaite égalité.

M. EULER: L'honorable député croit-il que les municipalités devraient avoir le droit de taxer les propriétés des chemins de fer?

M. RICHARDSON: Je suis d'avis que les municipalités devraient avoir le droit de taxer les chemins de fer comme les cultivateurs et tous les autres.

M. EULER: L'honorable député pense-t-il alors que les municipalités devraient être contraintes de renoncer à des droits qui leur sont acquis afin d'accroître les profits des chemins de fer de l'Etat?

M. RICHARDSON: Elles n'auraient pas à renoncer à des droits, car la loi du chemin de fer exempte ces biens de l'impôt.

M. EULER: Pourquoi les chargerait-on d'une perte qu'à bon droit doivent supporter les chemins de fer nationaux?

M. KEEFER: Quand furent cédées ces terres à la compagnie du Pacifique-Canadien? J'observe que l'exemption était pour une durée de vingt ans après la concession du terrain par la couronne. Or il y a certainement plus de vingt ans que le terrain est concédé.

M. RICHARDSON: Il est arrivé au pays bien des choses dont mon honorable ami ne sait rien, malgré sa science étendue. L'article dit:

> Les terres de la compagnie... seront aussi exemptes de taxes pendant vingt ans après la concession faite par la Couronne.

Mais l'astucieuse compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien laissa les vingt années s'écouler sans prendre ses lettres patentes. Puis elle soutint que les mots: "la concession faite" voulaient dire l'émission des lettres patentes. Naturellement, toutes les terres vendues dans l'intervalle furent soumises à l'impôt. Le fardeau de l'impôt retomba sur le colon et l'acheteur. Or la compagnie du Pacifique-Canadien obtint un jugement, dont, avec certains députés je combattis vivement l'adoption, qui lui accordait exemption pour vingt autres années. D'ici là toutes les terres seront vendues.

M. COCKSHUTT: Cette question d'impôt est d'une très grande importance. Comme a dit le ministre des Chemins de fer, les municipalités craignent beaucoup que le matériel de la compagnie du Grand-Tronc ne soit exempt des taxes municipales. Le président du conseil privé a déclaré que les taxes municipales continueront d'être exigibles sous le régime créé par le projet de loi. Mais on semble quelque peu douter qu'il en soit toujours ainsi. On croit que plus tard le Gouvernement pourrait investir la couronne du droit de propriété. Les terres seraient alors, en vertu de la Constitution, exemptes d'impôt. Il nous faudrait une promesse formelle du Gouvernement qu'il verra à ce que les municipalités ne soient pas lésées par suite d'une cession à la couronne des immeubles, biens fonds, constructions, etc., de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Il y aura beaucoup de mécontentements au sein des municipalités dès qu'elles sauront que la transmission des biens du Grand-Tronc à la couronne exempterait pour toujours ces biens de l'impôt. Je suis convaincu que ce projet de loi comporte cette transmission à la couronne; nous avons toutes les raisons du monde de déclarer ce chemin de fer propriété publique; il reste propriété publique entre les mains d'une compagnie. Une des raisons principales en est que cette ligne circule aux Etats-Unis aussi bien qu'au Canada, et comme compagnie distincte aux Etats-Unis, elle peut faire ce que ferait difficilement le Gouvernement. Mais j'espère que le président du conseil privé donnera l'assurance, si la prescription n'en peut être faite dans le bill, que, si la question des taxes municipales est soulevée à la suite de la cession à la couronne de la voie et des propriétés de ce réseau, les droits des municipalités seront sauvegardées.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a évidemment perdu de vue une de mes observations. Il ne peut y avoir transport à la couronne des biens et de l'actif de cette voie ferrée sans l'élaboration d'une loi nouvelle. La loi présente ne l'autorise pas. Et tant que la compagnie conserve son existence corporative, elle ne peut disposer de ses biens qu'en vertu de la loi des chemins de fer. Si donc ils étaient transmis à la couronne, l'occasion serait appropriée de déclarer, par la loi qu'on adoptera, l'exemption d'impôt pour la voie. Nous ne faisons actuellement que ce qui a lieu pour le Nord-Canadien. Le Gouvernement devient propriétaire du capital-actions; le chemin de fer continue de payer l'impôt dans les municipalités qu'il traverse.

M. McKENZIE: Qui paie les impôts actuellement au nom du Nord-Canadien?

L'hon. M. ROWELL: Le Nord-Canadien les solde sur ses recettes.

M. McKENZIE: Il nous faut financer l'entreprise.

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. McKENZIE: N'est-ce pas notre argent qu'il débourse en soldant ces impôts?

L'hon. M. ROWELL: Je reconnais que si le Nord-Canadien n'avait pas d'impôts à payer ses recettes seraient plus considérables et que l'Etat en aurait le bénéfice.

M. McKENZIE: Alors c'est l'Etat qui paye l'impôt.

L'hon. M. ROWELL: Il n'y a pas de doute que c'est lui qui les paye indirectement.

M. McKENZIE: Pourquoi l'Etat paye-t-il des impôts sur la propriété publique?

M. McLEAN (Royal): Je comprends très bien le principe. Le Gouvernement continuera de payer les impôts que le Grand-Tronc et le Nord-Canadien ont payés jusqu'ici aux différentes municipalités. Dans le cas de l'Intercolonial, on a fait l'acquisition de propriétés considérables dans la ville de Saint-Jean, mais les municipalités, les villes ou cités du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ne peuvent pas imposer la propriété du chemin de fer Intercolonial. Il me semble donc juste que si les municipalités de l'Ontario et de l'Ouest vont pouvoir continuer d'imposer ces propriétés et de conserver ce revenu, le même droit devrait être accordé au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. KING: Je vois que d'après l'article 2, le Gouvernement, agissant au nom de Sa Majesté, est autorisé à

> Conclure un traité avec la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada pour l'acquisition par le Gouvernement de la totalité du capital-actions du Grand-Tronc, à l'exception des actions garanties à 4 p. 100 du Grand-Tronc, s'élevant à £12,500,000, ces actions étant ci-après appelées les "actions garanties actuelles".

Pourquoi cette exception? Pourquoi n'autorise-t-on pas le Gouvernement à faire l'acquisition de cette partie du capital?

L'hon. M. ROWELL: Parce que le marché que le Gouvernement soumet à l'approbation de la Chambre ne prévoit pas l'achat immédiat de ces actions. Le Gouvernement, aux termes de cet arrangement, garantit le versement de dividendes sur ces actions plutôt que leur rachat.

L'hon. M. KING: Je n'ignore pas que telle est la teneur du contrat, mais pourquoi fait-on cette exception?

L'hon. M. ROWELL: Simplement parce que nous ne pouvions pas acheter les actions à d'autres conditions.

L'hon. M. KING: Le ministre veut-il dire que le Gouvernement ne peut acheter qu'aux conditions fixées par le Grand-Tronc?

L'hon. M. ROWELL: Non, mais le Gouvernement ne peut acheter que suivant l'accord résultant des négociations. Nous ne pouvons pas aller aux Etats-Unis et exproprier la propriété du Grand-Tronc; il nous faut négocier. Nous avons négocié un accord que nous croyons être absolument dans l'intérêt du pays, mais c'était là une des conditions posées par le Grand-Tronc et nous l'avons acceptée.

L'hon. M. KING: Est-ce le Grand-Tronc qui désire vendre ou bien est-ce le Gouvernement qui désire acheter?

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement est dans une position telle qu'il ne peut pas continuer ses opérations à moins que le Gouvernement ne le dégage de ses obligations. Le Gouvernement n'est pas prêt à faire cela et par conséquent le Grand-Tronc est prêt à négocier la vente de sa propriété.

L'hon. M. KING: Le ministre veut-il dire que le Grand-Tronc est impatient de vendre, mais que le Gouvernement ne peut pas obtenir des conditions autres que celles consenties par le Grand-Tronc?

L'hon. M. ROWELL: Certainement non. Nous avons été en négociations pendant deux ans. Nous avons refusé les conditions du Grand-Tronc. Si mon honorable ami veut se donner la peine de lire la correspondance, il s'apercevra que le Grand-Tronc n'a cessé de protester contre nos conditions qu'il trouvait injustes. La compagnie prétend que nous ne la traitons pas équitablement et que nous confisquons son capital. Mon honorable ami constatera l'agitation qui en est résultée dans la presse anglaise. Afin d'en arriver à une entente, puisqu'il fallait régler la situation d'une façon ou d'une autre, nous avons offert, en date du 11 juillet 1918, si cela pouvait aider à une solution, de traiter ces actions garanties sur le même pied que le débenturestock, en promettant de payer l'intérêt sur ces actions. C'est ce que nous sommes convenus de faire dans le cas où l'on aurait recours à l'arbitrage; et, à la suite de négociations qui se poursuivirent de juillet 1918 au mois d'octobre 1919, le Grand-Tronc accepta finalement cette proposition. Mais entre temps il avait refusé d'y souscrire, jugeant les conditions trop dures.

L'hon. M. KING: Comment arrivez-vous à dire que ce chemin de fer va être propriété de l'Etat?

Le ministre nous a dit que le Gouvernement ne peut pas acheter cette partie du réseau parce que la compagnie du Grand-Tronc ne veut pas la vendre.

L'hon. M. ROWELL: Nous n'avancerons guère en continuant à discuter cette question. L'inconvénient, c'est que l'honorable député n'étant pas avocat...

M. JACOBS: Oui, il est avocat.

L'hon. M. ROWELL: . . .n'a pas l'habitude de s'occuper d'obligations et d'actions se rattachant aux compagnies et aux finances; autrement il comprendrait que l'attitude qu'il prend n'est pas tenable et ne touche nullement à la question de la nationalisation. Je ne réussirais pas sans doute à le convaincre qu'il a tort, et de son côté, il chercherait en pure perte à me convaincre qu'il a raison.

L'hon. M. KING: Sans chercher à me poser en avocat expert, l'attitude que je prends est plutôt celle d'un homme d'intelligence ordinaire que le public tiendra responsable de ce traité, quand il sera mis à exécution, en ce qui concerne les obligations qu'il comporte, et si je pose ces questions, c'est afin d'obtenir des éclaircissements que le public pourra comprendre. Abstraction faite de tous termes ou formules techniques, je pose la question au ministre: Ne nous a-t-il pas dit que le Gouvernement a engagé des négociations avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et qu'il ne réussit pas à faire adopter certaines conditions, parce que cette compagnie ne veut pas les accepter.

L'hon. M. ROWELL: C'est parfaitement vrai. Supposons que nous offrions à la compagnie du Grand-Tronc un million de dollars pour toutes ses propriétés et qu'elle s'y refuse. Est-ce que, de l'avis de l'honorable député, nous devrions dire à la compagnie: "Si vous refusez notre offre, abstraction faite de savoir si elle est juste ou non, nous vous forcerons à vous mettre en liquidation. Le Gouvernement, dans l'exercice de ses pouvoirs en pareille circonstance, étant donnée la situation où la compagnie du Grand-Tronc se trouve acculée, pourrait l'obliger à se mettre en liquidation. Mon honorable ami est-il d'avis qu'il faudrait agir ainsi?

L'hon. M. KING: N'est-ce pas là ce que le Gouvernement a fait à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique? N'a-t-il pas alors établi un principe en pareille matière?

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement était obligé de faire le rachat du Grand-Tronc-Pacifique, parce que la compagnie du Grand-Tronc, à une époque critique, notifia au Gouvernement l'avis qu'elle ne pourrait plus continuer l'exploitation du réseau. Le Gouvernement aurait-il pu voir d'un œil indifférent cette compagnie discontinuer l'exploitation de ce réseau, et toutes les pertes et les inconvénients qui en seraient résultés pour le public en général, la dislocation du commerce, la désorganisation des transports de provisions destinées aux villes et aux villages du pays? Pas un gouvernement digne de ce nom n'aurait pu envisager avec indifférence pareille alternative; force lui fut donc de se charger de l'administration du réseau et de nommer un séquestre, afin que les transports du pays ne subissent pas d'arrêt.

M. DENIS: Il est une question qu'on a soulevée ici à mainte reprise et qu'il importerait de régler d'une manière définitive, dans la mesure où nous pouvons la régler en comité, vu que c'est la dernière fois que nous aurons l'occasion de le faire. Il s'agit de la garantie donnée par l'Etat aux 12,500,000 livres sterling d'actions garanties. En consultant le rapport Drayton-Acworth, page XXXVII, on lit ce qui suit:

> Nous proposons que tous les chemins de fer du Dominion soient exploités par les commissaires comme un seul réseau.

Puis, à la page suivante, alinéa 41, je lis:

> Nous proposons que tout le capital-actions du Grand-Tronc, garanti, privilégié ou ordinaire, soit transféré aux fidéicommissaires, en échange...

Le rapport dit:

> Nous proposons que tout le capital-actions du Grand-Tronc...

Cela embrasse les cinq catégories d'actions, savoir: les actions ordinaires, les actions de première, deuxième et de troisième priorité et les actions garanties de 4 p. 100.

> ...soit transféré aux fidéicommissaires en échange d'une rente basée sur une proportion modérée, mais substantielle, de $3,600,000, la somme moyenne payée comme dividende dans les dix dernières années; et que cette rente soit majorée de 40 à 50 p. 100 après les sept premières années.
>
> 42. Nous proposons que le chiffre précis soit fixée par une entente et qu'on laisse les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc: (1) répartir la rente parmi les cinq catégories d'actionnaires du Grand-Tronc, et (2) obtenir de leurs actionnaires les consentements légalement requis pour compléter le transfert.
>
> 43. Nous donnons les raisons pour lesquelles nous considérons que cette proposition est généreuse envers les actionnaires du Grand-Tronc et que les actionnaires, dans leur propre intérêt, feront bien de l'accepter.

Voilà les propositions de la commission Drayton-Acworth. Elle propose le transfert des cinq catégories d'actions aux fidéicommissaires.

Or, le Gouvernement ne nomme pas ce conseil de fiduciaires, mais il crée un conseil spécial qui aura la direction de tous les chemins de fer qui appartiennent au Dominion. Lorsque ce rapport propose l'acquisition par le Gouvernement des cinq émissions d'actions et que l'intérêt sur ces

mêmes actions ne doit pas présenter plus que la somme raisonnable mais substantielle de $3,600,000, comment se fait-il que le Gouvernement, ne se conforme pas à ces propositions et s'engage dans une opération qui l'obligera à payer aux actionnaires du Grand-Tronc une somme beaucoup plus élevée que, pour me servir des termes mêmes du rapport, une part substantielle de $3,600,000". Qu'entend-on par une part substantielle de $3,600,000? Quelle serait cette part substantielle? Le rapport ne le dit pas, mais je croirais que ce devrait être 50 p. 100. Ce ne devrait même pas être 2 millions. Par conséquent, selon le rapport, tout l'intérêt auquel ont droit les propriétaires de ces émissions ne s'élève pas à plus de 2 millions par année. Mais nous payerons 4 p. 100 d'intérêt sur 60 millions de dollars d'actions garanties, ce qui entraînera un déboursé annuel de 2 millions ½. Nous nous engageons à payer à perpétuité ce montant sur ce capital seul, bien que le rapport dise que l'intérêt sur ces cinq émissions d'actions ne devrait pas être plus de 2 millions par année pendant les sept premières années. Outre cela, nous nous engageons à payer 4 p. 100 sur le montant que fixeront les arbitres. Supposons que ces derniers, allouent 50 millions de dollars pour la valeur des quatre catégories d'actions, dont la valeur nominale est de 180 millions; l'intérêt de cette somme ferait un autre montant de 2 millions. Par conséquent, d'après le projet du Gouvernement nous aurions à payer dès la première année 2 millions ½ plus 2 millions, soit 4 millions ½. C'est ce que nous devrons payer à perpétuité en intérêt sur les cinq catégories d'actions, ou jusqu'au jour où nous en ferions l'acquisition dans trente ans d'ici. Pourquoi paierions-nous 4 millions ½ d'intérêt sur ces cinq émissions lorsque le rapport Drayton-Acworth dit que tout ce qu'elles valent est une part substantielle de $3,600,000 pendant les sept premières années, avec une augmentation à l'expiration de cette période de quelque chose comme 45 ou 50 p. 100? Même avec cela, le montant n'atteindrait pas $3,600,000 .

Le Gouvernement n'a pas avancé de bonne raison pour ne pas soumettre ces stocks à l'arbitrage, bien que la question en ait été soulevée à plusieurs reprises au cours de cette discussion. Le chef de l'opposition l'a soulevée il y a quelques instants, et on en a parlé lorsqu'on a étudié la résolution en comité; j'ai suivi cette discussion de très près et je n'ai pas encore attendu de réponse satisfaisante de la part du Gouvernement. Ce sont, dit-il, les meilleures conditions qu'ils pussent obtenir du Grand-Tronc. Cette réponse ne saurait me satisfaire. Lorsqu'une compagnie comme le Grand-Tronc est insolvable, qu'elle ne peut remplir ses obligations vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique et est obligée d'emprunter des fonds du Gouvernement d'une année à l'autre; lorsque le Gouvernement est à son tour obligé d'imposer de lourds impôts au public du pays, nous n'avons pas les moyens de faire des cadeaux au Grand-Tronc, et c'est à eux de dire qu'ils acceptent les conditions que nous imposons. Le Gouvernement pourrait fort bien dire au Grand-Tronc: "Nous avons le rapport Drayton-Acworth, la meilleure autorité en cette matière. Ce rapport n'a pas été préparé en vue de l'acquisition du Grand-Tronc ni pour servir de guide à personne au sujet de cette opération, mais est l'œuvre des plus habiles experts de chemins de fer que l'on connaisse, et porte la signature d'un homme qui est aujourd'hui ministre des Finances et partant possède la confiance du Gouvernement. Nous allons nous en tenir aux conclusions du rapport Drayton-Acworth, et nous vous donnerons ce qu'il propose, et rien de plus. Ce sont là nos conditions et nous n'en accepterons pas d'autres. Si vous n'êtes pas satisfaits, allez et remplissez vos obligations". Je croirais que c'est une proposition raisonnable et d'affaires que le Gouvernement pourrait faire au Grand-Tronc et je ne peux concevoir qu'un homme avec les aptitudes du président du Conseil privé ou un autre membre du Gouvernement puisse se présenter devant le Parlement et nous dire: "Ce sont les meilleures conditions que nous puissions obtenir du Grand-Tronc". Ce n'est pas répondre d'une manière raisonnable à notre question; ce n'est pas convaincant, ce n'est même pas plausible et je compte bien que l'on nous donnera une réponse satisfaisante.

L'hon. M. KING: A propos de l'état de capital-actions, il y a quatre catégories d'actions qui doivent être soumise à l'arbitrage pour en déterminer la valeur. Pourquoi ne suit-on pas la même procédure dans le cas des actions garanties à 4 p. 100? Est-ce parce que le Grand-Tronc s'y opposait, ou a-t-on d'autre raison?

L'hon. M. ROWELL: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je vais revenir sur une question de mon honorable ami (M. Denis), question qui se rattache directement à l'autre. Ce que mon honorable ami demande n'est pas que nous nous basions sur le rapport Drayton-Ac-

worth, mais sur son interprétation de ce rapport. Nous agissons d'après le rapport Drayton-Acworth, mais non sur son interprétation.

M. JACOBS: Et les 60 millions de dollars d'actions garanties, qu'en dites-vous?

L'hon. M. ROWELL: Si mon honorable ami veut bien prendre patience, je traiterai aussi cet aspect de la question. L'objection que soulève mon honorable ami (M. Denis) est parfaitement légitime et je tiens à y répondre. Le rapport Drayton-Acworth mentionne un pour cent raisonnablement modéré mais appréciable de $3,600,000, qui pourrait être augmenté de 40 à 50 p. 100 au bout de sept ans. Or, le Gouvernement interprète ce passage—interprétation qu'approuve d'ailleurs l'auteur du rapport lui-même—comme signifiant que la somme de $2,500,000 constitue un tant pour cent appréciable.

M. McKENZIE: C'est extraordinaire. Comment le ministre des Finances (M. Drayton) peut-il être juge du sens que le monde accorde au mot "appréciable"? N'invoquez pas l'opinion de l'auteur de ce rapport; c'est enfantin.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami prétend que c'est enfantin d'invoquer l'opinion de l'auteur du rapport relativement au sens qu'il lui donne.

M. McKENZIE: C'est enfantin de soutenir qu'il lui appartient de juger ce qui constitue un tant pour cent appréciable.

L'hon. M. ROWELL: Il sait ce qu'il voulait dire lorsqu'il a fait cette proposition.

M. McKENZIE: Il n'est pas en mesure du tout d'être juge en cette matière.

L'hon. M. ROWELL: Dans ce cas, je me contenterai d'ajouter que nous partageons son opinion. Nous nous accordons sur ce point.

M. McKENZIE: Assumez donc vous-même pleine et entière responsabilité en toute affaire au lieu de la faire peser sur les épaules de votre collègue.

L'hon. M. ROWELL: Nous assumons la pleine et entière responsabilité sans la moindre hésitation.

M. McKENZIE: C'est parfait.

L'hon. M. ROWELL: Nous prétendons donc que $2,500,000 constitue un tant pour cent appréciable de $3,600,000.

M. McKENZIE: Très appréciable.

L'hon. M. ROWELL: Si vous augmentez ce tant pour cent de 40 p. 100 vous obtenez une somme de $3,500,000, et si vous le portez à 50 p. 100, vous obtenez une somme de $3,750,000, ou encore si vous séparez la différence pour adopter un juste milieu, vous obtenez une somme de $3,000,000. Nous avons donc fixé ce que nous croyons être un tant pour cent appréciable, c'est-à-dire $2,500,000 et dans notre offre d'achat argent comptant nous l'avons augmenté de 40 à 50 p. 100 formant une somme totale de $3,600,000; nous offrons donc de verser cette annuité pour le loyer du chemin de fer au bout de sept ans. Nous prétendons donner suite aux conclusions du rapport Drayton-Acworth en ce faisant et nous croyons que cette offre est juste et raisonnable en tenant compte de tous les faits et conditions que relève le rapport. Nous croyons, toutefois, que notre offre est raisonnable indépendamment de ces révélations.

M. McKENZIE: Si j'ai bien compris, le rapport Drayton-Acworth propose qu'après sept ans nous ajoutions de 40 ou 50 p. 100 au tant pour cent primitif; or, par l'offre en question, est-ce que nous ne consentons pas à verser cette somme dès la première année?

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout. Vous devez toujours avoir présente à l'esprit la distinction qui existe entre l'offre d'achat argent comptant et l'offre d'acquérir le réseau par l'arbitrage. Par la première, nous offrons de verser à la compagnie $2,500,000 pour les trois premières années, $3,000,000 pour les cinq années qui suivront et une annuité de $3,000,000 pour le reste du temps. Nous avons fait la seconde offre pour le cas où la compagnie choisirait l'arbitrage. Mon honorable ami doit se rappeler que cette offre est en sus des obligations sur les obligations perpétuelles. Nous avons donc offert de soumettre toute l'affaire à un tribunal d'arbitrage et nous consentons, aux fins d'obtenir une base d'accord, de considérer les obligations garanties comme s'il s'agissait pour ainsi dire d'obligations perpétuelles et d'acquitter l'intérêt sur ces valeurs. Voilà le projet que nous avons soumis à la compagnie au mois de juillet 1918

M. McKENZIE: Mon honorable, ami, je le crains fort, mêle deux questions absolument distinctes. J'avais compris qu'il était en frais d'interpréter à la Chambre la signification du projet que renferme le rapport Drayton-Acworth. Or, voilà qu'à cette heure il mêle avec cette question les conditions que renfermait l'offre du Gouvernement.

L'hon. M. ROWELL: J'ai déjà interprété le sens du rapport Drayton-Acworth et je

continue à l'appliquer à la présente situation pour répondre à la question de mon honorable ami de Prince (M. King), à savoir pour quelle raison on traite les obligations garanties sur un pied différent des obligations privilégiées de 1er, de 2e et de 3e rang? Nous avons offert de considérer les actions garanties comme des obligations privilégiées, c'est-à-dire d'acquitter l'intérêt sur ces valeurs. La compagnie a refusé d'accepter cette offre que nous lui avons faite au mois de juillet 1918 et, en consultant la correspondance, vous êtes en mesure de vous rendre compte des protestations qu'elle a soulevées. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur un fait qui ressort de cette offre. Les directeurs du Grand-Tronc ont publié une déclaration protestant contre l'offre du Gouvernement et exposant un autre projet de règlement. Tandis que j'en suis sur ce point, je ferai observer que cette offre d'acheter le réseau du Grand-Tronc argent comptant fut faite à une date antérieure, mais elle fut omise de la lettre du 18 juillet. Les directeurs du Grand-Tronc prétendent que cette somme de $2,-500,000 représenterait le paiement intégral immédiat de l'intérêt sur les obligations garanties au bout de trois ans, le paiement au taux de 3.38 p. 100 sur les obligations privilégiées, portant intérêt à 5 p. 100, au bout de huit ans, le paiement intégral de l'intérêt sur les obligations privilégiées du 1er rang ainsi que le paiement d'un intérêt de 2½ p. 100 sur les obligations privilégiées de 2e rang.

On nous demande ce qui arriverait au bout de sept ans. Je mentionne cette circonstance pour la raison que le Grand-Tronc a reconnu que les 2 millions 500 mille dollars devraient d'abord être appliqués au paiement des intérêts sur ces actions garanties, et c'est ce qu'il déclare dans la publication qui s'y rapporte. Il accepte l'offre d'arbitrage à condition que l'on traite ses actions de capital de la même manière que le capital-obligations, en ce qui concerne notre engagement à payer les intérêts, c'est-à-dire que nous devrions payer des intérêts au montant de 2 millions 500 mille dollars. C'est ce que nous avons convenu de faire, et nous aurions été heureux si la compagnie eût accepté l'offre, en espèces, d'une somme équivalente, et nous aurions alors soumis le reste à l'arbitrage. Le chef de l'opposition prétend que nous nous engageons à verser une somme plus considérable; mais tel n'est pas le cas. Il appartient aux arbitres de dire combien nous paierons les trois autres stocks et les actions ordinaires. Le Gouvernement soutiendra avec toute l'énergie possible que les obligations de la compagnie rendrait à peu près nulle la valeur des actions. De son côté, le Grand-Tronc soutiendra qu'elles ont une valeur, et c'est sur ce point-là que les arbitres auront à se prononcer. Mon honorable ami suppose qu'ils porteront cette valeur à 50 millions, mais il n'a rien sur quoi baser cette supposition.

M. JACOBS: Et s'ils tiennent compte de la valeur que la propriété peut acquérir.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami n'a pas lieu de supposer qu'ils porteront cette valeur à 50 millions. Partant de là, il dit que nous allons payer plus que ne le conseille le rapport Drayton-Acworth. Nous ne paierons pas un sou de plus que ne le conseille le rapport Drayton-Acworth, à moins que les arbitres n'attribuent à la propriété une valeur plus haute, et nous paierons moins si la valeur est déclarée être moindre. C'est là le point que les arbitres auront à décider.

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. McKENZIE: Pas encore.

L'hon. M. KING: Pour que nous puissions mieux comprendre cette convention, je demanderai de nouveau au ministre si la compagnie du Grand-Tronc demande au Gouvernement de faire cet achat? Presse-t-elle le Gouvernement d'en faire l'acquisition?

L'hon. M. ROWELL: Je crois que pour l'heure la compagnie serait bien aise d'en finir.

M. JACOBS: Fort bien.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a dit "Fort bien!" Mais la compagnie est dans une situation telle qu'elle est tenue à faire quelques arrangements, avec nous ou avec d'autres.

M. JACOBS: Elle est insolvable.

L'hon. M. ROWELL: Elle est forcée de faire des arrangements avec nous ou avec quelqu'autre. Elle pourrait être en mesure de faire un arrangement avec quelqu'autre. Elle serait même dans le cas de pouvoir s'arranger avec le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. FIELDING: Pas sans une loi.

L'hon. M. ROWELL: Sans doute, mais l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) serait, j'en suis sûr, le dernier à vouloir que cette Chambre utilise ses pouvoirs législatifs pour refuser au Grand-Tronc une chance de vendre, si nous n'étions pas prêts à acheter.

L'hon. M. FIELDING: C'est un point que j'examinerai à son heure.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami ne peut envisager la chose de cette manière. Nous devons acheter le réseau et le payer un prix raisonnable ou nous tenir prêts à consentir que la compagnie sorte de ses difficultés en traitant avec d'autres. C'est là la situation.

M. JACOBS: On ne peut toucher aux droits du peuple.

L'hon. M. ROWELL: Les droits du peuple sont abondamment protégés dans les circonstances, si l'on tient compte de la valeur des biens.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami n'a pas répondu à la question de l'honorable député de Prince. Le Grand-Tronc cherche-t-il à obtenir du Gouvernement qu'il se charge de la ligne ou est-ce le Gouvernement qui presse le Grand-Tronc? Dire que le Grand-Tronc désire conclure cette affaire, ce n'est pas une réponse suffisante. Sans doute qu'il le désire? Mais a-t-il abordé le Gouvernement avec l'intention de vendre? Je ne vois aucune indication dans ce sens.

(Le comité lève sa séance.)

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé adoptés par le Sénat:

Le 1er, tendant à faire droit à Millie Wettlaufer;

Le 2e, tendant à faire droit à Arthur Leroy Eastcott.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 33) tendant au rachat du réseau du Grand-Tronc.

M. le PRESIDENT: A six heures, nous étions à étudier l'article 2. Cet article est-il adopté?

L'hon. M. MURPHY: Il est intervenu une entente, hier après-midi, au sujet de ce bill.

L'hon. M. ROWELL: J'allais justement le dire. Le ministre des Chemins de fer a annoncé que la Chambre continuerait la discussion du bill jusqu'à six heures.

L'hon. M. MURPHY: C'est cela.

L'hon. M. ROWELL: Je voudrais donc proposer que le comité lève sa séance et fasse rapport, mais je répondrai, auparavant, à la question que le député de Shelburne (M. Fielding) m'a posée avant la suspension. Je crois qu'il m'a demandé si la compagnie du Grand-Tronc tenait à vendre son réseau à l'Etat.

L'hon. M. FIELDING: C'est bien cela, mais ce n'est pas toute ma question.

L'hon. M. ROWELL: Ma réponse à ce point de la question, c'est que le Grand-Tronc ne tenait pas à vendre et qu'il n'y songeait même pas du tout. Voici quelle était son attitude: Il voulait obtenir de l'aide du Gouvernement pour le Grand-Tronc-Pacifique, comme il en a obtenu depuis quelques années. Le Gouvernement avançait au Grand-Tronc-Pacifique de quoi lui permettre de compenser ses déficits et continuer son exploitation. Le Grand-Tronc demandait au Gouvernement de continuer à fournir cette aide. Le Gouvernement pensa qu'il ne convenait pas d'avancer des millions, chaque année, pour venir en aide à ce chemin de fer, et que le peuple s'y opposerait. Si le Grand-Tronc-Pacifique fut mis en séquestre, c'est parce que nous avons refusé de continuer à avancer de l'argent. Voici pourquoi le Grand-Tronc nous avait demandé de l'aide en faveur du Grand-Tronc-Pacifique. Il prétendait que ce chemin de fer qu'il avait entrepris de construire en 1903 et en 1904, avait pour objet de développer un certain territoire; que, postérieurement à cette date-là, le Gouvernement avait, par voie de garantie, aidé au Nord-Canadien à construire une ligne parallèle à celle du Grand-Tronc-Pacifique; que la construction de cette nouvelle ligne avait eu pour effet d'augmenter, dans une certaine proportion, le coût d'exécution du Grand-Tronc-Pacifique et de le priver du trafic qu'il aurait obtenu sans cela, et qu'il n'aurait jamais songé à construire ce chemin de fer s'il avait su que le Gouvernement prendrait l'attitude qu'il a adoptée dans la suite. Le Gouvernement persista quand même à refuser de l'aide. Non seulement le Grand-Tronc ne voulait pas vendre, mais il a même refusé ce que le Gouvernement lui a offert, c'est-à-dire $2,500,000 à titre de loyer pour trois ans, $3,000,000, pour quatre ans ensuite, puis $3,600,000 pour chaque année subséquente. Il a refusé cette offre, sous prétexte qu'elle était absolument insuffisante et que, le forcer de l'accepter, c'eût été, pour ainsi dire, le confisquer. Voilà pourquoi il a fini par consentir à un arbitrage.

L'hon. M. FIELDING: La question que j'ai posée était telle, en partie, que mon honorable ami l'a rapportée. Cependant, je vais la poser sous une autre forme. On a cherché, au cours du débat, à justifier l'adoption immédiate de cette mesure sous prétexte d'urgence grave. En posant ma question je voulais savoir s'il était urgent, pour le Grand-Tronc de vendre, ou bien, pour le Gouvernement, d'acheter. Mon honorable ami a parlé de négociations qui eurent lieu à propos de la mise en séquestre du Grand-Tronc-Pacifique. Mais cela est survenu il y a plusieurs mois et ne peut avoir servi de base au projet actuel. Si le Grand-Tronc avait prié le Gouvernement de faire l'acquisition de ce chemin il y aurait trace de cette instance dans les documents déposés par l'honorable ministre. C'est plutôt le Gouvernement qui a cherché à racheter le Grand-Tronc. S'il n'y a pas signe d'urgence de la part du Grand-Tronc, dans cette correspondance, c'est parce que la situation décrite par mon honorable ami existait depuis plusieurs mois.

Je ferai la question que j'ai faite à une étape antérieure de la discussion. Dans l'hypothèse que l'arrangement entre mon honorable ami et ses collègues et sir Alfred Smithers ne serait pas intervenu une semaine plus tard, jusqu'à la réalisation de l'entente—je ne dirai pas de la promesse—de la part du ministère au sujet de la prorogation; dans l'hypothèse que la Chambre eût été prorogée et qu'ensuite fût intervenu l'arrangement entre le Gouvernement et sir Alfred Smithers, que serait-il arrivé? Quelle situation embarrassante aurait surgi, si les choses eussent été ainsi, au lieu d'être ce qu'elles sont aujourd'hui?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami a bien raison de dire qu'il n'y a rien dans la correspondance qui indique que le Grand-Tronc soit pressé. Pourtant, c'est un fait qu'il avait besoin de secours et que, depuis six semaines, l'Etat a dû lui venir en aide—non pas jusqu'à concurrence de millions, mais de quelques centaines de mille dollars—pour empêcher qu'il ne manquât gravement à ses obligations. Il s'agit donc de savoir si l'Etat continuera d'accorder ces secours. Dans le cas contraire, il doit s'occuper sur l'heure de l'achat. Si l'arrangement n'avait été conclu qu'après la prorogation, l'affaire aurait, naturellement, dû rester en suspens jusqu'à la prochaine session de la législature.

L'hon. M. FIELDING: Et quel intérêt en aurait souffert?

L'hon. M. ROWELL: Voici: le Gouvernement n'aurait pas pu bâcler l'affaire avec le Grand-Tronc, car il n'était pas d'avis qu'il aurait raison d'en venir à une entente dans une affaire si importante sans l'assentiment du Parlement. Il aurait donc été tenu de la laisser complètement en suspens. Voici sa situation—et nous allons agir loyalement jusqu'au bout—il ne croit pas qu'il soit de l'intérêt national que le Grand-Tronc vende son réseau au Pacifique-Canadien ou à toute autre corporation qui lui est alliée.

Mon honorable ami (M. Mackenzie King) sourit, mais il ne s'agit pas de théorie; il s'agit de pratique. Si nous ne consentons pas que le Grand-Tronc traite avec d'autres, lorsque nous concluons un arrangement avec lui, je ne conçois pas quelle excuse nous pourrions donner pour en remettre l'accomplissement. Pourquoi retarder? Le projet est connu du public depuis près de deux ans. Pourquoi nous n'en disposerions pas, voilà ce que je ne puis comprendre.

M. RICHARDSON: Je suggère une autre raison: En exploitant l'éléphant blanc mis sur les bras du pays par la politique de nos amis de la gauche—le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental—le pays perd des sommes d'argent énormes.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami ne doit pas demander au président du conseil (M. Rowell) d'approuver cela, car celui-ci a dit, comme moi, que cet arrangement était une excellente chose pour la population du Canada. L'honorable député ne doit pas l'obliger à critiquer cet arrangement. Ce serait injuste pour le président du conseil, et je veux voler à son secours.

M. RICHARDSON: Mon honorable ami laisse-t-il entendre que le président du conseil a déclaré que la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique était une excellente chose pour le Canada?

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

M. RICHARDSON: Je dois différer d'avec mon honorable ami.

L'hon. M. FIELDING: En ce temps-là, le président du conseil était membre du parti libéral dont il était bien vu; il appuyait loyalement sir Wilfrid et nous tous, et bien que nous différions à certains égards aujourd'hui, je le connais trop bien pour croire qu'il répudiera l'attitude qu'il a prise dans cette circonstance. Cela soit dit en passant.

On a déclaré ici de jour en jour que cette affaire est urgente. Je crois que nous pouvons demander à bon droit si c'est la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer qui est pressée, ou si c'est le Gouvernement. Or, si le Grand-Tronc s'est adressé au Gou-

vernement et l'a importuné de ses demandes, pourquoi, grand Dieu ! n'en avons-nous pas la preuve dans la correspondance? Pourquoi faut-il que mon honorable ami nous dise: "Oh ! mais le Grand-Tronc tirait le diable par la queue; il aurait été tenu de faire ceci, de faire cela et de faire autre chose." Le Grand-Tronc est une importante corporation, bien organisée, et s'il a adressé une demande pressante au Gouvernement celui-ci, composé d'hommes pratiques était, certes, en mesure de lui demander de la coucher par écrit, afin qu'elle figurât au dossier.

Mais, ici, il n'y a aucune preuve d'urgence. Ce prétexte d'urgence qu'on a avancé dans le débat est absolument sans fondement, du moins si nous en croyons la correspondance. Seul le gouvernement fédéral semble pressé. Le Gouvernement a résolu —il dira qu'il a raison et je ne discute pas cela—qu'il veut racheter le réseau du Grand-Tronc et il a hâté les affaires, puis aujourd'hui il vient nous dire qu'il y a urgence. Cette nécessité n'existe que dans la pensée du Gouvernement.

L'hon. M. ROWELL: Je ne crois pas qu'on ait beaucoup à gagner en prolongeant cette discussion. J'étais un des partisans de sir Wilfrid Laurier et j'augurais beaucoup de bien de l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique, mais j'ai toujours entretenu un certain doute sur la sagesse de prolonger cette ligne jusqu'à l'est et cela à un coût si considérable pour les finances publiques. Mais, passons là-dessus. Mais ce que je n'approuvais pas, ce que je n'approuve pas, et ce que je considère comme une erreur colossale, c'est d'avoir permis au Nord-Canadien d'établir un tracé parallèle à celui du chemin de fer Transcontinental. On a fait erreur, je crois, en permettant le prolongement du Nord-Canadien de l'ouest à l'est du Canada, en garantissant ses obligations et en engageant le crédit du Canada dans deux lignes transcontinentales. On a créé deux lignes parallèles sans nécessité; on a déprécié la valeur du Grand-Tronc-Pacifique et l'on a rendu plus difficile pour cette compagnie le règlement de ses obligations. En même temps, on a imposé des dépenses énormes au Nord-Canadien. Mais, comme l'a dit l'honorable député de Leeds (sir Thomas White), nous ne saurions rien gagner par des récriminations réciproques concernant la responsabilité des difficultés qui existent aujourd'hui dans l'exploitation des chemins de fer canadiens. Cela ne nous donnera rien, les difficultés existent et nous devons les faire disparaître.

Le Gouvernement croit que l'acquisition du réseau du Grand-Tronc est d'intérêt national. Nous n'avons pas à nous défendre d'avoir cette opinion, nous affirmons que l'intérêt national l'exige. Personne de ce côté de la Chambre (la droite) n'a déclaré que c'était un cas d'urgence et que nous devons procéder sans étude suffisante de la question. On a souvent dit à mon honorable ami qu'il avait tout le temps voulu pour étudier la question et le ministre de l'Intérieur a répété à plusieurs reprises: "Prenez tout le temps qu'il vous faut pour étudier cette question". Mais nous ne voyons aucune raison qui empêche cette proposition, mise devant le peuple depuis un an et demi, d'être adoptée avec l'entière autorité législative.

Je n'hésiterai pas à dire qu'une des raisons qui empêchent le délai, c'est que de puissants intérêts s'opposent à l'acquisition de ce réseau par le Gouvernement et organisent leur opposition pour l'empêcher.

M. RICHARDSON: Ils l'organisent.

L'hon. M. ROWELL: Oui, et notre retard leur donnerait une nouvelle arme pour empêcher une chose que nous croyons être d'un intérêt public vital. Le Gouvernement, sachant l'hostilité qui existe et qui s'organise contre l'intérêt public, aurait manqué à son devoir en ne procédant pas immédiatement, tout en donnant le temps voulu pour la discussion et l'étude de cette importante question.

L'hon. M. FIELDING: Traduit en langage ordinaire, cela veut dire que l'honorable ministre a peur de l'opinion publique; il a peur, dans le cas où le Gouvernement ne pousserait pas l'exécution de ce projet durant la session, de voir un effort organisé pour le faire échouer. Si l'opinion publique est si favorable au projet, comment se fait-il que le président du conseil craint un effort organisé pour le faire échouer? La plaidoirie du ministre constitue une confession que le Gouvernement redoute l'opinion publique et il précipite cette mesure dans le but avoué d'empêcher l'opinion publique de se faire entendre.

Je suis de l'avis de mon honorable ami quand il dit qu'il est inutile de récriminer à propos de l'histoire des chemins de fer. Si mon honorable ami veut bien faire entrer cette idée dans la tête du ministre des Chemins de fer, il nous rendra un grand service. N'est-ce pas le ministre des Chemins de fer qui a passé la moitié de la soirée d'hier à dénoncer le Gouvernement de sir Wilfrid Laurier et à raconter tous les désastres qui ont accompagné la convention du

Grand-Tronc-Pacifique? Cet argument possède une certaine force et je suis toujours prêt à admettre l'argument d'un adversaire, quand cet argument possède quelque poids. Mais il devrait aussi reconnaître que si le gouvernement libéral a subventionné et aidé cette ligne, le gouvernement conservateur l'a prolongée jusqu'à la mer.

L'honorable député de Leeds (sir Thomas White) a dit—et cela est tout à son honneur—"Qu'il y ait des félicitations ou des reproches à adresser au sujet de cette grande entreprise de chemin de fer, qu'il y ait des fautes de commises, les deux partis doivent en prendre leur part." Pleins de confiance dans l'avenir, nous avons peut-être été trop zélés en construisant avant le temps voulu. J'ai une foi si grande dans les destinées de ce pays, que les jeunes représentants du peuple, et même ceux qui ne le sont plus, verront que nous avons bien fait de construire ces lignes qui ne seront pas de trop pour les affaires du Canada.

Je reviens à la question d'urgence. On a répété plusieurs fois que si nous n'agissons pas maintenant, il va surgir quelque chose de terrible. Est-ce une exagération? C'est le résumé de la moitié des observations de la droite. J'ai cherché à savoir ce qui pourrait nous arriver de si terrible Mon honorable ami a dit que le Pacifique-Canadien mettra la main sur ce chemin de fer. Mais il sait que le Pacifique-Canadien ne le peut pas—je doute fort qu'il veuille le faire, mais cela le regarde—sans s'adresser au Parlement. Pourquoi alors toujours nous corner aux oreilles cette menace du Pacifique-Canadien?

Puis il nous dit que si nous ne laissons pas le Pacifique-Canadien l'acheter, nous devons le faire nous-même. C'est un grave problème pour l'avenir. Avant de faire cette opération, il faudrait examiner l'état des affaires du Grand-Tronc, un comptable autorisé y passerait des mois. Compagnies auxiliaires, affaires canadiennes et américaines, hôtels, navires, chemins de fer—jamais opération aussi complexe n'a été présentée à la Chambre. Et cependant, les ministres veulent faire adopter cette mesure en toute hâte, sous prétexte d'urgence. La correspondance montre qu'il n'y a d'urgence pour personne autre que le ministère mais celui-ci veut s'emparer de la ligne avant que le sentiment public s'élève contre lui.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami se trompe de tout au tout. Je ne crains pas l'opinion publique éclairée. Mon honorable collègue sait l'influence qu'ont eue les associations, dans le passé, pour faire adopter ou rejeter des mesures législatives. Les membres de la Chambre et tout le pays n'ignorent pas ce qui a eu lieu dans le passé. Nous connaissons tous les faits qui se rapportent au Grand-Tronc, et, si nous nous conduisons d'après ces faits, nous montrerons de la sagesse. Nous sommes renseignés sur la situation et nous pouvons prendre une décision. Mon honorable ami sait, ce soir, qu'il est opposé au projet, et je ne lui conteste pas un instant le droit de s'y opposer. Il a le même droit de le condamner que moi de l'approuver. Cependant, il n'y sera pas moins opposé au mois de février qu'aujourd'hui, de même que mes honorables collègues de la gauche. Les membres de ce côté (la droite) sont favorables à l'opération.

L'hon. M. FIELDING: Quelques-uns.

L'hon. M. ROWELL: . . . .et ils ne le seront ni plus ni moins au mois de février. Les vues des deux côtés sont connues. Faisons alors une déclaration formelle de notre opinion et laissons le Gouversement continuer la réorganisation des services de transport dont il est responsable.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION PORTANT APPROBATION DU TRAITE DE PAIX AVEC L'AUTRICHE.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'approuver le traité de paix entre les puissances alliées et associées et l'Autriche, signé à Saint-Germain, le dix septembre mil neuf cent dix-neuf, signé au nom de Sa Majesté, agissant pour le Canada, par les plénipotentiaires y nommés, et dont copie a été soumise au Parlement.

Monsieur l'Orateur, on se rappellera que le 22 septembre, en réponse à une question sur les intentions du Gouvernement touchant le traité avec l'Autriche, il a été déclaré que, si une copie du traité qui avait été signé, arrivait pendant la session, ce traité serait soumis à la Chambre comme le traité avec l'Allemagne. La Chambre le sait, nous l'avons reçu, et des copies en ont été distribuées aux membres il y a quelques jours. Le but de cette résoution est de réaliser la promesse qui a été faite.

Nos collègues se rappellent aussi sans doute que le Sénat a modifié le bill, conférant au Gouverneur en conseil le pouvoir de mettre en vigueur les dispositions du traité

de paix conclu avec l'Allemagne, en insérant une disposition lui accordant les mêmes pouvoirs concernant la mise en vigueur du traité de paix autrichien. Le Parlement a accepté l'amendement en question conférant au Gouverneur en conseil l'autorisation de faire exécuter les conditions du traité de paix qui a été conclu avec l'Autriche. Pour des raisons qui ont été exposées dans le temps, le Parlement a refusé de laisser insérer dans ce bill la disposition conférant ces pouvoirs au Gouverneur en conseil relativement à la mise en vigueur des traités non encore signés. Nous sommes donc appelés à examiner aujourd'hui le traité que les Alliés ont conclu avec l'Autriche.

Lorsque l'amendement auquel j'ai fait allusion a été soumis à l'assentiment de la Chambre, j'ai fait observer que le traité avec l'Autriche est pour ainsi dire identique à celui que nous avons conclu avec l'Allemagne, quant aux points essentiels, et j'oserais dire sur tous les points, sauf en ce qui concerne le règlement des questions d'une nature absolument différente dans les deux traités, comme par exemple la délimitation des frontières entre l'Allemagne et l'Autriche. Dans ces circonstances, le Gouvernement s'est cru autorisé à déclarer que si le traité n'arrivait pas avant la fin de la présente session, ce qui mettrait le Gouvernement dans l'impossibilité de le soumettre à l'assentiment du Parlement, sauf en convoquant une session spéciale, le Gouvernement se jugeait autorisé, vu que le traité allemand a été approuvé à l'unanimité, de proposer la ratification du traité conclu avec l'Autriche sans réunir les Chambres à cette fin.

Le Gouvernement a pris cette décision, parce que, dans les circonstances, l'approbation par le Parlement du traité conclu avec l'Allemagne équivalait virtuellement à l'acceptation du traité avec l'Autriche.

Si le Gouvernement, dans ces circonstances, avait pris sur lui de retarder la mise en vigueur du traité, afin de le soumettre à l'assentiment du Parlement à la première occasion, il l'aurait fait pour accomplir une simple formalité.

J'ai fait ces quelques observations en énonçant l'attitude du Gouvernement lorsque nous avons discuté l'amendement apporté au bill par le Sénat. Bien que l'adoption de l'amendement en question comportait peut-être dans un sens l'approbation du traité, il n'avait pas d'autres effets néanmoins que de conférer au Gouverneur en conseil le pouvoir de le faire exécuter et de prendre les mesures nécessaires pour mettre les dispositions du pacte en vigueur.

Il était nécessaire toutefois que le traité liât le Canada avant que le Gouverneur en conseil pût exercer ces pouvoirs; or, pour que le Canada fût lié, il fallait que le traité fût ratifié par Sa Majesté, après avis conforme du Gouvernement canadien. La seule circonstance qui aurait pu autoriser le Gouvernement à conseiller la ratification du traité sans l'avoir soumis à l'approbation du Parlement, c'est que dans le cas du traité avec l'Allemagne, qui est analogue au traité autrichien, quant aux points les plus essentiels, il n'a consenti à sa ratification qu'après qu'il eut été formellement approuvé par les deux Chambres.

Quoi qu'il en soit, le traité avec l'Autriche est arrivé à temps pour permettre au Gouvernement d'en soumettre le texte à l'assentiment du Parlement. Le texte du traité est donc en possession du Parlement à cette heure, et nous prions les représentants du peuple de l'approuver avec la même unanimité que le traité avec l'Allemagne.

Il est inutile pour moi, je le présume, d'exposer ou d'expliquer ici ce soir les différents articles de ce traité. Il y a déjà quelques jours qu'il a été déposé sur le bureau et les honorables députés qui l'ont lu attentivement se sont rendu compte que le texte de ce document autorise amplement les observations que j'ai faites sur l'amendement auquel j'ai fait allusion tout à l'heure. Je le répète, ce traité est analogue sur tous les points essentiels au traité que nous avons conclu avec l'Allemagne. Le texte est pour ainsi dire le même. Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre et je la prie d'adopter la motion.

M. McKENZIE: Relativement à la motion de l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), mes remarques seront très brèves, car cette motion et toute cette procédure, à mon humble avis, placent cette Chambre dans une situation extraordinaire.

Il y a environ huit ou dix jours, le ministre soumettait à la Chambre un projet de loi modifié. Le Sénat y avait apporté un changement que le ministre nous a demandé d'approuver, l'effet étant la ratification du traité. Le bill n° 3 que nous avons adopté au cours de cette session et qui se rattache au traité avec l'Allemagne, bien qu'il énonce en termes identiques à ceux de la loi anglaise ratifiant le traité, n'impliquait ni notre approbation ni notre ratification du traité et le projet de loi avait pour but de compléter le traité, en assurant les fonds

indispensables à son exécution et de donner au Gouvernement le pouvoir de choisir les fonctionnaires requis par le traité. Le ministre nous a dit alors, et à bon droit, que l'adoption de ce projet de loi impliquait nécessairement notre approbation du traité.

L'hon. M. DOHERTY: Je ne crois pas avoir dit cela.

M. McKENZIE: Le ministre a répété la même chose, ce soir.

L'hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas dit impliquait "nécessairement". J'ai dit qu'en un sens on pourrait l'interpréter ainsi.

M. McKENZIE: C'est trop de subtilité. Si l'adoption du projet de loi comportait l'approbation du traité, en un sens, elle la comportait de toute manière.

L'hon. M. FIELDING: A moins que la démarche n'eût aucun sens.

L'hon. M. DOHERTY: Que l'honorable député répète mes paroles mêmes.

M. McKENZIE: La loi britannique, votée par la Chambre des communes anglaise, comportait, bien qu'elle n'en fît pas mention, l'approbation du traité, parce qu'elle avait pour but de fournir l'argent nécessaire à sa mise en vigueur. Il va sans dire que si le Parlement n'approuvait pas le traité, il ne fournirait pas les moyens de le mettre en vigueur. Il y a environ dix jours, nous avons fait, pour approuver le traité dont la Chambre est maintenant saisie, tout ce que la Chambre des communes anglaise a elle-même fait. Les Communes anglaises ont adopté une loi de finance autorisant le gouvernement britannique à nommer les fonctionnaires requis. C'est là ce que nous avons déjà fait sur la parole du ministre que le document que nous approuvions était en tous points semblable au traité avec l'Allemagne. Pourquoi donc le ministre veut-il ici, ce soir, demander à la Chambre de procéder à la cérémonie inutile d'approuver ce qui a déjà été approuvé?

Je ne puis admettre qu'il y ait la moindre nécessité d'en agir ainsi. Lorsque nous avons débattu cette question, il y a dix jours, j'ai lu à la Chambre la dépêche de lord Milner, qui, il va sans dire, est parvenue au ministre longtemps avant de nous être soumise. Sur l'avis des avocats de la couronne, en Grande-Bretagne, lord Milner a fait connaître au gouvernement britannique que l'approbation du parlement anglais, non plus que celle du nôtre, n'était nécessaire. C'est en m'appuyant sur cela que j'ai soutenu qu'il n'était pas nécessaire pour nous de faire plus que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise n'exige de nous, soit fournir les moyens d'exécuter le traité, dans la mesure des obligations qu'il nous impose. Pour ce motif et sans vouloir soulever d'opposition sérieuse, je crois qu'il serait plus digne pour le Canada de s'en tenir à ce qu'elle a fait. Nous avons déjà approuvé ce traité, puisque nous avons adopté une loi pour le mettre en vigueur. J'estime qu'il serait plus conforme à la dignité de la Chambre de s'en tenir à sa décision d'il y a une semaine à peu près, bien que notre dignité, je conjecture, ne fût pas atteinte si, après avoir fait une certaine chose que nous croyions bonne, nous la confirmions la sachant conforme à la loi et à la constitution. Je ne crois pas que nous fortifions notre position, en recommençant la chose de cette façon.

L'hon. M. FIELDING: Quand le ministre de la Justice (M. Doherty) a parlé de la lecture et de l'examen sérieux que les membres de la députation, il en était convaincu, avaient apportés à la lecture de ce document, j'ai cru remarquer qu'un sourire moqueur s'esquissait sur sa figure. Je m'en vais faire cette déclaration peut-être hasardée, je doute qu'un seul membre de cette Chambre ait lu ce document intéressant de cent cinquante pages. Il serait peut-être malveillant d'insinuer que le Canadien distingué qui l'a signé ne l'a lui-même pas lu, mais, pourtant, ceci est encore possible. Quoi qu'il en soit, je pense que la Chambre va faire au ministre le grand compliment d'approuver ce traité, non pas qu'elle l'ait jamais lu, mais simplement sur l'assurance du ministre que ce traité est, en substance, semblable au traité avec l'Allemagne. J'avoue que je ne l'ai pas lu moi-même; cependant je vais appuyer la motion sur la foi que mon honorable ami a dit la vérité sous ce rapport. C'est un simple détail après tout et d'importance secondaire, je pense, mais j'observe que la résolution parle du traité comme étant signé par les plénipotentiaires agissant au nom du Canada, tandis que l'honorable ministre constatera, en examinant le traité, qu'il n'est signé que par un seul plénipotentiaire.

L'hon. M. DOHERTY: C'est avec plaisir que je modifierai la motion en y mettant le mot plénipotentiaire au pluriel.

L'hon. M. KING: Avant que la motion soit adoptée, je pense qu'en toute justice pour les députés de ce côté-ci de la Chambre, puisque le ministre a parlé de la distribution du traité, on doit dire que cette distribution ne semble avoir été faite qu'aujourd'hui,

de sorte que très peu de députés ont encore pu en prendre connaissance.

L'hon. M. FIELDING: Ils ne le liraient pas plus demain.

L'hon. M. KING: Je n'en ai reçu un exemplaire que ce matin et je crois que tous les autres députés sont dans le même cas que moi.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y a un point du traité sur lequel je voudrais que le ministre de la Justice donne des explications. L'article 4 du pacte de la société des nations qui fait partie du traité contient de la disposition suivante:

Le conseil se compose de représentants des principales nations alliées et associées ainsi que de représentants de quatre autres membres de la Société. Ces quatre membres de la Société sont désignés librement par l'assemblée et aux époques qu'il lui plaît de choisir. Jusqu'à la première désignation par l'assemblée les représentants de la Belgique, du Brésil, de l'Espagne et de la Grèce sont membres du conseil.

A la page 11 du pacte, on donne la liste de 32 membres fondateurs de la société des nations qui sont signataires du traité de paix. Il y a aussi une liste des états qui sont invités à souscrire au pacte. Dans cette liste de nations qui ne sont pas encore membres de la société, nous voyons l'Espagne. La Belgique est un des membres fondateurs de la société de même que la Grèce, mais l'Espagne n'en fait pas encore partie. Comment se fait-il que l'Espagne soit représentée dans le conseil, alors qu'elle ne fait pas partie de la société des nations?

L'hon. M. DOHERTY: En ce qui regarde les signataires aucun ne sera représenté dans le conseil jusqu'à ce que la société des nations soit formée c'est-à-dire après l'acceptation et la ratification du traité. Ce n'est qu'après cela que l'Espagne pourra être représentée dans la société des nations et seulement après qu'elle aura accepté l'invitation qui lui est faite, invitation que la conférence qui a accepté le traité et la commission qui l'a préparé croient devoir être acceptée par l'Espagne. Personne ne fait encore partie de la société des nations, parce que la société n'existera que lorsque le traité sera mis en vigueur, c'est en anticipation de l'acceptation de l'Espagne, que toutes les nations signataires du traité ont décidé que parmi les quatre premiers sociétaires à être choisis par l'assemblée, l'Espagne serait une des nations à faire partie du conseil.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il y a déjà vingt-six nations qui font partie de la société. Pourquoi en choisir une qui n'en fait pas ou n'en fera peut-être jamais partie.

L'hon. M. DOHERTY: J'ai déjà fait remarquer il y a un instant que personne ne pouvait devenir sociétaire avant la ratification du traité.

M. SINCLAIR (Guysborough): On décrit ces nations comme signataires.

L'hon. M. DOHERTY: Elles sont signataires du traité et, en cette qualité, elles deviennent membres de la société des nations. La société est créée par le traité. Le pacte fait partie du traité et comme toutes les autres parties, ne peut pas avoir force de loi tant que le traité en entier ne sera pas mis en vigueur. Quand tout le traité sera mis en vigueur c'est-à-dire quand il aura été ratifié par au moins quatre grandes puissances, alors la disposition qui dit que les signataires du traité deviennent membres de la société s'appliquera en même temps que toutes les autres. Comme je l'ai fait remarquer, c'est parce qu'on s'attend à ce que l'Espagne souscrive à cette partie du traité que les trente-deux signatures ont décidé de lui accorder une représentation dans le conseil, et quoique je ne puisse pas dire quel motif avaient les trente-deux nations en question, je pense qu'on a jugé à propos de ne pas limiter absolument la représentation aux puissances alliées et associées. On peut appeler cette concession un acte de courtoisie, mais en tous les cas on a pensé qu'il convenait d'inclure une nation en dehors des puissances alliées et associées. Je pense que c'est là le motif qui a poussé les trente-deux signataires du traité à prendre cette décision.

Quand la ligue se mettra à l'œuvre, vingt-sept de ces trente-deux Etats auraient droit d'élire les quatre autres membres; et elles ont jugé légitime d'inclure parmi les quatre une nation qui deviendrait membre en adhérant au traité. Toutes les nations peuvent devenir membres, quelques-unes par la seule ratification du traité, d'autres en acceptant l'invitation d'entrer dans la ligue et c'est en prévision de leur entrée dans cette société de façon ou d'autre que la composition du premier conseil a été décidée

L'hon. M. KING: La convention du travail qui fait partie du traité prévoit l'établissement d'une conférence générale de représentants des membres qui aura lieu annuellement. La conférence a été convoquée à Washington pour la semaine prochaine, paraît-il. Seulement, la rumeur veut que, étant donné que les Etats-Unis ne sont pas encore membres de la ligue des nations, cette conférence n'aît peut-être pas lieu. Vu que le Gouvernement envoie des délé-

gués à cette conférence, le ministre pourrait-il nous donner quelques précisions sur la situation?

L'hon. N. W. ROWELL (président du consiel): Je prends la parole, monsieur l'Orateur, dans le seul but de répondre à la question posée par l'honorable député touchant la situation de la conférence du travail international. Cette conférence est convoquée pour le 29 de ce mois—c'est-à-dire mercredi prochain—à midi, à Washington, et elle se réunira en conséquence de cet appel. Quant à savoir si elle pourra délibérer sur les articles mentionnés dans le programme de la conférence, c'est là une question qui ne sera connue qu'à la réunion de cette conférence.

Si je ne me trompe, le traité avec l'Allemagne n'a pas encore été ratifié par les trois puissances voulues et désignées pour sa mise à exécution. Il pourrait peut-être être ratifié avant que la conférence ne se réunisse, ou le lendemain. Tout ce que je sais, c'est que la presse a récemment donné à entendre que le traité serait probablement ratifié et mis à effet vers cette date. Le secrétaire du travail des Etats-Unis a publié un avis donnant à entendre qu'il serait peut-être nécessaire d'ajourner la conférence, vu que les Etats-Unis n'avaient encore ratifié le traité, et que par conséquent ce pays n'était pas en mesure de prendre part à la conférence.

Nombre de délégués de pays étrangers sont arrivés à Washington. Les délégués de la Grande-Bretagne, de l'Espagne, du Japon, ainsi que ceux de nombre d'autres nations sont déjà arrivés à Washington pour prendre part à l'œuvre de la conférence.

Une chose digne de remarque c'est que le Canada prend part à la conférence à titre de membre originaire de cette conférence au même rang que les autres membres de la conférence. Le Gouvernement, en pareille circonstance, en conformité des dispositions de la convention, a demandé à l'association des manufacturiers canadiens, vu qu'elle forme le groupe le plus important d'employeurs de main-d'œuvre en Canada, de nommer un délégué représentant les employeurs, et a demandé au congrès des arts et métiers du Canada, la plus importante organisation de travailleurs, de choisir le représentant du travail à cette conférence. Ces corps ont nommé leurs représentants, et les conseillers ont aussi été nommés, conformément aux stipulations de la convention.

L'hon. M. MURPHY: Lorsque le ministre de la Justice (M. Doherty) a demandé à cette Chambre, il y a dix jours, d'agréer certains amendements apportés au bill n° 3 par le Sénat, il nous a dit qu'il nous demandait cela afin de parer à la nécessité de soumettre séparément à la Chambre le traité avec l'Autriche. Si j'ai bien saisi alors sa pensée—et ce que j'affirme est corroboré par le compte rendu officiel que le règlement de la Chambre, je crois, ne m'autorise pas à citer—voilà pourquoi cette Chambre, à la demande du ministre, a agréé ces amendements. En pareille circonstance, je désire savoir si la procédure que le ministre a soumise à la Chambre dans sa motion est bien nécessaire.

L'hon. M. DOHERTY: Si le règlement le permet, je pourrais dire, séance tenante. . .

M. MACKIE (Edmonton): Monsieur l'Orateur, je ne prévoyais pas qu'on nous demanderait aujourd'hui d'étudier une question d'aussi grande importance que quelques-unes des mesures que nous délibérons depuis dix jours. Eussé-je prévu que cette question viendrait sur le tapis, ce soir, je me serais préparé en conséquence. Je me vois obligé d'improviser sur une question d'importance internationale.

On nous a convoqués à ce temps de l'année pour approuver le traité de paix et le pacte de la société des nations, deux questions que nous avons déjà discutées. Ce n'est qu'aujourd'hui que je reçois le livre bleu concernant le traité avec l'Autriche, et je ne m'attendais certainement pas qu'à cette séance de la Chambre, alors que les représentants de deux provinces voisines devraient être chez eux pour la fin de semaine, on nous présenterait ce traité pour le confirmer.

Il est vrai que je ne suis pas un politicien et que je ne connais pas tous les détours que prennent les membres de ce Gouvernement pour arriver à leurs fins, mais on comprendra difficilement que ce Gouvernement doive ratifier, confirmer ou approuver le traité de l'Autriche avec les puissances alliées en se basant sur ce qui a déjà été dit dans cette Chambre concernant le traité entre les puissances alliées et l'Allemagne. C'est assurément aller trop loin, car la situation n'est pas la même dans les deux cas.

Il est vrai qu'en réponse à une question venant de l'opposition, le Gouvernement a dit que les conditions qui existaient dans un cas sont les mêmes dans l'autre, à l'exception des limites territoriales. Je ne suis pas convaincu qu'il en soit ainsi, car je n'ai pas encore eu l'occasion de parcourir le livre que l'on m'a expédié par la poste aujourd'hui et qui ne m'a été remis qu'à trois

heures. D'ailleurs, il faut examiner dans ce traité la question de la Pologne; il y a cette question de la Galicie à étudier dans le traité entre l'Autriche et les puissances alliées, ainsi que d'autres questions nombreuses et variées. Le Gouvernement est-il dénué de toute notion de ses responsabilités à ce point qu'il lui faille, un vendredi soir, alors que les banquettes de la droite comme celles de la gauche sont presque vides, entreprendre de cette façon l'étude d'une question d'importance internationale?

Ainsi, nous avons entendu en cette Chambre des honorables députés demander si, oui ou non, la Pologne garantissait aux Ukraniens de la Galicie le libre exercice de leur religion et de leurs droits civils. Les membres de ce Gouvernement ont donné l'assurance que ces droits avaient été garantis. Cependant il n'y a que quelques jours je recevais de certains Ukraniens des provinces de l'Ouest une communication que je remettais à l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty). Je crois savoir d'après ce dernier qu'un câblogramme a été envoyé outre-mer au sujet de cette question mais qu'on attend encore une réponse. Il y a aussi le point de savoir si, oui ou non, on accordera aux Ukraniens de Galicie un plébiscite afin de décider s'ils doivent rester Ukraniens ou s'ils formeront partie de la grande république qui a déjà été déclarée dans la partie méridionale de la Russie. On nous demande de ratifier, confirmer ou approuver le traité de paix entre les puissances alliées et l'Autriche. Mon honorable ami de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) a abordé plusieurs fois la question de la population étrangère du Canada—et laissez-moi vous le dire, monsieur l'Orateur, je n'ai pas de sympathie pour les étrangers du Canada qui n'ont manifesté aucun désir de servir leur patrie d'adoption.

J'approuve entièrement la ligne de conduite que ce gouvernement annonce s'être tracée et qui consiste à expulser cette partie de la population d'origine étrangère qui s'est montrée rebelle à l'assimilation. Mais je crois aussi en une autre procédure qui devrait être adoptée—c'est-à-dire que l'on devrait conserver et améliorer les groupes que nous avons accueillis. Ce gouvernement et ses devanciers ont dépensé des milliers de dollars, sinon des millions, pour amener des immigrants sur nos rives, et il appartient par conséquent au gouvernement du jour de voir à ce que ces nouveaux arrivants adoptent nos manières de voir et deviennent d'excellents citoyens canadiens, plutôt que de songer à les renvoyer dans leur pays d'origine où la situation est pire que ce que nous ayons imaginé. Au lieu de présenter un projet de loi de cette importance, le Gouvernement, me semble-t-il, aurait dû en remettre l'étude jusqu'au retour des députés absents en fin de semaine, et ainsi nous pourrions le discuter à fond.

De plus, à propos de la Pologne et de la Galicie, je demanderai au ministre de la Justice (M. Doherty) s'il n'est pas vrai que durant la guerre le conseil polonais en Ontario était renseigné par le Gouvernement sur ceux qui devaient ou ne devaient pas aller outre-mer avec notre armée expéditionnaire; n'est-il pas vrai que le Gouvernement a reçu de l'aide de ce conseil polonais à cet égard même; et n'est-il pas vrai que le Gouvernement, tout en acceptant les recommandations de ce conseil polonais, lui a permis de faire signer à tous ceux qui se présentaient volontairement pour le service outre-mer un affidavit attestant leur loyauté à la Pologne de préférence à ce pays? Quel droit la Pologne a-t-elle de s'ingérer dans les affaires du Canada avant que les conditions du traité de paix eussent été arrêtées?

De quel droit le Gouvernement a-t-il permis au conseil polonais dans l'Ontario de faire signer des affidavit de cette nature? Le fait est indiscutable; c'est exact. J'ai vu les affidavit en question.

On m'a également prié de demander au Gouvernement si oui ou non, il a permis à ce même conseil polonais de s'occuper des causes des sujets autrichiens et j'ai soumis toute l'affaire au Gouvernement. Pour ne citer qu'un exemple, pour quelle raison a-t-on demandé à 80,000 Galiciens de race juive établis au Canada, de déclarer sous serment qu'ils sont citoyens polonais, sous peine d'être poursuivis et expulsés, s'ils refusaient de le faire? Pour quelle raison donnerait-on le droit à la Pologne d'établir sa domination sur la Galicie en déclarant purement et simplement que la majeure partie de la population est d'origine polonaise?

Maintenant, monsieur l'Orateur, je suis parfaitement disposé à reconnaître que le Canada n'est pas une nation. Cette question a soulevé de longs débats ici; je n'ai nullement l'intention de répéter les arguments que l'on a faits valoir, mais j'affirme que nous ne sommes pas une nation, malgré tous les sophismes que l'on a pu invoquer à l'appui de cette prétention. Relativement à n'importe quelle conférence qui peut être convoquée prochainement pour maintenir la paix mondiale, je poserai une seule question à mes collègues en cette

Chambre: Le Canada occupe-t-il une situation assez importante aux yeux des grandes puissances européennes—et même aux yeux des Etats-Unis—pour qu'elles considèrent que nous avons le droit de demander l'application d'un redressement quelconque en particulier? Si nous sommes une nation, nous devons occuper un rang égal à celui des autres nations aux yeux de l'univers. Or, ce rang nous est nié par les Etats-Unis, par la Grande-Bretagne, par la France et par toutes les nations de l'Entente qui ont eu leur mot à dire à la conférence de la paix ou qui prendront part aux délibérations de la société des nations. Donc pourquoi serions-nous ce soir en l'absence d'un si grand nombre de représentants du peuple, appelés à approuver un traité de paix conclu entre l'Autriche et les puissances alliées, sans avoir pleine et entière connaissance de concert avec ces grandes nations de toutes les circonstances et de toutes les conditions de cet accord? Nous parlons de l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique, nous parlons de la prohibition et du transfert aux provinces des droits du pouvoir fédéral; mais ces questions ne sont rien en comparaison des responsabilités que la nation canadienne assumera à titre de l'une des grandes puissances de l'univers ayant mission de conserver la paix sur la terre. Cependant, je me trouve subitement en face d'une motion, que le Gouvernement a déposée à neuf heures et quart, un vendredi soir, lorsque la plupart des membres de la gauche sont partis pour passer la fin de la semaine dans leurs foyers en Québec et en Ontario.

Une VOIX: Ils ne comptent guère.

M. MACKIE: Je le concède, au sens métaphorique et littéral du mot; mais c'est encore pis de ce côté (la droite), dans les deux sens.

Je désire obtenir le concours de tous les représentants du peuple, ce soir, lorsque j'adjure le Gouvernement de remettre l'affaire à plus tard, jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion d'examiner ce livre bleu.

Je ne saurais dire jusqu'à quel point nous nous sommes sentis fiers à la seule pensée que le Canada prendrait sa place parmi les grandes nations de l'univers. Mais lorsque nous en venons à la réalité des faits, et ce n'est pas un discours académique que je prononce ce soir, puisque je parle à l'impromptu—nous découvrons des obstacles que nous ne sommes pas habitués à surmonter; nous nous rendons compte qu'il nous est absolument nécessaire de protester, et c'est ce que je fais en ce moment avec tous les égards dus à nos gouvernants. J'appuie le Gouvernement du jour et j'espère que je l'appuierai toujours au lieu de prêter mon concours à la faible opposition qui siège à votre gauche, monsieur l'Orateur. Cependant, lorsqu'on me demande d'appuyer les actes du ministère, je rencontre les difficultés en question et je formule ma protestation avec tous les ménagements que je dois au ministre de la couronne et toute la déférence que je professe pour leurs opinions, car je me rends parfaitement compte que le ministre de la Justice a pris part aux délibérations de la conférence de la paix; je sais fort bien qu'une journée il représentait les Iles-Britanniques et le lendemain le Gouvernement canadien; qu'il était impérialiste une journée pour redevenir—Comment dirais-je? "Colonial" le lendemain, et j'en demande pardon à mes collègues de la gauche, qui ne croient pas encore que nous soyons même des coloniaux à cette heure.

Pourquoi mettrais-je en doute en ce moment les opinions des honorables ministres qui sont allés nous représenter outre-mer et qui sont bien mieux que nous au courant de toutes ces questions? C'est plutôt présomption de ma part et j'ai envie de m'excuser parce que je formule de pareilles protestations ce soir. Je manquerais toutefois au devoir qui m'incombe à titre de représentant du peuple et de citoyen du Dominion, en tenant compte des intérêts tant du Canada en général que de la circonscription électorale que je représente particulièrement ici, si je ne protestais pas énergiquement contre la proposition du Gouvernement qui nous demande à cette heure avancée, un vendredi soir, de ratifier, confirmer et approuver un traité qui scelle l'avenir d'un si grand nombre de nations, telles que les Tchéco-Slovaques et les autres peuples de race slave, dont nous avons si souvent entendu parler ici.

Monsieur l'Orateur, je m'excuse de donner autant d'agrément à l'opposition, car je sais que je lui fais grandement plaisir ce soir. C'est une des rares occasions que j'ai pu avoir de lui faire plaisir, mais il convient en même temps de lui dire que, s'il lui est agréable que j'exprime ce soir mon opinion sur ce sujet, je n'en pense pas moins avoir raison et, chaque fois que la gauche aura raison, je me ferai un plaisir de l'appuyer.

Avant que cette résolution aille plus loin, j'aimerais à savoir du ministre de la Justice si le gouvernement du Canada a l'intention de faire savoir aux puissances alliées qu'il réprouve leur action en ce qui re-

garde le partage des territoires de l'Europe entre les diverses nationalités, action que les journaux et le Gouvernement nous ont fait connaître? A-t-il donné à la Chambre des renseignements complets sur ce que va être la limite territoriale des diverses nationalités? A-t-il en aucun temps donné à la Chambre des informations complètes sur ce que peuvent être leurs limites territoriales dans cette partie de l'Europe dont jusqu'ici nous ne nous sommes pas encore occupés? Je suis prêt à dire que, si de telles informations ont été données à la Chambre, ç'a été quand je n'étais pas là. Le ministre de la Justice, ou quelque autre de ceux qui ont représenté le pays à la conférence de la paix, nous a-t-il dit les règles d'après lesquelles nous pourrions insister pour que la Roumanie, par exemple, montre de la tolérance à l'égard des diverses croyances religieuses de ses nationaux? Avons-nous eu des renseignements sur le principe d'après lequel la Galicie ne sera pas protégée dans sa foi religieuse? Avons-nous reçu des renseignements propres à nous faire savoir pourquoi toutes les nations ne respecteraient point les croyances religieuses des autres. Si la société des nations a pour but de maintenir la paix dans le monde, pourquoi voyons-nous une nation contrainte à respecter les croyances religieuses des autres, pendant que certaines nations ne le sont point. On ne nous a pas dit pourquoi il n'existe pas dans le traité une disposition générale obligeant toutes les nations de l'univers à respecter les droits des minorités et les croyances religieuses de toutes les nations.

Pourquoi sommes-nous appelés à cette heure tardive d'un vendredi soir, quand j'eusse désiré me rendre au cinéma, à approuver ce traité important? Lorsque je suis entré dans cette Chambre, on m'a dit qu'il me faudrait faire abandon de mes idées radicales, et c'est ce que j'ai fait. On m'a assuré que ce projet de loi était un compromis, et je le pense. Nul groupe de cultivateurs de l'Ouest peut venir ici et s'attendre qu'il va pouvoir imposer ses vues au reste du Canada. Nulle faction ouvrière ne peut venir d'une région quelconque du pays et imposer ses vues à toute la nation. Nous avons bien tout de même droit à certains renseignements de ceux qui, sur les bancs du Gouvernement, se flattent de pouvoir prescrire le régime auquel seront soumis le Canada, l'Amérique et le monde en général.

Nous avons droit à des renseignements sur l'objet de la résolution dont la Chambre est saisie. La loi des élections en temps de guerre a été longuement débattue dans cette assemblée. Je vois mon honorable ami de Cap-Breton qui déjà sourit en tortillant sa moustache. J'en vois d'autres qui sommeillent à leur seule idée de l'existence d'une pareille loi, et ils sont presque endormis. Ne pouvons-nous pas les éveiller? J'en vois d'autres encore qui sont prêts à approuver ou à désapprouver la loi sans tenir le moindrement compte de l'opinion publique.

M. l'ORATEUR: J'espère que l'honorable député va faire davantage porter ses remarques sur la question dont la Chambre est saisie, et dont il semble s'être considérablement écarté.

M. MACKIE (Edmonton): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de dépasser la mesure. Après les remarques que je viens de faire, j'avais pensé en tirer une conclusion qui se rapprocherait davantage de l'objet débattu. Je me rends tout de même à votre observation, et je dirai ceci: la présente résolution mérite un examen des plus attentifs. Il s'agit, en effet, d'une affaire beaucoup plus importante que celle d'un vote sur le projet de loi relatif au Grand-Tronc, une affaire qui importe plus à l'existence nationale du Canada que toute autre de celles qui nous ont été soumises jusqu'ici, et l'on voudrait qu'à la dernière heure d'un vendredi soir, la Chambre se prononce sur une question qui, convenablement débattue, occuperait plusieurs semaines, ne serait-ce que pour obtenir les renseignements propres à nous permettre de tirer des conclusions justes, des renseignements propres à nous faire connaître le véritable état des choses en Europe, propres à nous faire savoir en quoi nous sommes, comme nation ou colonie, responsables de la situation à l'égard de laquelle nous allons faire des lois. Si ces choses n'ont pas plus d'importance que le libre-échange, si elles ne sont pas plus importantes que toute autre de celles qu'on nous a jamais soumises, je dis que nous n'avons guère égard aux conséquences.

Il est bien facile d'adopter une loi ou un projet de résolution, mais il n'est pas aussi facile d'en subir les conséquences. Je crois ne pas m'écarter de la question visée dans le projet de résolution dont il s'agit, en disant qu'à titre de membre de la société des nations, le peuple canadien s'est chargé d'une lourde responsabilité quand il a assumé celle qui devait dépendre de vote de cette société. S'il est vrai que nous serons en guerre par le seul fait que la Grande-Bretagne le sera, et sans avoir été aucunement consultés; s'il est vrai que nous participerons à la responsabilité de

tout ce que fera la société des nations, sans avoir eu voix à son chapitre, nous nous exposons et nous exposons nos enfants à de graves dangers. Cependant, c'est ce que nous aurons fait en approuvant les termes de ce traité à l'aveuglette.

Il ne suffit pas au ministre de la Justice, au ministre des Douanes ou au ministre des Travaux publics, payés par le peuple pour remplir un devoir sacré envers lui, envers l'empire et envers le monde entier, de rendre compte de leur mission en disant tout simplement "Je suis venu, j'ai vu, j'ai vaincu", il est de leur devoir de nous expliquer en détail ce qu'ils ont fait. Je me suis inspiré des leçons que j'avais reçues de l'honorable ministre de la Justice comme étudiant à l'université McGill, pour donner, au sujet du contrat de mariage, d'excellents avis qui m'ont valu des honoraires.

L'hon. M. DOHERTY: L'honorable député aurait dû m'allouer une commission.

M. MACKIE (Edmonton): Mais je n'entends pas obéir aux dictées du ministre de la Justice comme délégué du peuple au sujet de problèmes intéressant le monde entier, sans qu'il ait démontré le bien fondé de son projet de loi ou de la justesse de son raisonnement par rapport aux exigences de la situation.

Quelques VOIX: Adopté, adopté.

M. MACKIE (Edmonton): Je suis heureux que l'opposition m'avertisse qu'elle en a assez. C'était parce que j'étais moi-même fatigué de l'entendre, que j'ai cru devoir m'en éloigner. Si elle est dégoûtée de mon éloquence autant que je l'ai été si souvent de la sienne, je vais reprendre mon siège avec plaisir.

L'hon. M. DOHERTY: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: Avant que l'honorable ministre de la Justice n'exerce son droit de réplique, je ferai remarquer aux honorables membres de la Chambre que s'il en est parmi eux qui désirent adresser la parole, ils doivent le faire maintenant, sinon le débat sera clos.

L'hon. M. DOHERTY: Je me trouve dans une situation quelque peu embarrassante. Pendant que la gauche désapprouve ma mesure comme étant absolument futile en ce qu'elle contient une proposition semblable à celle qui a déjà été adoptée, les membres de la droite me blâment sévèrement de demander l'adoption de ce projet de résolution si important, un vendredi soir surtout, et sans avoir fourni les renseignements qu'il fallait. Répondant d'abord à l'honorable député d'Edmonton (M. Mackie) je lui rappellerai que, de concert avec tous les autres membres de la Chambre, il a déjà approuvé ces mêmes dispositions qui, à l'en croire, provoquent tant de doute, exigent de si minutieux renseignements et déterminent de sa part, sur certains points, une opposition directe.

Il a parlé de la Pologne, il a dit que la Chambre ne devrait pas approuver ce traité avant d'avoir obtenu de plus amples renseignements sur l'état de choses qui règnent dans ce pays-là. Je lui signalerai que tout ce qui concerne la Pologne dans ce traité, c'est que l'Autriche déclare reconnaître les frontières de la Pologne telles que les Alliés et les puissances associées les ont déjà fixées, c'est-à-dire les frontières fixées dans le traité avec l'Allemagne, que l'honorable député a déjà approuvé.

Au sujet de ses commentaires sur la protection des droits des minorités en Pologne, oserai-je lui faire observer de plus qu'il a déjà approuvé le traité avec la Pologne, traité qui a déjà été communiqué à cette Chambre et dans lequel il est formellement stipulé qu'elle respectera même tous ces droits dont il a parlé avec tant d'éloquence.

Quant à son allusion aux Ukraniens, ce traité ne renferme rien qui ait trait aux dispositions relatives aux anciens habitants de l'Ukraine, et principalement aux différends qui peuvent surgir entre certains d'entre eux qui ont vu le jour en Galicie ou en Pologne, ou qui ont déjà habité ces pays. Je le répète, c'est simplement parce que c'est dans l'autre traité dont nous nous sommes déjà occupés que les frontières de la Pologne sont fixées, et parce que nous avons disposé d'un traité spécial qui impose à la Pologne l'obligation de respecter les droits des minorités de toutes les classes.

Relativement aux anciens habitants de l'Ukraine dont l'honorable député parle, il s'est éloigné du sujet de la discussion, il me semble, en prenant le ministère à partie à cause de l'attitude qu'il a cru bon de prendre dans le passé à l'égard de certains Polonais et de certains Ukraniens de ce pays, et qu'il me soit permis de rappeler en peu de mots quelle était la situation. L'honorable député a parlé d'un conseil de Polonais que le ministère aurait reconnu et auquel, semble-t-il croire, il aurait conféré le pouvoir ou l'autorisation de forcer les anciens habitants de l'Ukraine à jurer qu'ils sont Polonais. La situation en ce qui regarde ce conseil est vraiment fort sim-

ple. Les Polonais sont des ressortissants d'une puissance alliée. Le Canada avait imposé des restrictions relatives au départ des étrangers nés en pays ennemi, et lorsque des gens se présentaient et se disaient Polonais, il nous paraissait avantageux, en l'absence d'un consulat ou d'un consul de Pologne, de pouvoir faire vérifier leurs dires par des hommes de cette nation, qui étaient en mesure de certifier qu'ils étaient ou n'étaient pas Polonais. Nous avons accepté les certificats remis par ce conseil à des individus reconnus comme des Polonais et comme des gens respectables et dignes de confiance, en tant que ces certificats tendaient à établir ces faits, non pas, pourtant, sans plus ample vérification dans les cas où cela était nécessaire.

Je crois savoir que le grief des Ukraniens, dont l'honorable député s'est fait l'écho, était d'avoir été obligés de jurer qu'ils étaient Polonais. Or, il est tout naturel que, lorsque ces gens s'adressaient au conseil polonais pour obtenir des certificats, le conseil leur dise: "Ce que nous nous chargeons de certifier c'est qu'un individu est Polonais ou ne l'est pas. Si vous ne l'êtes pas, nous n'avons pas affaire à vous". Je ne sache pas qu'ils aient tous été tenus de jurer qu'ils étaient Polonais; mais s'ils l'ont été, il n'est peut-être pas surprenant qu'un corps qui avait à certifier qu'un individu était Polonais lui demandât s'il voulait jurer qu'il l'était.

M. MACKIE (Edmonton): J'ai dit qu'ils n'ont pas été obligés de jurer qu'ils étaient Polonais, mais qu'ils ont été obligés de jurer fidélité à la Pologne.

L'hon. M. DOHERTY: Sans l'affirmer, je crois que l'honorable député s'apercevra qu'il fait erreur sur ce point. Il ne s'agissait pas de jurer allégeance à qui que ce soit. La seule question qui nous intéressait et qui pouvait avoir trait à ce conseil était de savoir si un certain individu était Polonais ou ne l'était pas. Il se peut—je ne suis pas prêt à dire qu'il n'en a pas été ainsi—il se peut, dis-je, que, pour s'assurer si un homme qui se prétendait Polonais l'était vraiment—et il n'avait pas affaire à s'adresser au conseil, à moins qu'il se représentât comme Polonais—cet homme ait été mis en demeure de jurer fidélité à la Pologne. Quelques-uns d'entre eux, et j'ai reçu des représentations de plusieurs, semblent avoir mal compris la situation et avoir supposé que, pour quitter le Canada, une autorité officielle quelconque les forçait à dire qu'ils étaient Polonais. J'ai expliqué jusqu'à quel point nous étions intéressés à savoir s'ils étaient Polonais, et que ce n'était pas dans le dessein d'engager les gens à jurer qu'ils étaient Polonais, afin de pouvoir quitter le pays grâce à de fausses déclarations, qu'on aurait demandé à qui que ce soit de prêter serment. Il y a eu malentendu de la part de ces gens qui ne saisissent pas aisément—et c'est fort naturel—le sens des divers règlements qui s'appliquent à eux.

Je puis dire que le ministère était désireux de fournir aux Ukraniens, qui sont des gens dignes de confiance qu'il n'y a pas lieu d'expulser du pays, tous les moyens d'établir ces faits. Il ne voulait certainement pas les traiter autrement que les autres. Il y a actuellement dans la ville de Montréal un groupe d'Ukraniens qui remettent leurs nationaux des certificats attestant leur respectabilité et leur aptitude à rester au pays, certificats auxquels les fonctionnaires publics attachent un grand poids.

J'assurerai à l'honorable député qui, je le sais, s'intéresse beaucoup aux gens de cette race, que le Gouvernement ne désire nullement agir avec partialité vis-à-vis de ce peuple. Naturellement, et dans le but d'assurer notre surveillance sur les individus du pays qui appartiennent aux races ennemies, nous n'avons pas pu empêcher que, durant la guerre, ces ressortissants d'un pays ennemi ne fussent soumis à des règlements, mais je suis certain que l'application de ces règlements vis-à-vis des Ukraniens et des peuples d'autres races n'a été cause d'aucune injustice de la part du Gouvernement et n'a pas été faite trop durement.

Quand aux observations que l'honorable député a faites à l'égard du traité, je crois pouvoir dire que les diverses questions auxquelles il a fait allusion sont prévues par les dispositions du traité avec l'Allemagne, et on ne lui demande pas, sur aucune des questions auxquelles je crois me souvenir qu'il a fait allusion, d'approuver quoi que ce soit qui ne l'ait pas été déjà par le traité avec l'Allemagne.

Il a parlé des obligations de la société des nations. Je ferai remarquer que le Parlement a accepté le pacte de la société des nations tel qu'il figure au traité et nous ne nous lions pas davantage en approuvant ce pacte qui se trouve aussi dans le traité avec l'Autriche. C'est exactement le même pacte et quelle que soit l'étendue de ses obligations, nous les avons déjà assumées en approuvant le traité avec l'Allemagne.

Je crains bien n'avoir pas examiné l'une après l'autre les représentations de mon honorable ami et je crains aussi ne pas leur avoir fait justice, mais, en tous les cas, j'ai

tenté d'y répondre d'une manière générale, et si j'en ai oublié quelques-uns, j'espère qu'il n'y verra de ma part l'intention de lui manquer d'égards. J'en serais tout à fait incapable. J'ai été très touché par son assurance des souvenirs et de l'appréciation des leçons heureuses que j'ai eu le privilège de lui donner jadis.

En ce qui touche la question de l'honorable député de Russell (M. Murphy) et des observations faites par quelques députés de la gauche semblant mettre en doute l'utilité des procédures actuelles, je puis admettre que ce n'est peut-être pas absolument nécessaire, mais, l'autre jour, relativement à l'amendement que j'ai demandé à la Chambre d'accepter, on a élevé plusieurs objections et l'on a fait remarquer que la procédure n'était pas absolument régulière. J'admets qu'il n'était pas tout à fait régulier de demander à la Chambre de conférer les pouvoirs contenus dans l'amendement, étant donné qu'elle n'avait pas sous les yeux le texte du traité. Je crois avoir dit alors qu'il eût mieux valu que le texte du traité fût placé devant la Chambre et j'ai appuyé la proposition tendant à l'acceptation de l'amendement, c'est-à-dire que, la Chambre ayant déjà exprimé son approbation de toutes les dispositions substantielles du traité, ce serait de notre part faire simplement preuve de logique que de consentir à conférer les mêmes pouvoirs dans le traité avec l'Autriche, dans le but de compléter et d'exécuter le traité autrichien. Et si ma mémoire ne me trompe pas, j'ai fait remarquer que cette loi ne serait jamais mise en vigueur, si le traité avec l'Autriche n'était pas approuvé par sa ratification. J'ai ensuite attiré l'attention de la Chambre sur l'assurance qui lui a été donnée par le Gouvernement que celui-ci ferait la ratification sans revenir devant la Chambre si, quand ce traité nous parviendrait, il serait semblable au traité allemand que nous ne saurions nous empêcher de conclure qu'un Parlement qui avait approuvé le traité avec l'Allemagne ne pouvait pas faire autrement que d'approuver les dispositions du traité avec l'Autriche.

Mais heureusement, ou malheureusement, la session s'est prolongée jusqu'à ce que le traité nous arrive et nous en saisissons maintenant la Chambre. On a dit qu'il était irrégulier de ne pas le présenter à la Chambre. Nous répondons à cette objection en produisant le traité et en demandant à la Chambre de l'approuver. Le Gouvernement fait cela pour répondre à ces objections et pour exécuter la promesse qui a été faite le 22 septembre. Cette plainte semble après tout très grave et nous devons chercher, si vous le voulez bien, assurer doublement notre position.

Si, par l'adoption de l'amendement dont nous avons parlé, nous avons déjà ratifié le traité, il n'y a pas de mal que nous le fassions formellement et définitivement pour le traité qui est devant nous, quand même ne serait-ce que pour la ratification du traité dans sa forme absolument régulière, bien que la sanction du traité avec l'Allemagne soit pour ainsi dire celle du traité autrichien.

M. MACKIE (Edmonton): Le ministre veut-il me permettre de lui poser deux questions. La Pologne laissera-t-elle les Ukraniens de la Galicie décider si, oui ou non, ils demeureront sujets polonais ou feront partie de la république ukranienne? Deuxièmement, quand a été signé le traité de paix entre les puissances alliées et associées et l'Autriche? Est-ce le 10 septembre 1919, et le Parlement en a-t-il eu une copie? De plus, la Chambre a-t-elle pu en prendre connaissance?

L'hon. M. DOHERTY: Que fera la Pologne ou que sera-t-elle forcée de faire touchant la situation des Ukraniens en Galicie, voilà une question qui ne relève pas du traité avec l'Autriche. Si l'honorable député y réfléchit un peu, il comprendra pourquoi. C'est une affaire qui regarde la population ukranienne de la Galicie et de la Pologne, mais non l'Autriche et les puissances alliées et associées. Autant que je sache, il n'est pas encore décidé si la population ukranienne de cette partie de la Galacie qui est réclamée par la Pologne, dans les frontières fixées par le traité allemand, aura droit à un plébiscite pour choisir sa nationalité. L'affaire est encore pendante devant le conseil.

Quant à la date de la distribution des copies du traité, si je suis bien renseigné, le traité a été déposé sur le bureau il y a quatre jours environ. J'ai compris que des copies en seraient distribuées hier, mais je ne saurais dire à quelle heure exacte les membres les ont eues.

M. MACKIE (Edmonton): A trois heures cet après-midi. Maintenant, puis-je poser une autre question, ou du moins me sera-t-il permis de corriger une opinion que le ministre a exprimée à la Chambre?

M. l'ORATEUR. L'honorable député ne se conforme pas au règlement. Il a déjà épuisé son droit à la parole, et le ministre a parlé trois fois.

M. MACKIE (Edmonton): Je ne veux pas faire un discours.

M. l'ORATEUR: Le ministre est parfaitement en mesure de s'exprimer sans ambiguïté.

M. MACKIE (Edmonton): Avec la permission du ministre de la Justice puis-je rectifier une information qu'il a donnée à la Chambre?

M. l'ORATEUR: Le ministre de la Justice ne peut autoriser notre collègue à enfreindre le règlement.

M. MACKIE (Edmonton): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas violer le règlement.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. MACKIE (Edmonton): Mais, si on me le permet . . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. MACKIE: Puis-je m'adresser au président?

M. l'ORATEUR: A l'ordre! l'honorable député a déjà parlé.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, je propose:

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour l'informer que la Chambre a adopté la résolution suivante:

"Le et la Chambre des communes décident qu'il y a lieu d'approuver et le Parlement approuve effectivement le traité de paix conclu entre les puissances alliées et associées et l'Autriche, signé à Saint-Germain le dix septembre mil neuf cent dix-neuf, lequel traité a été signé au nom de Sa Majesté, agissant pour le Canada, par les plénipotentiaires y nommés, et dont copie a été soumise au Parlement"

Et priant le Sénat de s'unir à cette Chambre pour l'adoption de ladite résolution en remplissant l'espace en blanc avec les mots "Sénat et".

(La motion est adoptée.)

M. MACKIE (Edmonton): Puis-je poser une question, monsieur l'Orateur? N'est-il pas permis à un membre du Parlement de corriger une ambiguïté qui est cause que la Chambre a compris quelque chose qu'il n'a réellement pas dit. Est-il impossible, en aucune circonstance, à un membre de corriger une erreur de ce genre?

M. l'ORATEUR: Par courtoisie, il est possible à un membre, avec la permission du président et de la Chambre, de corriger un de ses propos tendant à faire croire autre chose que ce qu'il aurait dit. Mais il ne peut corriger une ambiguïté imputée à un collègue.

M. MACKIE (Edmonton): Monsieur l'Orateur, je désire corriger une ambiguïté qui m'a été prêtée ici ce soir. Puis-je le faire?

M. l'ORATEUR: Je le regrette, mais l'honorable député n'a plus le droit de le faire à cette heure, car le temps de donner des explications sur cette affaire est passé. La motion a été adoptée.

M. MACKIE: Si j'ai le droit de revenir sur ce sujet dans une autre circonstance, ne pourrais-je le faire en ce moment?

M. l'ORATEUR: Il n'y a rien en délibération.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA COUR D'ECHIQUIER.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) propose que le projet de loi (bill n° 30) tendant à modifier la loi concernant la cour d'échiquier soit lu pour la 2e fois.

M. McKENZIE: Si je me souviens exactement des explications données par le ministre, c'est que ce projet a pour but d'étendre la juridiction de la cour d'échiquier et de lui permettre de connaître de certaines questions internationales qui surgiront peut-être des suites de la dernière guerre. S'il en est ainsi, nous ne nous opposons pas à son adoption.

L'hon. M. DOHERTY: C'est tout.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois, examiné sommairement en comité général, lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU SERVICE CIVIL DE 1918 RELATIVEMENT A LA RETRIBUTION DES RECEVEURS DE LA POSTE.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 31), déposé par l'hon. Maclean, tendant à modifier la loi de 1918 sur le service civil relativement à la rétribution des maîtres et sous-maîtres de poste.

Sur l'article 1er (le revenu provenant des timbres de guerre ne doit pas être compris dans les perceptions de frais de port, pour déterminer la rétribution du directeur et des directeurs adjoints des bureaux de ville).

M. McKENZIE: De quoi s'agit-il?

L'hon. M. ROWELL (président du conseil): Mon honorable ami (l'hon. M. Maclean) a donné des explications très complètes à ce sujet à l'étape de la 2e lecture. Je suis en mesure de fournir d'autres renseignements, si on le désire. L'objet visé, c'est de maintenir le droit que le départe-

ment s'est fait conférer, en vertu des décrets adoptés sous le régime de la loi des mesures de guerre, de déduire des traitements des directeurs des bureaux de ville, qui ont le droit à un tant pour cent des recettes provenant de la vente des timbres, le montant supplémentaire qu'ils auraient touché du chef de la taxe de guerre sur les timbres. Dans les cas où ces fonctionnaires vendaient un timbre de 2 cents avant l'imposition de cette taxe, ils vendent maintenant un timbre de 3 cents ou de 2 cents au lieu de 1 cent. Le département n'a pas jugé qu'il serait juste que les traitements de ces fonctionnaires fussent augmentés par la commission provenant de la vente de ces timbres dont le produit devait être attribué aux fins de guerre.

Ce règlement est en vigueur depuis l'adoption de la loi des mesures de guerre et du décret à cet effet; nous désirons le maintenir en vigueur purement et simplement.

M. McKENZIE: Le seul obstacle à cet égard, c'est qu'il est pour ainsi dire impossible de faire observer ce règlement, sauf en ayant recours à de pures conjectures. Il n'est pas désirable de recourir aux conjectures quand il s'agit des biens d'un citoyen. Ce que gagne un fonctionnaire en vendant des timbres-poste, tout en accomplissant sa tâche de directeur des postes, lui appartient au même titre que sa maison ou son cheval et notre Constitution décrète—cet article est trop ancien pour qu'il soit nécessaire de le citer à cette heure—que nul sujet britannique ne souffrira dans ses biens ou ses droits, sauf après qu'un tribunal régulier aura statué sur son cas. Ainsi, le traitement d'un directeur de la poste est sa propriété.

Le Parlement, qui n'est pas un tribunal devant lequel cet homme peut venir témoigner et ne possède pas l'organisme voulu pour permettre à un directeur de la poste d'exposer sa version de l'affaire, adopterait donc une loi arbitraire en autorisant quelqu'un à dire à cet homme: Voilà tout ce que vous recevrez; le reste de nos recettes ira dans le trésor fédéral. Pour moi, il s'agit d'une loi des plus arbitraires. De plus, il est extrêmement difficile de fixer une limite.

A l'époque où ce règlement fut mis en vigueur, le Gouvernement avait laissé entendre que l'on émettrait un timbre spécial pour les besoins de guerre et des timbres ordinaires pour les fins habituelles de la poste. On avait permis dans le temps que si nous permettions l'usage en commun des timbres ordinaires, on s'occuperait d'émettre un timbre de guerre spécial. Mais les choses ont marché comme avant et rien n'a été fait à cet égard. Les timbres-poste ont été utilisés à d'autres fins. Il est préférable, à mon avis, tant dans l'intérêt de la justice que du pays, de laisser les choses dans l'état où elles sont.

Si les directeurs de la poste, à la faveur de ce relâchement, ont reçu quelques dollars de plus que leurs traitements—il ne s'agit pas de fortes sommes—je ne crois pas que cela vaille la peine de soulever de l'aigreur, du désappointement et de l'irritation, en tentant de rectifier aujourd'hui ce qui fut peut-être une erreur. Prenons le cas des banques; ces institutions achètent des quantités énormes de timbres. Les banques emploient des quantités considérables de timbres-poste dans le cours ordinaire des affaires.

Elles doivent en employer sur leurs chèques et lettres de change. Elles les achètent elles-mêmes; mais ce ne sont pas elles, ni les postes qui perdent les deux sous; c'est celui qui encaisse l'effet. Le maître de poste vend ces timbres. Mais qui dira le nombre de timbres collés aux traites, billets et chèques ou aux correspondances ordinaires? Personne ne le peut; il n'est pas tenu de compte spécial. Chaque série de timbres qui arrive à la banque est employée ici et là, au besoin. On ne s'occupe aucunement de distinguer ceux qui vont sur les correspondances et ceux qui vont sur les chèques encaissés par les clients.

Voilà, selon moi, les raisons pourquoi le président du Conseil privé (M. Rowell) et le Gouvernement devraient s'y prendre à deux fois avant d'imposer à quelqu'un ce pouvoir et ce devoir, dont personne ne veut, j'en suis sûr, de diviser équitablement cet argent entre le Gouvernement et les maîtres de poste. Je crois donc préférable qu'on laisse les choses en l'état, plutôt que de s'embarrasser de pareille législation.

M. McQUARRIE: J'avais l'impression que ce projet de loi ne viendrait pas avant la semaine prochaine. De fait, j'ai eu ce renseignement du ministre qui l'a d'abord défendu (M. Maclean).

L'hon. M. ROWELL: Si le ministre de la Justice (M. Doherty) ou moi-même avions eu connaissance de cette entente, nous n'aurions pas procédé. Nous voulons disposer, ce soir, d'autant de projets de loi qui possible. S'il y a une entente avec le ministre (M. Maclean), de laisser le projet en suspens, je ne veux pas, naturellement, continuer.

M. McQUARRIE: Il m'a dit qu'on n'y procéderait pas avant son retour. J'avais d'autres observations à faire au sujet de

ce projet de loi, mais je ne tiens pas à les traiter en son absence. Ainsi, il m'a promis de me renseigner sur certaines questions que je n'avais pu poser lors de la deuxième épreuve. Je présume qu'à son retour il pourra me renseigner.

L'hon. M. FIELDING: La loi sera-t-elle rétroactive?

L'hon. M. ROWELL: Non. Elle s'applique à la situation actuelle, sur quoi mon honorable ami le député de Cap-Breton (M. McKenzie) semble se méprendre un peu. Le Gouvernement adopta, en vertu de la loi des mesures de guerre, un décret du conseil fixant la proportion de revenus des timbres de guerre dont le receveur ne peut profiter—si je me souviens, c'est 28 p. 100, mais je n'en suis pas sûr—et mettant la supputation de leurs appointements sur une base de 72 p. 100. Si je l'entends bien, le ministère a fait là, en fixant ce 28 p. 100, la meilleure estimation possible. Sans doute, je conviens avec mon honorable ami qu'on ne saurait déterminer la proportion avec exactitude. Mais le ministère des Postes ne songeait pas, j'en suis sûr, en fixant cette quotité, à léser les receveurs; il pensait plutôt leur attribuer la pleine mesure du produit de la vente que comportait l'ancien droit de port. Mon honorable ami verra que pour les timbres de trois sous, c'est le tiers; ceux de deux sous, la moitié, et ceux de guerre le total du montant. Or, ce projet de loi tend simplement à conserver son ancien pouvoir au directeur général des Postes jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi du Service civil, en avril 1920, alors que l'assiette de l'impôt sera modifiée.

Quant à mon honorable ami de New-Westminster (M. McQuarrie), s'il voulait attendre la 3e lecture pour discuter son point, cela nous permettrait de faire avancer le projet de loi d'une étape. Mais vu l'entente qu'il a eue avec le ministre, je ne presserai pas davantage l'élaboration du projet de loi.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DE LA CHAMBRE DES COMMUNES CONCERNANT LES ELECTIONS PARTIELLES.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Avec la permission de la Chambre, je propose que nous passions à l'examen des affaires d'intérêt public. Il s'agit de délibérer un projet de loi présenté par le député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), modifiant la loi de la Chambre des communes et déclarant fêtes légales les jours de scrutin des élections. Je note que l'honorable député n'est pas présent. Je puis dire qu'après avoir été délibéré par le comité permanent des privilèges et élections, le bill nous revient sous une forme modifiée, acceptable et à l'honorable député qui l'a déposé et au Gouvernement.

Je lui ai promis qu'il aurait l'occasion de faire adopter le projet dans le cours de la présente session et comme l'honorable député et le Gouvernement sont d'accord sur l'acceptation du bill après modification, sauf un léger changement que l'honorable député accepte, je voudrais pouvoir remplir ma promesse, même en son absence.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du projet de loi (bill n° 9), déposé par M. Jacobs, tendant à modifier la loi sur la Chambre des communes et ayant pour objet de décréter que les jours du scrutin lors des élections seront jours fériés.

M. le PRESIDENT: Il y a plusieurs amendements au bill et je vais en donner lecture.

M. COPP: Je dois dire, monsieur le président, que l'honorable député qui a présenté ce projet de loi a reçu un télégramme après six heures lui demandant d'être présent à Montréal. Il m'a demandé de dire en son nom qu'il était tout prêt à laisser le bill tel qu'il a été modifié, mais que l'honorable député de Kent-Ouest (M. McCoig) avait un amendement à proposer. Toutefois je m'aperçois qu'il est parti pour Toronto. Je dis cela pour l'information de la Chambre; je ne sais pas si l'on désire continuer l'examen de ce bill ou non.

L'hon. M. DOHERTY: L'honorable député de Kent (M. McCoig) ne peut-il pas, s'il insiste sur son amendement, proposer, lors de la 3e lecture, le renvoi du bill au comité. Grâce à cette entente, nous pourrions procéder.

M. le PRESIDENT: L'article du projet de loi après modification par le comité spécial est ainsi conçu:

1. Est modifiée la loi de la Chambre des communes, chapitre 11 des Statuts du Canada, 1906, par l'insertion des articles suivants immédiatement après l'article 11:

11a. En cas de vacance causée soit par le décès d'un député ou par le fait qu'il accepte d'autres fonctions, un bref devra être émis dans les six mois suivant la réception par le greffier de la Couronne en chancellerie du mandat d'émission d'un nouveau bref en vue de l'élection d'un député de la Chambre des communes.

Toutefois, cet article ne s'appliquera pas dans le cas où la vacance pour laquelle un

mandat aura été émis a lieu dans les six mois précédant l'expiration de la durée de la Chambre des communes ou si le Parlement est dissous après l'émission d'un nouveau bref, dans lequel cas, le bref sera retiré.

11b. Personne ne pourra se porter candidat comme député de la Chambre des communes dans plus d'une circonscription à la fois, et personne ne sera mis en nomination ou ne devra consentir à être mis en nomination comme candidat dans plusieurs circonscriptions à la fois, et si telle personne est ainsi mise en nomination dans plus d'une circonscription, et y consent, toutes ces nominations seront nulles et sans effet.

M. McKENZIE: Le projet de loi veut-il dire que si un candidat est nommé dans plusieurs circonscriptions, toutes les nominations seront annulées?

L'hon. M. DOHERTY: L'intention est que toutes les nominations qui ont été acceptées par le candidat seront nulles si un candidat se présente dans plus d'un district électoral. Si, en consentant à se laisser mettre en nomination dans deux circonscriptions, un candidat cherche ainsi une nomination illégale selon la loi, toutes les deux sont nulles. Naturellement, les nominations faites sans consentement du candidat sont nulles par le fait même. Mais il y a un amendement que je voudrais voir ajouter à l'article 11B et auquel l'auteur du projet de loi (M. Jacobs) a consenti. Je propose de modifier le paragraphe en biffant tous les mots précédant le mot "personne" dans la troisième ligne et en substituant le mot "et" au mot "ou" dans la quatrième ligne. Il semble injuste qu'en l'absence d'un candidat, quand il lui est impossible de vérifier ce qui se passe, son élection se trouve annulée simplement parce qu'il s'est présenté dans deux circonscriptions. On m'a fait observer, car ma candeur ne s'en serait pas doutée,—que si la nomination d'un candidat dans deux circonscriptions annulait sa nomination, ses amis pourraient le faire nommer dans un comté où il aurait toutes les chances de se faire élire, tandis que ses adversaires pourraient annuler cette nomination en le faisant nommer dans une autre circonscription. C'est une anomalie qui n'a pas sa raison d'être. Dans le cas exceptionnel où un individu absent du pays serait choisi candidat dans deux circonscriptions, il peut être élu pour plus d'une circonscription. Si cela arrive, le cas est prévu par la disposition de la loi actuelle exigeant qu'il fasse un choix, parce que cette disposition n'a pas été abrogée. C'est pour éviter qu'une personne absente soit complètement privée de son éligibilité par le fait de son absence en étant nommée dans deux circonscriptions sans le savoir que j'ai demandé de biffer ces mots:

[M. le Président.]

Personne ne sera éligible comme candidat dans plus qu'une circonscription électorale à la fois.

L'article décrète que si la nomination est faite et agréée par une personne pour plus d'une inconscription toutes ces nominations sont nulles et de nul effet. Mais voici l'effet des deux mots que j'ai proposé de supprimer,—abstraction faite de la question de savoir si la personne accepte ou non, ou si elle absente ou non—tendant à déclarer une personne inéligible à titre de candidat—non pas inéligible à titre de député, mais à titre de candidat—en plus d'une circonscription électorale en même temps; c'est que le seul fait de la nomination pour deux circonscriptions rendrait un homme inéligible à titre de candidat dans l'une ou l'autre. A mon avis, ce serait un résultat désirable, et l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier se range à mon avis. Mais dans la plupart des circonstances, il s'agit d'hommes qui sont présents et dont le consentement est nécessaire à leur nomination, et à leur égard, ce que nous assurerons c'est qu'à l'avenir, personne ne sera élu pour plus d'une circonscription.

L'hon. M. FIELDING: Lorsqu'il s'agit de ces nominations exceptionnelles désignées par le ministre, vu l'absence du candidat, deux nominations seraient-elles légales?

L'hon. M. DOHERTY: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Et si un homme attache de l'importance à poser sa candidature dans deux circonscriptions, pourrait-il éluder la loi par le seul fait de s'absenter?

L'hon. M. DOHERTY: Ce serait peut-être possible.

L'hon. M. FIELDING: Ce serait plus que possible, s'il attachait de l'importance à poser sa candidature dans deux circonscriptions.

L'hon. M. DOHERTY: Je serais bien aise, si je réussissais à rédiger une loi qu'il serait impossible de fruster. Quoi qu'il en soit, à mon avis, l'effet de la loi à l'étude sera de réduire au moindre degré possible la probabilité qu'un candidat soit élu pour plus d'un comté. Ceux qui pourraient être désignés pour plus d'un comté sont d'ordinaire des citoyens marquants dans l'un ou l'autre des grands partis politiques, bref, des hommes qui ne se souscieraient pas ou ne jugeraient pas nécessaire de s'absenter du comté dans ce but. Encore qu'il soit possible qu'on élude ainsi la loi, je dois l'avouer, je ne saurais concevoir de moyen

qui puisse mettre cette loi absolument à l'épreuve de ces subterfuges.

J'ajoute que de concert avec le solliciteur général, j'ai consacré beaucoup de temps à l'étude d'un système qui serait parfait et rendrait absolument impossible le recours à ces faux-fuyants et l'on m'assure que le comité des privilèges et élections s'est également employé dans le même sens, et la conclusion à laquelle il s'est arrêté, c'est qu'il lui a été impossible d'obtenir la certitude que personne ne serait élu pour plus d'un comté. Cette disposition, dans sa teneur actuelle, atténue sensiblement la probabilité de pareille éventualité et elle perfectionne notablement la loi, dans cette mesure-là même. Il est possible que, plus tard, on découvre le moyen de lui donner plus d'extension, de manière à mettre la loi absolument à l'épreuve de ces subterfuges.

L'hon. M. FIELDING: Le comité a-t-il étudié la question de savoir s'il est expédient de rendre le scrutin absolument simultané, lorsque plusieurs vacances se produisent en même temps?

L'hon. M. DOHERTY: Je n'étais pas membre du comité et ne suis pas en mesure de dire si l'on a mis la question à l'étude, Je ne crois pas que la question ait été étudiée au cours de la délibération du bill en comité, et il n'est pas impossible qu'elle ait échappé à l'attention.

M. DAVIS: N'ayant pas sous les yeux d'exemplaire du projet de loi amendé, mes observations pourraient n'être pas pertinentes à la question. Seulement touchant l'objection soulevée par l'honorable député de Shelburne (M. Fielding), à savoir, qu'il suffirait qu'un candidat s'absentât du pays pour se rendre éligible pour deux nominations ou davantage, ne serait-il pas possible d'y remédier un décrétant que cette personne sera censée être désignée dans le comté qui figure de premier dans l'ordre alphabétique, et qu'après un délai de vingt-quatre heures, l'autre nomination sera annulée et qu'il sera tenu pour non désigné légalement dans les autres comtés?

L'hon. M. DOHERTY: L'effet qui résulterait de là, ce serait d'assurer que l'homme qui se serait absenté du comté dans ce but, serait désigné dans au moins un comté. Un meilleur moyen de régler la question, s'il était pratique, serait de prescrire que, si une personne quitte le pays dans ce but, sa nomination sera nulle et de nul effet; seulement je comprends toute la difficulté de prouver la chose. Nous pourrions bien, il est vrai, faire ce que l'honorable député suggère; seulement, par là nous priverions une circonscription électorale du privilège de désigner un homme qui pourrait être absent de bonne foi.

Si nous décrétions que lorsqu'un homme absent est mis en nomination pour plus d'une circonscription, sa mise en nomination n'est valable que dans la division qui se trouve la première par ordre alphabétique, tout ce que ses adversaires auront à faire en voyant qu'il doit être mis en nomination dans une circonscription dont le nom commence par "Z", sera de le mettre en nomination dans une autre circonscription à initiale moins avancée et où il n'a pas la plus faible chance d'être élu. De plus, en adoptant l'amendement suggéré, il sera candidat en cet endroit dont le nom commence par la plus haute lettre alphabétique, et de fait il sera bel et bien défait. Je sais bien qu'au moyen de cette mesure ceux qui ont recours volontiers à des manœuvres de ce genre, peuvent aussi faire en sorte qu'un homme réussisse à obtenir deux sièges dans cette Chambre, mais le premier venu qui consent à courir les risques et qui peut réunir vingt signatures dans chacune des deux circonscriptions, pour essayer de se faire élire, ne pourra plus le faire aussi facilement qu'aujourd'hui, alors qu'il a le chemin libre. Je pense que l'honorable député saisira la force de mon argument, c'est-à-dire qu'en choisissant une circonscription pour cet homme, vous permettez que ses adversaires puissent choisir cette circonscription pour lui.

M. DENIS: Je vois qu'il est très difficile de savoir précisément où nous en sommes dans le moment.

Les députés n'ont pas d'autre chose, pour se guider, que le projet de loi tel qu'il a été préparé en premier lieu, et ce projet a été tellement modifié que la clause 1 n'est pour ainsi dire plus la même que celle rédigée au début. Je crois savoir que le ministre de la Justice a proposé un amendement à cette clause une fois modifiée. Pour ma part je n'ai qu'une bien vague idée du projet de loi. Personne ne saurait s'attendre que les honorables députés se rappellent les termes de ce bill. Nous pouvons difficilement suivre ce qui se passe si nous n'avons pas le bill sous les yeux. Je suggère que le comité s'ajourne et que l'on fasse réimprimer le bill avec ses modifications pour en distribuer des copies aux députés.

L'hon. M. DOHERTY: Le bill n'est pas en réalité une mesure du Gouvernement, et je ne suis pas chargé de le piloter. J'essaie

de le faire adopter ce soir parce que, avec ses modifications, il me paraît être une mesure recommandable et parce que je me suis entendu avec l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier pour qu'on lui fournisse l'occasion de le faire adopter. Les députés se rappellent peut-être qu'aux premiers jours de la session il nous est arrivé d'ajourner la discussion, et je crois que certains honorables députés ont eu la bienveillance de voir dans cet ajournement une démarche en vue de remettre indéfiniment le projet de loi. Au contraire, le principe sur lequel repose ce projet de loi me semble, à moi et au Gouvernement, être excellent et nous souhaitons, sauf certaines modifications à apporter dans les détails, favoriser son adoption, et c'est pour cela que je veux profiter de l'occasion qui se présente. L'honorable député dit ne pouvoir saisir toute la portée du projet de la loi; quant à cela, le projet, avec ses modifications, se réduit à bien peu de chose et la rédaction en est si peu difficile à comprendre que si le président veut bien en faire la lecture l'honorable député pourrait le suivre sans difficulté.

M. McKENZIE: Avant la lecture du projet de loi, pour renseigner la députation, permettez un mot. Je crains qu'en interdisant la candidature dans plus d'une circonscription on ne donne lieu à beaucoup de difficultés. La loi des élections dans sa forme actuelle ne contient aucune disposition portant qu'un scrutin ne doit avoir lieu que lorsque deux candidats ont été mis en nomination, après quoi le scrutin a lieu. Supposons, par exemple, que les deux mises en nomination soient en contravention avec ce projet de loi. Dans une circonscription, on ignore que le candidat a été mis en nomination ailleurs, à une centaine de milles plus loin peut-être, et les deux élections ont lieu. L'élection d'un candidat dont la mise en nomination est entachée d'irrégularité est nulle; il se trouve ne jamais avoir été mis en nomination. Mais supposons que dans les deux cas, ce candidat est défait, il me semble que ce serait un intéressant point de droit à régler dans le cas de l'élu, même s'il est élu par une majorité des voix, parce que l'élection est peut-être illégale du fait qu'il n'y avait qu'une seule mise en nomination conforme à la loi.

L'hon. M. DOHERTY: La raison pour laquelle ce serait un scrutin illégal, si réellement il était tenu dans ces conditions, serait parce qu'un seul des candidats aurait été mis en nomination régulièrement et que le scrutin n'aurait pas dû avoir lieu; mais ce qui résulterait de cette circonstance que le scrutin n'aurait pas dû avoir lieu c'est que seul, celui dont la mise en nomination était régulière, serait déclaré élu.

Ainsi, il n'y a pas de complication dans le cas où c'est l'adversaire de celui dont la mise en nomination était irrégulière qui a été déclaré élu. Naturellement, il y a ceci de malheureux: on aurait fait des dépenses pour une élection qui n'était pas nécessaire. Je demanderai à l'honorable député s'il pense qu'au Canada, des choses semblables pourraient arriver, s'il y a lieu de supposer qu'un candidat soit mis en nomination dans deux circonscriptions, que l'élection ait lieu et que dans ces deux divisions personne ne sache que ce candidat a été mis en nomination ailleurs?

En réalité, la chose ne me paraît guère possible. Les journaux publient la liste complète des candidats dans les divers comtés au lendemain de la mise en candidature. Certes, dès que survient une élection, les gens sont en éveil et ils ont hâte de savoir sur quel homme se portera le choix de leurs adversaires. A mon avis, nous ne courons pas sérieusement le risque qu'un candidat soit présenté dans plus d'une circonscription électorale et que les électeurs de ces deux comtés respectifs soient dans l'ignorance absolue de ce fait, se rendent aux bureaux de vote le jour de l'élection et votent pour ce candidat. Cela peut arriver, mais nous serions tous fort surpris si pareil incident se produisait.

M. McKENZIE: Si un seul candidat est présenté, le président de l'élection peut le proclamer élu. Mais si deux candidats se présentent dont l'un irrégulièrement, et l'autre légalement, le président de l'élection est tenu d'ouvrir le scrutin. Il n'a pas le droit de revenir sur ce qu'il a fait et l'élection a lieu. Une heure après qu'il a ouvert le scrutin, il peut découvrir que l'un des candidats a été irrégulièrement présenté, et qu'il n'aurait jamais dû ouvrir le scrutin, mais il n'a plus le droit d'intervenir Il n'est pas en mesure de proclamer élu le candidat régulièrement mis en nomination, pas plus d'ailleurs qu'il n'a le droit de contremander le scrutin. Il n'existe pas d'organisme, à ma connaissance, lui permettant de proclamer l'élection du candidat régulièrement présenté et qui a reçu la majorité des suffrages.

L'hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas le statut sous la main, mais je suis porté à croire que l'honorable député a raison de laisser entendre que la loi électorale ne renferme aucune disposition pour régler

une pareille situation. Je n'hésite pas à ajouter cependant qu'en pareil cas, le candidat régulièrement mis en nomination pourrait très bien, s'il voulait s'en donner la peine, donner toute la publicité voulue au fait de l'illégalité commise et de la nullité de la présentation de son adversaire qui ne saurait réclamer le siège, quel que soit le résultat du scrutin.

M. McKENZIE: Il faudrait contester la légalité de l'élection.

L'hon. M. DOHERTY: Evidemment. Cependant, si le candidat régulièrement présenté obtenait la majorité des suffrages, je doute fort que quelqu'un prendrait sur lui de demander l'annulation de son élection en invoquant l'illégalité du scrutin parce que son adversaire n'aurait pas été régulièrement mis en nomination. Le tribunal aurait parfaitement le droit de demander au pétitionnaire, dès le début des procédures: De quoi vous plaignez-vous? Est-ce que vous prétendez avoir souffert des dommages du fait que le seul candidat régulièrement nommé a obtenu la majorité des suffrages? Dans une cause de cette nature, le candidat présenté régulièrement aurait doublement droit à son siège. Il y aurait d'autant plus droit qu'il fut le seul candidat régulièrement inscrit; le président de l'élection n'avait pas le droit de proclamer ce fait mais le tribunal est en mesure de le faire.

M. McKENZIE: Je regretterais énormément pour ma part de causer toutes ces misères à un adversaire.

L'hon. M. DOHERTY: Je doute fort que l'on puisse trouver quelqu'un qui serait consentant de déposer une somme de mille piastres en garantie d'une action en contestation d'élection, basée sur ce fait que lui-même ou le candidat qu'il appuyait et dont l'insuccès lui cause des torts, n'a jamais eu le droit d'être mis en nomination. S'il se trouve quelqu'un assez stupide pour débourser mille piastres aux fins de garantir les frais d'un procès de cette nature, je suis d'avis que l'avocat de la défense aurait beau jeu, car ses frais seraient garantis; il gagnerait facilement sa cause et il serait certain d'être payé rubis sur l'ongle. Je ne crois pas qu'il existe le moindre danger que quelqu'un entreprenne jamais de contester une élection en invoquant ce motif.

M. PROULX: Je vois que la disposition touchant le délai de six mois ne s'applique pas lorsqu'un député donne sa démission; elle s'applique uniquement dans le cas où un député décède ou accepte un emploi rétribué par l'Etat.

L'hon. M. DOHERTY: La raison qui a décidé le comité, si j'ai bien compris, à faire abstraction de ce cas, c'est qu'il n'est pas désirable qu'un député ait le droit de faire tenir une élection dans son comté chaque fois qu'il le désirerait. La disposition en question vise à enlever au Gouverneur en conseil la prérogative dont il jouit, je le crois, de temps immémorial de fixer ou de retarder la date de l'élection lorsqu'une vacance se produit. Sous tous les régimes, le Gouvernement a parfois abusé de cette prérogative en retardant trop longtemps de convoquer les électeurs d'un collège. Le présent article décrète que dans les cas autres que ceux énumérés, le Gouvernement sera obligé de lancer un bref dans une période de temps formellement déterminée.

Le comité a été d'avis qu'il ne convenait point de laisser celui qui représente une circonscription libre de forcer le Gouvernement à y faire une élection à tout moment où tel député croirait que l'heure est propice pour telle élection. Si ce dernier pense devoir résigner sa charge de représentant du peuple, libre à lui de le faire; mais il ne doit pas pouvoir, par sa démission, décider qu'il y aura une nouvelle élection dans sa circonscription dans les délais établis par une loi, que l'intérêt public doive ou ne doive pas être servi par la tenue de l'élection à ce moment-là.

M. PROULX: Si un député était nommé à une charge rétribuée par la couronne et que le Gouvernement ne désirât point une élection dans sa circonscription, il pourrait se démettre avant d'accepter la charge, et en ce cas, le siège deviendrait vacant par le fait de la démission et non pas par la suite de l'occupation d'une charge.

L'hon. M. DOHERTY: On serait alors en face d'une vacance par démission et la disposition ne s'appliquerait pas. Cela est évidemment vrai. Sur ce point, un amendement est possible, quoique nous ayons amélioré la loi.

L'hon. M. FIELDING: Dans le cas d'une démission, la loi serait comme à présent?

L'hon. M. DOHERTY: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Ce serait au Gouvernement à prendre une décision et il me paraît que les observations de mon honorable ami (M. Proulx) ont de l'à-propos. Il n'est pas déraisonnable de vouloir qu'une

circonscription ne soit pas privée d'un représentant pendant plus de six mois, quelle que soit la cause de la vacance. Il ne s'agit point de l'intérêt d'un particulier, mais de celui de la circonscription, et si nous assumons que la circonscription doit rester sans représentant pendant plus de six mois, nous n'améliorons guère l'état des choses.

L'hon. M. DOHERTY: Nous l'améliorons toujours au point de réduire à six mois un délai qui, autrement, peut être indéfini; non pas, naturellement, dans le cas où il plairait à un député de se démettre. Les choses ne seront pas pires dans ce cas qu'elles ne le sont sous le régime de la présente loi. Elles ne sont pas meilleures; il faut le concéder.

Je n'étais pas membre du comité qui a étudié ce bill, et je ne me crois pas autoriser à faire plus que de demander à ce comité de l'accepter tel qu'il nous a été apporté. Il est vrai que j'ai proposé un amendement, mais ç'a été à la suite d'une consultation avec l'honorable député qui a présenté le bill, et de son assentiment. Je n'aimerais pas à en étendre les dispositions au delà de ce que le comité a jugé devoir faire avec l'assentiment de notre collègue.

L'hon. M. FIELDING: Je m'explique l'hésitation du ministre et, en l'absence de l'auteur du projet de loi, je n'aimerais pas non plus à ce qu'on le traitât défavorablement. Mais il n'empêche que le bill prête à objection quant au point particulier qu'on nous a signalé tout à l'heure.

Ce que le comité semble avoir eu à l'idée, ç'a été absolument les convenances de l'individu, ou son objet possible. Mais c'est une très grave erreur d'exclure une circonscription de la représentation au Parlement pendant une période de six mois ou plus et de laisser le gouvernement du jour absolument libre d'agir à sa guise. Je partage la répugnance du ministre de la Justice à changer le bill en l'absence de notre collègue qui l'a présenté et je crois que l'étude ne pourrait être remise à plus tard.

L'hon. M. KING: Il y a dans le moment une élection partielle dans l'Assiniboïa par suite d'une vacance due à la démisison du député il y a près de deux ans. Depuis ce temps-là, la circonscription a été sans représentant, le Gouvernement n'ayant pas voulu fournir aux électeurs une occasion d'élire un député au Parlement. Le projet de loi n'apporterait pas remède à une telle situation et le Gouvernement serait-il encore libre d'agir de la même manière?

[L'hon. M. Fielding.]

L'hon. M. DOHERTY: Dans le cas dont parle mon honorable ami, la vacance était, si je ne me trompe, due à ce que le représentant de la circonscription fut nommé à un emploi public, et, en pareil cas, la présente restriction ne s'appliquerait point.

L'hon. M. FIELDING: A moins de démissionner avant d'être nommé.

L'hon. M. DOHERTY: Il est possible que la situation puisse se présenter de cette manière. J'accepterais sans difficulté la proposition de mon honorable ami et je proposerais le renvoi à une prochaine séance. Je suppose que personne ne s'opposerait à l'adoption de l'amendement que j'ai proposé.

L'hon. M. FIELDING: Je n'y fais pas objection.

M. PROULX: Il serait bon de prévoir le cas d'une démission avant acceptation d'un emploi.

L'hon. M. FIELDING: Je suis d'avis de réserver le projet de loi.

L'hon. M. DOHERTY: Il est à désirer que le comité ait le temps de réfléchir aux moyens à prendre pour améliorer cette situation

Ce projet, tel quel, constitue un progrès, car il enlève, en certains cas, au gouverneur en conseil le pouvoir d'ajourner indéfiniment les élections. Peut-être même, à l'examiner davantage, y trouverions-nous matière à de nouvelles modifications. Avant de consentir à d'autres changements, je serais heureux de connaître les vues de l'honorable député qui a présenté le projet de loi, et de consulter les membres du comité qui en a fait rapport.

M. McKENZIE: Voilà un très bon projet de loi; c'est un grand pas dans la voie des réformes. Nous sommes à adopter une loi qui fixe le délai entre la vacance et la tenue de l'élection. Je ne vois pas qu'il y ait lieu de tenir compte de la raison de la vacance. La question importante est celle-ci: Combien de temps doit-on laisser un comté sans représentant? Nous avons décidé que six mois sont un temps assez long. Je ne conçois pas quel intérêt peuvent avoir ici les circonstances qui ont provoqué cette vacance. Ce qui importe, c'est que le comté n'attende pas plus de six mois, que l'on s'occupe de lui donner un représentant à la Chambre. Un député est nommé juge: la loi accorde un délai de six mois avant que le comté soit représenté. Un autre, ayant des caprices, démissionne sans raison imaginable: il n'est pas juste que son comté soit

condamné à n'avoir pas de mandataire à cause seulement de cette tournure d'esprit.

L'hon. M. DOHERTY: Je reconnais la valeur de l'objection de mon honorable ami, mais déjà je me suis déclaré prêt à laisser la question en suspens.

(L'amendement est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

La séance est levée à onze heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 27 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

D'un projet de loi, adopté par le Sénat, tendant à faire droit à Frank Thimm.

QUESTIONS.

EMPLOYES CONGEDIES DU SERVICE.

M. STEELE demande:

Combien d'employés ont été congédiés du service intérieur depuis le 1er janvier 1919?

L'hon. M. GUTHRIE (solliciteur général): 301.

RECLAMATIONS D'INDEMNITES SE RATTACHANT AUX EMEUTES DE QUEBEC.

M. PARENT demande:

1. Des réclamations d'indemnité ont-elles été présentées au Gouvernement par les familles dont des parents ont été tués lors des soi-disant émeutes de Québec, en 1918, ou au nom de ces familles?
2. Dans l'affirmative, dans quelle forme ces réclamations ont-elles été présentées?
3. Combien de lettres ont été adressées ou envoyées au Gouvernement touchant ces réclamations?
4. Quels sont les auteurs de ces lettres?
5. Quelle est la date de chacune?
6. Le Gouvernement a-t-il donné sa décision à cet égard?
7. Dans l'affirmative, quelle en est la nature et quand a-t-elle été donnée?

L'hon. M. GUTHRIE (solliciteur général):

1. Une réclamation a été présentée par la veuve de Léon Bélanger, constable.
2. Par lettre.
3. Neuf.
4. De Jean-Marie Guérard et Mme veuve Bélanger.
5. De M. Guérard, le 25 novembre 1918, le 19 décembre 1918, le 8 février 1919, le 4 et le 14 mars 1919, le 15 avril 1919 et le 20 mai 1919. De Mme Bélanger, le 11 février 1919, le 24 juin 1919, le 31 juillet 1919.
6. Oui.
7. Gratification votée par le Parlement à la première ordinaire de 1919, et payée à la veuve de Léon Bélanger, le 21 juillet 1919.

TITRES HONORIFIQUES.

M. MACKIE (Edmonton) demande:

Le Parlement avait-il l'intention, en adoptant la résolution touchant les titres d'honneur et les distinctions honorifiques, de contremander toutes les recommandations qui avaient été faites avant son adoption, au sujet des officiers faisant du service au Canada?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Question réservée.

M. MACKIE (Edmonton): Puis-je demander quand j'aurai une réponse à ma question?

L'hon. M. DOHERTY: Lorsque la question sera sur le tapis la prochaine fois.

FOURNITURE DE CHARBON A L'ETAT.

M. BOYCE demande:

1. Quels sont les noms des particuliers qui fournissent le charbon au gouvernement fédéral à Ottawa?
2. Ce charbon est-il reçu directement des mines par les marchands de charbon reconnus, ou par des particuliers qui ne sont pas directement intéressés dans le commerce houiller?

L'hon. M. GUTHRIE (solliciteur général):

1. W. Lamare et compagnie, de Montréal; John Heney and Son, d'Ottawa; Independent Coal Co., d'Ottawa; Andrew Baille, Limited, de Montréal; Joseph Dolan and Sons, d'Ottawa.
2. Le charbon est vendu directement par des marchands faisant le commerce du charbon. Les marchands nommés le reçoivent directement des mines.

NAVIRE DE L'ETAT "CHAMPLAIN".

* M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de discontinuer le service de l'embranchement entre la jonction de la Rivière-Ouelle et le quai de la Rivière-Ouelle?
2. Dans l'affirmative, quand?
3. Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. MACLEAN: A l'heure actuelle, on n'a pas l'intention de discontinuer le service, mais d'en faire un service de trois voyages par semaine, concurremment avec le service projeté entre la Malbaie et Tadousac.

CHEMIN DE FER DE LOTBINIERE A MEGANTIC.

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'acheter la ligne de Lotbinière à Mégantic, et la ligne de Charlevoix à Montmorency?
2. Dans l'affirmative, quand?
3. Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Le Gouvernement fera connaître en temps opportun ce qu'il se propose de faire au sujet de ces chemins de fer.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC A SAGUENAY.

*M. CASGRAIN demande:

1. Combien de voyageurs ont été transportés par la ligne de Québec au Saguenay, depuis sa mise en exploitation, le 1er juillet?
2. Quelles ont été les recettes nettes du chemin de fer de Québec à Saguenay, s'il en est, depuis sa mise en exploitation?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. Trente-trois mille huit cent quatre-vingt-dix-neuf voyageurs ont été transportés sur la ligne de Québec au Saguenay depuis août 1918 au 1er octobre 1919.

2. Douze mille neuf cent quarante et une piastres et soixante cents représentent les recettes nettes du Québec-Saguenay d'août 1918 au 1er octobre 1919.

SERVICE DE CONVOI DE LA RIVIERE-OUELLE.

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de discontinuer le service de l'embranchement entre la jonction de la Rivière-Ouelle et le quai de la Rivière-Ouelle?
2. Dans l'affirmative, quand?
3. Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux):

1. La direction a l'intention de supprimer le service de l'embranchement entre ces deux points.
2. Pas encore décidé.
3. Répondu sous les nos 1 et 2.

PETITION DE J. H. GARAND.

M. LANCTOT demande:

1. Le secrétaire d'Etat a-t-il reçu de J. H. Garand une pétition demandant un fiat pour le recouvrement de la somme de $5,000, récompense promise par le Gouvernement en raison de la tentative de faire sauter la demeure de lord Atholstan, à Cartierville?
2. La pétition a-t-elle été refusée?
3. Dans l'affirmative, pourquoi?

[L'hon. M. Maclean.]

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice):

1. Oui.
2. Oui.
3. Parce que le ministre de la Justice est d'avis qu'il aurait été injuste que M. Garand, le gérant de l'agence privée Thiel, dont les services avaient été retenus et payés par l'Etat pour découvrir et appréhender les coupables, pût réclamer la récompense offerte en sus des sommes que l'agence a touchées pour ses services.

QUAI SAINT-FIDELE.

*M. CASGRAIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une requête des citoyens de Saint-Fidèle, dans le comté de Charlevoix (P.Q.), demandant l'exécution de certains travaux au quai de ladite paroisse?
2. Est-ce l'intention du Gouvernement de faire exécuter ces travaux?
3. Dans l'affirmative, quand a-t-il l'intention de les faire exécuter?
4. Dans la négative, pour quelle raison?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics):

1. Le Gouvernement a reçu une requête à cet effet.

2, 3 et 4. La requête en question a été soumise au service des ingénieurs et elle sera étudiée dès que nous aurons reçu le rapport du département.

QUESTIONS CONVERTIES EN ORDRES DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. ETHIER:

1. Quel est jusqu'ici le coût total du classement des services publics du Canada, autorisé par le Parlement et préparé sous la direction de la Commission du Service civil?
2. Quel est le coût total de la papeterie et de l'impression du premier rapport fait par les prétendus experts nommés à cette fin; ainsi que le coût des tableaux de classification et de traitement, formant annexe dudit rapport déjà soumis par la Commission du Service civil, et qui a été rejeté et jugé inacceptable?
3. Quel est le montant total payé: (a) aux prétendus experts jusqu'à ce jour; le nombre de jours qu'ils ont travaillé à la préparation dudit classement des services publics; (b) leur salaire, par heure, par jour; (c) le nombre de leurs employés; et le montant qui leur a été payé jusqu'ici?
4. Les prétendus experts sont-ils d'origine britannique ou citoyens américains?
5. S'ils sont américains, pourquoi ce travail a-t-il été confié à des citoyens américains plutôt qu'à des citoyens d'origine britannique?

Par le même:

1. Quels sont les noms des soi-disant experts nommés pour préparer le classement des fonctions publiques autorisées par le Parlement?
2. Quelles étaient leurs fonctions avant leur affectation au travail susdit?
3. Quelles sont leurs aptitudes et leur expérience pour l'accomplissement de cette tâche?

4. Qui les a proposés pour ces fonctions?

5. Le Gouvernement sait-il que le gouvernement américain a rejeté le classement de ces fonctionnaires, fait par la maison Arthur Young et Cie?

6. Les soi-disant experts, occupés au classement des fonctions publiques, sont-ils membres de ladite maison Arthur Young et Cie?

Par M. DUFF:

1. Le président du conseil privé a-t-il écrit une lettre à d'autres membres du Gouvernement, au cours de l'année actuelle, leur notifiant que le Conseil privé, sur la proposition du comité du rapatriement, avait approuvé une convention conclue avec la compagnie Pathéscope, pour fournir un service canadien de films-nouvelles hebdomadaires destinés aux cinémas du Canada, et que la surveillance de ce travail serait confiée au département de l'Information publique?

2. Quelles sont les conditions de la convention conclue avec la compagnie Pathéscope, et combien la compagnie a-t-elle reçue jusqu'ici?

3. Le département de l'Information publique a-t-il dépensé d'autres sommes, en dehors de la somme payée à la compagnie Pathéscope, relativement aux vues animées, et dans l'affirmative, combien?

4. Lorsque la lettre du président du Conseil privé a été écrite, et lorsque la convention a été conclue avec la compagnie Pathéscope, un autre département du Gouvernement était-il muni d'un appareil cinématographique? Dans l'affirmative, quel département, et combien coûtait son appareil cinématographique?

5. Pourquoi n'a-t-il pas été autorisé à faire le genre de travail pour lequel un contrat a été donné à la compagnie Pathéscope?

6. Quand doit finir le contrat avec la compagnie Pathéscope?

7. La compagnie Pathéscope est-elle établie à Toronto? Dans l'affirmative, quels sont ses officiers et actionnaires?

8. Qui représentait la compagnie Pathéscope dans les négociations faites avec le président du Conseil privé, et qui a rédigé la convention?

LES DETTES DE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC ENVERS L'ETAT.

M. ROBB: Monsieur l'Orateur, en l'absence de l'honorable député de Charlevoix (M. Casgrain), je désire savoir du Gouvernement quand il sera en mesure de répondre à la question n° 8, qui est ainsi conçue:

Quelle est la somme que le Gouvernement prétend être due à l'Etat par le réseau de chemins de fer du Grand-Tronc.

Le Gouvernement et le pays devraient être renseignés sur ce point, pour éclairer la discussion du projet de rachat.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je tâcherai d'obtenir cet après-midi des fonctionnaires du Grand-Tronc une réponse à cette question, et je la communiquerai à la Chambre la prochaine fois, peut-être aujourd'hui même.

RESSOURCES MINERALES DU MANITOBA SEPTENTRIONAL.

M. CAMPBELL: Dans son numéro du 23 octobre, le "Telegram" de Winnipeg publie en première page un article assez long touchant les ressources minérales du Manitoba septentrional, article où il est particulièrement question d'un projet de chemin de fer dans cette région. L'article termine en disant que l'honorable J. A. Calder et l'honorable Arthur Meighen ont informé le premier ministre Norris qu'une étude de la ligne serait entreprise cet hiver. Cette nouvelle est-elle fondée?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration) En tant que la chose me concerne, je n'ai fait à personne une semblable déclaration. Je ne saurais dire si le ministre de l'Intérieur en a fait une lui-même.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'important est de savoir si le Gouvernement se propose de construire le chemin de fer.

L'hon. M. CALDER: C'est là une question à laquelle le ministre des Chemins de fer pourrait répondre.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Le ministre des Chemins de fer n'a rien dit de la sorte.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 33), tendant à l'acquisition par Sa Majesté du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

Sur l'article 2 (le Gouvernement est autorisé à passer une convention avec la compagnie du Grand-Tronc en vue de l'acquisition du capital-actions intégral de la compagnie, sauf les actions 4 p. 100 garanties).

M. le PRESIDENT: Au moment où le comité levait sa séance à huit heures et demie vendredi soir, l'article 2 avait été mis en délibération au cours de la soirée. Le comité est-il d'avis d'adopter cet article?

M. CAHILL: Je désirerais savoir du Gouvernement à quelle somme s'élève le total des dettes dont l'Etat va se charger en rachetant le Grand-Tronc, non compris la somme qui va être arbitrée.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et Canaux): Je tenterai un nouvel effort pour obtenir des détails assez complets pour qu'il ne puisse y avoir de doute. Déjà la page 39 du livre bleu fournit à ce sujet des détails très clairs, mais je verrai à les donner encore plus complets.

L'honorable député me permettra sans doute de lui expliquer la chose de façon à ce qu'il comprenne. Je lui dirai quelle est cette somme en principale et en intérêt, de manière à comprendre exactement quel est le total de la dette et quelles sont les différentes catégories d'obligations.

Il y a d'abord les obligations du Grand-Tronc, 5 p. 100, soit $20,782,491.38.

M. McKENZIE: Ce montant figure-t-il au Livre bleu sous cette forme?

L'hon. M. REID: Oui, les item que je vais lire paraissent tous sous la rubrique des engagements. Il y a un total de $504,629,211.93, dont les item sont tous compris dans les livres du Grand-Tronc, sous cette rubrique-là. Je tiens à en expliquer tous les détails afin que le comité comprenne mieux ce qui en est. Voici quelles sont les obligations:

	Montant.	Intérêt par année.
Obligations perpétuelles du G.-T. 5 p. 100	$ 20,782,491.38	$1,028,124.58
Obligations perpétuelles du G.-T. 4 p. 100	119,939,012.69	4,793,560.56
Obligations perpétuelles du Great Western 5 p. 100	13,252,322.48	662,616.12
Obligations perpétuelles du chemin de fer du Nord 4 p. 100	1,499,979.65	59,999.18
Obligations de matériel portant 2e hypothèque	1,814,779.97	108,886.80
Obligations du chemin de fer du Nord portant 3e hypothèque	70,566.67	4,234.00
Obligations du Canada-Atlantique 4 p. 100	16,000,091.77	640,003.68
Obligations Wellington, Grey et Bruce	295,893.34	24,000.00
Obligations échues et non remboursées	3,406.67	.....

Sur lesquels il ne paraît pas y avoir d'intérêt.

Billets garantis, à terme de cinq ans, à 5½ p. 100	$ 12,166,666.50	$ 669,166.67
Billets garantis, à terme de trois ans, à 6 p. 100	4,866,666.50	292,000.00
Billets garantis, à terme de trois ans, à 6 p. 100	14,598,539.80	876,000.00
	$205,190,417.52	$9,168,591.59

[L'hon. M. Reid.]

A cela il faut ajouter les obligations perpétuelles du Grand-Tronc, savoir: $60,833,322.51, dont l'intérêt annuel représente $2,433,333.33, ce qui fait un total de $266,023,750.03, représentant un intérêt annuel de $11,601,924.92. Cela embrasse les obligations perpétuelles, les actions garanties et les charges permanentes. Dans mon mémoire, l'intérêt sur les billets et prêts pour l'achat de matériel et qui représente la somme de $11,601,924.92, constitue une charge assurée par les revenus de l'exploitation, et n'est pas, par conséquent, considérée comme une charge fixe. Les fonctionnaires disent qu'aux charges fixes annuelles devrait être ajouté le loyer des lignes louées, c'est-à-dire $340,666, ainsi que le montant de $1,639,317 représentant les déficits relatifs aux lignes situées dans les Etats-Unis, et estimé d'après le résultat de 1918, ce qui porte le total des charges fixes à $13,581.907.92. Par contre, la compagnie reçoit l'intérêt de valeurs qu'elle détient et qui, en 1918, s'est élevé à $2,008,382.47. Le total net des charges fixes dont le Gouvernement assume la responsabilité s'élève donc à $11,573,525.45.

J'ai dit que le total des obligations dépendant des obligations perpétuelles était de $266,023,750.03. Puis à la page 39 du livre bleu figurent d'autres obligations, que voici:

Actions privilégiées de premier rang à 5 p. 100	$ 16,643,999.78
Actions privilégiées de deuxième rang à 5 p. 100	12,312,666.50
Actions privilégiées de troisième rang à 4 p. 100	34,884,534.95
Total des actions privilégiées	$ 63,841,201.23
Actions ordinaires	116,583,124.44
Total des actions privilégiées et ordinaires	$180,424,325.67

Ce sont ces actions qui vont être soumises à l'arbitrage et sur lesquels nous aurons à payer de l'intérêt tous les ans.

M. DEVLIN: Sur quoi l'honorable ministre base-t-il ses chiffres, par rapport à ces actions-là?

L'hon. M. REID: J'en ai donné la valeur au pair. Il y a, en outre, les engagements que je vais mentionner:

Avance faite par le gouvernement canadien, $15,142,633.13.

Ce prêt date de plusieurs années. Puis, il y a ces autres obligations:

Billets non garantis	$ 3,916,362.18
Obligations courantes	22,801,474.35
Fonds de réserve, assurance contre l'incendie	3,455,344.86
Avances, etc.	7,286,995.75

Différence nette du revenu..	234,118.33
Billets relatifs à l'équipement..	5,344,207.54
Total	$58,181,136.14

Cela représente un total de $58,181,136.14, mais il faut remarquer que les billets relatifs à l'équipement, les obligations courantes, les avances, etc., sont des engagements dont l'exécution est assurée par les revenus de l'exploitation et ne constituent pas une charge permanente comme les hypothèques et les actions, de sorte que le total est réellement de $52,836,928.60.

M. McKENZIE: Le ministre dit qu'il ne faut pas faire entrer ces item en ligne de compte avec les autres obligations. Mais ne faut-il pas compter sur les recettes du réseau pour répondre aux exigences que ces item représentent?

L'hon. M. REID: Certainement. Mais le dernier item que j'ai lu, par exemple, c'est-à-dire l'item de $234,118.33, représentant la différence nette du revenu, constitue un profit. Il ne faudrait donc pas le considérer comme constituant une obligation. L'item immédiatement au-dessus, c'est-à-dire $7,286,995.75, est un "book account". Il y aurait à ajouter à la liste des obligations l'item de $22,801,474.35, qui se compose de l'intérêt accru sur le capital.

Les salaires impayés au mois de décembre 1918, au montant de $3,132,854.84 seraient imputables sur les dépenses d'exploitation. De l'autre côté de la page 39 se trouvent les créances courantes que voici:

Divers comptes courants. ..	$43,838,831.44
Comptes courants relatifs au transport.	1,581,853.15
Matériaux et fournitures en magasin..	6,407,195.57

Cet actif est censé avoir trait à l'exploitation et ne grève pas directement la propriété. Qu'il me soit permis de compléter ma déclaration. J'ai dit que les actions-débentures et les actions garanties avaient une valeur totale de $266,023,750.03 et que les obligations fixes s'élevaient à $11,573,525.45. Il nous faut y ajouter $180,424,325.67. Puis, il y a les bons garantis par l'outillage, au montant de $58,181,136.14, ce qui forme un total de $504,629,211.84. Dans ce total sont compris $116,583,124.44 d'actions ordinaires sur lesquelles l'intérêt n'a jamais été payé, et $63,841,201.23 des trois premières catégories d'actions privilégiées. Voilà la réponse à la question concernant le passif total du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Je désire savoir à combien s'élève le total des obligations qui résulteront de l'achat projeté. Le ministre sera-t-il assez bon d'expliquer l'inscription qui figure à la page 26 du livre bleu "dette consolidée, $448,703,356"?

L'hon. M. REID: A la même page, sous la rubrique "mise de fonds", l'honorable député trouvera cette mention:

Entre les mains du public le 31 décembre 1917, pour le réseau, y compris le Grand-Tronc-Pacifique et les lignes américaines.

Dans ce montant de $448,703,356 sont donc compris le Grand-Tronc-Pacifique et les lignes américaines, ce qui représente un total de $275,000,000.

M. CAHILL: Je veux qu'on me comprenne bien. Qu'est-ce que l'Etat achète? Le ministre peut-il répondre à cette question?

L'hon. M. REID: Il achète le réseau du Grand-Tronc dont j'ai fait connaître le passif.

M. CAHILL: Nous aurions probablement une connaissance plus approfondie du projet, si nous savions en quoi consiste le réseau du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Page 34 du Livre bleu, il y a un état du réseau.

La ligne du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, appartenant à la compagnie principale, 3,382·9 milles.

Suit une liste de voies ferrées régies, affermées ou exploitées, et le Grand-Tronc-Pacifique n'est qu'une compagnie subordonnée.

M. CAMPBELL: Les lignes américaines comprises dans l'état figurent-elles aux pages 38 et 39?

L'hon. M. REID: Le bilan donné aux pages 38 et 39 indique les résultats de l'exploitation des lignes américaines. Nous achetons le réseau du Grand-Tronc, et le Grand-Tronc-Pacifique est une compagnie subordonnée.

M. CAHILL: Je crois savoir que le ministère se propose de prendre en main le Grand-Tronc et d'autres compagnies ou embranchements de chemin de fer. Quel est le parcours total et quel est le passif de l'entreprise? Peu m'importe en ce moment de savoir quelles sont les compagnies particulières; qu'on me dise tout d'abord combien de milles nous achetons en tout et à combien s'élève le passif.

L'hon. M. REID: La longueur du réseau du Grand-Tronc est indiquée à la page 32, et nous nous emparons d'autres lignes dont une longue liste est donnée aux pages 32 et 33. Ce sont: l'Atlantique-Saint-Laurent; le tunnel Sainte-Claire; le Buffalo-Lac-Huron; le Pont international; le Champlain-Saint-Laurent; le Chicago-Détroit-Canada; la ligne aérienne du Michigan; le chemin de fer des Etats-Unis au Canada; le Cincinnati-Sagi-

naw-Mackinaw; le Lewiston-Auburn; le chemin de fer du sud de Pembroke; les droits de parcours dans les territoires du Nord-Ouest; l'International; le New-York-Central; le Vermont-Central; la ligne Montréal-Province; le Stanstead-Shefford-Chambly; le Bethel-Granite; le New-London N. R.R. and West River R.R.; le Détroit-New-Haven-Milwaukee; le Grand-Trunk-West; le Pontiac-Oxford-Septentrional; le Détroit and Toledo Shore Line; le Saginaw-Muskegan. La liste donne tous les chemins de fer des Etats-Unis reliés au Grand-Tronc. Puis il y a le Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc-Pacifique couvre 2,962 milles en tout. Le parcours total des lignes canadiennes possédées, régies ou affermées est de 6,620 milles, dont il faut retrancher l'embranchement du lac Supérieur qu'exploite le Nord-Canadien. Le parcours total des lignes que le Grand-Tronc exploite au Canada serait de 6,431 milles, et le total des lignes qu'il exploite aux Etats-Unis, de 1,367 milles, soit un grand total de 7,799 milles. Cela comprend le réseau du Grand-Tronc que nous prenons en main.

M. CAHILL: Quel est le chiffre des obligations contre ce système?

L'hon. M. REID: J'en ai donné le total il y a quelques minutes. En ce qui a trait au Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc est responsable de l'intérêt sur les débentures jusqu'à concurrence seulement de l'intérêt sur les actions garanties et les actions privilégiées. En d'autres termes, les recettes du Grand-Tronc ne peuvent être payées qu'après le paiement de l'intérêt sur les obligations perpétuelles. Alors, cette compagnie ne pouvait payer aucun dividende sur la garantie des actions privilégiées de 1er, 2e et 3e rang avant d'avoir libéré sa garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Si nous faisons l'acquisition du réseau, nous devenons responsables, en premier lieu, de l'intérêt sur les obligations perpétuelles ce qui représente $7,000,000, puis des $2,500,000 de la garantie plus le montant fixé par la sentence des arbitres, s'il y a lieu, à l'égard des actions privilégiées de 1er, 2e et 3e rang, et des actions garanties. Nous devenons responsables en plus de l'intérêt sur les débentures du Grand-Tronc, comme aussi de tout déficit dans l'exploitation du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Autant que je sache, cela répond à toute la question posée par l'honorable député.

M. CAHILL: Revenons maintenant à cette question. Quel est le total des obligations impayées contre l'entreprise que le Gouvernement se propose d'acquérir? Assurément, cette question ne manquera pas d'être comprise.

L'hon. M. REID: Vous trouverez tous les détails de cela aux pages 38 et 39. J'avais entrepris d'en donner l'explication en détail, il y a quelques instants; je ne vois pas que je puisse rendre ces explications plus claires; au reste, si je puis le faire, ce sera avec plaisir. Il est impossible de donner à l'honorable député le chiffre exact de ces obligations, et cela pour cette raison: Vous avez là $266,023,750; je ne doute pas que cette somme représente une dette contre le réseau. L'autre somme est de $180,424,325,-67; ceci représente les actions ordinaires ainsi que le total des actions privilégiées de 1er, 2e et 3e émission. Il faudrait estimer la valeur de ces actions au moment de la décision des arbitres; ce serait probablement une faible partie de cette somme. Quant aux autres item, ce sont ceux dont je viens de donner lecture. Il y a aussi cet emprunt du Gouvernement au montant de 15 millions, mais je ne sais trop à quelle valeur on pourrait le fixer.

M. DAVIS: L'honorable député (M. Cahill) demande, en somme, quelle est la dette à la charge des lignes subsidiaires, en plus des obligations contre le réseau principal. Le réseau principal compte à son actif un intérêt dans les lignes subsidiaires, lesquelles ont aussi, sans doute, contre elles les dettes obligatoires et les débentures en cours. Quel est le montant de ces débentures qui sont ajoutées aux dettes de la compagnie mère et qui, ajoutées à celles-ci, représentent la dette totale du réseau complet?

L'hon. M. REID: Nous croyons que le total de ce que nous voulons acquérir, y compris les intérêts à la charge du Grand-Tronc, s'élève à $266,000,000. Toutes autres obligations qui pourraient être à la charge des compagnies subsidiaires, nous n'en prenons pas les responsabilités, comme nous le faisons dans le cas des obligations du réseau du Grand-Tronc.

M. DAVIS: Il est vrai qu'on ne nous demande pas de garantir toutes ces obligations, mais si nous devons acquérir ces propriétés, il nous faut voir à ce que l'intérêt sur ces réclamations soit payé, afin de ne pas être menacés de tout perdre. En conséquence, nous devrions savoir quel est le chiffre de ces obligations.

L'hon. M. REID: Nous ne prenons pas à notre charge les dettes des compagnies subsidiaires, sauf celles que j'ai mentionnées. Nous ne prenons que les dettes ac-

tuellement à la charge de la compagnie mère, le Grand-Tronc. Nous garantissons les intérêts sur la dette consolidée de 266 millions. Nous ne garantissons pas l'intérêt en ce qui regarde les compagnies subsidiaires.

M. DAVIS: Puis, il y a ces obligations antérieures, à la charge des compagnies subsidiaires auxquelles est tenue la compagnie mère; et nous, à titre de successeurs de cette dernière, allons en retirer des dividendes. Nous voudrions savoir quelle sont les obligations contre ces compagnies, et quelle sera la nature de l'actif que nous allons acquérir en achetant l'intérêt que peut avoir le Grand-Tronc dans cesdites compagnies subsidiaires.

L'hon. M. REID: J'ai ici un état des valeurs portées contre les compagnies subsidiaires et en cours, mais le Grand-Tronc en possède une bonne partie. Je présume que c'est ce que l'honorable député tient à savoir. Le voici:

CH. DE FER DU G.-T.

Obligations sous forme de garanties, etc., de compagnies auxiliaires et dépendantes.

Note.	Classe de la garantie.	Taux de l'intérêt.	Valeur au pair non payée.	Intérêt annuel.	Valeur au pair possédée par le G.-T.	Intérêt annuel de la valeur au pair possédée par le G.-T.
		p.c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
A	G. T. Western. 1res obligations hypothécaires du.	4	14,999,720 00	599,988 80	4,035,304 00	161,412 16
A	G. T. Western. Obligations hypothécaires consolidées générales du.	4	11,541,000 00	461,640 00	11,541,000 00	461,600 00
A	G. T. Junct. 1re hypoth. obligat.	5	3,872,000 00	193,600 00	2,933,040 00	146,652 00
A	D.G.H. and M. Ry., obligations sur le matériel du.	6	1,999,000 00	119,940 00	39,000 00	2,340 00
A	D.G.H. and M. Ry Cons. Obliga. hypothécaire.	6	3,200,000 00	192,000 00	398,800 00	23,928 00
	Toledo. Sag. and Muskegon Ry. Oblig. 1re hypothèque.	5	1,662,000 00	83,100 00	1,662,000 00	83,100 00
	Pontiac, Oxford and Northern R. R. Oblig. 1re hypothèque.	6	400,000 00	24,000 00	400,000 00	24,000 00
B	Chic., Det. and Can. G. T. Jtc. Railroad. Capital-actions du.	4	1,095,000 00	43,800 00	521,821 00	20,872 84
	C.D. and C.G.T. Jc. R.R. Oblig. 1re hypothèque.	6	1,095,000 00	65,700 00	1,095,000 00	65,700 00
	C.D. and C.G.T. Jc. R.R. Obligations spéciales du.	5	691,141 46	34,557 06	691,141 46	34,557 06
B	C.S. and M. Railway Capital act.	.....	1,500,000 00	43,225 00	27,761 71	800 00
	Michigan Air Line Railway Oblg. 1re hypothèque.	5	1,500,400 00	75,020 00	1,500,400 00	75,020 00
B	Atlantic and St. Lawrence R.R.	6	5,484,000 00	330,598 00	200 00	.....
	" " Capital -actions.					
	" " Oblig. 1re hypoth.	6	1,500,000 00	90,000 00	1,500,000 00	90,000 00
	" " " 2e "	6	713,000 00	42,780 00	713,000 00	42,780 00
	" " " 3e "	6	787,000 00	47,220 00	787,000 00	47,220 00
	" " Island Pond. Obligations.	6	438,000 00	26,280 00	438,000 00	26,280 00
B	Lewiston and Auburn Ry. Capital-actions.	6	300,000 00	18,000 00	.....	.....
	G.T. Milwaukee Car Ferry Company. Obligations garanties en or.	4½	67,000 00	3,015 00	.....	.....
	G.T. Milwaukee Car Ferry Company. Bons garanties en or.	4½	30,000 00	1,350 00	.....	.....
	Portland Elevator Co. Oblig.	4	200,000 00	8,000 00	110,000 00	4,400 00
	New England Elevator Co. Oblig.	3¾	400,000 00	15,000 00	180,000 00	6,750 00
C	Central Vermont Ry. Oblig.	4	11,750,000 00	470,000 00	1,633,300 00	65,332 00
	Montreal Warehousing Company Obligations.	4	1,000,000 00	40,000 00	.....	.....
D	Toronto Terminal Rly. Obligations et bons.	6	4,000,000 00	240,000 00	.....	.....
			70,224,261 46	3,268,813 86	30,206,768 17	1,382,784 06
	Moins: Propriété du G.-T.		30,206,768 17	1,382,784 06		
			40,017,493 29	1,886,029 80		
	Moins: Principal non garanti p. le G.-T.		21,081,116 00	.....		
	Montant net des obligations du G.-T. sous forme de garantie		18,936,377 29	1,886,029 80		

On voit donc que le montant net des obligations du Grand-Tronc sous forme de garanties—c'est-à-dire en principe—est de $18,936,377.29, et le montant annuel de l'intérêt, de $1,886,029.80. Voilà le montant dont nous sommes responsables. Cependant, le Grand-Tronc et ses lignes auxiliaires sont d'une valeur telle que les revenus du trafic ont contribué largement aux profits de la compagnie, assez, du moins, pour payer 7 millions sur les obligations perpétuelles et la somme de 3,600,000 piastres, à laquelle se sont montés, en moyenne depuis dix ans, les paiements sur les actions garanties et les première, seconde et troisième émissions privilégiées.

M. DAVIS: Le ministre veut-il dire, alors, que ces obligations additionnelles se montant à quelque 40 millions, ajoutées aux 414 millions dont il a d'abord parlé, constituent le chiffre total des engagements du Grand-Tronc envers le pays, en ce qui regarde les actions et les obligations perpétuelles?

M. CAHILL: Pas les actions, mais les obligations perpétuelles et les obligations ordinaires.

L'hon. M. REID: Voici comment je puis le mieux expliquer la chose. Le total des engagements du Grand-Tronc seraient de $266,023,750, plus le chiffre fixé par les arbitres concernant les 180 millions, qui comprennent 116 millions d'actions ordinaires et les première, seconde et troisième émissions privilégiées. Ces trois émissions et les 116 millions d'actions ordinaires se montent à 180 millions. Quelle que soit la valeur donnée à ces actions par les arbitres, il faudra les ajouter aux 266 millions. Nous ne pouvons dire à présent quel sera le montant. De plus, le montant garanti par le Grand-Tronc ou ses compagnies filiales serait de $18,936.377. Puis, il y a un montant de $21,081,116 non garanti par les actions du Grand-Tronc, plus les bons sur le matériel et les obligations courantes touchant les opérations de la compagnie.

M. CAHILL: Je demanderai de nouveau au ministre quelle est la somme des obligations que le pays doit assumer en faisant l'acquisition de cette entreprise?

L'hon. M. REID: Je ne vois pas comment je pourrais m'expliquer plus clairement.

M. CAHILL: L'honorable ministre ne doit pas vouloir dire qu'il va acheter sans savoir à quoi il s'engage en achetant?

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. REID: Impossible à qui que se soit de donner le total, car la sentence n'est pas encore rendue.

M. CAHILL: Je parle non pas de la sentence, mais du total des obligations.

L'hon. M. REID: Les obligations représentent un total de $266,023,750.03.

M. DENIS: Le ministre a affirmé, à plusieurs reprises, que la dette fondée se monte, en chiffres ronds, à 266 millions, mais à la page 39 du livre bleu elle est indiquée comme étant de $173,558,544.62.

L'hon. M. REID: Les montants de $155,373,806.20 et de $18,184,738.42 figurant à la page 38 sous la rubrique de "dette fondée" forment un total de $173,558,544.62. Plus bas, il y a les bons payables garantis, savoir: $12,166,666.50; $4,866,666.60; $14,598,539.80. Ceux-ci forment une dette totale de $205,190,417.52. Nous les appelons bons garantis, parce qu'au lieu de vendre des obligations perpétuelles et de les comprendre dans la dette fondée on a emprunté et on a déposé les obligations perpétuelles comme garanties subsidiaires. Nous considérons donc que ces trois item doivent être ajoutés à $155,373,806.20 et à $18,184,738.42, ce qui porte le total de la dette fondée à $205,190,417.52. Puis nous ajoutons à cela l'item de $60,833,332.51. J'appelle dette fondée le montant réuni des obligations perpétuelles et des actions garanties, mais elle signifie le total de tous ces item que j'ai mentionnés.

M. DENIS: Il eût été bien plus simple d'insérer dans le livre bleu, un état calqué sur la déclaration que vient de faire le ministre, car, je le répète, à la page 39 du livre bleu, la dette fondée totale est portée à $173,558,544.62. Mais il est juste de dire que ces bons payables et garantis devraient être considérés comme partie de la dette fondée.

L'hon. M. REID: Les $173,000,000 représentent des obligations perpétuelles, qui sont comme une hypothèque sur la propriété. L'autre item représente l'argent emprunté sur billet moyennant garantie subsidiaire en obligations perpétuelles, et tant que ces actions n'auront pas été vendues et enregistrées comme obligations perpétuelles, portant hypothèque sur la propriété, elles seront considérées comme une obligation telle qu'elle figure au livre bleu. Il ne s'agit, pour ainsi dire, que d'une méthode de comptabilité qui serait employée préalablement à la vente des obligations perpétuelles et à leur enregistrement comme dette grevant la propriété.

M. CAHILL: J'ai demandé au ministre quel est le total des obligations de ce réseau. C'est une question bien simple. Voudra-t-il y répondre?

L'hon. M. REID: C'est une question légitime et j'y ai répondu de mon mieux. J'ai cité des inscriptions faites dans les livres du Grand-Tronc, indiquant la dette fondée, les obligations courantes et les montants qu'il conviendrait de prendre en considération en vue de la sentence arbitrale, et le reste. L'honorable député désire que je mentionne une certaine somme et que je fasse une estimation de ce que sera la sentence arbitrale?

M. CAHILL: Comprenons-nous bien. Je ne parle pas du capital-actions à être déterminé par la sentence, je demande quelles sont les obligations de la compagnie. Si le ministre est incapable de répondre à cette question, sûrement, il n'ira pas clore son marché. Avant de soumettre la valeur de cette entreprise à l'arbitrage, il faut au moins que nous sachions combien elle coûta et de quoi elle est grevée.

L'hon. M. REID: Je vais répondre encore une fois à mon honorable ami. Le total des obligations est de $266,023,750.29. Le montant que la compagnie a garanti est de $18,936,377.27. Le chiffre de la dette fondée qui sera fixée par la sentence sera donc le total résultant de l'addition de ces deux sommes.

M. CAHILL: Quel total?

L'hon. M. REID: La somme de $284,960,-127.32, plus tout montant que les arbitres pourront accorder.

M. CAHILL: Ce montant représente-t-il le total des obligations?

L'hon. M. REID: Oui, mais, naturellement, il existe d'autres montants qui ne sont pas garantis. En outre, le Grand-Tronc a garanti l'intérêt des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Puis il y a les actions garanties et les actions privilégiées de premier, de deuxième et de troisième rang. La compagnie ne peut payer de dividendes sur ces actions tant qu'elle n'aura pas été libérée des autres engagements. Si la compagnie ne réalise pas assez d'argent pour les payer, comment peut-elle les acquitter?

M. CAHILL: Que représente l'état qui figure à la page 40? En vérité, il est plutôt ancien: on le trouve sous l'en-tête "capitalisation"—31 décembre 1917".

L'hon. M. REID: Il s'explique de lui-même. La compagnie mère, celle du Grand-Tronc, a une dette fondée, des obligations, débentures, bons, prêts pour un montant s'élevant à $124,674,533. Si l'honorable député veut se reporter à la page 38, il y trouvera $116,583,124.44 d'actions communes. Le montant est à peu près celui des actions ordinaires de $116,583,120. indiqué à la page 40. Tous les détails se rattachant au capital-actions de $124,674,533 se trouvent à la page 38.

M. CAHILL: Si le ministre veut en revenir avec moi à la page 40 et prendre connaissance de l'état "dette fondée, obligations et débentures, bons, prêts", qui figure sous la ligne des dates et s'il descend cette colonne, il verra que la dette fondée, les obligations et débentures, bons et prêts du réseau du Grand-Tronc représentent un montant de $448,703,356, cela à l'exclusion du capital-actions. Le ministre voudra-t-il expliquer ce détail?

L'hon. M. REID: Si l'honorable député veut s'en rapporter à l'état, il constatera que le total—reporté sous l'en-tête "compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc"—s'élève à $205,989,280. Cela se trouve expliqué dans l'état que je viens de lire et qui a trait à la dette fondée vis-à-vis de la compagnie mère. J'ai indiqué le total comme représentant $205,190,417.52, dont les détails figurent aux pages 38 et 39. A la dette fondée et le reste de la compagnie mère, celle du Grand-Tronc, s'élevant à $202,332,997, on a ajouté, dans l'état qui apparaît à la page 40, la dette fondée et le reste de $3,656,283 du chemin de fer Buffalo et lac Huron, mais le Grand-Tronc possède cette voie ferrée. La dette fondée s'y trouve indiquée, mais les obligations appartiennent à la compagnie. Cela donne un total de $205,989,280. Tel est l'état se rapportant aux obligations en suspens que je trouve dans une liste longue et contenant force détails que j'ai lus, il y a quelques minutes à peine. A la page 40, on trouve une liste des chemins de fer comprenant le chemin de fer Vermont-Central, le chemin de fer Montreal and Province Line, le chemin de fer de Stanstead à Shefford et Chambly, le chemin de fer de Detroit à Grand-Haven et Milwaukee, le chemin de fer Grand-Tronc de l'Ouest, le chemin de fer Pontiac-Oxford et du Nord, et le reste, donnant un total, quant aux chemins solidaires exploités aux Etats-Unis, de $20,460,-965. Cela forme un total pour toutes ces voies ferrées, à l'exception de celle du Grand-Tronc-Pacifique, de $232,450,245, auxquelles il faut ajouter le Grand-Tronc-Paci-

fique, portant le montant à $448,703,356. L'honorable député peut constater que l'état du 31 décembre 1917 diffère légèrement, vu qu'il a été préparé, il y a environ deux ans.

M. CAHILL: S'agit-il ici du réseau du Grand-Tronc que le Gouvernement propose d'acquérir aux termes du présent projet de loi?

L'hon. M. REID: Le réseau du Grand-Tronc signifierait la compagnie mère, celle du Grand-Tronc, toutes les voies ferrées subsidiaires, y compris celles que je viens d'énumérer, américaines et canadiennes, plus le Grand-Tronc-Pacifique qui appartient à une compagnie filiale de celle du Grand-Tronc. Quand les arbitres décideront l'indemnité qu'ils jugeront à propos d'accorder, ils devront tenir compte de l'état de chaque compagnie subsidiaire, y compris celle du Grand-Tronc-Pacifique. Ils devront se rappeler qu'il s'agit, dans son cas, d'une compagnie filiale, parce que le chemin de fer du Grand-Tronc possède toutes les actions du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que celles de toutes les autres compagnies; que le Grand-Tronc-Pacifique est un réseau dont l'exploitation accuse un déficit de 7, de 8, de 9 ou de 10 millions de dollars par année, et qu'ils doivent en agir ainsi à l'égard de chacune des autres compagnies subsidiaires dont l'exploitation accusera un profit ou une perte.

M. CAHILL: Je ne parle pas, en ce moment même, de la sentence arbitrale. Je tiens, avant tout, à découvrir s'il y a ou non matière à arbitrage et si le passif total de l'entreprise n'excède pas la valeur de l'entreprise. Avant de chercher à acheter un article quelconque, on doit s'enquérir de tout ce qu'il peut comporter de dettes. Nous n'en sommes pas encore rendus à la phase de l'arbitrage; nous voulons savoir s'il y a quelque chose à soumettre à l'arbitrage, et c'est pourquoi nous devons connaître d'abord le total des obligations impayées, en circulation, outre le réseau complet. Au bas de la page 40, il y a un montant de $448,703,356 de passif contre le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc, et c'est, je conjecture, ce que le Gouvernement se propose d'acquérir. C'est la dette fondée et cela ne comprend pas tout le passif. C'est pourquoi je tiens à savoir à combien s'élèvent les obligations impayées du Grand-Tronc, que le Gouvernement du Canada se propose d'acquérir. Cette question doit assurément être intelligible.

L'hon. M. REID: Je me demande comment je puis répondre en termes plus précis à cette question. L'état cité fait voir le total du passif contre le Grand-Tronc, la compagnie mère et les compagnies subsidiaires.

La page 40 porte le total des engagements de toutes ces compagnies, à part le Grand-Tronc-Pacifique, au chiffre de $232,450,245, dont $3,656,283 appartiennent au Grand-Tronc-Pacifique lui-même. Mais ces montants représentent le total des engagements sur lesquels portera l'arbitrage, plus les actions privilégiées de premier, deuxième et troisième rangs, ainsi que les actions ordinaires. Puis, il va sans dire, si vous voulez ajouter à cela les obligations impayées de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, indiquées presque au bas de la page 41, vous avez $216,253,111, sur lesquels il y a une perte de 8 à 10 millions de dollars par année. Naturellement, l'arbitrage comprendra cela.

M. CAHILL: L'arbitrage ne portera pas sur ce dont nous nous chargeons.

L'hon. M. REID: Le Grand-Tronc-Pacifique est entre les mains d'un séquestre, et nous ne prendrons rien à notre charge avant que l'arbitrage ait eu lieu. Lorsqu'il aura été fait, le Gouvernement versera l'intérêt sur les obligations et actions garanties, et la somme quelconque que l'arbitrage déterminera sur les autres actions constituera une dette dont le Gouvernement devra se charger.

M. CAHILL: Quel est le montant total des engagements du réseau du Grand-Tronc-Pacifique que le Gouvernement se propose d'acquérir sous le régime de cette loi?

L'hon. M. ROWELL: Le ministre des Chemins de fer a déjà répondu à mon honorable ami. A la page 39 du livre bleu, il verra la somme globale de la dette fondée, des obligations, débentures, bons et prêts, à la date y mentionnée, qui, si vous prenez le réseau du Grand-Tronc tel que nous le connaissons, y compris les compagnies subsidiaires et les embranchements aux Etats-Unis, ainsi que le Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, s'élèvent à $448,663,356. C'est le chiffre de la dette fondée, obligations, débentures, bons et prêts à cette date-là. Voilà la réponse. Il va sans dire qu'il y aura quelque légère variante entre les chiffres à cette date-là et maintenant, mais elle ne sera pas importante dans le bilan général de la situation. En outre de ce montant il y a, naturellement, les actions garanties se chiffrant par 60 millions. Ce montant n'est pas inclus dans les chiffres que j'ai cités, parce qu'il ne fait pas partie de la dette fondée telle qu'elle est aujour-

d'hui. Je ne vois pas quel autre renseignement mon honorable ami pourrait désirer. Tout est exposé dans ce bilan.

M. CAHILL: Le Gouvernement n'a jamais dit le montant que le ministre vient de nous donner. Voilà ce que je demandais. Mon honorable ami dit que le total de la dette fondée de cette entreprise était de $448,663,356.

L'hon. M. ROWELL: De toutes ces diverses entreprises. Ce renseignement se trouvait dans l'état qui a été déposé sur le bureau avant la discussion du présent bill, et il a été là tout le temps pour l'information de mon honorable ami.

M. CAHILL: Puis il y a aussi les engagements courants. Comment le ministre explique-t-il ces engagements qui se chiffrent par $22,801,474.35? Ce montant doit-il s'ajouter aux engagements de cette entreprise que nous prenons à notre charge?

L'hon. M. ROWELL: Les engagements courants sont compensés par l'actif courant. Ils varieront de temps à autre, de mois en mois, et de période en période. Mon honorable ami trouvera le relevé des engagements courants à la page 39 du livre bleu, où ils sont portés au chiffre de $22,801,474.-35. L'actif courant se trouve à la page 38, au montant de $51,827,879.16.

M. CAHILL: Quels sont les détails de cet actif courant? Est-ce $51,827,879.16 en argent comptant?

L'hon. M. REID: Prenez le dernier item, matériaux et fournitures en mains, $6,407,-195.57; ce sera le stock. Comptes de trafic impayés, s'élevant à $1,581,852.15, seront les comptes de trafic flottants; comptes divers impayés, s'élevant à $43,838,831.44, forment le total de l'actif courant de $51,827,879.16. J'en ai un relevé détaillé que je lirai si mon honorable ami le désire. Le voici:

Montants à recevoir d'autres compagnies, d'individus, etc..	$8,388,082.41

M. SINCLAIR (Guysborough): Quelles sont ces compagnies?

L'hon. M. REID Je n'ai pas ces détails ici, mais je pourrais me les procurer.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'information que donne le ministre est très vague. S'il veut donner des détails, il devrait nous citer les noms des compagnies qui doivent cet argent.

L'hon. M. REID: Il sera peut-être mieux que je continue de lire ce relevé, d'abord.

Prêt au chemin de fer Vermont-Central pour la construction et des fins générales..	$8,355,964.71

Cela signifie simplement qu'au lieu d'une émission d'obligations par le Vermont-Central, le Grand-Tronc a avancé l'argent et l'a porté au compte du Vermont-Central.

D'ordinaire, quand on construit ou prolonge un chemin de fer, on fait de temps à autre une émission d'obligations qu'on porte au compte du chemin de fer. Dans ce cas-ci, la compagnie du Grand-Tronc a prêté l'argent.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce que l'Etat détient quelque garantie pour ce prêt?

L'hon. M. REID: Il ne détient que les actions du chemin de fer du Vermont-Central. Nous aurons l'intérêt prépondérant dans ce chemin de fer.

M. McKENZIE: Relativement au premier item, je ferai observer que si nous avons prêté de l'argent à une de nos compagnies, et que le Grand-Tronc possède plusieurs compagnies auxiliaires, ces montants doivent figurer dans les livres de compte. Au dire du ministre, nous avons prêté de fortes sommes à une de ces compagnies.

L'hon. M. REID: Ces $8,000,000 sont répartis entre plusieurs compagnies.

M McKENZIE: Nous prenons à notre charge le réseau et toutes ses compagnies auxiliaires. C'est en vain qu'on prétend que nous nous prêtons de l'argent. Jamais nous ne rentrerons dans nos fonds, puisque nous prenons à notre charge la compagnie avec toutes ses dettes et tout ce qui lui appartient. Le pays a droit d'obtenir des précisions sur les sommes à recevoir? On ne saurait prétendre que nous nous devons quelques millions de dollars, que nous ne saurions recouvrer.

L'hon. M. ROWELL: Il serait préférable qu'on laissât le ministre donner les détails voulus, et mon honorable ami serait alors en mesure de débattre à fond chaque item qu'il désire discuter. Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député; mais nous y gagnerions à ne pas interrompre le ministre, afin qu'il puisse donner au comité tous les détails voulus.

M. McKENZIE: Ce serait merveille réellement si le ministre se rangeait à mon avis.

L'hon. M. REID: Je tiens à donner lecture de cet état de compte, afin que l'honorable député obtienne toutes les précisions voulues et la totalité de la somme:

Montants à recevoir d'autres compagnies, de particuliers, etc..	$ 8,388,082.41
Prêts au Vermont-Central pour construction et besoins généraux..	8,355,964.71

Avances au Grand-Tronc-Pacifiques et lignes auxiliaires	$14,301,302.61
Avances aux compagnies d'élévateurs de Portland et de la Nouvelle-Angleterre	315,492.23
Dû par les commissaires du Transcontinental	33,654.86
Avances à la compagnie de transit du Canada-Atlantique des Etats-Unis pour achat de vapeur	148,500.00
Prêts à la compagnie de carrières et de chemins de fer de Philipsburg	80,000.00
Avance à la compagnie du tunnel de Sainte-Claire pour nouvelles installations et améliorations	110,764.27
Intérêt et loyers à recevoir	89,324.94
Avances aux lignes rapides de transports	24,100.69
Achat d'actions enregistrées d'entrepôt de tête de ligne	750,000.00
Avances à diverses personnes	109,723.37
Avances aux chemins de fer de tête de ligne d'Ottawa pour besoins de construction	2,071,510.62
Avances au chemin de fer terminal de Bay-City pour fins de construction	458,844.59
Avances au chemin de fer terminal de Grand-Rapids pour fins de construction	574,098.91
Placements en diverses propriétés matérielles—non utilisés pour besoins de chemins de fer	1,002,244.08
Avances au chemin de fer d'Erié, London et Tilsonburg	31,076.82
Avances au chemin de fer d'Ottawa, Rideau Valley et Brockville	1,604.99
Dû par l'administration du chemin de fer aux Etats-Unis	7,955,472.29
Soldes quotidiennes dus par d'autres chemins de fer	37,176.75
Appels d'arrérages d'actions-débentures	1,881.42
Crédit ouvert au trésorier	5,000.00
Frais préliminaires relatifs au sectionnement des rampes à Montréal	5,849.79
Achat d'actions du chemin de fer terminal de Toronto	25,000.00
Avances aux hôtels pour stocks, etc	61,379.15
Avances pour exploitation du chemin de fer terminal d'Ottawa	151,203.17
Acceptation des traités du chemin de fer de Chicago et Indiana-Ouest	43,955.99
Versements pour achat d'obligations de l'emprunt de la victoire par la compagnie	371,855.95
Dépôts remis aux fidéi-commissaires garantissant les billets à échéance mais non acquittés	156,219.99
Emprunt de la Liberté des Etats-Unis, versements payés par la compagnie	4,195.00
Avances au conseil de compensation des ouvriers d'Ontario	30,000.00
Frais d'escompte et d'émission des billets garantis en vue de l'amortissement	589,225.57
Comptes de débit et de crédit non liquidés	2,445,873.11
Total	$43,858,832.06

M. CAHILL: Le ministre pourrait-il conjecturer ce qu'il y a d'actif réel dans ces $43,000,000? Si le Vermont-Central, le Grand-Tronc-Pacifique et d'autres chemins de fer deviennent partie intégrante du réseau général, leur actif individuel disparaît, en ce qui concerne la corporation collective. Quelle quantité de ces $43,000,000 le réseau pourrait-il réaliser à titre d'actif réel?

L'hon. M. ROWELL: La compagnie du Vermont-Central aurait pu faire son émission d'obligations, afin de se procurer des fonds voulus pour les travaux de construction et autres besoins. En réalité, la compagnie du Grand-Tronc elle-même lui a prêté l'argent, qui est un actif de la compagnie.

Si le Grand-Tronc n'avait pas avancé les fonds, le Vermont-Central aurait nécessairement été obligé de se les procurer par d'autres moyens et il en serait résulté une charge additionnelle sur les biens du Vermont-Central. Si cette obligation impayée était due à d'autres qu'au Grand-Tronc lui-même, les actions du Vermont-Central seraient dépréciées d'autant.

M. ROSS: Mais, elles ne le sont pas.

L'hon. M. ROWELL: A titre d'exemple: Supposons que je sois propriétaire des actions d'une compagnie qui a besoin de fonds pour une fin quelconque. Si elle emprunte ailleurs que dans le cercle de ses intéressés, cet emprunt grève alors les actions que je possède et la valeur de ces dernières se trouve diminuée en proportion de la somme empruntée.

M. ROSS: La compagnie n'a pas emprunté à une source extérieure.

L'hon. M. ROWELL: Non, alors les actions que je possède valent cette somme de plus. Les fonds ont été mis dans l'entreprise, et la bonne comptabilité entre la compagnie mère et sa filiale exige que cette somme soit portée au débit de cette dernière. L'argent est considéré comme une véritable avance d'espèces à cette compagnie.

M. EULER: Le ministre veut-il dire que la valeur des actions du Vermont-Central se trouve relativement altérée, que la dette soit contractée vis-à-vis du Grand-Tronc ou d'un autre? J'ai cru comprendre que mon honorable ami a dit que les actions du Vermont-Central sont influencées de quel-

que manière parce que les fonds ont été avancés par le Grand-Tronc. Qu'est-ce que cela peut faire, en tant qu'il s'agit de la responsabilité du Vermont-Central, que cette somme soit due au Grand-Tronc, à John D. Rockefeller, ou à qui que ce soit?

L'hon. M. ROWELL: Je ne suis pas encore bien au courant de la situation exacte du Vermont-Central vis-à-vis de la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Nous possédons les actions.

L'hon. M. ROWELL: Très bien. Alors, le Vermont-Central a besoin des fonds pour ses constructions. Il pourrait s'adresser au marché. . .

M. ROSS: Il ne l'a pas fait.

L'hon. M. ROWELL: L'honorable monsieur voudra bien me laisser répondre d'abord à la question de l'honorable député (M. Euler). La compagnie pourrait s'adresser au marché et emprunter des fonds, par une émission de ses obligations; cet emprunt constituerait une obligation remboursable par le Vermont-Central. D'autre part, il pourrait aussi s'adresser à la compagnie mère—le Grand-Tronc—qui a ses actions entre les mains, et emprunter des fonds. Le Grand-Tronc avance l'argent, et nous avons là une obligation pour la compagnie et un actif pour le Grand-Tronc.

M. EULER: Les actions mêmes du Vermont-Central valent exactement autant, que la dette soit sous forme d'une obligation qu'elle a contractée envers quelqu'un ou sous forme d'espèces avancées par la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. M. ROWELL: C'est bien vrai, mais c'est parce que l'avance qui lui a été consentie, constitue un actif entre les mains du Grand-Tronc comme une obligation serait un actif pour le détenteur en faveur duquel cette obligation a été émise.

M. EULER: Je ne dis pas le contraire, mais d'une manière ou de l'autre, la valeur des actions du Vermont-Central ne subissent aucune dépréciation; que l'argent provienne de source extérieure ou de la compagnie mère.

L'hon. M. ROWELL: Parfaitement, si l'on suppose que c'est un actif.

M. ROBB: Les honorables députés qui sont en faveur de la nationalisation des chemins de fer au Canada, ne doivent pas être sans s'apercevoir que le Gouvernement tente se lancer dans cette politique de nationalisation, non seulement dans les limites du Canada, mais qu'il va jusque sur le territoire américain. Le ministre a parlé du chemin de fer Vermont-Central. Dans les mémoires soumis au Parlement au sujet de l'acquisition du Grand-Tronc, page 51, on voit un certain nombre d'obligations pour lesquelles le Gouvernement se rend responsable en sus de la dette du Grand-Tronc. Il y a certaines garanties consenties par le Grand-Tronc. Ce dernier est endosseur de certains billets pour lesquels il doit être responsable. Si nous faisons l'acquisition de la ligne, le public du Canada devient responsable de ces garanties. Plus tard, je compte attirer l'attention du Parlement et du pays sur la garantie qui se rattache au Grand-Tronc, mais pour le moment, je ne parlerai que du Vermont-Central. Cette déclaration relative au Vermont-Central établit que:

> Le Grand-Tronc garantit l'intérêt sur les obligations par un arrangement de trafic jusqu'à concurrence d'un montant correspondant à 30 p. 100 des recettes brutes du trafic d'échange.

Ainsi, nous garantissons les obligations du Vermont-Central.

Il est donc intéressant à ce propos de nous rendre compte jusqu'où ce chemin de fer, qui traverse un pays étranger, sera en mesure de faire face à ses engagements, jusqu'à quel point il sera en état d'acquitter l'intérêt sur les obligations aux fins de nous assurer quelles sont les sommes que le peuple canadien sera appelé à contribuer pour parfaire la différence que représente la perte de trafic en relation avec un chemin de fer exploité dans un pays étranger.

Nous avons sous les yeux un bilan des affaires du Vermont-Central de 1910 à 1917; or, le bilan fait voir qu'au cours de cette période, les affaires de la compagnie se sont soldées par un déficit brut de $423,782. En certaines années, la compagnie a eu des excédents de recettes s'élevant à la somme de $325,412, laissant un déficit net pour l'exploitation de cette ligne pendant sept ans et demi de $98,370, soit un déficit annuel moyen de $11,809. Voilà quelle entreprise le Gouvernement demande au peuple canadien de prendre à sa charge.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami fait allusion à l'état figurant à la page 54, n'est-ce pas?

M. ROBB: Parfaitement.

L'hon. M. ROWELL: C'est absolument exact; cependant, il est établi que les lignes américaines établies à l'ouest de Chicago et à l'est de Portland représen-

tent l'actif le plus précieux du Grand-Tronc quant au trafic. Si je comprends bien la situation, les profits nets que réalise le Grand-Tronc dans l'exploitation de ces embranchements américains, sont bien plus considérables que le déficit qui se produit en certaines années relativement à l'exploitation de ce chemin de fer. Les chiffres relatifs aux recettes du Grand-Tronc ne tiennent pas compte de ces déficits. Une partie appréciable du trafic provient de ces lignes américaines.

Le réseau canadien du Grand-Tronc a le bénéfice de cet accroissement de trafic. Le résultat net, c'est que ces lignes américaines sont très précieuses pour le réseau du Grand-Tronc en général, sans compter que les administrateurs du Grand-Tronc et tous ceux qui connaissent la situation des chemins de fer au pays les considèrent comme tels. Le trafic que le Grand-Tronc obtient grâce à ces lignes américaines compense amplement les déficits que peut entraîner leur exploitation à un moment donné.

M. ROBB: Il n'en est pas moins vrai que le peuple canadien sera forcé de combler ce déficit annuel par lequel se soldent les affaires du Vermont-Central. Le ministre peut donner toutes les explications qu'il voudra, c'est là la situation.

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout et voici pour quelle raison: Le trafic provenant de ces lignes américaines et qui vont de Chicago et de l'Ouest américain pour aboutir à Portland, traverse le territoire canadien en sorte que le réseau du Grand-Tronc retire sa part des bénéfices que comporte le transport.

M. ROBB: Le ministre prétend-il que le trafic à destination du port de Portland passe sur le Vermont-Central?

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout; je parle du trafic à destination de l'Est que transportent ces chemins de fer. J'avouerai à mon honorable ami toutefois que je ne sais pas grand' chose de ces embranchements ni des territoires qu'ils desservent. Je parle de la situation générale à la lumière des renseignements qui m'ont été fournis. Le trafic provenant des Etats-Unis est transporté par les lignes faisant partie du réseau canadien du Grand-Tronc pour aboutir aux ports de l'Atlantique.

Le réseau canadien du Grand-Tronc profite donc de cet accroissement de trafic qui augmente le total des recettes d'une façon appréciable, car mon honorable ami se rendra compte que plus une compagnie de chemin de fer accroît le volume de son trafic, plus elle augmente le pour-cent de ses profits. Les frais d'exploitation sont toujours les mêmes pour ainsi dire, quelle que soit l'importance des opérations.

Par conséquent, si une compagnie accroît son trafic elle augmente ses profits nets. Or, le réseau canadien du Grand-Tronc réalise de ce chef des profits, qui servent non seulement à combler les déficits, quand il y en a, mais il encaisse de fortes sommes qui s'ajoutent au total des profits de la compagnie canadienne.

Si l'Etat acquiert le Grand-Tronc, le fait d'avoir ces lignes secondaires américaines nous permettra d'augmenter les recettes du réseau canadien, ce qui nous dédommagera amplement des pertes que l'exploitation de ces lignes pourront entraîner à certaines années.

M. ROBB: Le raisonnement du président du conseil est celui-ci: Pour faire disparaître les déficits par lesquels s'est soldée l'exploitaition de ces lignes depuis sept ans et demi, le Grand-Tronc devra inaugurer la politique de détourner un plus fort volume de trafic des ports canadiens en faveur des Etats-Unis.

L'hon. M. ROWELL: Pas du tout; je n'ai jamais fait pareille affirmation. Je me suis borné à donner les résultats de ces conventions suivant les renseignements que j'ai obtenus des fonctionnaires du Grand-Tronc qui sont responsables de l'exploitation du réseau et qui sont au courant des affaires de la compagnie.

La conséquence en est que la compagnie a reçu, pour le transport de ces marchandises à travers le Canada, plus qu'il ne faut pour combler le déficit; tellement plus que ce transport ajoute considérablement aux gains du Grand-Tronc en Canada.

M. CAHILL: Le ministre n'a-t-il pas dit que cette obligation de huit millions du Vermont-Central n'est pas considérée comme faisant partie de l'actif?

L'hon. M. ROWELL: Non, je n'ai pas dit cela; j'ai dit tout le contraire.

M. CAHILL: Comment expliquez-vous la chose? Nous allons devenir les propriétaires du Grand-Tronc et nous proposons d'acheter le Vermont-Central. Comment proposez-vous d'obtenir l'argent du Vermont-Central, ou comment se propose-t-il lui-même de l'obtenir?

L'hon. M. ROWELL: Nous n'achetons pas les réseaux des deux compagnies; ce que nous achetons, ce sont les actions du

Grand-Tronc. Le Grand-Tronc a la haute main sur le Vermont-Central et, obtenant la propriété du Grand-Tronc, nous nous assurons le Vermont-Central. Ce dernier a des biens par la vente desquels pourrait se payer la réclamation, si on le désirait.

M. CAHILL: Où le Vermont-Central se procurerait-il l'argent nécessaire pour payer au Grand-Tronc cette somme de huit millions?

L'hon. M. ROWELL: Il pourrait émettre des obligations gagées sur le réseau.

M. CAHILL: En résulterait-il une dette à ajouter à celle des 448 millions dont vous avez parlé comme représentant la dette actuelle?

L'hon. M. ROWELL: Ce serait une dette gagée sur les biens du Vermont-Central.

M. SINCLAIR (Guysborough): Lorsque depuis sept ans et demi le Vermont-Central n'a pas pu se maintenir, mais accusait des déficits, comment espère-t-on que la compagnie va pouvoir payer des intérêts?

L'hon. M. ROWELL: D'après les renseignements que je possède, le Vermont-Central a payé l'intérêt sur toutes ces obligations, y compris l'intérêt sur cet emprunt du Grand-Tronc, et le déficit aurait eu lieu après acquittement de toutes ces obligations.

M. McKENZIE: Où est allée, l'année dernière, la somme de $1,639,637 que le Grand-Tronc a dû envoyer aux Etats-Unis pour assurer les gains de la ligne.

L'hon. M. ROWELL: Ce serait un règlement de comptes entre le Grand-Tronc et ses compagnies affiliées, et l'argent serait gagné par le Grand-Tronc apportant au Canada les marchandises que lui fournit sa ligne des Etats-Unis. Je parle d'après ce que m'ont fait savoir les fonctionnaires du Grand-Tronc.

M. ROSS: Jusqu'à quel point la somme de 14 millions, qui, au dire du ministre, ferait partie de l'actif, se compose-t-elle de sommes dues à la compagnie principale par les compagnies auxiliaires, c'est-à-dire de sommes semblables à celle de 8 millions due au Grand-Tronc par le Vermont-Central?

L'hon. M. REID: J'ai déjà fourni une liste pour 43 millions.

M. ROSS: Ces dettes sont-elles toutes de même nature que celle de 14 millions?

L'hon. M. REID: Pas toutes.

M. ROSS: Dans quelle proportion la somme de 14 millions se compose-t-elle de sommes pareilles dues par les compagnies auxiliaires du Grand-Tronc?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas ce détail sous la main, mais il paraîtra demain au compte rendu des débats.

M. ROSS: Il serait très intéressant d'en connaître le total.

L'hon. M. REID: Il y avait trois articles importants: 15 millions dus par le Grand-Tronc-Pacifique, huit millions dus par le Vermont-Central, et 7 millions par le gouvernement américain.

M. ROSS: Je ne considère point ces montants comme de bonnes créances.

L'hon. M. REID: Les autres pourraient être acquittées en émettant des obligations gagées sur le réseau.

M. ROSS: Les charges du réseau que nous rachetons en seraient accrues d'autant.

L'hon. M. ROWELL: L'intérêt sur ces emprunts a toujours été payé.

L'hon. M. REID: L'intérêt a toujours été porté au débit des compagnies concernées, et elles l'ont toujours payé.

M. ROSS: Quoi qu'il en soit, ce serait accroître d'autant nos obligations si le Gouvernement prend ces lignes à sa charge.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'aimerais à avoir une explication sur la somme de 7 millions due par le gouvernement américain. Est-ce là le montant net qui est dû, ou n'y a-t-il pas une contre-créance, et depuis combien de temps cette somme est-elle due?

L'hon. M. ROWELL: C'est un compte courant qui se rattache à l'exploitation des lignes du Grand-Tronc par l'administration américaine, plus un certain montant dû par rapport aux fournitures dont l'administration américaine a pris possession en même temps que des chemins eux-mêmes.

M. SINCLAIR: Quand?

L'hon. M. ROWELL: Lors de la nomination du directeur général des chemins de fer américains. Il est bien probable que lorsque les chemins de fer seront rendus aux compagnies qui les possédaient, une bonne partie de ce montant sera liquidé par la remise de fournitures de même genre et de même valeur, comme cela se fait d'ordinaire en pareil cas.

M. ROBB: L'état présenté à la Chambre accuse un déficit non seulement par rapport au Vermont-Central, mais aussi par rapport au chemin de fer Atlantique-Saint-Laurent (embranchement de Norway). Le déficit relatif à cette dernière ligne est de $1,272,496, et celui du Vermont-Central, pour 1917, était de $154,729. Voilà pour ce qui concerne les lignes du Grand-Tronc dans la partie est. On trouve à la page 55 du livre bleu l'état des déficits du Grand-Tronc pour les sept dernières années par rapport à ses lignes subsidiaires dans l'Ouest américain. On y voit que le Détroit-Grand-Haven-Milwaukee a eu un déficit de $1,818,999 ou, en moyenne, d'un peu plus d'un quart de million par année, savoir: $259,654. Voilà ce dont le Grand-Tronc demande au peuple canadien de faire l'acquisition. Pour les sept dernières années, le déficit du Grand-Tronc-Ouest est de $2,843,125. Ce chemin est entièrement situé dans les Etats-Unis. Le Toledo-Saginaw-Muskegon a eu, pour cette période de sept ans, un déficit de $545,563 ou de $77,935 par année, en moyenne. Le déficit de ces compagnies subsidiaires a été de $5,205,687, c'est-à-dire de $743,669 ou de trois quarts de millions de dollars par année, par rapport à des chemins de fer entièrement situés dans les Etats-Unis.

M. MACKIE (Edmonton): Le Gouvernement s'est-il reconnu responsable de ces déficits ces dernières années?

M. ROBB: En devenant propriétaire du chemin, le Gouvernement devient responsable de toutes les obligations qui s'y rattachent. Voici maintenant l'état des affaires faites par ces chemins de fer. En 1918 ils ont transporté 5,479,206 tonnes de marchandises à partir de Portland ou de Chicago ou de localités tributaires, dans la république voisine. Tel a été leur trafic entre localités américaines. Le trafic total à partir de localités américaines a représenté un total de 24,905,484 tonnes. L'honorable ministre devra fournir d'autres explications pour satisfaire le public par rapport aux déficits que l'exploitation du chemin aux Etats-Unis a accusés.

L'hon. M. ROWELL: Où l'honorable député a-t-il pris ce chiffre de 5 millions de tonnes?

M. ROBB: J'ai puisé mes renseignements à bonne source.

L'hon. M. ROWELL: Je crois savoir que, pour 1918, le trafic provenant des Etats-Unis a été d'environ 7 millions de tonnes et que les recettes brutes du Grand-Tronc, au Canada, par rapport à ce trafic, ont été d'un peu plus de $16,000,000. Cela a fourni au Grand-Tronc un revenu brut lui permettant de solder les déficits, les frais d'exploitation, et d'avoir un excédent assez considérable comme résultat de l'exploitation de ces lignes-là. Voilà pourquoi la compagnie attache une si grande valeur à ces ramifications américaines. Si leur exploitation représentait une perte au lieu d'un gain, pourquoi la poursuivrait-elle et y attacherait-elle tant d'importance? Nous ne sommes responsables des obligations de ces compagnies subsidiaires que dans les cas où le Grand-Tronc a garanti leurs obligations. Il y aurait moyen de mettre ces compagnies en liquidation si on le jugeait à propos, mais il n'y a pas lieu de le faire, la compagnie les considère comme parties très avantageuses de son réseau.

M. FOURNIER: La compagnie du Grand-Tronc a garanti le paiement de l'intérêt sur les obligations 4 p. 100 en cours, comportant première hypothèque du Vermont-Central, jusqu'à concurrence de 30 p. 100 de la recette brute provenant de l'échange du trafic entre les deux chemins de fer. Ces obligations en cours représentent $10,732,000. Bien entendu, le taux de l'intérêt varie en raison des fluctuations du trafic, mais je voudrais savoir quel taux d'intérêt a été payé de ce chef depuis quelques années.

L'hon. M. REID: L'arrangement ressemble quelque peu à celui que nous avons conclu relativement au chemin de fer de la vallée de Saint-Jean; mais, dans ce cas, le partage est de deux cinquièmes pour l'un, et des trois cinquièmes pour l'autre. Je n'ai pas à ma portée les renseignements que l'honorable député demande, mais je pourrai peut-être me les procurer dans quelques instants.

M. DEVLIN: Dois-je comprendre que le président du conseil déclare que, si nous nous attribuons les actions ordinaires du Grand-Tronc, nous n'aurons pas à remplir les engagements des compagnies subordonnées?

L'hon. M. ROWELL: Nous n'avons pas à les remplir, à moins que nous ne les assumions directement. Nous faisons un placement. Si la propriété vaut assez pour que nous la gardions, nous aurions bien tort de ne pas la garder et de ne pas payer les dettes, vu l'actif qui nous appartiendra. Mais il y a une différence réelle entre placer des fonds dans une entreprise dont nous jugeons à propos de retirer les béné-

fices en acquittant les dettes, et un engagement pris par l'Etat de solder les dettes, quelle que soit la valeur du placement.

M. DEVLIN: Dans ce cas, dois-je comprendre que, en nous attribuant les actions ordinaires, il ne s'ensuit pas que nous deviendrons aussi propriétaires des compagnies subordonnées?

L'hon. M. ROWELL: Nous devenons propriétaires des compagnies subordonnées en autant que nous devenons propriétaires des actions.

M. DEVLIN: Si nous devenons propriétaires des compagnies subordonnées, ne sommes-nous pas tenus de remplir leurs obligations?

L'hon. M. ROWELL: Non, si le Grand-Tronc ne les a pas formellement garanties. Mais voici quelle est la situation. Les actions nous appartiennent. Si l'actif de la compagnie dépasse son passif, nous aurions bien tort de ne pas acquitter les dettes de la compagnie afin de tirer parti de son actif et de ses privilèges. Cependant, si nous n'avons pas pris d'engagement formel, si le passif dépasse l'actif et que nous considérons que la propriété n'a aucune valeur, nous n'avons pas de raison de ne pas renoncer aux actions; nous ne sommes pas obligés d'acquitter les dettes.

M. DEVLIN: Qu'il me soit permis de présenter le raisonnement du président du conseil sous un autre jour. Nous ne saurons pas, avant l'arbitrage, s'il vaut la peine de garder ces compagnies subordonnées, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROWELL: Non.

M. DEVLIN: Dans ce cas, quand et comment le saurons-nous?

L'hon. M. ROWELL: L'état de ces compagnies subordonnées, leur actif et leur passif, ainsi que l'état du Grand-Tronc lui-même, son actif et son passif, seront examinés à fond avant l'arbitrage, car tout cela a une portée directe sur la valeur des actions du Grand-Tronc et les arbitres doivent en tenir compte en rendant leur sentence.

M. DEVLIN: Alors, dois-je comprendre que le ministère s'adressera de nouveau au Parlement pour obtenir l'autorisation d'acheter les compagnies subordonnées, s'il juge à propos de le faire? Mais le ministre n'a pas à répondre à cette question; je sais qu'un article du projet de loi permet au ministère d'acheter d'autres actions d'autres compagnies, s'il le désire. Mais je veux que le comité et le public comprennent bien quelles sont les obligations qu'on nous demande d'assumer maintenant. On ne nous demande pas de prendre des engagements relativement aux compagnies subordonnées, mais on nous demande l'autorisation d'acheter les actions ordinaires.

Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) nous a dit que, dès que nous possédons les actions ordinaires, le chemin de fer nous appartient. Le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont les propriétaires actuels de ces compagnies subordonnées. Après l'accomplissement de certaines conditions, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique nous appartiendront; mais en ce qui concerne le passif d'autres compagnies possédées par le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, nous ne nous en chargerons pas, si le ministre estime qu'il est sage de ne pas le faire. Ai-je raison?

L'hon. M. ROWELL: Le résumé de l'honorable député renferme tant de choses qu'il m'est impossible d'admettre que je ne peux pas dire qu'il ait raison.

M. DEVLIN: En quoi fait-il défaut?

L'hon. M. ROWELL: Je ne puis me rappeler tout ce que mon honorable ami vient de dire, mais son exposé de la situation n'est pas conforme à ce que j'en crois comprendre. Qu'on me permette de répéter. Le Gouvernement achète les actions du chemin de fer Grand-Tronc par voie d'arbitrage; ceci lui donne la haute direction des compagnies subsidiaires.

M. DEVLIN: Le Gouvernement devient-il de ce fait propriétaire du réseau?

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement se trouve, par le fait même, à acquérir les actions qui lui assurent la haute direction de l'entreprise.

M. DEVLIN: Nous avons ici une déclaration faite l'autre jour par le ministre à l'effet que par cet achat, le Gouvernement devenait propriétaire du réseau. Assurément mon honorable ami ne saurait revenir sur sa déclaration.

L'hon. M. ROWELL: Je me demande si mon honorable ami sait distinguer entre le fait d'être détenteurs d'actions et celui de détenir directement la propriété des biens.

M. DEVLIN: Peu importe ce que je sais ou ce que j'ignore; le ministre ne saurait s'en tirer à si peu de frais. Je lui demande de renseigner le pays à l'égard de ce que nous allons acquérir et de la somme des obligations que nous allons assumer. C'est

ce que nous cherchons à savoir du Gouvernement.

L'hon. M. ROWELL: On a fait cette déclaration si souvent, que la réitérer ne serait pas de nature à éclairer davantage mon honorable ami. Nous achetons, par voie d'arbitrage, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Cette acquisition nous assure la haute direction du Grand-Tronc; elle nous donne aussi le droit de propriété sur les actions du Grand-Tronc ainsi que sur le réseau lui-même. Le Grand-Tronc possède les actions de certaines compagnies subsidiaires de chemin de fer. Lorsque nous achetons les actions du Grand-Tronc, nous acquérons par le fait même la haute direction du Grand-Tronc. Le Grand-Tronc est propriétaire de toutes les autres, de sorte qu'en achetant les actions du Grand-Tronc nous devenons propriétaires des compagnies subsidiaires.

M. DEVLIN: Des compagnies subsidiaires?

L'hon. M. ROWELL: Oui.

M. DEVLIN: C'est précisément là le point.

L'hon. M. ROWELL: Les propriétés des compagnies subsidiaires ne deviendront pas la propriété du pays; elles resteront aux mains des compagnies subsidiaires tout comme la propriété du Grand-Tronc reste entre les mains du Grand-Tronc. Attendu que les compagnies subsidiaires sont la propriété du Grand-Tronc, et que le Grand-Tronc est notre propriété, nous sommes donc propriétaires de tout le système.

M. DEVLIN: Le ministre prétend-il que nous ne serons pas responsables des dettes des compagnies subsidiaires?

L'hon. M. ROWELL: Je dis que si nous garantissons ou assumons certaines obligations des compagnies subsidiaires, nous devenons responsables de ses obligations. Nous ne sommes pas responsables de celles dont nous ne garantissons pas le paiement. Mais si un chemin de fer nous est dévolu et si son actif dépasse son passif, nous trouverons à notre avantage d'acquitter ses dettes, afin de pouvoir tirer parti de son actif. C'est là toute la situation.

M. DEVLIN: C'est cela. Le ministre nous dit que si le réseau est une entreprise profitable, nous l'assumerons et paierons les obligations qui en découlent, mais si par contre l'entreprise n'est pas rémunératrice nous n'en solderons pas les engagements.

L'hon. M. ROWELL: Dans ce cas nous perdrions la ligne.

[M. Devlin.]

M. DEVLIN: Alors le réseau deviendrait la propriété des particuliers intéressés et non celle du Grand-Tronc lui-même.

L'hon. M. ROWELL: Il retomberait entre les mains des créanciers; s'il nous arrivait de ne pas payer les obligations, les créanciers prendraient des mesures nécessaires pour entrer en possession des biens et la faire vendre en vue d'en payer les dettes au moyen de l'argent ainsi réalisé.

M. DEVLIN: Voici ma dernière question au ministre: Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire un examen sérieux et de préparer un état détaillé relativement aux actions ordinaires et privilégiées, comme il se propose de faire au sujet des actions et de l'actif des compagnies subsidiaires; ou bien, va-t-il simplement accepter la valeur des actions ordinaires et privilégiées, et placer le tout entre les mains des arbitres?

L'hon. M. ROWELL: Certes, nous allons en faire un examen sérieux; un Gouvernement qui agirait d'autre manière manquerait certainement à son devoir et ferait preuve d'ignorance coupable.

M. McKENZIE: Le ministre avoue, si je ne me trompe, que nous sommes exposés à perdre ces réseaux américains.

L'hon. M. ROWELL: Ce n'est ce que j'ai dit.

M. McKENZIE: Le ministre dit que s'il constate que ces réseaux ne sont pas rémunérateurs, il s'en débarrassera.

Cela veut dire que chacune de ces compagnies peut être mise en liquidation et le chemin de fer vendu. Voilà dans quelle situation se trouve le pays.

L'hon. M. ROWELL: Je ne veux pas que mon honorable ami interprète mal mes paroles. J'ai dit que nous avions le pouvoir de le faire, mais non pas que nous le ferions. En réponse à l'honorable député de Châteauguay (M. Robb), j'ai fait observer que ces lignes étaient des raccordements précieux, et, d'après mes renseignements, le Grand-Tronc en bénéficie beaucoup. Dans les circonstances, si cela est prouvé, le Gouvernement commettrait une grande faute, en ne les achetant pas.

M. DEVLIN: Mais le ministre m'a dit qu'il ne les achèterait qu'après s'être assuré que l'opération serait avantageuse.

M. McKENZIE: Ce que je veux dire est parfaitement clair. Le ministre semble vouloir refuser de déclarer si le Gouvernement achètera ou non ces lignes américaines. Le ministère dit qu'il ne se rendra respon-

sable d'aucune des réclamations contre ces diverses lignes qu'à la condition que leur rachat soit profitable au pays. Je n'interprète pas mal les paroles du ministre. L'avenir dira si l'opération aura été avantageuse ou non.

Le ministre déclare que si l'exploitation de ces lignes n'est pas rémunératrice, le Gouvernement n'en prendra pas la responsabilité. Et puis, les citoyens américains qui ont des obligations ou autres réclamations contre ces diverses lignes peuvent les mettre entre les mains d'un séquestre devant les tribunaux des Etats-Unis. Au dire du ministre, le pays peut être exposé, au moins, à cet état de choses

L'hon. M. ROWELL: Non. Selon les paroles du ministre, nous ne le sommes pas parce que, à moins que mes renseignements ne soient complètement faux, ces lignes sont un actif précieux. Tout l'indique, et les gouvernements ou administrations de chemin de fer qui ne continueraient pas leur exploitation commettraient une grave erreur au point de vue du transport et imposeraient un injuste fardeau sur le chemin de fer du Canada.

M. McKENZIE: J'ai à la main un état que m'a fourni le département des Chemins de fer, montrant les recettes du Grand-Tronc. Cet état comprend un item de $1,639,317, perte estimative des lignes américaines. Voilà le renseignement que nous possédons et, malgré cela, le ministre espère que quelque merveilleuse exploitation va nous rapporter des profits. L'an dernier, le Grand-Tronc a dû envoyer aux Etats-Unis $1,639,317, non pas sous forme d'échange de bénéfices, comme le ministre le laisse entendre, mais à la suite de pertes dans l'exploitation de ces lignes. Telle est la situation.

M. EULER: Je ne crois pas que le ministre veuille égarer la Chambre, mais on est plutôt porté à croire de ce côté-ci de la Chambre (la gauche), que le Gouvernement a la faculté d'accepter ou de refuser l'achat des lignes américaines qui appartiennent au Grand-Tronc, parce que celui-ci est possesseur des actions de ces compagnies. Si cette acquisition projetée du Grand-Tronc est accomplie, il nous faudra acheter les lignes américaines, qu'elles rapportent ou non. Nous deviendrons propriétaires de ces voies ferrées, parce que le Grand-Tronc en est lui-même propriétaire en possédant les actions. Est-ce exact?

L'hon. M. ROWELL: Absolument.

M. EULER: En outre, le ministre dit que le Gouvernement n'accepte pas nécessairement les engagements des compagnies filiales. Mais, si celles-ci perdent de l'argent, si elles ne peuvent satisfaire les actionnaires en payant l'intérêt ou en remboursant les obligations à mesure qu'ils sont dus, n'est-il pas vrai que ces chemins de fer peuvent être vendus au bénéfice des actionnaires? Si cela arrive, est-ce que le Grand-Tronc, dont nous serons propriétaires en acquérant ses actions, ne perdra pas l'argent qu'il a placé dans ces lignes? Je prétends que le Grand-Tronc a placé des espèces sonnantes dans ces compagnies. Ce placement peut perdre de sa valeur à l'avenir, si cela n'est pas déjà fait, vu le peu de prospérité de ces compagnies. Alors, le pays, ayant la possession du Grand-Tronc, perdra l'argent qu'il aura placé dans les compagnies. Ne nous exposons-nous pas à une perte proportionnée à l'intérêt que nous avons dans ces lignes des Etats-Unis?

L'hon. M. ROWELL: Il va sans dire. En théorie, nous acceptons le risque de perdre sur l'ensemble de la transaction. Il est concevable, en théorie, que les chemins de fer ne puissent pas être exploités profitablement aux Etats-Unis; mais, dans la pratique, voici quelle est la situation. En aquérant les actions du Grand-Tronc, qui possède les actions de ces compagnies subordonnées, nous acquérons ces compagnies. Les événements passés ont prouvé que ces actions sont un bien précieux pour les raisons que j'ai déjà énumérées, et l'on peut supposer à bon droit qu'il en sera ainsi à l'avenir.

Mon honorable ami doit établir une distinction entre notre status légal, entre ce que la loi nous permet de faire, et ce qu'il nous conviendrait de faire au point de vue pratique. Quant à notre status légal, prenons le cas d'une compagnie, dont nous n'avons pas garanti les bons, ni les obligations. Lorsque nous les avons garantis, nous sommes engagés, bien entendu—si l'on constate que l'exploitation de l'entreprise n'est pas profitable, les actionnaires peuvent dire: "Nous ne consentons pas à avancer de nouveaux fonds pour continuer l'exploitation de ce chemin de fer. Nous le passerons aux détenteurs d'obligations qui le vendront." En théorie, c'est là la situation d'une compagnie subordonnée du Grand-Tronc, lorsque celui-ci n'en a pas garanti les obligations. Mais, autre chose est de savoir si, au point de vue pratique, il serait sage d'agir ainsi. Je le répète, à en juger par les événements passés et par les renseignements que nous possédons, cette conduite serait très

imprudente. Le Grand-Tronc devrait continuer d'exploiter ces voies ferrées.

M. EULER: Je crois comprendre où le ministre veut en venir. Il établit une distinction entre une compagnie dont les actions nous appartiennent et une autre dont nous avons garanti les obligations. Dans ce dernier cas, il est parfaitement vrai que, si la recette ne suffit pas à régler les dettes, le Grand-Tronc sera tenu de compléter la somme qu'il a garantie. Toutefois, il entrerait en possession d'un certain actif. Ainsi donc, le ministre n'établit-il pas une distinction spécieuse; car, dans le cas d'une compagnie dont nous n'avons pas garanti les obligations, mais dont les actions nous appartiennent, si les détenteurs d'obligations confisquent le réseau, n'est-il pas vrai que nous perdrons les fonds que nous avons placés dans cette entreprise? En dernière analyse, quelle est la différence entre la perte des fonds que nous avons placés et l'obligation d'acquitter certaines dettes et probablement de nous emparer d'un bien d'une valeur problématique? Nous subissons une perte dans les deux cas, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROWELL: Voici quelle serait la différence. Dans un cas, nous n'aurions pas de choix; nous serions tenus de payer et nous recevrions une chose qui pourrait être désavantageuse. Dans l'autre cas, nous aurions une alternative.

M. EULER: Quelle serait-elle?

L'hon. M. ROWELL: Abandonner le chemin de fer aux détenteurs d'obligations.

M. EULER: Et perdre notre placement.

L'hon. M. ROWELL: Voici la réponse à la question de l'honorable député: S'il n'y a pas lieu de persister à solder les frais d'exploitation, notre placement ne vaut rien. Nous ne perdons rien, puisque nous jugeons qu'il ne vaut pas la peine d'être conservé. Toutefois, il n'y a guère lieu de discuter des éventualités si éloignées.

M. COPP: Vendredi soir, pendant que le comité délibérait le projet de loi, mon honorable ami (M. Rowell) a eu l'amabilité de laisser entendre que les députés de la gauche, ne connaissant pas les opérations de bourse, étaient exposés à se tromper en suivant le débat. J'admets volontiers qu'un député ordinaire pourrait faire erreur en voulant suivre mon honorable ami, ou le ministre des Chemins de fer, dans la discussion des différentes dettes que le projet de loi, dont la Chambre est saisie, nous demande d'assumer.

[L'hon. M. Rowell.]

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas précisément dit ce que l'honorable député rapporte.

M. COPP: Mon honorable ami a dit quelque chose qui lui ressemble beaucoup. Je citerai ses paroles. S'adressant à l'honorable député (M. Mackenzie King), il disait:

> Il n'a pas l'habitude, je crois, de parler des actions et des obligations des corporations et des établissements financiers; autrement, il comprendrait bien que sa thèse est insoutenable.

On peut légitimement tirer de ce langage la conclusion que, si nous comprenions son attitude lorsqu'il parle des actions, des obligations et des opérations financières en général, nous serions en état de suivre ses propos décousus.

Il importe que le parlement et le public sachent quelles dettes nous assumons en prenant en main le réseau du Grand-Tronc de chemin de fer. Nous avons droit d'obtenir ce renseignement en un langage plus clair, plus précis et plus intelligible que celui dans lequel nous les ont donnés le ministre des Chemins de fer, mon honorable ami (M. Rowell) ou quiconque se porte garant de ce projet de loi.

Le ministre des Chemins de fer a donné cet après-midi de longues énumérations de chiffres que personne n'a pu suivre. Nous ne pouvons nous rappeler toutes ces lignes de chemins de fer et les obligations que chacune nous impose. Admettons, si nos imaginations peuvent aller jusque-là, que le trésor du Canada soit plein d'argent, que nous soyons prêts à payer comptant les obligations que nous impose l'acquisition de cette voie, mais seulement à l'expiration de trente ans. Le ministre dira-t-il alors expressément le montant du chèque que nous tirerions demain à l'ordre de la compagnie du Grand-Tronc, de ses diverses filiales et de toutes les voies visées dans ce projet d'accord? Indépendamment du montant soumis à l'arbitrage, quelle est la somme totale des dettes et des engagements que nous assumons?

L'hon. M. REID: J'ai donné ce renseignement à un honorable député, dans un état, cet après-midi.

M. COPP: Dites-moi, en chiffres ronds, le montant du chèque qui suffirait à solder ces obligations, à part des actions laissées à la considération des arbitres.

L'hon. M. REID: L'état que j'ai lu cet après-midi contenait. . .

M. COPP: Donnez-moi le plein montant, les totaux.

L'hon. M. REID: La somme exacte du passif appert aux pages 38 et 39. J'ai donné tous les détails; je ne puis rendre cela plus clair. Il est absolument imposible de rendre cela plus clair.

M. COPP: Le ministre a fait une déclaration en réponse à mon honorable ami (M. Cahill). Le président du conseil privé, citant la même page du même document, donna des chiffres absolument différents. Je les ai notés. Je demanderais au ministre des Chemins de fer, ou au président du conseil privé, de s'appliquer pour un instant ou deux à donner les chiffres exacts. Peu m'importe où ils les puiseront; je veux que les auteurs responsables de cette mesure, qui va imposer au peuple une si gigantesque obligation, indiquent avec précision le montant du chèque qu'ils tireraient demain. C'est une question légitime à laquelle il est facile de répondre.

L'hon. M. ROWELL: La réponse est impossible.

M. COPP: Pourquoi?. . . J'entends, en faisant abstraction de ce qui sera soumis à l'arbitrage.

L'hon. M. ROWELL: Bien. Je vais dire à mon honorable ami pourquoi sa question n'est pas susceptible de réponse. Prenons l'exemple des 60 millions d'actions garanties que nous acquittons au moyen d'une obligation de 4 p. 100. Si je disais 60 millions d'une manière absolue, ce serait faux.

M. COPP: Pourquoi?

L'hon. M. ROWELL: Parce que la situation serait autre si le paiement en était fait en espèces. L'argent vaut aujourd'hui 5½ p. 100, tandis que nous pouvons nous libérer au moyen d'une obligation de 4 p. 100. Il faudrait déduire une somme notable, je ne saurais dire combien. Je ne connais pas la valeur actuelle d'une obligation de 4 p. 100 sur 60 millions remboursable après trente ans. Personne autre ne saurait indiquer sa valeur au comptant. De même, pour les obligations perpétuelles. Je ne puis en dire la valeur présente eu égard à l'intérêt qu'elles portent. Nous savons seulement, en ce qui regarde les obligations perpétuelles que leur terme est de trente ans et que, dans l'intervalle, nous payons un intérêt de 4 p. 100. Nous pourrons nous libérer à l'expiration des trente années.

M. CAHILL: Le ministre dit-il obligations perpétuelles?

L'hon. M. ROWELL: Je voulais dire les actions garanties. Personne n'en connaît la valeur au comptant.

M. EULER: Abstraction faite de tout escompte éventuel, le ministre peut-il nous en indiquer la valeur nominale?

L'hon. M. ROWELL: La valeur nominale et la valeur réelle peuvent différer beaucoup. La valeur nominale a été maintes fois donnée.

M. COPP: Indiquez-nous les chiffres ronds.

L'hon. M. ROWELL: La valeur nominale des actions garanties est de 60 millions. Mais cela n'est aucunement une valeur au comptant. Ce n'est pas l'obligation que le Canada devra acquitter au comptant.

M. COPP: Nous avons à payer 60 millions; quoi encore?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami verra, à la page 38, que la dette fondée atteint $155,373,806.20.

Les obligations de 2e hypothèque, portant sur le matériel et certaines autres obligations, etc., s'élèvent à $18,184,738.42. Puis, il y a certains bons et prêts garantis par le matériel, moins les crédits, s'élevant à $5,344,207.54. Ensuite, il y a les bons garantis et non garantis, $35,548,235.08. Ce dernier chiffre comprend des bons non garantis, $3,916,207.18. Si mon honorable ami additionne tous ces totaux, il aura, en laissant de côté les présentes actions garanties, la somme des engagements du chemin de fer du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Que faites-vous des $22,000,000, ou engagements courants ?

L'hon. M. ROWELL: Ces engagements sont compensés par un actif largement supérieur. En discutant les engagements que porte le chemin de fer, vous ne pouvez ajouter les engagements courants sans tenir compte de l'actif courant. Or, mon honorable ami connaît les engagements du chemin de fer du Grand-Tronc. En outre, s'il veut connaître les engagements du Grand-Tronc-Pacifique. . .

M. COPP: Je veux connaître tous les engagements que le Gouvernement va prendre à sa charge par cette convention.

L'hon. M. ROWELL: Nous ne prenons à notre charge que ceux que nous garantissons absolument.

Mon honorable ami se sert des mots "prendre à sa charge". Malheureusement, nous sommes déjà dans cette position à l'égard du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons dû combler des déficits tout le temps sur ce chemin, ou, du moins, il nous aurait fallu le faire si nous n'avions

pas refusé. Le total des engagements du Grand-Tronc-Pacifique se trouve à la page 42. Le capital se chiffre par $216,253,111, ce qui comprend les embranchements.

M. COPP: Cela comprend-il l'intérêt jusqu'à date ?

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement a dû verser l'intérêt jusqu'à tout récemment. Il n'a pas versé d'intérêt depuis que le chemin est entre les mains du séquestre.

M. COPP: Ce qu'il a versé est inclus dans ce relevé ?

L'hon. M. ROWELL: Oui; ce que le Gouvernement a versé, est inclus dans les prêts faits à la compagnie.

M. COPP: Dois-je comprendre alors, qu'en additionnant les item que le ministre vient de nous donner, nous arrivons au chiffre des engagements dont nous nous chargeons aux termes de la loi présentement devant ce comité, plus la somme quelconque que détermineront les arbitres?

L'hon. M. ROWELL: Je n'ai pas dit cela. Ce sont là les engagements des chemins, compensés par un actif correspondant. Les engagements dont nous nous chargeons sont ceux que nous nous engageons directement à prendre à notre charge, sous le régime de la convention. C'est un placement, et afin de bénéficier de ce placement, nous devons tenir compte de l'actif et du passif.

M. COPP: Nous prenons à notre charge l'actif quel qu'il soit de la compagnie du Grand-Tronc, ainsi que des compagnies subsidiaires.

L'hon. M. ROWELL: Nous prenons les diverses compagnies subsidiaires, avec leurs engagements respectifs, et nous prenons en même temps leur actif.

M. COPP: D'après ce que dit le ministre, la valeur des actions au pair qui sera soumise à l'arbitrage, se chiffrera par 180 millions.

L'hon. M. ROWELL: Approximativement ce chiffre.

M. COPP: Ce sont les deux montants. Le montant que mon honorable ami vient de me donner, ainsi que le montant déterminé par les arbitres, sur les 180 millions de valeur des actions au pair sera ce que le pays devra payer pour l'actif que nous aurons du Grand-Tronc. Est-ce bien cela?

L'hon. M. ROWELL: Ce n'est pas ce que nous payons pour l'actif. Ce sont des engagements contre l'actif que nous aurons. Je crois que mon honorable ami devrait ajouter à cela certains engagements relevant des compagnies subsidiaires aux Etats-Unis, et se chiffrant par $26,460,965.

L'hon. M. KING: Avant que le comité lève sa séance, vendredi soir, le président du conseil a donné la raison pour laquelle cette mesure devait être passée à la hâte, en ce moment. Je veux être parfaitement sûr d'avoir compris ce qu'il voulait dire. D'après ce que j'ai pu comprendre de ses paroles, il disait que, si cette mesure était laissée en suspens pendant quelque temps, certaines influences seraient mises en jeu, entre maintenant et la prochaine session du Parlement, pour empêcher cette mesure de passer. Ai-je bien compris que telle était la teneur des remarques de mon honorable ami ?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami verra ce que j'ai dit, s'il veut bien lire les Débats. J'ai énuméré un certain nombre de raisons pour lesquelles cette mesure devrait être adoptée maintenant, et l'une d'elles était que de puissants intérêts opposés à cette mesure profiteraient du moindre délai pour organiser leur hostilité. Je n'hésite pas à le répéter ce soir.

A mon avis, le Gouvernement combat pour le peuple, dans l'intérêt du public et du bénéfice de tout le pays, c'est une des plus importantes luttes qui se soient jamais livrées pour le peuple, au cours de notre existence nationale.

L'hon. M. KING: C'est précisément ce que nous a dit le ministre l'autre soir. Il a en outre fait l'affirmation suivante qui figure à la page 1419 du compte rendu. Répliquant à l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) il a dit:

> Mon honorable ami a tout autant droit de condamner ce traité que moi de l'approuver. Cependant, il n'y sera pas moins opposé en février prochain qu'aujourd'hui, et les honorables députés de la gauche le condamneront tout autant en février prochain qu'ils le font aujourd'hui.

En d'autres termes, ce qu'affirme le président du conseil, c'est que les députés de la gauche, en toute probabilité, ne modifieront pas leur attitude sur cette mesure. Il s'ensuit fatalement que le Parlement ne pourra modifier son attitude que dans l'éventualité où les ministériels modifieraient celle qu'ils ont adoptée. Il doit comprendre que l'observation qu'il a faite est une critique à l'adresse de tous ses partisans, s'il la laisse dans la teneur actuelle, sans y apporter de rectification. Je tiens à bien

saisir sa pensée; car les puissantes compagnies auxquelles le ministre fait allusion ne sauraient exercer d'influence sur les membres de l'opposition, mais, d'après ses propres observations, ces corporations peuvent influer sur l'attitude des ministériels.

L'hon. M. ROWELL: Le comité appréciera sans doute l'ingénieuse application que l'honorable député fait de mes paroles.

L'hon. M. KING: La pensée du ministre est fort évidente.

L'hon. M. ROWELL: J'ai clairement exprimé ma pensée, en affirmant que les ministériels ne modifieraient pas leur attitude. J'ai ajouté qu'en pareille circonstance, les députés de droite et de gauche ayant adopté une attitude bien tranchée sur la question, pourquoi ne pousserions-nous pas l'étude de cette mesure?

L'hon. M. KING: Si l'observation faite par le ministre n'est pas une censure à l'adresse des ministériels, elle comporte un blâme envers les membres du Parlement, car c'est bien une critique à leur adresse que d'affirmer que les députés subissent l'influence des compagnies en matière législative.

L'hon. M. ROWELL: Mes paroles se passent de commentaire. J'ai clairement exprimé ma pensée, je n'ai rien à rétracter. Je n'ai pas blâmé les députés.

M. CAHILL: Est-il exact de dire que la dette globale représentée par les obligations dont le pays se grève est de 448 millions?

L'hon. M. ROWELL: J'ai dit que la dette globale fondée, ainsi qu'elle figure aux pages 40-41, y compris les obligations, billets et prêts se rattachant au Grand-Tronc, au Grand-Tronc-Pacifique et aux lignes auxiliaires aux Etats-Unis, est de $448,703,356.

M. CAHILL: Aux engagements du réseau du Grand-Tronc s'ajouteraient 35 millions de billets en circulation impayés?

L'hon. M. ROWELL: Si je ne me trompe, cette somme figure dans l'état que j'ai déjà fourni.

M. CAHILL: Non.

L'hon. M. ROWELL: Les sommes avancées par le Gouvernement fédéral au Grand-Tronc-Pacifique, parce qu'elles constituent des dettes de ces compagnies, figurent dans ces chiffres.

M. CAHILL: Dans quelle partie de cet état trouverai-je les billets payables et les dettes courantes comprises dans ces 448 millions?

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami trouvera aux pages 35 et 39 les dettes courantes s'élevant à $22,801,474.35.

M. CAHILL: Il faut ajouter cela aux dettes globales du réseau?

L'hon. M. ROWELL: Je ne le pense pas ainsi; cette somme est composée par l'actif courant. Dans tout bon système de comptabilité, cette somme devrait-elle figurer dans la dette représentée par les obligations ou parmi les obligations sous forme d'emprunt?

M. CAHILL: Si je dois une somme à mon honorable ami et que je lui dise que j'ai de l'actif, il ne se contentera pas de cette affirmation; il tiendra à s'assurer du paiement immédiat de cet argent. Est-ce que la dette à la charge du Grand-Tronc qui figure dans cet état détaillé, page 38, est une dette dont se trouve grevé le réseau que nous acquérons?

L'hon. M. ROWELL: C'est ce qui est affirmé à la page en question.

M. CAHILL: Il y a les 35 millions et en outre les $22,000,000 représentant les dettes courantes qui seront des dettes à la charge de ce réseau?

L'hon. M. ROWELL: Non, les 35 millions ou du moins la plus forte partie de cette somme figurent dans les 448 millions, mais les 22 millions n'y figurent pas.

M. CAHILL: Où cela se trouve-t-il dans les 448 millions?

L'hon. M. ROWELL: Je crois que c'est compris dans les 202 millions.

M. CAHILL: Le ministre des Chemins de fer dit-il que c'est compris dans les 202 millions?

L'hon. M. REID: Oui, j'ai donné ce relevé en détail aujourd'hui. J'ai cité le montant de 266 millions qui se compose de ces 202 millions et de la garantie de 60 millions. Ces deux montants additionnés forment les 266 millions et c'est compris dans l'état.

M. CAHILL: Qu'est-ce qui se trouvait compris, les 35 millions d'actions émises?

L'hon. M. REID: Les 35 millions se trouvent en majeure partie compris dans les 448 millions, mais non les $3,916,362 de billets remboursables—non garantis; ni les dettes courantes de $22,801,474, la somme de $3,455,344 constituent les fonds de réserves,

ni les $7,286,995 qui représentent les avances aux compagnies sous direction, et ce parce que le passif courant se trouve contrebalancé par l'actif courant, et nous trouverons de l'actif sur la page opposée du bilan dans au moins trois de ces item.

M. CAHILL: La dette fondée se totalise à 173 millions en chiffres ronds, n'est-ce pas?

L'hon. M. REID: Oui.

M. CAHILL: Et il y a un item de 35 millions de billets, en chiffres ronds? Quel est le total de ces deux item?

L'hon. M. REID: 209 millions.

M. CAHILL: J'aimerais aussi savoir quel total a le ministre pour l'item que l'on voit page 40. "Dette fondée, obligations et débentures de la compagnie du Grand-Tronc. Billets—Emprunts?"

L'hon. M. REID: L'honorable député s'est basé, dans sa discussion, sur le passif du bilan annuel daté le 31 décembre 1917, alors que le relevé que j'ai soumis aujourd'hui porte sur l'exercice 1918, et naturellement il y a des écarts entre les deux états.

M. CAHILL: Avant la suspension de la séance je voudrais aussi demander quelque chose au ministre pour qu'il prépare les renseignements voulus dans l'intervalle. Le ministre, comme aussi le comité, n'est pas sans se rendre compte que lorsqu'il s'agit de se lancer dans une entreprise de ce genre, nous devrions avoir un état à jour du passif total que nous prendrons à notre charge en vertu du présent projet de loi, ainsi que l'état complet de l'actif, afin de pouvoir parler de la question en connaissance de cause. C'est bien bel et bon de dire: "Vous procéderez par arbitrage", mais avant de recourir à l'arbitrage il faut voir si, oui ou non, nous avons quelque chose à soumettre aux arbitres. Avant d'adopter cette loi autorisant le Gouvernement à payer 60 millions à certains actionnaires, et avant de procéder à l'arbitrage, nous devrions savoir à combien s'élèvent les dettes de l'entreprise, ainsi que le montant de l'actif.

Le PRESIDENT: La clause 2 est-elle adoptée?

M. CAHILL: Non.

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

Reprise de la séance.

M. CAHILL: Immédiatement avant six heures j'avais fait observer que le relevé du 31 décembre 1918, ne donnait pas le montant de la dette fondée comme étant de 202 millions. Le ministre a dit que cet item de 35 millions devrait être ajouté au montant de la dette fondée indiqué page 38 du rapport du 31 décembre 1918. Cela porterait le total à 209 millions. J'aimerais avoir l'explication du ministre sur l'écart entre ces deux montants.

L'hon. M. REID: Ce montant de 30 millions comprend un item de $3,916,362.18 pour des billets remboursables non garantis. En réalité, ce devrait être sous la rubrique de "Passif courant" ou sous quelque autre chef. Les trois autres item de 12, 4 et 14 millions représentent des fonds empruntés sur billets, mais garantis par des obligations perpétuelles à titre collatéral; et au sujet de ces trois item, mon honorable ami peut voir la note qui suit au bas de la page 39.

$50,126,665.98 des obligations perpétuelles à 4 p.100 autres que celles qui précèdent ont été émises à titre de garantie collatérale pour les billets portant le signe indicateur.

L'honorable député m'a posé cette question à peu près en ces termes: Supposant que vous ayez les fonds, que faudrait-il pour tout rembourser? Or, les $205,190,417.52 représentent les obligations perpétuelles du Grand-Tronc, une partie à 4 p. 100, une autre à 6 p. 100; ainsi, on peut difficilement dire précisément ce que ces titres vaudraient lorsque vous voudriez en faire l'acquisition. On peut dire la même chose des actions garanties, $60,833,332.51. La somme totale des obligations du Grand-Tronc relevant des garanties de ses compagnies subsidiaires est de $18,936,377.29. Si l'on additionne ces divers montants, nous avons un total de $284,980,127.32.

Il y a encore le Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, soit $216,253,111, de sorte que le passif total, y compris les compagnies tributaires, le Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, ainsi que les lignes situées dans les Etats-Unis, serait de $501,233,238. J'ai fait ces calculs moi-même; ils sont donc sujets à correction par les fonctionnaires de mon département. Je crois, toutefois, qu'ils sont passablement près de la vérité. J'ai demandé aux fonctionnaires du département, l'autre jour, de me fournir un état de comptes jusqu'à cette date. Il va sans dire que ces sommes peuvent être légèrement modifiées; mais ces changements ne sont pas assez sérieux pour influer sur le présent débat.

Maintenant, je résumerai ces chiffres aux fins de permettre à l'assemblée d'avoir une vue d'ensemble sur la situation. La dette

permanente s'élève à $205,190,417.52, les obligations garanties représentent une somme de $60,833,332.51; les garanties sur les lignes américaines, une somme de $18,936,377.29, soit un total de $284,980,127.32 sur le réseau du Grand-Tronc et les compagnies auxiliaires, indépendamment du Grand-Tronc-Pacifique. Si le pays désire acquérir le Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, il faut ajouter une autre somme de $216,253,111, et nous arrivons au grand total de $501,233,238.

Ce grand total comprend les sommes que le Gouvernement a avancées pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami constatera de plus que les billets remboursables non garantis représentent une somme de $3,916,362.18, qui devrait être inscrite aux engagements en cours. En ajoutant cette somme à la dette courante, qui s'élève au chiffre de $22,801,474.35, nous arrivons à un total de $26,717,836.53. Cependant, nous avons de l'autre côté une dette active courante s'élevant à la somme de $51,827,879.16 pour faire face à cette dette passive courante, de sorte qu'il n'y a pas d'intérêts à acquitter, puisque ces deux item se confondent. Viennent ensuite deux autres sommes de $3,455,344.86 et de $7,286,995.75 respectivement, mais si nos honorables collègues veulent bien porter les yeux sur l'autre côté du compte, ils y verront une somme égale pour les balancer; c'est une question de comptabilité purement et simplement. Les fonctionnaires de mon département ne sont pas encore de retour, mais ces chiffres sont aussi près que possible de la vérité. Ils ne sont toutefois pas absolument définitifs, si les fonctionnaires du département constatent qu'ils sont erronés.

M. CAHILL: Je désire revenir sur le bilan et le rendre encore plus clair, si c'est possible. A la page 40 de l'état préparé par le Grand-Tronc, on déclare que la dette fondée totale s'élève au chiffre de $202,332,997. A la page 39, je relève une somme de $173,558,544.62, un autre article de $15,142,633.13 et un autre encore relatif au matériel qui s'élève à $5,344,207.54. Ces trois articles forment un grand total d'environ $194,000,000. Or, si vous ajoutez cette somme à l'item de $35,548,235.08, moins les billets remboursables non garantis qui s'élèvent à $3,916,362.18, vous arrivez à une somme globale excédant de beaucoup $202,332,997. Je voudrais que le ministre expliquât à la Chambre l'énorme différence qui existe entre ces chiffres.

L'hon. M. REID: La somme de $173,558,544.62 plus les trois articles que représentent les billets garantis, c'est-à-dire $12,166,666.50, $4,866,666.60 et $14,598,539.80 forment le total que j'ai donné, soit $205,190,417.52. L'autre inscription de $5,344,207.54 se compose de billets pour l'achat de matériel garantis par le matériel et les chemins de fer placent toujours ces sommes au compte des frais d'exploitation. L'intérêt annuel à acquitter sur ces obligations est déduit des recettes; voilà pourquoi ces sommes ne sont pas mises au compte du capital; il s'agit d'une dette garantie par le matériel. Les dettes réellement garanties par le chemin de fer sont comprises dans les sommes que j'ai énumérées tout à l'heure, dette consolidée, et ainsi de suite, qui s'élèvent au chiffre de $501,233,238. Les autres item constituent des dettes touchant l'exploitation du chemin de fer et elles sont compensées par l'actif.

M. CAHILL: Afin de comprendre la question d'une façon intelligente, il est nécessaire de savoir quel est le passif total de l'entreprise. Nous pourrons ensuite nous rendre compte du chiffre total de l'actif. On a affirmé, cet après-midi, que la majeure partie de cette somme de $43,000,000 représente des prêts consentis à des compagnies auxiliaires, qui peuvent avoir ou n'ont peut-être pas la moindre valeur quant au réseau. Je désire donc savoir quel est le passif total du réseau du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Le passif total du Grand-Tronc comprend les sommes que j'ai énumérées tout à l'heure et qui forment une somme globale de $501,233,238, dont une bonne partie se compose d'obligations portant un faible intérêt, ainsi que des engagements courants s'élevant à la somme de $26,717,836.53. Il y a, de plus, les sommes avancées aux lignes auxiliaires, tant américaines que canadiennes, qui représentent un total de $18,930,377; cependant, puisqu'il s'agit de compagnies filiales, on ne tient pas compte de ces sommes dans le passif imputable au capital du réseau du Grand-Tronc. Je ne vois pas qu'il soit possible de m'expliquer d'une façon plus claire qu'en disant que le passif total de la compagnie s'élève à $501,233,238.

M. CAHILL: Est-ce là la dette fondée?

L'hon. M. REID: Certainement. Les émissions garanties et la dette fondée.

M. CAHILL: Plus cet item de $35,000,000.

L'hon. M. REID: Cette somme entière de $35,000,000, sauf que l'item "billets rem-

boursables non garantis" représentent une somme de $3,916,362.18, y est compris.

M. CAHILL: Est-ce que la somme de 15 millions avancée par le Gouvernement canadien se trouve comprise dans ce montant?

L'hon. M. REID: Absolument non. Cette somme est inscrite dans les livres du Gouvernement, sans que jamais l'on y ait ajouté les intérêts. Elle apparaît là simplement comme obligation, et les arbitres devront en tenir compte dans toute évaluation de la ligne.

M. CAHILL: Ai-je bien entendu le ministre dire qu'il possédait un état plus récent que celui du livre bleu?

L'hon. M. REID: Non. j'ai dit avoir amplement renouvelé une déclaration que j'ai faite aujourd'hui.

M. CAHILL: Est-ce pour la première fois que la chose se présente?

L'hon. M. REID: Ce relevé est du 31 décembre 1918 et j'en ai demandé un établissant toutes les obligations du réseau à la date actuelle. Le total est un peu plus élevé que celui indiqué dans cet état de compte.

M. CAHILL: Quelle différence y a-t-il à peu près?

L'hon. M. REID: De 2 à 3 millions.

M. CAHILL: Jusqu'à date?

L'hon. M. REID: Oui.

M. CAHILL Et c'est la première fois aujourd'hui que ce renseignement nous est communiqué?

L'hon. M. REID: A dire vrai, oui. Le livre bleu que nous avons publié a été préparé par nos fonctionnaires au moyen des rapports que les compagnies font sous serment à la fin de chaque année sur leur situation financière. Les chiffres ont été mis en ordre par le sous-ministre et son personnel. J'ai demandé au sous-ministre l'autre jour un relevé allant jusqu'à date. La différence dans les chiffres est néanmoins bien faible.

M. CAHILL: L'état le plus récent est celui dont vous avez fait la lecture aujourd'hui.

L'hon. M. REID: Parfaitement.

M. DEVLIN: Quel était le total du compte que le ministre a lu cet après-midi?

L'hon. M. REID: Il était de $205,190,017.52. A cette somme, il a fallu ajouter celle de $60,833,332.61 pour les actions garanties, ce qui porte le total à $266,023,750.03. Tous les détails ont été consignés au compte rendu des débats.

M. CAHILL: Ce compte ne se rapporte qu'à la compagnie mère?

L'hon. M. REID: A la compagnie mère et aux compagnies auxiliaires, mais le Grand-Tronc-Pacifique n'y est pas compris.

M. COPP: Il y a, à la page 40, deux articles à l'égard desquels j'aimerais à avoir des éclaircissements; d'abord l'item de $806,600 pour les actions ordinaires de l'International Bridge Company détenues par le public et l'item de $808,900 pour des actions ordinaires du Vermont-Central aussi détenues par le public.

L'hon. M. REID: Ce sont là des actions détenues par le public; elles n'ont pas été comprises dans mon relevé, parce qu'elles ne constituent pas une charge.

M. COPP: Est-ce que ces deux item ne sont pas compris dans la somme de 180 millions que l'on va soumettre à l'arbitrage.

L'hon. M. REID: Nullement.

M. COPP: Je ne m'explique pas bien ce que deviendra ce stock. Il doit faire partie de l'actif.

L'hon. M. REID: Nous ne l'avons pas garanti, il est détenu par le public, et il n'est pas de ceux qui seront soumis à l'arbitrage.

M. COPP: Ces actions doivent être détenues par quelqu'une des compagnies dont se compose l'entreprise du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Il s'agit d'actions indépendantes des nôtres. Pour nous, nous n'achetons que celles de la compagnie principale. S'il existe des actions détenues par le public dans les deux compagnies mentionnées, le public continuera à les détenir. Le public possède une certaine quantité d'actions ordinaires dans plusieurs compagnies.

M. DEVLIN: A part les 15 millions avancés au Grand-Tronc (page 39), y a-t-il des sommes dues par le Grand-Tronc-Pacifique qui seront également comprises dans l'arbitrage?

L'hon. M. REID: Non. le Grand-Tronc-Pacifique est une compagnie auxiliaire, et les arbitres tiendront naturellement compte de son actif et de son passif, mais le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas d'autres

dettes qu'envers le Gouvernement et envers le Grand-Tronc. Les arbitres auront à tenir compte de toutes les affaires du Grand-Tronc-Pacifique, et, quel que puisse être le chiffre des pertes, de 8 à 10 millions, je suppose, il devra être indiqué comme tel, en même temps que les pertes de toute autre compagnie dépendante. D'autre part, il devra être tenu compte des profits. Pour éclaircir un point que l'on a soulevé l'autre jour, j'ai fait rechercher par les fonctionnaires la raison pour laquelle le rapport Drayton-Acworth mentionne que le Grand-Tronc a reçu une somme de $3,413,699.20 plus élevée qu'il n'apparaît dans mon compte.

D'après mon état, le montant est de $15,-142,633.13. Cette somme de 15 millions est tout ce que le Grand-Tronc a jamais obtenu. Cependant, il a acheté, plus tard, d'autres lignes qui avaient été subventionnées à l'époque où on les construisait. Pour être plus clair, je vais lire l'état que voici:

Subventions du Gouvernement fédéral à des compagnies maintenant absorbées par le Grand-Tronc:

Jonction de Beauharnois	$ 62,400.00
Pont du jubilé Victoria	500,000.00
Embranchement d'Owen-Sound	39,744.00
Grande-Jonction, Belleville et Hastings-Nord	21,888.00
Jonction Montréal-Champlain	103,600.00
Jonction du Pacifique-Nord	1,320,000.00
Norfolk-Sud	54,400.00
Jonction de Waterloo	32,800.00
Canada-Atlantique	282,355.20
Ottawa-Arnprior-Parry-Sound	932,512.00
Pembroke-Sud	64,000.00
	$3,413,699.20

D'après le rapport Drayton, le total est de $3,423,699.20, soit une différence de $10,000, que nous ne pouvons retracer.

Ces chemins de fer ayant reçu ces subventions avant que le Grand-Tronc n'en eût fait l'acquisition, il est donc évident qu'elles ne furent pas versées directement au Grand-Tronc.

M. DEVLIN: Je vois, à la page 12:

Embranchement du lac Supérieur, 1re hypothèque	$ 7,533,000
2e hypothèque, séries A et B	20,169,000
Obligations perpétuelles	34,879,253
Emprunté du gouvernement fédéral, moyennant garantie en obligations perpétuelles	15,000,000
Billets garantis	9,720,000
Emprunté du Gouvernement fédéral, moyennant garantie en obligations dues le 1er avri 1919	10,000,000

Cela va-t-il être également soumis à l'arbitrage?

L'hon. M. REID: L'honorable député verra, plus loin, que les obligations du Grand-Tronc-Pacifique représentent un total de $216,253,111. Tout cela soumis à l'arbitrage avec le réseau du Grand-Tronc. Les arbitres vont tenir compte des avances considérables que le Gouvernement a faites.

M. DEVLIN: Ces 15 millions représentent un prêt consenti au Grand-Tronc par le Gouvernement. Celui-ci ayant des pièces qui en font foi, pourquoi y aurait-il lieu à arbitrage à ce sujet?

L'hon. M. REID: Ils représentent une hypothèque en notre faveur, et les arbitres tiendront compte de toutes les obligations dont le chemin sera grevé.

M. DEVLIN: L'honorable ministre a-t-il, lui-même, tenu compte de tous ces chiffres, dans l'état qu'il a fourni?

L'hon. M. REID: Oui.

M. EULER: Quel est le total des obligations du Grand-Tronc-Pacifique envers le gouvernement fédéral?

L'hon. M. REID: Elles figurent toutes à la page 42. Le dernier prêt fut consenti en 1918; il était de $7,471,400. Il faut y ajouter ce que le séquestre a emprunté du Gouvernement depuis le 1er février de cette année.

M. EULER: Quels sont les item?

L'hon. M. REID: Les voici:

Emprunté du Gouvernement fédéral.	$15,000,000
Emprunté du Gouvernement fédéral.	10,000,000
Emprunté du Gouvernement fédéral.	6,000,000
Emprunté du Gouvernement fédéral.	7,081,783
Emprunté du Gouvernement fédéral en 1917	5,038,054
Emprunté du Gouvernement fédéral en 1918	7,471,400

M. EULER: L'intérêt a-t-il été payé?

L'hon. M. REID: Oui, à même ce que nous avons avancé; mais il ne l'a pas été depuis la mise en séquestre. Le sous-ministre me dit que nous avons garanti environ 76 millions.

M. EULER: Le Grand-Tronc-Pacifique redevrait donc au Gouvernement un peu plus de 50 millions que celui-ci lui a prêtés? En outre, la garantie que le Gouvernement lui a accordée est de 76 millions. Je pensais que les prêts représentaient un total plus élevé. En tout cas, les obligations du Grand-Tronc-Pacifique envers le Gouvernement représentent un total de 126 millions, n'est-ce pas?

L'hon. M. REID: Oui.

M. DENIS: Si j'ai bien compris l'honorable ministre, la dette consolidée, les ac-

tions garanties et les obligations par rapport au Grand-Tronc-Pacifique, représentent un total de 501 millions?

L'hon. M. REID: C'est cela.

M. DENIS: Ce n'est donc que si l'actif excède 501 millions qu'une valeur pourra être attribuée aux actions par les arbitres. Ai-je raison?

L'hon. M. REID: Quel que soit le surplus de l'actif après défalcation de cette somme, il représentera la valeur des actions soumises à l'arbitrage; s'il n'y a pas de surplus, les 180 millions ne vaudront rien.

M. DENIS: Dans l'hypothèse où tout l'actif du Grand-Tronc serait estimé, non pas à 501 millions, mais à moins, disons à 450 millions, dans quelle situation serions-nous? Dans ce cas, n'aurions-nous pas à payer 51 millions de trop pour le réseau, puisque le passif s'élève à 501 millions? Nous ne pouvons pas éviter ce passif, comme je me propose de le démontrer dans quelques instants, si l'on me contredit sur ce point. Je soutiens que nous sommes responsables de tout ce passif et que, toute l'entreprise ne valant que 450 millions, nous paierions 51 millions de trop. Ai-je tort ou raison?

L'hon. M. REID: L'honorable député fait une hypothèse, mais je ne puis concevoir que ce cas pourrait se présenter.

M. DENIS: Le Grand-Tronc ne peut-il pas ne valoir que 450 millions?

L'hon. M. REID: Vous pouvez prendre le chiffre que vous voulez. Libre à vous d'en faire fixer la valeur à 100 millions ou à 200 millions pour vous servir d'argument. Pour le rapport Drayton-Acworth, nous avons retenu des spécialistes qui ont établi que la compagnie a toujours pu servir les intérêts sur cette dette consolidée, et servir, presque tous les ans, les intérêts sur les trois émissions d'actions privilégiées. Ils ont examiné toute la situation, estimé l'actif de la compagnie, et, ayant repassé l'affaire, ils ont conclu, malgré l'insuccès du Grand-Tronc-Pacifique et la perte qui en a résulté, que l'Etat devrait consentir à s'emparer du réseau et à payer à perpétuité l'intérêt de la dette fondée, des trois émissions d'actions privilégiées et des actions ordinaires. Après l'enquête et le rapport de ces spécialistes, sachant que le Grand-Tronc encaisse cette recette, l'honorable député, il me semble, va trop loin en supposant que le Grand-Tronc pourrait ne valoir que 450 millions. S'il lui en prend fantaisie, il peut, cela va sans dire, supposer qu'il pourrait ne valoir que 100 millions. Il est libre de faire n'importe quelle hypothèse. Nos engagements ne seront pas de 450 millions; c'est la voie elle-même qui répond de ce montant. Nous n'émettons pas des obligations du gouvernement fédéral; nous garantissons seulement le paiement de 10 à 12 millions d'intérêt sur les placements de la compagnie de chemin de fer, garantis par ses obligations.

M. DENIS: Si je comprends bien, le ministre a lié contestation quant aux dettes de la compagnie, que nous assumons. Autrement dit, nous n'achèterions que les actions, nous deviendrions actionnaires; mais, en cette qualité d'actionnaires, nous ne serions nullement responsables du passif. Est-ce là la thèse du ministre?

L'hon. M. REID: Les actionnaires doivent remettre et transférer au Gouvernement les actions privilégiées des trois émissions et les actions ordinaires. Nous serons alors les propriétaires des actions et nous pourrons faire ce que nous voudrons de la compagnie, subordonnément aux obligations qui grèvent le chemin de fer. Ces actions seront estimées et nous paierons l'intérêt à 4 p. 100 sur la somme allouée par les arbitres. Cependant, nous ne nous engageons qu'à payer l'intérêt; il n'est pas question du paiement du capital. Nous convenons de payer à perpétuité l'intérêt sur les obligations perpétuelles, au montant d'environ 7 millions , en chiffres ronds, et sur les actions garanties, au montant approximatif de $2,500,000, avec la faculté de rembourser le capital et de prendre l'entreprise à notre compte à l'expiration de trente ans. En garantie de ce que nous devons, nous remettrons des actions du Grand-Tronc aux détenteurs des actions privilégiées et des actions ordinaires.

M. DENIS: Je disais tantôt que le pays assume tout le passif du Grand-Tronc, non pas effectivement et légalement, mais virtuellement, et voici pourquoi: D'abord, nous achetons toutes les actions du Grand-Tronc qui valent nominalement 180 millions. Je ne chercherai pas à découvrir le prix que nous en donnons. En supposant que nous les obtiendrions pour rien ou à un prix nominal, nous n'obtenons pas les actions garanties et les obligations perpétuelles à un prix nominal. Nous assumons les actions garanties au montant de 60 millions, n'est-ce pas?

L'hon. M. REID: Oui.

M. DENIS: Nous nous chargeons des obligations perpétuelles 4 p. 100, au montant de 155 millions. Ces deux sommes réunies forment un total de $216,207,138.71.

Nous n'assumons pas le paiement de cette dette, mais nous nous engageons à en payer l'intérêt à perpétuité.

L'hon. M. REID: Vous voulez parler du Grand-Tronc-Pacifique?

M. DENIS: Non, je veux parler du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Cette somme de $216,253,111 se rapporte au Grand-Tronc-Pacifique.

M. DENIS: J'ajouterai à ces chiffres un mot d'explication. A la page 38 du volume, j'ai pris les actions garanties, à 4 p. 100, se chiffrant à 60 millions. Il ne peut y avoir de doute à ce sujet; puis je prends, à la même page, ce qui tombe sous le titre "dette fondée:

Dette fondée:	
Grand-Tronc, obligations à 5 p. 100	$ 20,782,491.38
Grand-Tronc, obligation à 4 p. 100	119,839,012.69
Great Western, obligations à 5 p. 100	13,252,322.48
Northern, obligations à 4 p. 100	1,499,979.65
Obligations totales	$155,373,806.20

D'après le contrat, l'intérêt sur cette dette fondée, ou sur ce que l'on appelle les obligations perpétuelles doit être garanti par le Gouvernement. En conséquence, nous garantissons également l'intérêt sur ces obligations qui se chiffrent à 155 millions; en somme nous garantissons l'intérêt sur les actions ou sur les débentures jusqu'à concurrence de la somme de $216,207,138.71.

Maintenant, quoi qu'il arrive nous garantissons toujours le paiement de l'intérêt. Si, à l'avenir l'entreprise est payante notre garantie ne sera d'aucune utilité, puisque nous n'aurons pas d'intérêt à payer. Si, par contre, l'entreprise ne réussit pas au point de couvrir les intérêts, il nous faudra donc les payer. Par conséquent, je dis que nous assumons la responsabilité du paiement de l'intérêt sur un capital de $216 millions, peu importe ce que l'avenir pourra réserver relativement à cette route. Si le réseau fait faillite il nous faudra tout de même payer l'intérêt à perpétuité. Si à cause d'un cataclysme quelconque, la route était détruite, il nous faudra encore en payer l'intérêt à perpétuité. En conséquence, je prétends que par ce projet nous devenons responsables de la somme de 216 millions—non pas dans ce sens qu'il nous faudra emprunter pour payer ce montant, mais dans le sens que nous serons responsables du paiement de l'intérêt; et lorsque nous approfondissons les choses, nous constatons que le fait d'être responsable d'un intérêt à perpétuité sur une certaine somme d'argent équivaut à la responsabilité en matière de capital. Ainsi nous nous trouvons dans la même position que si nous payions les 216 millions; avec cette différence peut-être que nous n'aurons pas à emprunter l'argent. Mais en ce qui a trait à nos obligations, au crédit du pays, et à la garantie qu'il nous faudra donner, nous devenons responsables du paiement de cette somme. Ainsi, je dis que le pays s'est engagé vis-à-vis de cette entreprise pour le montant de 216 millions, puis la somme indiquée dans la sentence des arbitres et dont je ne parlerai pas pour le moment. Après nous être engagés pour cette somme de 216 millions, il nous sera impossible de permettre que la compagnie fasse banqueroute; ceci, tout le monde l'admet. Si nous devons attacher quelque valeur à l'argument dont on fait grand cas aujourd'hui; qu'on ne saurait permettre que cette compagnie fasse banqueroute—l'argument ne me paraît pas avoir beaucoup de valeur, malgré ce qu'en pensent nos adversaires,—il aura infiniment plus de poids lorsque nous nous serons portés responsables pour le montant de 216 millions. Il importe de reconnaître qu'à l'avenir, il faut que le réseau du Grand-Tronc subsiste, il faut qu'il subsiste toujours. Si nous considérons comme admis qu'on ne saurait permettre à la compagnie de déclarer banqueroute, je dis que nous sommes responsables de toutes les obligations de cette compagnie, pour la raison que chaque fois que la compagnie ne se trouvera pas en mesure de faire face à ses obligations, qu'elle s'enfoncera plus profondément dans les dettes qu'elle ne pourra pas payer, le Gouvernement n'aura pas d'autre alternative que de les payer pour le compte de la compagnie; autrement les créanciers auront le droit de la mettre en liquidation. Pour cette raison, je prétends que nous engageons le pays pour le plein montant des obligations de cette compagnie, c'est-à-dire, pour la somme de 501 millions. D'autre part, il n'y a pas lieu de nous alarmer outre mesure, parce que sur l'autre page du grand-livre il figure un actif. Mais quel est le montant de cet actif? A mon sens, c'est là le point important. Le ministre nous disait il y a un instant "Nous avons chargé des experts de faire l'estimation de la propriété, et nous avons reçu leur rapport". Je me suis demandé si je ne me montrais pas trop rigoriste en affirmant que cet actif pourrait bien ne pas

dépasser la somme de 450 millions. J'espère qu'il s'élèvera à plus de cela. Mais supposons qu'il n'atteigne pas ce chiffre, je crois que le pays perdrait la différence entre la valeur de l'actif et la somme des obligations au montant de 501 millions.

Quant au côté pratique, voici toute mon opinion; je suis d'avis que l'écart entre l'actif et la somme des obligations, tel que nous le comprenons aujourd'hui, est de beaucoup trop restreinte. En d'autres termes, nous établissons actuellement un prix minimum pour l'actif du Grand-Tronc. Si l'on veut que le pays ne soit pas le perdant dans cette opération, si l'on veut que le pays ne soit pas tenu de payer cette somme de 501 millions pour une propriété dont la valeur réelle n'est pas aussi élevée, nous aurions dû fixer ce prix minimum à un chiffre plus bas.

Le prix minimum est le montant des obligations. Si celles-ci sont de 500 millions de piastres, nous sommes responsables, inévitablement, jusqu'à concurrence de ce montant. Voilà pourquoi, je l'appelle le prix minimum. Si l'actif vaut plus de 500 millions, alors il n'y a pas de danger, parce que la différence entre les 500 millions et la valeur de l'actif sera placée au compte des actions privilégiées et ordinaires. Voici comment je procéderais: Afin de ne pas fixer à un chiffre trop élevé le prix minimum, au lieu de soumettre à l'arbitrage les quatre sortes d'actions dont je viens de parler, nous le ferions pour les cinq sortes. Dans la dernière alternative, les obligations de la compagnie sont diminuées du montant des actions garanties, soit 60 millions de piastres.

Si au lieu de soumettre les quatre espèces d'actions aux arbitres, nous soumettons les cinq, immédiatement, les obligations de la compagnie sont réduites de 60 millions en ce qui concerne notre responsabilité. Les obligations, au lieu d'être de 501 millions, seraient de 441 millions, parce que des obligations, telles que nous les calculons maintenant, nous laissons de côté toutes les actions qui vont être soumises à l'arbitrage. Si nous n'omettions pas ces actions qui doivent être arbitrées, nous aurions à faire face à 501 millions plus 180 millions, cette dernière somme représentant les actions qui doivent être évaluées. Mais, nous laissons ces actions de côté en faisant le raisonnement suivant: Nous disons que ce n'est pas là une obligation en ce qui regarde les engagements du pays, parce que nous n'avons pas à les payer. Il nous faut payer pour les charges fixes et les obligations qui sont reconnues et auxquelles nous ne pouvons échapper en vertu de la convention. En outre, nous ne sommes obligés à payer rien de plus, à moins que le montant de l'actif ne le justifie. Donc, afin de protéger le pays, il faudrait arbitrer les cinq espèces d'actions, et alors, nous réduirions de 60 millions ce que j'appellerai les obligations inévitables,—je parle des obligations que nous devons payer bon gré mal gré—et au lieu d'avoir des obligations se chiffrant à 501 millions, nous n'en aurons que pour 441 millions.

Si les arbitres décident alors que l'actif vaut 450 millions, un surplus de 9 millions sera porté au compte des actions garanties. Mais, s'ils jugent que cet actif est de 501 millions, toutes les actions garanties seront payées, comme on le propose ici. Si les arbitres trouvent qu'il vaut plus de 501 millions, la différence entre ce montant et la valeur de l'actif sera placée au compte des actions ordinaires et des première, deuxième et troisième émissions.

D'honorables députés ont souvent répondu à cet argument en disant, directement ou indirectement, que cette proposition eût été préférable, peut-être, mais que le Grand-Tronc ne l'eût pas acceptée. Monsieur le président, j'ai déjà répondu à cette objection; la gauche y a répondu nombre de fois, et je ne m'y attarderai pas maintenant. Mais, je répéterai ce que l'on a dit si souvent au cours de ce débat: Il n'appartient pas au Grand-Tronc de fixer la valeur de cette propriété; ce n'est pas à une compagnie en faillite de faire ses conditions. C'est au Gouvernement de dire, et en toute équité: Nous allons faire évaluer votre propriété par les arbitres, et nous vous en donnerons le plein prix, mais pas un sou de plus. Si elle ne vaut pas plus de 441 millions, rien ne sera payé pour les actions garanties.

S'il arrivait que les actions ne valussent pas plus de 441 millions, le pays perdrait 60 millions par cette opération. En quelle posture serait le Gouvernement, les partisans de cette mesure de l'autre côté de la Chambre, et même les contribuables, si le pays, qui est lui-même presque en faillite, était tenu de verser 60 millions qu'il ne doit pas ?

Mon avis est celui du rapport Drayton-Acworth. Je cite du même passage auquel le ministre a déjà fait allusion, page xcv (v. f.):

> Nous vous proposons que tout le capital-actions du Grand-Tronc, garanti privilégié ou ordinaire, soit transporté aux commissaires en échange d'une rente basée sur une proportion modérée, mais substantielle, de $3,600,000, somme moyenne payée comme dividende dans les dix

dernières années; et que cette rente soit augmentée de 40 ou 50 p. 100 après les sept premières années.

Le rapport Drayton-Acworth conclut à l'acquisition par les syndics non seulement des quatre espèces d'actions, mais de toutes les cinq, et pour ces dernières, le rapport recommande de payer moins que l'on propose maintenant de le faire pour les quatre premières. D'après ce rapport, le paiement de l'intérêt annuel devrait être fait sur une proportion modérée de 3,600,000 piastres durant les sept premières années. Il est difficile de calculer ce que serait une proportion modérée dans ce cas-ci. Je serais porté à croire que 50 p. 100 serait une proportion modérée. Mais, le président du conseil (M. Rowell) prétend que le montant devrait être plus élevé.

J'ai cru qu'il est disposé à tenir plutôt compte des intérêts de la compagnie du Grand-Tronc que de ceux du pays lorsqu'il a soutenu avec tant d'énergie que $2,500,000 constituent un pour cent modéré de la somme de $3,600,000. En tout cas, il s'agit d'une question d'appréciation.

Pour résumer en deux mots mes remarques, je soutiens que c'est un projet très dangereux que d'engager le pays à assumer un passif de 501 millions de piastres sans connaître le chiffre de l'actif et sans que nous soyons en mesure de diminuer d'un seul sou le chiffre de ce passif, quel qu'il soit.

M. EULER: Je l'ai déclaré l'autre soir, je suis personnellement en faveur de l'acquisition par l'Etat du réseau du Grand-Tronc, pourvu qu'on puisse l'obtenir à des conditions et à un prix raisonnables. Les chiffres que le ministre des Chemins de fer a cités tout à l'heure établissent clairement que le pays devra débourser, au moins, 501 millions pour le rachat de ce chemin de fer.

L'hon. M. REID: Cette somme totale comprend le passif du Grand-Tronc-Pacifique.

M. EULER: Si j'ai bien saisi le sens des explications données par le ministre, il a affirmé, en réponse aux remarques de l'honorable député de Joliette (M. Denis), que la seule estimation possible des 180 millions d'actions dont la valeur sera soumise à l'arbitrage dépendrait de combien l'actif de la compagnie excéderait ce passif de 501 millions. Si j'ai mal compris, j'espère que le ministre voudra bien rectifier. Cette affirmation est de nature à m'intéresser, car c'est justement l'estimation raisonnable de la valeur de ces 180 millions d'actions qui me concerne à cette heure.

La déclaration du ministre signifie évidemment que la question de se rendre compte si l'actif excède oui ou non ce passif de 501 millions est simplement une question d'affaires. J'aimerais donc à l'entendre concilier cette affirmation avec l'autre déclaration qu'il a faite, à savoir que les arbitres devront agir avec générosité. Or, il n'est nullement question de générosité dans les transactions d'affaires, et j'aimerais à avoir l'assurance que le Gouvernement n'encouragera pas les arbitres à régler la question autrement qu'elle le serait dans le cours ordinaire des affaires.

Ils devront, au contraire, estimer à leur juste valeur les biens de la compagnie sans qu'il soit question de montrer de la générosité. Au cas où les arbitres se montreraient trop généreux, c'est autant d'argent qui sortira du trésor public pour tomber dans les escarcelles des actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc. La compagnie devrait obtenir les sommes auxquelles elle a strictement droit; il s'agit d'une simple question d'affaires. De plus, je ferai observer que l'opération est assez importante pour m'autoriser à exiger l'insertion d'une disposition statuant que le Parlement sera appelé à approuver ou à rejeter la sentence arbitrale qui sera rendue à ce sujet; la décision des trois arbitres ne devrait pas être définitive.

M. ROBB: Le ministre attache une grande importance au rapport Drayton-Acworth. Si ma mémoire est fidèle, M. Drayton, devenu depuis sir Henry Drayton, a fait une visite d'inspection sur tous les chemins de fer du pays en compagnie de M. Smith, le gérant général du réseau du New-York-Central. M. Acworth est arrivé en Canada après cette tournée d'inspection, de sorte qu'il tenait des deux autres commissaires les renseignements qu'il a obtenus sur la situation générale des chemins de fer canadiens. M. Acworth a été du même avis que sir Henry Drayton pour présenter un rapport qui ne peut être considéré comme favorable à la nationalisation des chemins de fer. En effet, si je m'en souviens bien, le rapport Drayton-Acworth se prononce avec énergie contre la possession et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Ces deux commissaires ont proposé la création d'un conseil d'administration; cependant, M. Acworth avait à peine terminé sa tâche ici, qu'il fut appelé à témoigner à titre d'expert devant un comité du Congrès à

Washington; or, la déposition de ce monsieur tend à démontrer sur toute la ligne que la nationalisation et l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, ont été un régime désastreux dans tous les pays qui en ont tenté l'essai. Voilà le témoignage de l'un des commissaires nommé par le Gouvernement pour faire rapport sur la situation des chemins de fer canadiens. Je ne vois donc pas de quelle façon M. Acworth peut bien concilier le rapport qu'il a fait au Gouvernement avec le témoignage qu'il a rendu devant un comité du Congrès à Washington.

Le Gouvernement attache donc beaucoup d'importance au rapport Drayton-Acworth, et tente d'établir que les deux commissaires ont recommandé jusqu'à un certain point l'exploitation de tous les chemins de fer de l'Etat sous la direction unique d'un conseil d'administration, mais non sous la direction de l'Etat par l'entremise d'un ministre. Or, la commission comprenait un troisième membre qui était, c'est admis par tout le monde, le plus expert des trois commissaires en matière de chemin de fer. J'ai nommé M. Smith, le gérant général du réseau du New-York-Central, un immense réseau de voies ferrées dont les ramifications couvrent une bonne partie du territoire américain. Aux yeux des industriels de chemins de fer, M. Smith est regardé comme l'un des premiers experts du continent. Il s'est prononcé carrément contre la nationalisation et contre toute tentative d'intervention de la part du Gouvernement pour acquérir le réseau du Grand-Tronc.

Son rapport au Gouvernement voulait qu'on ne touchât ni au Pacifique-Canadien ni au Grand-Tronc. Il déclarait que le gouvernement précédent avait à ce point lié le Grand-Tronc au projet du Grand-Tronc-Pacifique que c'était embarrasser sa distribution de dividendes aux actionnaires de la compagnie mère du Grand-Tronc. La preuve établit que le Grand-Tronc s'est lancé de son plein gré et en connaissance de cause dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, et qu'il a accepté les conditions énoncées par le gouvernement du temps.

L'hon. M. ROWELL: Que devait faire le Gouvernement, suivant M. Smith?

M. ROBB: Mon honorable ami peut trouver le rapport de M. Smith dans celui de la commission royale. Je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre en le lisant. Il commence à la page 91 et se continue dans les pages suivantes. M. Smith propose que le Gouvernement laisse le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc en l'état et qu'il relève le Grand-Tronc de ses obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. ROWELL: Que le Gouvernement du Canada se charge de toutes les obligations et donne au Grand-Tronc tout ce qu'il a de bon.

M. ROBB: Je ne défends pas le rapport de M. Smith. J'allais dire que le gouvernement du temps qui conclut cette entente avec les actionnaires anglais propriétaires du Grand-Tronc, a protégé les droits du peuple canadien, en liant étroitement le Grand-Tronc. Nous ne sommes pas ici, en ce moment, pour sauvegarder les intérêts des actionnaires anglais qui ont conclu un marché avec le gouvernement. Nous devons, à l'heure qu'il est, tenir compte des intérêts des habitants du Canada. Il serait peut-être sage pour le Gouvernement de sauvegarder les intérêts des contribuables du Canada et de laisser sir Alfred Smithers et son bureau de directeurs s'occuper des intérêts des actionnaires anglais, hollandais ou allemands, ou autres de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. C'est leur affaire. Ils ont fait un marché avec notre pays au sujet du Grand-Tronc-Pacifique; ils ont fourni certaines garanties. A mon avis, ils devraient observer ces garanties. S'ils ne le peuvent, agissons comme tout homme d'affaires. Des capitalistes nous arrivent de Grande-Bretagne, d'Allemagne ou de Hollande, pour faire des placements. L'un place son argent dans les chemins de fer; un autre, sur les immeubles; un troisième, sur nos fabriques. Le Gouvernement va-t-il intervenir pour relever de ses obligations quiconque fait un mauvais marché? Si le Gouvernement a l'intention de prendre soin de celui qui risque son argent dans les chemins de fer, il est autant tenu de protéger celui qui risque son argent dans les immeubles, les mines ou les manufactures, s'il fait une mauvaise transaction.

Je reviens aux compagnies subsidiaires qui ne sont aucunement en Canada, mais qui se trouvent aux Etats-Unis, où les lignes du Grand-Tronc ont un grand parcours. Quelques-uns d'entre eux traversent le Vermont et une partie du New-Hampshire; d'autres, le Maine, d'autres, le Michigan, d'autres, l'Illinois et l'Indiana. Dans ce livre bleu qui contient des notes sur l'achat du Grand-Tronc, on trouve, pages 54 et 55, un état des déficits de ces voies ferrées, en 1917. Cette année-là, le déficit du Vermont-Central était de $154,729; celui du chemin de fer Atlantique et

Saint-Laurent, de $1,272,496, et celui des compagnies subsidiaires de l'Ouest: Detroit-Grand-Haven-Milwaukee, du Grand-Tronc et Western, Toledo-Saginaw-Muskegon, de $1,302,154. En additionnant tout cela, on obtient un déficit total de $2,729,379 pour les compagnies subsidiaires dont le Gouvernement propose de doter la population du Canada—compagnies qui opèrent en dehors du Canada, aux Etats-Unis. Que représente ce déficit total de $2,729,379? Nous invitons, aujourd'hui, la population du Canada à souscrire à l'emprunt de la victoire à 5½ p. 100. Si nous capitalisons les déficits de ces voies ferrées, en 1917, nous trouvons que nous demandons aux habitants du Canada de souscrire $49,625.072. Voilà le montant d'argent que représente, pour l'année 1917, chez les compagnies subsidiaires du Grand-Tronc, les déficits dont ce Gouvernement veut charger la population canadienne. Je demande à mes honorables amis, en toute gravité: Ne conviendrait-il pas de tenir un peu compte des contribuables du Canada? Il est devenu parfaitement clair, cet après-midi, que les membres, y compris le président du conseil, qui leur avait soumis cette question et dont ils connaissaient les détails depuis plus d'une année, ne voient pas parfaitement clair dans toute la situation. Ne serait-il pas à propos de dire à sir Alfred Smithers: "Tenant compte de l'état de choses par tout le pays, et des échos qui nous arrivent des différentes provinces, nous ne nous croyons pas justifiés de poursuivre ces négociations.

Nous ne croyons pas que les contribuables du Dominion soient prêts à se charger de ce fardeau, et vous feriez mieux d'exécuter le contrat que vous avez fait avec le présent Gouvernement. S'ils ne peuvent remplir leur contrat qu'ils se mettent en liquidation, si c'est nécessaire. Ce ne serait pas la première fois que les chemins de fer se mettent en liquidation sur ce continent; la séquestration n'est pas chose nouvelle dans l'expérience des chemins de fer.

J'ai ici un relevé indiquant qu'en 1910 trente-neuf chemins de fer aux Etats-Unis sont tombés entre les mains d'un séquestre, en 1913, quarante-neuf et en 1915, quatre-vingt-cinq chemins de fer, représentant 23,-834 milles. Quelqu'un me dira-t-il que les Etats-Unis ont souffert parce que ces chemins de fer sont tombés aux mains de séquestres? Ils ont pu élaguer ces chemins de fer et c'est la seule base juste pour traiter ce gâchis du Grand-Tronc. C'est un gâchis, et plus nous nous y enfoncerons pire ce sera. J'en appelle à mes honorables amis de la droite et les prie de s'intéresser un peu plus aux contribuables du Canada et un peu moins aux actionnaires anglais, parce que leurs directeurs sauront sauvegarder leurs intérêts.

L'hon. M. KING: Le ministre peut-il donner les noms des autres compagnies avec lesquelles le Gouvernement demande le pouvoir de faire un arrangement? Cet article édicte que le Gouvernement aura le droit de conclure un arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc du Canada et avec telles autres compagnies ou tels autres intérêts que le Gouvernement jugera nécessaire.

L'hon. M. REID: Il pourrait être nécessaire de conclure un arrangement avec quelques-unes de ces compagnies subsidiaires. C'est pourquoi ces mots se trouvent là.

L'hon. M. KING: Pouvez-vous donner leurs noms?

L'hon. M .REID: J'ai donné les noms de toutes les compagnies subsidiaires. Ils se trouvent aux pages 40 et 41 du livre bleu. Pour n'en mentionner qu'une seule, la Montreal Warehousing Company appartient absolument à la compagnie du Grand-Tronc. Or, nous serons peut-être obligés de conclure un arrangement avec cette compagnie. Ce serait purement un arrangement pour la forme.

L'hon. M. KING: Vous ne prévoyez pas être obligés de négocier avec d'autres que les compagnies mentionnées aux pages 40 et 41?

L'hon. M. REID: Non.

L'hon. M. FIELDING: Si la Montreal Warehousing Company appartient entièrement au Grand-Tronc il n'y aura aucun besoin de conclure un arrangement avec elle, parce que le Grand-Tronc, par le fait qu'il possède les actions ordinaires de la compagnie subsidiaire contrôle cette compagnie.

L'hon. M. ROWELL: Ces mots sont insérés seulement comme précaution extraordinaire, afin de nous assurer que nous aurons un titre absolu à ces actions. Il se peut qu'un arrangement quelconque devra être fait avec les actionnaires; ils devront être parties à cet arrangement. Ces mots sont insérés simplement afin que le Gouvernement puisse faire un arrangement avec les parties quelconques qui pourront être nécessaires pour nous assurer du titre aux actions que nous achetons sous le régime de l'arbitrage.

L'hon. M. FIELDING: Il faut présumer, dans le cas des compagnies subsidiaires, ou bien qu'elles appartiennent entièrement, ou bien que l'intérêt prépondérant appartient au Grand-Tronc. Dans l'un ou l'autre cas, il ne semble pas nécessaire de conclure un arrangement séparé, parce que si le Gouvernement devient le propriétaire des actions du Grand-Tronc, tout ce qu'il aura à faire sera de convoquer une assemblée, dire ce qu'il veut, et le faire. Le ministre peut-il me dire à quelle catégorie d'actions est attaché le droit de voter?

L'hon. M. ROWELL: Toutes ces actions comportent le droit de voter. Mon honorable ami trouvera les différentes catégories d'actions, ainsi que les privilèges de voter y attachés, à la page 57 du livre bleu.

L'hon. M. KING: Relativement aux mots "et intérêts" ce terme comprend-il la possibilité d'acquérir des propriétés comme les hôtels, qui peuvent appartenir aux chemins de fer?

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. KING: Le Gouvernement a l'intention de prendre les hôtels aussi?

L'hon. M. REID: Oui, ce sont un actif; le Château-Laurier, par exemple.

L'hon .M. KING: Le Gouvernement se propose-t-il de faire le service du Château-Laurier?

L'hon. M. ROWELL: Le Gouvernement, lorsqu'il prend les actions, prend tout ce que comportent ces actions, et il prend tous les biens du chemin de fer Grand-Tronc.

L'hon. M. KING: C'est entendu. Le Gouvernement, donc, fait un arrangement pour prendre non seulement les chemins subsidiaires, mais tous les hôtels et l'administration des hôtels?

L'hon. M. REID: Nous faisons l'acquisition de l'actif, et comme les hôtels constituent un actif, nous en faisons aussi le rachat.

L'hon. M. KING: Par ce contrat, le Gouvernement doit-il aussi faire l'exploitation des hôtelleries?

L'hon. M. REID: Nous faisons l'acquisition de tous les biens.

L'hon. M. KING: Le ministre voudrait-il répondre exactement à ma question?

L'hon. M. REID: Nous faisons l'acquisition du réseau du Grand-Tronc et de tout son actif. Les hôtels font partie du réseau du Grand-Tronc, au même titre que les hôtelleries du Nord-Canadien, figurant dans ce dernier réseau. Nous faisons aujourd'hui l'exploitation de ce dernier réseau. Le Nord-Canadien possède des hôtels.

L'hon. M. KING: L'autre soir, le président du conseil, parlant de la hâte avec laquelle le Gouvernement cherche à faire adopter cette mesure législative, nous a dit que c'était parce qu'il avait à cœur de conclure ce traité avec le Grand-Tronc à aussi bref délai que faire se peut. Je tiens à demander aux ministres si le Gouvernement a l'intention de soumettre cette convention, une fois passée, à l'approbation du Parlement?

L'hon. M. ROWELL: Non. Nous demandons **maintenant l'autorisation** de faire l'opération. **Les conditions** principales du traité figurent dans une lettre qui a été soumise à la Chambre et dans le projet de loi en discussion.

L'hon. M. KING: Le Gouvernement se borne donc à demander au Parlement de déléguer l'exercice de sa fonction à l'exécutif; en d'autres termes, il veut frustrer le Parlement de sa fonction pour laquelle il a été institué, c'est-à-dire, l'affectation des deniers publics. N'est-ce pas exact?

L'hon. M. ROWELL: Non. C'est ce qu'affirme l'honorable député, mais son affirmation ne change rien à la réalité. Les conditions auxquelles nous devons acquérir le réseau et sur lesquelles le Parlement est appelé à se prononcer figurent dans le projet de loi et dans la lettre qui a été soumise à cette Chambre.

L'hon. M. KING: Si le Gouvernement n'a pas l'intention de soumettre le traité à l'approbation du Parlement, je désirerais proposer la modification de cet article par l'adjonction de ces mots:

> Le présent contrat sera soumis au Parlement du Canada et soumis à sa ratification.

En soumettant cet amendement, je désire observer que, lorsque le Gouvernement passa un contrat avec la compagnie du Grand-Tronc pour la construction du Transcontinental, il soumit au Parlement le texte du traité qu'il proposait de conclure avec la compagnie, et fit soumettre cette convention au Parlement sous forme d'une annexe attachée au projet de loi. J'ai sous les yeux le statut de 1903, chapitre 71, adopté la 3e année du règne d'Edouard VII, intitulé "Loi concernant la construction d'un chemin

de fer national transcontinental". A la page 9 de cette loi se trouve une annexe qui contient le texte que voici:

Convention passée le vingt-neuf juillet 1913,
Entre:
Sa Majesté le roi, traitant pour le Canada et représenté aux présentes par l'honorable William S. Fielding, ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux,
d'une part;
Et
Sir Charles Rivers-Wilson, C.-B., G.C.M.G.; le très honorable lord Welby, G.C.B.; John A. Clutton-Brock, Joseph Price, Alfred W. Smithers, tous de la ville de Londres, Angleterre; Charles M Hays, Frank W. Morse et Willian Wainwright, tous de la ville de Montréal, Canada et John Bell, de la ville de Belleville, Canada, susdit, représentant aux présentes de la compagnie dite la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, compagnie devant être constituée en corporation par acte du Parlement du Canada, à sa session présentement en cours, et agissant au nom de ladite compagnie,
d'autre part.

Suivent les conditions de la convention avec la clause que voici:

50. La présente convention sera soumise à la ratification du Parlement du Canada.

Les mots que je suggère à titre d'amendement à la présente clause sont identiques à ceux insérés dans la convention intervenue, lorsque le traité fut passé entre la compagnie du Grand-Tronc et le Gouvernement pour la construction du réseau national transcontinental. Monsieur le président, si le Parlement doit exercer son contrôle sur les dépenses publiques et être pleinement éclairé sur le traité qu'on demande au pays de conclure en ce moment, je dois dire qu'à mon avis, cette démarche est absolument nécessaire. Puis-je, en outre, rappeler à la Chambre que cette session du Parlement a été spécialement convoquée dans le but d'approuver le traité de paix entre les puissances alliées et associées et l'Allemagne.

A la suite d'une convention d'ordre international on a jugé qu'il fallait réunir le Parlement pour obtenir sa sanction du traité avant que le pays y soit engagé à titre de partie contractante. Si cette mesure avait sa raison d'être au sujet d'un engagement international, je prétends qu'il serait également à propos de prendre les mêmes mesures au sujet des plus importantes opérations que le pays ait eu à négocier depuis un certain temps, pour ne pas dire la plus considérable qu'il lui ait jamais été donné de délibérer.

(L'amendement est rejeté par 49 voix contre 26.)

M. ROBB: Avant d'adopter la clause, je ferai observer au Gouvernement et à ses partisans qu'ils refusent aujourd'hui au pays les droits que M. Smithers, le président du Grand-Tronc, a eu soin de sauvegarder pour ses actionnaires. L'article 7 traite clairement que cette convention ne sera valide que lorsqu'elle aura été approuvée et ratifiée par la majorité des actionnaires. Si nous faisons l'acquisition de la ligne, les contribuables du pays n'en seront-ils pas les actionnaires? Et quels sont les représentants de ces derniers si ce n'est les représentants du peuple au Parlement, y compris les honorables membres qui, par leur vote, viennent de sacrifier les droits et les privilèges du peuple, droits et privilèges que M. Smithers a pris soin de sauvegarder dans l'intérêt de ses actionnaires?

M. DENIS: Je crois devoir profiter de la présence, en ce moment, d'un assez grand nombre d'honorables députés pour proposer un deuxième amendement. Il y a quelques instants, j'exposais quelques raisons pour lesquelles les cinq catégories d'actions devraient être soumises à l'arbitrage. Comme je le faisais observer, lorsque ce projet de loi sera adopté, le pays sera responsable, non pas d'après mes chiffres mais d'après ceux fournis par le ministre des Chemins de fer, d'une dette totale de 501 millions de dollars; et si l'actif de la compagnie n'est que de 450 millions, la perte éprouvée de ce chef par le pays sera dans les 51 millions. Pour parer à cette éventualité, je suggère que non seulement quatre catégories d'actions, mais toutes les cinq, soient soumises à l'arbitrage. Je disais, il y a un instant, et je le dis de nouveau que c'est ce que propose le rapport Drayton-Acworth. Quel mal résulterait de l'arbitrage de ces cinq catégories d'actions? Le Grand-Tronc n'en souffrirait pas. Nous ferions évaluer cet actif et nous paierions le plein montant attribué à la compagnie. Mon amendement porte que nous ne devrions pas être tenus de payer l'actif du Grand-Tronc plus qu'il ne vaut. Là où les choses en sont, nous engageons le pays dans une dette de 501 millions sans tenir aucun compte de l'actif; et afin que le pays ne soit pas obligé de payer le Grand-Tronc au delà de ce qu'il vaut et que nous ne payons pas d'avance les 60 millions d'actions garanties qui, après tout, peuvent être sans valeur aucune, je suis d'avis que les actions garanties, comme les quatre autres séries d'actions, devaient être soumises à l'arbitrage...

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je dois faire observer au comité et à l'honorable député qu'il répète absolument ce qu'il a déjà

dit, il y a un instant. C'est tout à fait contre la règle, et je suis tenu de signaler la chose à l'honorable député et dois le prier de ne pas répéter le discours qu'il a déjà fait.

M. DENIS: Je me soumets à votre décision, monsieur le président. Je voulais simplement présenter le même argument sous une autre forme, mais si je suis de trop près le fil de mes remarques antérieures, je n'irai pas plus loin. Toutefois j'exposerai ma manière de voir en quelques mots. Nous imposons actuellement au pays une dette dont nous connaissons le chiffre, soit 501 millions, en regard d'un actif que nous ne saurions établir. Voici maintenant sur quoi j'appuie mon amendement. Le Grand-Tronc a contracté une dette vis-à-vis du Dominion, directement et indirectement—directement pour les deniers que la compagnie doit, et indirectement pour les garanties qu'il a consenties au Grand-Tronc-Pacifique, qui appartient au Canada. Advenant la liquidation de la compagnie du Grand-Tronc, cette dette aurait-elle la priorité sur les actions 4 p. 100 garanties de la compagnie.

Si l'actif de la compagnie ne suffisait pas à l'acquittement de toutes les dettes, la dette du Canada devrait être remboursée avant les actions garanties à 4 p. 100 au total de 60 millions. N'est-ce pas un avantage signalé pour le pays que d'avoir la priorité, pour rentrer dans les fonds que lui doit le Grand-Tronc, sur les 60 millions d'actions garanties à 4 p. 100? Nous intervertissons simplement les rôles, et il en résulte que ces 60 millions d'actions garanties auront priorité sur notre dette parce que nous aurons garanti le paiement de l'intérêt sur ces actions. Quand nous rendons ainsi le pays responsable d'avance pour ces actions nous en faisons des valeurs de premier ordre et nous leur donnons le pas sur notre propre réclamation contre le Grand-Tronc. Dans le cas où il faudrait liquider l'actif du Grand-Tronc, les 60 millions d'actions garanties devront être remboursées avant l'acquittement de la dette vis-à-vis du Canada, parce que nous ne pouvons nous soustraire au paiement de ce que nous devrons et que nous aurons garanti la dette.

Il n'y a donc pas lieu, suivant moi, d'acquérir cette catégorie d'actions jusqu'à concurrence de 60 millions et d'augmenter leur valeur. Que les actions de la compagnie restent à leur valeur réelle. Nous ne diminuons en rien la valeur de ces actions et il n'y a pas de raison au monde pour que nous augmentions leur valeur aux dépens du crédit et des deniers du peuple canadien. Or, c'est là ce que propose le présent bill. Faisons donc estimer la valeur de ces cinq catégories d'actions, n'accordons pas de préférence aux obligations privilégiées et du moment que nous saurons à quoi nous en tenir, si la valeur de l'actif est suffisante pour nous autoriser à acquitter l'intérêt sur les obligations garanties, nous le paierons.

Les porteurs d'obligations garanties seront exactement dans la même situation qu'à l'heure qu'il est; ils ne perdront ni leurs titres ni leurs droits. Si ces actions valent quelque chose, il faut que nous le sachions et les actionnaires recevront ce auquel ils ont droit. Mais si ce stock n'a aucune valeur, il n'y a pas de raison au monde pour forcer le peuple canadien à débourser 60 millions de ce chef. J'ai donc l'honneur de proposer:

Que l'article 2 soit modifié en retranchant après les mots "Grand-Tronc" tous les mots de la 10e ligne dudit article.

L'amendement vise à supprimer les mots suivants dans les trois dernières lignes de l'article 2:

à l'exception des actions 4 p. 100 garanties du Grand-Tronc s'élevant à 12,500,000 livres sterling, ces actions étant ci-après appelées les "actions garanties actuelles.

L'hon. M. FIELDING: L'amendement de l'honorable député (M. Denis) a trait à ce que je considère être la plus grave objection que l'on puisse soulever contre la présente mesure, lorsqu'on en étudie les détails. Tous les arguments que nous pouvons avancer relativement à l'arbitrage de la valeur des obligations privilégiées et des actions ordinaires peuvent être invoqués avec autant de force, sinon plus, lorsqu'il s'agit des obligations garanties. Un danger existe relativement à cette somme de 180 millions d'obligations privilégiées et d'actions ordinaires, qui sera soumis à l'arbitrage. Cette procédure offre un si grave danger que certains de nos amis de la droite se sont alarmés. L'honorable député de Springfield (M. Richardson) a avoué, l'autre jour, que cette question troublait sa tranquillité d'esprit; il nous a assuré, néanmoins, qu'après avoir discuté l'affaire avec certains personnages—quelqu'un qui est en relations suivies avec les membres du Gouvernement, a-t-il dit, sans vouloir le nommer—il était en mesure d'affirmer que les représentants du peuple auraient l'occasion d'examiner les détails de l'opération à une autre étape du débat; en d'autres termes, le texte de la convention conclue entre le Gouvernement et le Grand-Tronc serait soumis au Parlement. Or, mon honorable ami s'est laissé leurrer par

une promesse de cette nature et il a appuyé la mesure. Il doit se rendre compte, à cette heure, que cette promesse, si c'en était bien une, fut absolument gratuite, car le ministre affirme ici ce soir que cette convention ne sera jamais soumise à l'assentiment du Parlement, de sorte que mon honorable ami n'aura nullement l'occasion de scruter les termes de la convention, ce à quoi il attachait une si grande importance. Lorsque nous songeons que ce stock de 180 millions représentant diverses catégories d'obligations du Grand-Tronc sera soumis aux éventualités de l'arbitrage, nous avons bien lieu de nous alarmer, surtout à la lumière de ce qui s'est produit par le passé. C'est cette incertitude où nous sommes qui constitue le danger. Cependant, dès qu'il s'agit des obligations garanties, il n'y a plus d'incertitude qui tienne; le danger, dans ce cas, c'est la certitude que le Canada sera obligé de verser en plus de la juste valeur de ce stock, une somme d'au moins 30 millions. Il n'y a pas le moindre doute quant à cela. Je m'en rapporte à l'expérience de tous mes collègues qui connaissent les affaires.

Voici une émission que l'on désigne sous le nom d'obligations privilégiées, mais qui ne sont pas garanties par l'Etat; il s'agit simplement d'une expression employée par la compagnie du Grand-Tronc; ces obligations sont garanties par le Grand-Tronc. Dernièrement, ces actions étaient cotées à la bourse à 40 ou 50. Ces jours derniers, j'ai cité les cotes établissant qu'elles étaient montées à 48. Le gouvernement fédéral se prépare donc à garantir que ces actions porteront annuellement un intérêt de 4 p 100. Aux termes du projet de convention, le gouvernement fédéral s'engage à payer à perpétuité un intérêt de 4 p. 100 sur ces actions, à moins qu'il ne décide de les racheter en remboursant le capital qu'elles représentent au bout de trente ans. L'adoption du projet de loi par le Parlement aura pour effet de fixer à 90 la valeur de ces actions qui se vendaient à 45 ou 48 le mois passé. C'est la conclusion qui s'impose. La garantie de l'Etat sur une obligation portant intérêt à 4 p. 100 équivaut au pair et même plus en temps ordinaire; or, nous ne traversons pas des temps ordinaires; l'argent est très cher. Je m'en tiens, toutefois, aux chiffres ordinaires. Aussitôt que l'opération aura été consommée, aussitôt que ces obligations porteront la garantie de l'Etat au lieu de celle du Grand-Tronc, elles vaudront de 85 à 90; or, la différence entre ce qu'elle valait le mois dernier et ce qu'elle vaudra alors représentera une somme d'environ 30 millions des deniers du peuple canadien. Il n'y a pas un seul de nos honorables amis de la droite qui, s'il était personnellement en cause dans cette transaction, n'admettrait pas qu'il s'agit d'un marché monstrueux.

L'hon. M. ROWELL: Mon honorable ami élève des objections fantaisistes au sujet de cette opération, et il cherche à faire croire au public qu'elle va faire subir au pays une perte sérieuse. Un simple examen de l'opération suffit pour faire voir que l'honorable membre est dans l'erreur. La question du partage de ces actions entre les diverses catégories de porteurs est sans importance pour le public. Il lui est indifférent de savoir si la valeur attribuée à ces actions ira toute aux détenteurs des actions garanties, ou si elle sera distribuée parmi les porteurs des actions privilégiées ou ordinaires garanties. La seule question qui nous intéresse, c'est celle de la somme totale à payer. Voilà tout ce qui intéresse le pays. Mon honorable ami n'ignore point que si nous faisions une offre de $2,500,000 en espèces, chaque sou de cette somme, selon que le déclarent M. Smithers et le Grand-Tronc eux-mêmes, servirait à payer ces actions de garantie. Si nous devions offrir une somme de $2,500,000 argent comptant, offre que nous avons faite, chaque sou irait aux actions garanties, puisqu'elles ont la préférence sur les actions privilégiées ou ordinaires soit au point de vue des dividendes soit au point de vue du partage de l'actif si la compagnie était mise en liquidation.

Voici de quelle manière le Grand-Tronc envisage la chose en ce qui concerne l'offre du Gouvernement d'une somme de $2,500,000 pour les trois premières années; cette somme, d'après lui, servirait au paiement intégral et immédiat des émissions garanties. En d'autres termes, si le Grand-Tronc acceptait, pour les trois premières années, l'offre en espèces d'un montant minimum de $2,500,000, il agirait exactement comme nous le faisons aujourd'hui: il acquitterait les intérêts au taux de 4 pour 100 sur la somme totale de ces actions garanties et il mettrait ces actions absolument dans la même position qu'elles vont l'être par suite de la garantie. Toute l'affaire se résume donc à savoir si ces actions valent la somme de $2,500,00, ou peut-être davantage. Le Gouvernement pense qu'elles valent cette somme et que l'Etat n'a rien à perdre en assurant la garantie de cet intérêt. Nous avons offert

de payer comptant, mais le Grand-Tronc a refusé. Non seulement avons-nous offert cette somme en espèces, mais nous avons offert davantage. Nous avons offert, après les trois ans, une somme de 3 millions 600,000 piastres pour quatre années, après cela, $3,600,000 à perpétuité. Cette offre, le Grand-Tronc l'a refusée. Il a prétendu qu'en lui imposant l'une quelconque de ces conditions, cela équivalait à une confiscation du réseau. Ce que nous avons fait, ç'a été de garantir 4 pour 100 de ces obligations par le paiement minimum en espèces d'une somme de $2,500,000. Cela n'ajoute absolument rien aux obligations que le pays devra acquitter, puisque la somme servira au paiement de ces actions. Une autre manière d'expliquer la chose serait de dire que, si les arbitres décident que ces actions garanties, actions de priorité ou ordinaires, valent $2,500,000 par année, le tout irait à ces actions garanties, selon que le président du Grand-Tronc l'a déclaré lui-même, et ces actions seraient alors absolument dans le même cas qu'elles le sont aujourd'hui. Je n'ignore point que l'effet d'une garantie de ces actions par l'Etat a été une certaine hausse; hausse qui cependant n'ajoute rien aux obligations que le pays aura à payer, lesquelles obligations sont d'une somme de $2,500,000 sur la dette garantie. Nous soumettons ces faits à la considération de la Chambre et nous maintenons que l'accord est parfaitement équitable. Une autre considération, et j'ai fini. Il doit paraître évident à chacun que, dans les circonstances, de telles actions doivent subir une hausse, de même que la chose a eu lieu lors de la convention relative au Grand-Tronc-Pacifique. Nous aurions préféré pour notre part soumettre toute l'affaire à l'arbitrage, mais nous n'avons pas pu obtenir que l'on nous concédât ce point si nous n'étions prêts en même temps à assurer les actions de cette manière. Nous pensons qu'elles valaient cette somme, ou que du moins il en résulterait un avantage pour le pays s'il était spécifié que la somme serait applicable aux actions garanties. C'est à quoi dans tous les cas la loi devait la rendre applicable, et c'est à quoi nous avons consenti.

Permettez-moi de dire en terminant que le Gouvernement a pensé ne pas devoir laisser passer dans les mains du Pacifique-Canadien le réseau du Grand-Tronc, qui possède des lignes tributaires dans les provinces de Québec et d'Ontario. (Exclamations.)

[L'hon. M. Rowell.]

Voilà ce que nous avons pensé; nous avons cru que le Grand-Tronc ne devait pas tomber dans les mains d'une autre compagnie dont les intérêts seraient opposés à ceux du public. Une séparation du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental national d'avec le Grand-Tronc serait non seulement une bévue, mais un crime, puisque l'on imposerait par là au pays l'obligation de maintenir un réseau qui, séparé de ses tributaires, ne peut avoir financièrement du succès.

M. Beatty a déclaré que le Pacifique ne voudrait pas du Grand-Tronc s'il devait le prendre avec ses obligations qu'il a contractées par rapport au Grand-Tronc-Pacifique, et qu'il ne voudrait pas du Grand-Tronc-Pacifique lui-même parce que cette ligne est parallèle à celle du Pacifique. Au point de vue national ce serait tout simplement un crime de séparer le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental National du seul réseau qui puisse en assurer le succès. Je me demande pourquoi la gauche prend une attitude qui, si elle devait triompher, déterminerait la faillite de l'exploitation de nos chemins de fer par l'Etat et permettrait aux particuliers de la rendre à jamais impossible. Peu importe les motifs de la gauche, je dis que son attitude est de nature non seulement à déterminer la faillite de cette exploitation, mais à faire perdre au pays des millions de dollars en l'obligeant à exploiter de grandes étendues de chemins de fer non alimentées par des lignes tributaires, nécessaires à leur succès.

Il y a plus. Si ce chemin de fer devenait la propriété d'une autre grande compagnie qui serait dès lors en état de contrôler la situation dans la province d'Ontario et dans la province de Québec, on y verrait régner l'état de choses dont le Manitoba et l'Ouest ont eu à souffrir durant plus de vingt ans. L'opposition n'ignore pas que l'Ouest s'est vu menacé d'une rébellion, tant sa population avait à se plaindre du monopole qui y fut exercé. Allons-nous laisser s'établir dans les provinces d'Ontario et de Québec un monopole comme celui-là et réduire la population de ces provinces à la même infortune que celle dont la population du Manitoba eut si longtemps à gémir? Le Gouvernement s'évertue à assurer au peuple canadien l'avantage d'une concurrence honnête de la part des compagnies de chemins de fer. L'opposition sait fort bien que ceux qui sont intéressés à faire avorter ce projet de loi seraient trop heureux d'y arriver par la temporisation ou par tout autre moyen. Je ne conteste à personne le droit de s'opposer honnêtement au prin-

cipe de la nationalisation, je dirai même à ceux qui y sont hostiles qu'il est de leur devoir comme du devoir du peuple entier d'appuyer le projet dont il s'agit.

L'hon. M. FIELDING: Je le répète, pour la vingtième fois au cours de ce débat, le président du conseil privé se voyant incapable de faire valoir la cause qu'il plaide, s'évertue à détourner l'attention du point dont il s'agit.

(Interruptions).

Nous sommes à discuter une proposition d'amendement qu'un honorable député a présentée. Il n'y est pas question de nationalisation; ce point, nous l'avons traité à maintes reprises. Mais dès que nous présentons une observation touchant directement un aspect de ce projet, surtout s'il laisse à désirer l'honorable ministre se précipite à la défense de la nationalisation. Lui qui ne veut pas qu'on impute de motifs, il nous invite beaucoup à lui en imputer, en prenant une attitude incompatible avec la raison et la logique. Il vient encore d'évoquer le spectre du Pacifique-Canadien, quand la proposition d'amendement ne vise aucunement cette compagnie. Pourquoi a-t-il recours à ce moyen? Je l'ai dit l'autre soir, je le répète aujourd'hui et l'honorable ministre ne le niera pas, le Pacifique-Canadien ne saurait acquérir cette propriété sans s'y être fait autoriser par le Parlement. Cependant, il persiste à faire du Pacifique un épouvantail, afin d'empêcher le peuple de s'apercevoir du camouflage qui préside à tout ce misérable projet.

L'hon. M. ROWELL: Puis-je poser une question?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

L'hon. M. ROWELL: Si le Pacifique-Canadien venait demander au Parlement d'adopter une loi l'autorisant à acheter le Grand-Tronc, l'approuverait-il?

L'hon. M. FIELDING: Encore une preuve de la logique de mon honorable ami. S'il présente une pareille demande, il sera alors le temps de l'étudier.

(Interruptions.)

L'honorable ministre l'approuverait-il lui-même?

L'hon. M. ROWELL: Non. Je ne voudrais pas faire partie d'un ministère qui adjugerait à une compagnie de chemin de fer le monopole des transports dans ce pays.

L'hon. M. FIELDING: S'il en est ainsi, que devient la grande doctrine de la nationalisation, dont mon honorable ami se constitue le défenseur? Si cette doctrine est aussi grande et aussi sacrée qu'il le dit, pourquoi tire-t-il une ligne de démarcation et dit-il: "Nous mettons la main sur le Grand-Tronc, mais nous ne toucherons pas au Pacifique-Canadien"? En déclarant qu'il ne prendrait pas celui-ci, il renonce à son argument au sujet de la nationalisation.

L'hon. M. ROWELL: Pardon. Mon honorable ami m'a certainement mal compris. J'ai dit que je n'approuverais pas l'acquisition du Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien. C'était de cela qu'il s'agissait, et voilà ce que j'ai dit.

L'hon. M. FIELDING: Il sera assez tôt pour nous occuper de cette question lorsque l'heure viendra; elle n'a pas encore sonné.

Quelques VOIX: Oh! oh!

L'hon. M. FIELDING: Quel député qui pousse des exclamations, entreprendrait de dire ce qu'il fera pendant une session à venir? Je n'ai pas de parti pris à l'égard des questions qui sont soumises au Parlement. Je ne m'engagerai pas au sujet d'un problème que la prochaine législature devra résoudre; j'examinerai le projet lorsqu'il sera déposé et je le traiterai selon son mérite.

A maintes et maintes reprises, le président du conseil a traîné le Pacifique-Canadien dans le débat. Sans aucune raison, il l'a fait si souvent et si clairement qu'il existe un soupçon bien fondé que le ministre ne saurait justifier son attitude dans cette affaire ni défendre son marché en en faisant ressortir les avantages.

L'autre soir, j'ai voulu savoir ce qui pressait, et j'ai prié le président du conseil de déposer les documents qui établissent que la compagnie du Grand-Tronc cherchait à se défaire de son réseau. Mais, il n'y a pas une ligne qui le prouve; l'empressement, je le répète, provient entièrement du désir du ministère de s'emparer du Grand-Tronc. Qu'a dit le ministre, invité à expliquer la prétendue urgence? "Oh!" a-t-il dit, si nous ne le faisons tout de suite, on soulèvera l'opinion publique contre le projet. Je me demande s'il s'est rendu compte de la force de l'aveu qu'il faisait. Si nous n'adoptons pas immédiatement ce projet de loi, le public aura le temps de le comprendre et le ministre craint que le pays ne l'approuve pas, s'il le comprend. Comment a-t-il repoussé

cette idée. En proposant le renvoi de la suite du débat, il a fait une réflexion qu'il ne m'a pas été donné de saisir à l'instant. Répondant à l'argument plausible dont je m'étais servi, il a donné à entendre qu'il ne craignait pas l'opinion publique légitime. Voici ses paroles :

Mon honorable collègue sait l'influence qu'ont eue les corporations, dans le passé, pour faire adopter ou rejeter des mesures législatives. Les membres de la Chambre et tout le pays n'ignorent pas ce qui a eu lieu dans le passé.

Le ministre n'a pas le droit d'employer un langage mystérieux. Qu'entend-il par ce propos? Il ne craint pas l'opinion publique, mais il a peur d'une corporation. Il craint qu'on exerce une influence néfaste—mais sur qui ? Sur son entourage ? Quels sont ceux que le Pacifique-Canadien achètera et corrompra, si le projet n'est pas adopté sur l'heure? Je prie mon honorable ami d'expliquer ces paroles mystérieuses. Il ne craint pas l'opinion publique, mais il a peur d'une corporation et le Pacifique-Canadien est la corporation dont il a parlé à maintes reprises. Que veut-il dire lorsqu'il donne à entendre que cette grande compagnie corrompra les membres du Parlement ou la population canadienne? Il n'y a aucune explication et le ministre doit donner des précisions sans tarder. Il a consigné dans le hansard sa conviction que l'opinion publique sera soulevée contre le projet, si l'affaire ne se bâcle pas immédiatement. Est-ce que je n'expose pas bien ce qu'il en est? N'est-ce pas là ce qu'il a dit? Pourquoi ne devrait-on pas soulever l'opinion publique contre le projet? Je ne crains pas l'opinion publique légitime, dit-il, mais j'ai peur de l'influence corruptrice de la corporation. En justice pour le Pacifique-Canadien, il est tenu de retirer cette réflexion, car elle ne peut signifier qu'une chose—que le Pacifique-Canadien corrompra les membres du parlement pour faire rejeter le bill.

L'hon. M. ROWELL: J'ignore si mon honorable ami était alors présent, mais le chef de l'opposition, (M. Mackenzie King) a soulevé cette question cet après-midi, et je lui ai répondu: ma réponse est inscrite dans le hansard.

L'hon. M. FIELDING: Je regrette d'avoir été absent, mais je crois que tout ce que j'ai pu dire sur la question est juste et raisonnable; et cela aussi sera inscrit dans le compte rendu des débats.

Maintenant, nous revenons à la question principale, la question de l'amendement que le comité étudie en ce moment. L'honorable député s'étend longuement sur la distribution de l'argent dans cette opération. Ce n'est pas le mode de distribution qui nous intéresse; ceci n'est pas une opération globale. Quant à la discussion actuelle, et dans le but d'examiner de plus près la proposition de mon honorable ami, il n'est pas nécessaire de remonter à la correspondance échangée à ce sujet; tous les faits se trouvent devant nous, c'est-à-dire le projet.

Il s'agit d'acquérir plusieurs catégories d'actions, il s'agit d'en acquérir certaines catégories par voie d'arbitrage. Il importe d'examiner ces dernières au point de vue de leur mérite; ces actions constituent une partie de l'opération financière. Ce sont des arbitres qui sont chargés d'en fixer la valeur et le mérite. Il y a là un risque et un danger, mais, quoi qu'il en soit, nous comprenons bien la manière dont la chose doit se faire.

Passons maintenant à une autre catégorie d'actions; l'important, c'est de ne pas les considérer sur le même pied que les autres. Il ne s'agit pas ici de distribution. Quant à cette autre catégorie de valeurs, ce sont des valeurs garanties à 4 p. 100 de la compagnie Grand-Tronc; et nous sommes appelés à transporter ces valeurs au Gouvernement du Canada. Il est mieux pour moi de répéter toute ma pensée. Ces actions valaient sur le marché un peu moins de cinquante; je crois même avoir lu à ce sujet dans un journal de Londres, une cote à 48½. En vertu du projet nous allons porter ces actions à une valeur de 85 ou 90; ces actions sont déjà sur le marché de Londres, et de gros profits attendent ceux qui voudraient en acheter. Il importe de considérer cette opération comme étant complètement distincte de toutes les autres; il ne faut pas la confondre avec le Pacifique-Canadien, ou autres valeurs ou autre chose. C'est une opération simple et sans aucune complication. Vous vous proposez d'acquérir des actions au montant de 61 millions, des actions qui, il y a quelques jours, n'étaient cotées que de 45 à 48; et vous allez leur donner une valeur de près de 100, d'au moins 90; et la différence représentant une somme de 30 millions est destinée à passer aux mains de spéculateurs de Londres. Il ne peut y avoir d'excuse pour agir ainsi; aucune défense non plus, n'est offerte à ce sujet. Le public ne souffrira pas d'être trompé par cet entassement de problèmes autour de la question principale. Quel est l'homme d'affaires qui, n'étudiant cette question qu'au seul point de

vue de son mérite, ne sera pas prêt à déclarer que cette affaire est des plus suspectes, et ne doit pas être tentée?

M. DEVLIN: Il est malheureux que le président du conseil (M. Rowell) se soit fâché, parce que, il me semble, nous nous entendions très bien et tout marchait bien. Le ministre des Chemins de fer nous a donné plus de renseignements que ne l'a fait le président du conseil. C'est à l'adresse de ce dernier que je dis cela; il a fait preuve de toute la compétence d'un avocat. C'est un problème pour nous que de savoir en faveur de qui il plaide; plaide-t-il en faveur du ministre des Chemins de fer? Serait-ce en faveur du chemin de fer Nord-Canadien, ou de lui-même? Il a fait preuve, de toute manière, d'une somme considérable de tact légal que tous les étudiants en droit connaissent bien. On dit souvent aux étudiants en droit que s'ils sentent la défaite au cours d'un plaidoyer, la meilleure procédure à suivre est d'imaginer un mannequin contre lequel ils devront s'attaquer avec vigueur, se fâcher, revenir à la charge de manière à intimider le plaideur de l'autre partie. Le président du conseil a certainement, ce soir, et avec beaucoup de succès, employé la même tactique. Il a imaginé une tête de Turc à laquelle personne ne pensait et à laquelle personne n'avait fait allusion—c'est la compagnie du Pacifique-Canadien. Puis, après s'être attaqué de toutes ses forces au Pacifique-Canadien, il se mit à taper sur une seconde tête de Turc, je veux dire les motifs qui ont poussé l'opposition à demander des renseignements. Maintenant, s'il avait été intéressé à la chose au moment du discours du ministre des Chemins de fer, il aurait remarqué que ce ministre a fait aujourd'hui une déclaration donnée ici pour la première fois. Après avoir posé quelques questions relativement à un sujet qui intéresse sérieusement le peuple du Canada, nous avons réussi à obtenir une édition revisée d'une déclaration faite antérieurement.

Je crois exprimer les sentiments de tous les membres de l'opposition lorsque je dis qu'en dépit de la conférence du président du conseil, l'opposition est décidée de continuer à faire son devoir; elle entend lutter en faveur du peuple et savoir, au nom du peuple canadien, ce que celui-ci est appelé à sanctionner. S'il faut encore une semaine pour en arriver à cela, et si le Gouvernement refuse d'être franc avec nous et dire ce qu'il entend faire, nous allons continuer à lutter jusqu'à ce que nous ayons satisfaction; ainsi, le peuple du Canada que l'on va rendre responsable d'une dépense d'au delà de 500 millions, saura exactement ce à quoi nous l'engageons. Le président du conseil aurait pu nous dire, sans se fâcher, tout ce qu'il avait à nous communiquer.

Il n'avait pas besoin de se fâcher comme certaines créatures que je n'ose mentionner à la Chambre. C'était à se demander s'il était réellement irrité de certains résultats d'aujourd'hui, ou si la déclaration du ministre des Chemins de fer (M. Reid) que nous allions acheter des hôtels, en vertu de cette convention, l'avait bouleversé. Peut-être a-t-il entrevu la possibilité pour le Gouvernement d'acheter le Château-Laurier, et il songeait avec anxiété s'il va continuer d'accorder des permis de vente de liqueur aux hôtels de certains quartiers ou bien si cette vente se fera sans permis, ou encore combien de temps le Gouvernement prendra à déposer la loi de prohibition dont le pays est menacé.

Je ne suis pas dans le secret du ministre et je suis à cent lieues de deviner ce qui l'a mis en si grande colère ce soir. De moraliste à prédicant, de prédicant à dictateur, de dictateur à démocrate et de démocrate à autocrate, il se peut que le prédicant du conseil, continuant ses métamophores, soit devenu acteur. Un homme qui, au sujet d'une question qui intéresse le perfectionnement moral de tous, l'usage du tabac, par exemple, sort ainsi de ses gonds en pleine Chambre, et se met dans l'état dans lequel il s'est donné en spectacle, ce soir, ne peut être qu'un acteur, ou je n'y connais rien.

Quoi qu'il en soit mes amis de ce côté-ci (la gauche) ne m'ont chargé d'aucun message—il me semble que l'observation de mon honorable collègue est très juste; il ne cherchait qu'un renseignement auquel on aurait pu répondre facilement par un oui ou un non ou par quelques chiffres. Il était inutile de se mettre en courroux.

Le ministère se trompe en croyant nous empêcher par la lecture de conférences, d'avoir une déclaration nette et claire des engagements auxquels on veut livrer le pays. Un homme que je tiens en très haute estime a prononcé les paroles suivantes que je citerai, monsieur le président, avec votre permission:

> En attendant, le Gouvernement, grâce aux deniers publics et autres moyens, fait tout son possible pour soulager le pays, dans la situation que devait inévitablement créer la guerre, et pour combattre les conséquences de la cessation subite des grandes entreprises. D'un autre côté, il est du devoir évident de tous les citoyens de coopérer de tout cœur avec le Gouvernement, et de s'entr'aider, afin qu'à force de patience, de bonne volonté et d'esprit patriotique, nous traversions heureusement cette époque si

pénible et si critique de la vie nationale du Canada.

L'auteur de ces paroles était ministre des Finances (sir Thomas White). Il les a dites dans son discours budgétaire de juin dernier, à la Chambre. Je prierai les honorables membres qui ont quelque considération pour les droits du peuple, qui, il y a quelques mois, lorsque le leader de l'opposition a proposé son amendement, n'ont pas voté pour la disposition des derniers vestiges de ces droits, de réfléchir sérieusement aux paroles de l'ex-ministre des Finances et d'appuyer l'amendement de l'honorable député de Joliette (M. Denis).

Que veut cet amendement? Il demande simplement de tout remettre entre les mains des arbitres qui fixeront eux-mêmes la valeur. On nous a répété à maintes reprises que nous devons payer ces 4 p. 100 sur les actions garanties et 4 p. 100 sur les obligations préférentielles; mais que le reste sera soumis à l'arbitrage. L'honorable député de Joliette fait une proposition raisonnable à la Chambre. Je prie la Chambre de l'appuyer, parce qu'alors, au moins, le pays saura à quoi s'en tenir. Aujourd'hui, il ignore certainement quelles responsabilités on lui impose.

M. CAHILL: L'amendement de l'honorable député (M. Denis) correspond exactement aux conclusions du rapport Drayton-Acworth sur lequel, à ce que l'on a dit à la Chambre, le Gouvernement s'appuie pour l'adoption de cette proposition. Le président du conseil n'a rien répondu à l'amendement. Pourquoi le ministère a-t-il mis de côté la proposition contenue dans le rapport Drayton-Acworth? Le pays devrait le savoir exactement.

Le président du conseil dit qu'on a suggéré l'arbitrage. Personnellement, je crois que la proposition du rapport Drayton-Acworth était très généreuse, trop peut-être, jusqu'à ce que nous connaissions la valeur de l'actif de la compagnie, il est dangereux d'offrir aucune rente aux actionnaires. Mais puisque cette offre a été faite, et que le rapport Drayton-Acworth a été cité à l'appui, pourquoi le Gouvernement a-t-il mis le rapport de côté? Le président du conseil a voulu imputer à la gauche certains motifs peut-être peu honorables de son opposition au projet. Et cependant je crois, moi, qu'il y a anguille sous roche.

Il n'y a aucune raison de ne pas mettre de côté ces 60 millions d'actions jusqu'à ce que nous ayons estimé l'actif de l'entreprise du Grand-Tronc et jusqu'à ce que les arbitres en aient établi la valeur. Le ministère nous apprend que le Grand-Tronc a refusé d'accepter d'autres conditions. La compagnie n'a jamais admis sa dette envers l'Etat par suite de sa garantie relativement au Grand-Tronc-Pacifique.

Elle ne voulait pas accepter ces $3,600,000 avant que cette affaire fût éclaircie. Le ministère lui a fait une contre-proposition —tout soumettre à une arbitrage—et il se peut que, au lieu de 215 millions, 3 millions ou $3,600,000, nous n'aurions rien eu à payer pour obtenir ces actions, dans le cas d'un arbitrage. Je ne saurais concevoir pourquoi le ministère et les membres de la droite désirent tant en ce moment dépenser 60 millions, lorsque rien ne motive, ni n'autorise cette opération. Le Gouvernement nous dit que le Grand-Tronc nous doit 97 millions et qu'il nous doit aussi 15 millions depuis un demi-siècle. Il déclare, malgré cela: Avant d'entreprendre, avant de percevoir cette dette du Grand-Tronc et de surveiller les intérêts de la population canadienne, nous garantirons l'intérêt sur les actions de la compagnie, au montant de 60 millions. Autrement dit, ses moyens de percevoir ce qui lui est dû, c'est de fournir plus d'argent au Grand-Tronc. Cette conduite ne repose sur aucun principe d'affaires; rien ne la justifie, et je suis convaincu qu'elle ne supportera pas l'examen du public. Je voterai donc pour l'amendement.

(L'amendement de M. Denis, mis aux voix n'est pas adopté.)

M. CAHILL: Le ministre disait tantôt que le passif total s'élève à 500 millions auxquels il faut ajouter 26 millions de dettes courantes. A-t-il tenu compte des dettes courantes du Grand-Tronc-Pacifique et des embranchements?

L'hon. M. REID: J'ai tenu compte des dettes de toutes les compagnies subordonnées. L'état qui figure aux pages 38 et 39 comprend tout le passif du Grand-Tronc. Il y a aussi 216 millions, dettes qui se rapportent au Grand-Tronc-Pacifique; elles sont indiquées à la page I déjà mentionnée. Tout y est compris.

M. CAHILL: Je renvoie le ministre à la page 43 du Livre bleu, et je lui demande de nouveau si les dettes courantes sont comprises dans le passif total, tel que communiqué au comité dans ce nouvel état.

L'hon. M. REID: La compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, qui figure à la page 43, est une compagnie subordonnée. Elle est à part et ces dettes ne sont pas comprises dans le premier état que j'ai préparé.

M. CAHILL: Le ministre nous a donné ce soir un item de 501 millions comme chiffres de la dette fondée, y compris les dettes chirographaires; cela est pour toute l'entreprise. Puis, il nous a donné un item de 26 milions, qui se trouve à la page 39, et qui se compose de 22 millions de dettes courantes et $3,916,362.18 de chirographaires, non garanties.

L'hon. M. REID: L'honorable député constatera le passif de la compagnie des lignes d'embranchements, mais il faut opposer à la dette consolidée et aux dettes courantes les fonds placés dans l'entreprise et le matériel d'exploitation.

M. CAHILL: Je ne m'informe pas de l'actif, mais du passif.

L'hon. M. REID: Ce sont des lignes d'embranchements garanties par les gouvernements provinciaux. Les autorités des provinces de l'Ouest se sont portées garantes de ces effets qui valent le prix que nous payons.

M. CAHILL: Comment le savez-vous?

L'hon. M. REID: Ils sont garantis par les gouvernements provinciaux et je suis certain qu'ils valent leur pesant d'or.

M. CAHILL: Les garanties dont parle le ministre s'élèvent à 16 millions.

L'hon. M. REID: Et à 12 millions.

M. CAHILL: Où prenez-vous les 12 millions? Sous la rubrique "dettes courantes", nous avons:

Emprunts et effets à payer.. .. ..$	1,019,687
Comptes apurés.—Salaires..	143,045
Coupons d'intérêt accru impayés. ..	25,768
Divers comptes à payer..	807,063
Intérêt non accru et impayé..	113,477
	$12,109,030

Où le ministre prend-il la garantie sur ces 12 millions?

L'hon. M. REID: Il n'y a pas de garantie pour cette somme, mais il y a un placement de $29,186,593 dans l'entreprise et le matériel roulant. La somme de $16,786,440 a été garantie par les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta, et celle de $12,109,030 a été dépensée pour les voies ferrées qui valent cette somme. Cela ne souffre aucun doute. Le Gouvernement n'assume pas ce passif.

Cela n'est garanti ni par le Grand-Tronc ni par le Grand-Tronc-Pacifique. Ces voies constituent des embranchements distincts, comme toutes les autres voies raccordées au Grand-Tronc. Ce Gouvernement n'est responsable d'aucune de ces dettes.

M. CAHILL: Je suis sûr que les partisans du ministre se réjouiront de cette explication, et qu'ils crieront encore: adopté. S'ils lisent l'état, ils verront que le capital-actions de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique est de $1,002,000. Le placement immobilier, sur le materiel et l'installation, se chiffre à $29,186,593. Les obligations garanties atteignent 16 millions et plus, et les dettes en cours de l'entreprise forment un total de 12 millions, que rien ne garantit. Ce montant reste à la charge du public, d'après l'état. Quel que soit l'actif, il faudra payer cette somme. Je veux savoir si j'ai raison d'ajouter ces 12 millions aux 501 et aux 26 millions.

L'hon. M. REID: Non.

M. CAHILL: Quand il possédera la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et qu'il y verra un passif de 12 millions, le Gouvernement paiera-t-il ces dettes, ou laissera-t-il ses créanciers saisir les biens?

Quelques VOIX: Adopté, adopté.

D'autres VOIX: Non, non.

M. CAHILL: Le ministre ne refusera certes pas de répondre à cette question. S'il entend adopter ce projet sans même faire semblant de vouloir fournir des renseignements, la perspective sera encore moins engageante. Je ne suis pas surpris que des honorables députés n'aient pas voté pour l'amendement. Il est des plus extraordinaires qu'un ministre présente un état à un comité de la Chambre et refuse d'en expliquer le contenu.

L'hon. M. REID: Je l'ai déjà expliqué. La compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique a dépensé $29,186,593 en matériel et en installation. Elle a émis des obligations au montant de $16,786,440, garanties par les gouvernements locaux. Il a été fait d'autres dépenses de construction pour lesquelles aucune obligation ne fut émise. Il s'agissait de dettes, tout simplement. Elles grèvent la compagnie des embranchements, qui est filiale du Grand-Tronc-Pacifique.

M. CAHILL: Le ministre dit-il que ces embranchements ne seront pas achetés?

L'hon. M. REID: Oui.

M. CAHILL: Vous vous chargez de la dette?

L'hon. M. REID: Cela va sans dire.

M. CAHILL: Alors dois-je ajouter cela aux 501 et 26 millions pour obtenir le total du passif?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député peut ajouter tout ce qu'il veut. C'est comme s'il ajoutait des balais à des oranges. Ce sont des choses tout à fait différentes. J'ignore si une plus ample déclaration porterait secours à l'honorable député. Voici la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. C'est une filiale du Grand-Tronc-Pacifique, qui est lui-même l'héritier des honorables députés de l'opposition: ceux-ci doivent se sentir fort aises aujourd'hui de se moquer de l'enfant de leur enfant. Je ne sache pas que nous devions éviter la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique simplement parce qu'elle a des dettes. N'importe quelle compagnie au monde qui fait affaires a des dettes.

L'hon. sir SAM HUGHES: Et un actif?

L'hon. M. MEIGHEN: Naturellement. L'avoir se trouve d'un côté du grand livre. Rien de plus simple; un enfant s'y débrouillerait à merveille. Quelle autre explication la sagesse humaine ne peut-elle donner, je suis en peine de le savoir. Tous les rapports de compagnies ont la même forme. On ne saurait ajouter les dettes de la compagnie des embranchements, possédée par le Grand-Tronc-Pacifique, à celles du Grand-Tronc-Pacifique, possédé par le Grand-Tronc, pour faire du tout une partie des dettes du Grand-Tronc. C'est ce que voudrait faire mon honorable ami. Je présume que, dans son esprit, cela est très bien. Mais dans l'esprit de quiconque veut traiter honnêtement cette question, il en est autrement. Nous n'assumons que les dettes de la compagnie mère que nous achetons. dès qu'on a indiqué pleinement les dettes de la compagnie mère, chacun connaît la limite de nos obligations—et l'obligation directe ne s'étend qu'aux obligations perpétuelles et aux actions garanties. Certes, ces compagnies ont des dettes, mais elles ont aussi un actif.

M. CAHILL: Le ministre peut trouver plaisir à badiner et à amuser ses amis des banquettes d'arrière, mais je peux lui dire qu'aujourd'hui nous avons appris beaucoup plus qu'il n'a voulu dire lui-même. La question a été posée et l'on y a répondu jusqu'à un certain point, à l'égard des engagements totaux de l'entreprise.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, que veut de plus l'honorable député?

[L'hon. M. Reid.]

M. CAHILL: Cependant, nous aurions pu nous attendre à mieux, et j'ai très peu d'espoir de recevoir une réponse exacte de mon honorable ami. Néanmoins, je me propose de continuer à demander jusqu'à ce que j'obtienne quelque chose d'approximativement exact. Dans la déclaration faite cette après-midi, le ministre des Chemins de fer a dit qu'il y avait 501 millions d'engagements contre l'entreprise, et 20 millions d'engagements courants, formant un total de 527 millions. Je veux maintenant savoir si dans ce calcul il inclut les 12 millions d'engagements courants de la compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai demandé au ministre si le Gouvernement avait l'intention de prendre la compagnie des lignes d'embranchements, et il a répondu dans l'affirmative. Or, s'il la prend, il devra naturellement se charger des engagements. Je ne demande pas quel est l'actif, parce qu'il y a plusieurs actifs d'une valeur douteuse. Nous en viendrons à l'actif lorsque nous aurons fini de discuter les engagements. En attendant, je veux savoir quels sont les engagements et je pose une question directe. Je trouve dans ce livre déposé par le Gouvernement, un état indiquant 12 millions d'engagements courants se rattachant à la compagnie des lignes d'embranchements. Le ministre peut répondre, soit que ces engagements ont été acquittés, soit qu'ils devront être ajoutés à la somme globale qu'il nous a donnée cette après-midi.

L'hon. M. REID: Ils ne sont pas inclus parce qu'ils ne devraient pas l'être. Voilà la réponse.

M. CAHILL: Dans cette publication, je trouve aussi ce qui suit:

> Chemin de fer Southern New England.
> En construction. Informations en mains très incomplètes. En mai 1916, le chemin de fer Vermont Central obtint l'autorisation d'émettre 30 millions d'obligations, portant la garantie du chemin de fer du Grand-Tronc, mais quelle proportion de cette émission, s'il en est, a été faite, on ne saurait le dire.

L'hon. M. REID: Où l'honorable député lit-il cela?

M. CAHILL: Je suis plus généreux que l'ami de l'honorable membre qui est à sa droite, et je lui dirai la page. C'est à la page 51.

L'hon. M. REID: Il n'y a pas d'autre renseignement que ce que contient le rapport.

M. CAHILL: Mon honorable ami vient devant le Parlement avec une déclaration

de ce genre, lorsque nous garantissons les obligations d'une compagnie des Etats-Unis au montant de 30 millions, et il n'en connaît pas plus long à ce sujet que ce qui a été dit il y a quelques trois ans, savoir, que ces obligations avaient été garanties. Son rapport officiel dit qu'il ne sait pas quel montant a été vendu. Tout ce qu'il sait à ce propos c'est qu'ils ont garanti 30 millions pour un chemin aux Etats-Unis, et il demande à cette Chambre d'adopter cette mesure. Quelques honorables messieurs du côté du Gouvernement ont dit avec persistence qu'il y avait derrière cette opposition à la mesure, d'autres motifs qu'un désir d'obtenir ces renseignements pour le peuple du Canada. Il semble y avoir en arrière des honorables députés de la droite d'autres motifs qu'un désir de protéger les intérêts du peuple.

M. DEVLIN: Le ministre des Chemins de fer a déclaré ce soir que nous allions prendre les lignes d'embranchements. Est-ce vrai?

L'hon. M. REID: Oui.

M. DEVLIN: Que voulait dire le président du conseil lorsqu'il a dit quelques instants avant, que nous ne prendrions que les lignes d'embranchements qui seraient profitables au Gouvernement?

L'hon. M. REID: Je regrette que le président du conseil ait été obligé de quitter pour prendre un train et qu'il ne soit pas ici pour répondre lui-même. Je n'ai pas compris que le président du conseil ait fait pareille déclaration, mais je l'ai entendu dire que nous prendrions les lignes d'embranchements que le Grand-Tronc possédait, contrôlait ou exploitait.

M. DEVLIN: Le président du conseil a dit que la prise de possession du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique n'impliquait pas que nous dussions prendre les lignes d'embranchements. Je reconnais que l'argument du ministre de l'Intérieur au sujet de la compagnie mère est sain. Plus je me suis étonné de la déclaration du président du conseil que nous n'étions responsables que des lignes d'embranchements que nous avons prises, et que le Gouvernement n'était pas obligé par cette législation ou par un arrangement quelconque de prendre les lignes subsidiaires du Grand-Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis bien aise que l'honorable député comprenne la légitimité de mon attitude sur cet objet essentiel. Quant aux paroles qu'on prête au président du conseil, je dois dire que bien que je fusse absent de la Chambre quand il a porté la parole, son affirmation me semble d'une parfaite exactitude. En devenant propriétaire du Grand-Tronc, le Gouvernement n'assume que les obligations que le contrat même comporte. La compagnie du Grand-Tronc aurait certaines obligations et serait propriétaire de certaines compagnies. Ainsi, si le Grand-Tronc détenait les actions d'une compagnie et qu'il arrivât que les dettes de cette dernière fussent d'un chiffre supérieur à son actif et que l'intérêt du public au Canada ne nous imposât pas le devoir d'exploiter ce chemin de fer, nous ne serions pas forcés de le faire, parce que pareille obligation n'est pas stipulée dans le contrat. Disons qu'il s'agisse d'un embranchement de chemin de fer aux Etats-Unis: si l'on constatait que le chiffre de ses dettes l'emporte sur son actif, nous ne serions nullement obligés de prendre à notre charge ce chemin de fer ou de l'exploiter. Les lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique sont la propriété de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Ces lignes se trouvent au Canada et elles ont une grande valeur. Elles desservent l'ouest canadien, où il s'est formé des établissements et il est nécessaire d'exploiter ces lignes. Sans aucun doute, ces lignes de chemin de fer ont bien autant de valeur que les obligations dont elles sont grevées, et en faisant le rachat de ces actions, nous n'assumons guère de responsabilité. Nous nous chargeons de tout, en faisant le rachat des actions de la compagnie mère. Nous n'assumons que les obligations que j'ai énumérées et rien de plus. J'espère que l'honorable député a bien saisi ma pensée.

M. DEVLIN: J'ai parfaitement saisi la pensée du ministre, et si je disais que le président du conseil a affirmé tout le contraire, mon honorable ami prétendrait sans doute que son collègue a raison, et le ministre le ferait avec toute l'habileté qu'il vient de déployer en cherchant à prouver que si le président du conseil a fait pareille affirmation, il avait parfaitement raison.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon collègue a parfaitement raison.

M. DEVLIN: Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) n'affirmerait pas, comme vient de le faire le président du conseil, cet après-midi, qu'en rachetant la compagnie principale, nous ne rachetons pas les compagnies auxiliaires.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous assumons le droit de les acquérir, mais cela n'entraîne nullement l'obligation de le faire.

M. DEVLIN: Alors, si nous assumons le droit de les acquérir, comment pourrions-nous éclairer le public ou nos propres électeurs sur l'état des dettes dont nous nous chargeons?

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député disait cela au public ou à ses électeurs, ces derniers ne s'écrieraient-ils pas: "comment serions-nous responsables, si nous n'assumons pas cette responsabilité"? Nous avons le droit d'acquérir ces compagnies; mais si leur acquisition n'est pas rémunératrice, nous n'en ferons rien. Le public ne sera guère ému, lorsqu'il saura les garanties stipulées ici et il a le droit d'être éclairé à cet égard. Nous l'avons mainte et mainte fois dit à l'honorable député.

M. DEVLIN: On nous a dit tout le contraire, ce soir même.

L'hon. M. MEIGHEN: On n'a jamais affirmé le contraire. Que l'honorable député me signale, s'il le peut, deux affirmations contradictoires et je serai bien aise...

M. DEVLIN: Si le ministre consulte le compte rendu, demain, il constatera que le ministre des Chemins de fer a fait un exposé de faits tout à fait nouveau, aujourd'hui.

L'hon. M. MEIGHEN: L'exposé a peut-être le mérite de la nouveauté, mais les faits sont déjà anciens.

M. DEVLIN: Les faits qu'il a exposés sont absolument inédits et, j'en suis convaincu, le ministre n'en a pas eu connaissance, puisque le ministre des Chemins de fer nous a dit qu'il les tient directement de son sous-ministre, qui déclare qu'ils sont absolument inédits et de date récente.

L'hon. M. MEIGHEN: S'il les a puisés à cette source, ils sont exacts.

M. DEVLIN: On veut apprendre au public qu'il s'agit de faits tout à fait inédits, de fraîche date. Vu qu'il existe une divergence d'opinion entre le ministre de l'Intérieur et le président du conseil, je prierais donc le ministre des Chemins de fer de nous éclairer sur la situation. Je ne voudrais pas affirmer que les ministres différeraient d'avis, lorsqu'ils sont tous deux présents ici; car alors, ils ne tarderaient pas à concilier leurs affirmations. Or, en l'absence d'un ministre, il s'est produit ici une divergence d'opinion bien directe, qui nous montre sous un tout autre aspect les engagements dont nous allons nous grever. Je le demande au ministre des Chemins de fer, cela modifie-t-il le nouvel exposé de faits qu'il a présenté à la Chambre aujourd'hui?

L'hon. M. REID: Nullement.

M. TURGEON: Avant l'adoption de cet article, qui, à mes yeux, est bien la disposition fondamentale du projet de loi, je désire présenter quelques observations, afin de remplir le devoir qui m'incombe envers mes électeurs.

Parlant du projet de loi l'autre jour, je citais une résolution adoptée par la Chambre de commerce de Saint-Jean qui protestait contre l'acquisition du Grand-Tronc dans les circonstances actuelles. Les honorables membres de vis-à-vis nous ont assuré que notre opposition à l'adoption du projet de loi était à l'encontre de l'opinion publique. Or, l'opinion publique, si l'on en juge par les expressions qui nous viennent de toutes parts, a été contre l'acquisition du Grand-Tronc dans les conditions de l'heure actuelle. Mon honorable ami de Royal (M. McLean) qui a parlé en termes énergiques sur cette question, il y a quelques jours, a fait observer, comme je l'ai fait, la nature de la résolution qu'avait adoptée la Chambre de commerce de Saint-Jean, N.-B. Cette résolution subsiste encore; on ne l'a pas révoquée. Tard, dans la journée de samedi je recevais du secrétaire de la chambre de commerce de Bathurst, comté de Gloucester, copie d'une résolution que je me crois tenu de lire pour qu'elle soit consignée dans le compte rendu officiel des débats. Cette résolution, qui porte la signature de M. Joseph B. Storer, secrétaire de la chambre de commerce, se lit comme suit:

Bathurst, N.-B., 24 octobre 1919.

A une assemblée spéciale de la chambre de commerce de Bathurst tenue ici hier soir la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité:

"Résolu que la chambre de commerce de Bathurst a appris avec peine que le Gouvernement fédéral était à examiner un projet de loi tendant à l'achat par le Dominion du réseau du Grand-Tronc de chemin de fer. Que les déficits des chemins de fer de l'Etat s'élevaient l'an dernier à plus de 31 millions de dollars. Que la chambre de commerce est d'avis que, si peu de temps après la guerre il n'est pas opportun d'augmenter la dette nationale d'une aussi forte somme pour l'acquisition d'un chemin de fer qui a Portland pour port et partant porte préjudice aux ports des Provinces maritimes. Que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ont déjà démontré d'une manière concluante que l'exploitation par l'Etat des réseaux de voies ferrées entraîne de plus fortes dépenses que sous un autre mode d'exploitation. La chambre de commerce représente respectueusement que ledit projet

de loi devrait être retardé jusqu'à ce que la question soit soumise au peuple avec les faits s'y rattachant."

M. Storer ajoute le commentaire suivant:

Je peux ajouter que cette assemblée se composait des hommes d'affaires les plus éminents de Bathurst et que des représentants de tous les groupes politiques y assistaient. Or on considère que cette assemblée reflète l'opinion de la grande majorité des citoyens de la circonscription de Gloucester.

Cette résolution, dirai-je, rend l'opinion non seulement des citoyens de Bathurst mais ausi celle de toute la population de la partie septentrionale de la province du Nouveau-Brunswick. La Chambre a été saisie de l'opinion des citoyens de Saint-Jean et du sud du Nouveau-Brunswick; aujourd'hui nous arrive une autre résolution de la circonscription de Victoria-et-Carleton, dans la même province. Je suis d'avis que cette résolution de la Chambre de commerce de Bathurst est une expression fidèle de ce que pensent les gens d'affaires de cette ville. Ils veulent que le Gouvernement diffère l'adoption de cette loi; au lendemain de la guerre alors que les finances du pays se trouvent dans un état précaire, pour nous servir de l'expression du ministre des Finances, le temps n'est pas propice. Par conséquent, cette mesure législative devrait être remise jusqu'à ce que la question ait été soumise au peuple.

Certains honorables députés ont prétendu que la situation actuelle au point de vue des chemins de fer était la conséquence de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Qu'il me soit permis de rappeler à ces honorables membres que lorsque le parti libéral a abandonné les rênes du pouvoir, le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental national étaient tous deux en excellente posture et auraient joué un rôle des plus heureux dans le développement du pays si leurs successeurs, lors de leur avènement au pouvoir, n'avaient pas adopté une politique destiné à détourner tout le trafic possible de ces lignes. Non contents de cela, ils ont mis tous les obstacles imaginables à l'achèvement de leur construction, et en dépréciant ainsi le Grand-Tronc-Pacifique, ils ont empêché l'exploitation de cette ligne de prospérer. On s'était proposé de diriger vers les ports des Provinces maritimes tout le commerce des provinces de l'Ouest, en assurant à ce trafic un trajet plus direct que par aucune autre ligne et ce à moins de frais. La sagesse et la clairvoyance que comportaient ces projets se manifestent lorsque, en dépit des obstacles apportés à l'exploitation efficace de la ligne, le grain peut être transporté de Winnipeg aux Provinces maritimes à quatre cents le boisseau meilleur marché que n'a pu le faire aucune autre ligne. Si l'on avait poussé vigoureusement l'exécution du programme inauguré par sir Wilfrid Laurier et ses collègues pour le développement et l'exploitation profitable de cette ligne comme on aurait dû le faire, la situation sous le rapport des chemins de fer ne serait pas ce que nous voyons aujourd'hui. On se rappellera, à ce sujet, l'enquête Gutelius et le rapport qui suivit—amas de contradictions stupides qu'aucun ingénieur de moindre réputation n'aurait soignés.

M. Gutelius s'est contredit lui-même l'année suivante, lorsque, en savourant "son plat de lentille", il a demandé l'adoption d'un crédit de plusieurs millions pour abaisser les rampes de l'Intercolonial entre Moncton et Halifax et Sydney, afin de pouvoir faire face au volume du trafic entre ces endroits en utilisant des trains bien plus considérables pour le transport des marchandises. Voilà la réponse que je fais aux ministres lorsque je les entends attribuer à la mauvaise administration du cabinet Laurier la présente situation de nos chemins de fer. Non seulement le ministère Borden a fait tout ce qu'il a pu pour retarder la construction et l'exploitation du Transcontinental entre Winnipeg, Québec et les Provinces maritimes, mais il s'est acharné à prendre toutes les mesures propres à détourner le trafic de Cochrane au bénéfice de Toronto. Le parti libéral de l'époque avait adopté une résolution accordant un trafic de faveur au bénéfice de la Grande-Bretagne à toutes les importations passant par les ports des Provinces maritimes, et cette résolution devait s'appliquer aux têtes de lignes du Grand-Tronc-Pacifique.

Le réseau du Grand-Tronc-Pacifique est complété depuis trois ou quatre ans; le Gouvernement, toutefois, n'a jamais mis en vigueur les dispositions de cette résolution. Est-ce qu'il va le faire aujourd'hui? La résolution en question manifeste la crainte que le trafic canadien prenne la direction lu port de Portland, Maine, au lieu d'aboutir aux ports de Saint-Jean et d'Halifax.

J'ose espérer que le Gouvernement tiendra compte de l'opinion publique telle qu'elle se manifeste de jour en jour. L'opinion publique est un indice sûr et certain que la situation générale du pays est défavorable à l'exécution d'un pareil projet à l'heure qu'il est. Le seul fait que le Grand-Tronc aboutit à un port américain est absolument préjudiciable eux ports canadiens des Provinces maritimes. J'ose donc espérer que le

Gouvernement verra jour de remettre son projet à la prochaine session afin de permettre au peuple de l'étudier plus à fond. Si le Gouvernement refuse de se rendre aux appels de la raison, c'est à la Chambre des Communes et au Sénat qu'incombe le devoir de faire respecter la volonté du peuple. Je ne redoute pas l'influence des grandes compagnies; je manifeste mon opinion comme je l'ai toujours fait depuis les quinze ans que j'occupe un siège ici, chaque fois qu'il s'est agi de discuter le problème des chemins de fer. Plus que cela, j'ai soumis à la Chambre l'opinion du "Board of Trade" de Bathurst, dans le comté de Gloucester, qui se compose en grande majorité des conservateurs les plus en vue de cette ville.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a soulevé tout à l'heure une question qui mérite plus d'attention à mon avis que ne lui en a accordée l'honorable ministre des Chemins de fer. Je fais allusion à la garantie de 30 millions, dont il est fait mention à la page 51 du Livre bleu, voici:

Outre les garanties données au Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie du Grand-Tronc a garanti ce qui suit:

Après avoir énuméré un certain nombre de chemins de fer, nous arrivons à la ligne Southern New-England:

En construction. Renseignements disponibles très incomplets. En mai 1916, le Vermont-Central a été autorisé à émettre pour 30 millions d'obligations portant la garantie de la compagnie du Grand-Tronc; mais on ne peut pas dire quelle fraction de cette émission, s'il en est, a été lancée.

Voilà certes un aveu assez extraordinaire en relation avec une entreprise de cette nature, à savoir que le Vermont-Central a été autorisé, il y a trois ans et demi, par la compagnie du Grand-Tronc, à émettre des obligations jusqu'à concurrence de 30 millions et de les vendre au public, mais qu'à venir jusqu'aujourd'hui, le Gouvernement n'a pas été en mesure de s'assurer si toutes ces obligations ou seulement une partie d'icelles ont été émises. Cette affirmation est assurément erronée. Nous savons parfaitement que la compagnie du Grand-Tronc est tenue de satisfaire à ces obligations, peu importe le nombre qui a été vendu au public. Je tiens à obtenir des explications du ministre à ce sujet; qu'il nous dise quel est le nombre des obligations qui ont été émises et pour quelle raison le Gouvernement n'est-il pas en mesure de savoir au juste si toutes ces valeurs ont été émises ou non?

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député veut bien se donner la peine de consulter le Livre bleu, page 35, il se rendra compte de la relation qui existe entre le Vermont-Central et le Grand-Tronc. Voici:

La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada possède indirectement la compagnie du Vermont-Central par la propriété de la majorité des actions (72%). Cette compagnie possède 246·3 milles aux Etats-Unis.

D'après l'inscription relevée à la page 51, il appert que le Vermont-Central a reçu l'autorisation d'émettre pour 30 millions de piastres d'obligations. Il n'est donc que juste et raisonnable que les détails les plus clairs et les plus complets soient communiqués à la Chambre afin de s'assurer des responsabilités indirectes que la compagnie du Grand-Tronc a assumées. L'honorable député aura ces renseignements. Cependant, si par exemple la moitié de ces obligations ont été émises, le produit de cette émission servirait à augmenter la valeur des biens du Vermont-Central. Il n'y a rien à ajouter à la valeur du chemin de fer si l'émission n'a pas été faite. Mais il est inutile de prétendre que la valeur du Grand-Tronc serait diminuée d'autant.

Il est à présumer que cela ne signifie rien de moins ni rien de plus, puisque le produit de toutes les émissions, quel qu'en puisse être le chiffre, serait là dans le chemin dont la compagnie du Grand-Tronc est la propriétaire jusqu'à concurrence de 72 p. 100.

M. SINCLAIR (Guysborough): Tout dépend de la valeur que peut avoir le chemin à construire avec le produit de cette émission. Si la ligne ne vaut pas la somme des obligations, la compagnie aurait à y suppléer. Il nous serait utile cependant de savoir quelle est à cet égard la responsabilité du Grand-Tronc? Le ministre ne nous a pas dit pourquoi il lui est difficile d'obtenir ce renseignement.

L'hon. M. REID: Il n'y a là aucune difficulté.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourquoi alors ce renseignement ne se trouve-t-il point dans les dossiers?

L'hon. M. REID: Nous avons déposé sur le bureau tous les dossiers que nous avions au ministère. Ce compte a été préparé à l'aide des dossiers du ministère. S'il y a d'autres renseignements que je puisse donner, on peut être sûr que je les obtiendrai. Je parlerai de cette affaire aux représentants du Grand-Tronc dans la matinée et il est probable que je donnerai demain à l'honorable député les renseignements qu'il demande. Nous n'avons aucunement le désir de rien cacher.

L'hon. M. MEIGHEN: Est-ce que ce renseignement n'apparaît pas déjà dans le relevé mis au compte rendu des débats? Les obligations relatives aux garanties du réseau des voies ferrées du Grand-Tronc y sont toutes mentionnées, y compris celles du Vermont-Central. Le taux de l'intérêt est indiqué comme étant de 4 p. 100; les obligations émises sont du chiffre de $11,750,000 et l'intérêt annuel est $470,000. Ensuite est indiquée la valeur au pair des actions que possède la compagnie. Il semble que cet état renferme une réponse complète à la question de l'honorable député. L'obligation à l'égard de laquelle il y a une garantie du Grand-Tronc se trouve être par suite de $11,750,000.

M. SINCLAIR (Guysborough): On me dit que cette somme est en sus de celle de 30 millions.

L hon. M. MEIGHEN: Non, elle est donnée comme étant une obligation relative à des garanties de compagnies filiales. Ce serait l'obligation totale à l'égard de laquelle il y garantie.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourquoi alors, le livre bleu mentionne-t-il qu'il est impossible d'obtenir ces renseignements?

L'hon. M. MEIGHEN: Cet état de situation a été préparé à une date antérieure; celui qui apparaît au compte rendu des débats aujourd'hui est de date plus récente.

L'hon. M. REID: L'honorable député verra, au haut de la page 51, les mots "garanties comme elles se trouvent à la date du 31 décembre 1917". Il y a près de deux ans de cela. Cet autre état est établi à jour.

L'hon. M. FIELDING: L'état de situation va un peu plus loin que ne le voudrait le ministre de l'Intérieur. Il démontre abondamment que nous avons eu raison de dire de cette opération, si compliquée et si grosse de conséquences, qu'elle est soumise à la Chambre avec des informations absolument insuffisantes. Les journalistes ont une façon à eux de mettre certaines choses en évidence; ils les disposent, comme ils les encadrent, et alors il est impossible de ne pas les distinguer de tout le reste, et c'est ce qu'il conviendrait de faire de l'objection qu'ont soulevée le représentant de Pontiac (M. Cahill) et son collègue de Guysborough (M. Sinclair). Il s'agit de l'état qui apparaît à la page 51 et à l'égard duquel nous avons voté. Il est vrai que le ministre apporte aujourd'hui quelque chose de nouveau, mais il n'en est pas moins certain que notre vote a eu pour base ce livre bleu, et c'est en y ajoutant foi que certains d'entre nous ont appuyé la mesure. Nous trouvons à la page 51 un état officiel indiquant quelles étaient les garanties à la date du 31 décembre 1917, c'est-à-dire il y a près de deux ans. Voilà toutes les informations que le Gouvernement a pu nous fournir, et elles remontent à deux ans. Nous lisons:

Outre les garanties au Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc a garanti les suivants:

Viennent ensuite plusieurs chemins de fer, puis:

Le Southern New-England, En construction. Très incomplet. En mai, 1916, le Vermont-Central s'est fait autoriser à émettre pour 30 millions de piastres d'obligations, portant la garantie du Grand-Tronc, mais on ne peut dire combien de ces obligations ont été émises, s'il y en a eu.

Le Vermont-Central est une dépendance du Grand-Tronc. Voilà ce qu'il conviendrait d'encadrer—une opération dont le chiffre s'élève à 30 millions et à l'égard de laquelle on nous dit simplement que l'entreprise est très incomplète. Nous ne pouvons rien ajouter.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais elle est ajoutée.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que l'état de situation déposé aujourd'hui par mon honorable ami, mais qui n'a pas été imprimé, se rapporte au chemin de fer Southern New-England? Ce dont il a donné lecture il y a un instant se rapporte, je crois, à des garanties du Vermont-Central par le Grand-Tronc.

L'hon. M. FIELDING: Mais, dans ce cas, les obligations ont dû être émises par le Southern-New-England, tributaire du Vermont-Central tributaire, à son tour, du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas tout le contraire? Les obligations n'ont pas dû être émises par le Southern-New-England, car l'état dit que le Vermont Central s'est fait autoriser à les émettre sur la garantie du Grand-Tronc, et l'état qui vient à la suite décrit toute l'émission par rapport au Vermont-Central, émission garantie par le Grand-Tronc. Il n'y a pas de chiffres de donnés au sujet de cette ligne auxiliaire en particulier, mais il y en a au sujet des autres. Les renseignements fournis comme étant de cette date-là sont assez complets en ce qui concerne les autres chemins. Cependant, la page 51 ne contient pas tous les renseignements, le Livre bleu en est

rempli, et s'ils sont incomplets dans ce cas particulier, ils sont complétés par ceux qui viennent à la suite.

M. TRAHAN: Le Gouvernement se propose-t-il de faire imprimer ce nouvel état?

L'hon. M. MEIGHEN: Il fait partie du compte rendu officiel des débats et il y paraîtra demain.

M. SINCLAIR (Guysborough): La situation où se trouvent ces lignes d'embranchement est loin d'être satisfaisante. En achetant les lignes du Grand-Tronc qui sont situées aux Etats-Unis, nous nous chargeons d'obligations bien lourdes. S'il faut en croire ce Livre bleu, il n'y en a pas une qui réalise de quoi rencontrer ses dépenses. Voici ce que je lis à la page 27:

Lignes affiliées des Etats-Unis. Les livres constatent qu'au 31 décembre 1917, ces lignes accusent un déficit de $1,302,154. A ce déficit il faut ajouter celui du Vermont-Central, qui est de $154,729 et ne figure pas dans l'état de la compagnie du Grand-Tronc. On n'y voit pas, non plus, le déficit de l'Atlantique-Saint-Laurent qui, pour l'année 1917, a été d'environ $1,200,000, ce qui représente plus de $2,600,000 à déduire pour 1917, du revenu du Grand-Tronc par suite de l'exploitation de ses lignes situées aux Etats-Unis.

C'est-à-dire que ce groupe de chemins de fer situé au pays étranger et que nous allons payer et posséder, représente une perte annuelle de $2,600,000. Voilà la condamnation de l'exploitation par l'Etat. Après tout, le peuple pourrait bien être favorable à ce régime, mais il ne voudra certainement pas que l'Etat exploite, en pays étranger, des lignes dont les opérations lui font perdre $2,600,000 par année.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ainsi qu'il faut présenter la question. Il est vrai que le Grand-Tronc opère en pays étranger; mais il ne constitue pas un réseau susceptible de se suffire à lui-même et d'être exploité séparément; s'il en était autrement, nous serions heureux de nous dispenser d'acheter la partie qui se trouve en pays étranger. Force nous est donc d'acquérir cette partie-là. Elle peut représenter des pertes, mais elles sont compensées, comme le fait voir l'état général de l'exploitation du réseau, et c'est celui-là qui nous intéresse. On y tient compte des déficits de certaines lignes et des excédents réalisés par d'autres; c'est là ce qui compose le résultat général et final. On aurait donc tort de prétendre que l'acquisition des lignes situées à l'étranger aura pour effet, d'obliger le Gouvernement à imposer des taxes pour faire payer des déficits au peuple. Le total des opérations accuse un excédent, et c'est la valeur des actions par rapport auxquelles cet excédent existe, que nous allons soumettre à l'arbitrage.

L'hon. M. FIELDING: Je comprends qu'il est difficile de séparer ces lignes-là, mais nous allons acquérir, pour le bénéfice des Américains, celles de ces lignes qui sont situées aux Etats-Unis et il va nous en coûter plus de $2,000,000. Cela peut être inévitable, mais n'oublions pas que, par cette acquisition, nous faisons acte de bienveillance et que nous y sommes incités par des gens qui ne voulaient faire "aucun commerce avec les Américains". Je trouve que nous sommes bien généreux de payer $2,000,000 par année, pour leur assurer des tarifs de transport peu élevés.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dépasse encore, en injustice, son ami de Guysborough (M. Sinclair). Cette mesure ne comporte aucune générosité, ne nous fait rien payer aux Américains; ce que nous payons, nous ne le payons que dans notre propre intérêt. Si nous n'étions pas obligés d'acheter les lignes qui sont aux Etats-Unis, notre projet nous coûterait moins cher; mais les déficits qu'elles représentent sont plus que compensés par les excédents provenant de l'exploitation de la partie du réseau qui est située en Canada, de sorte que nous retirerons, en somme, un bénéfice, et qu'en fin de compte, les lignes situées aux Etats-Unis ne nous font rien perdre.

Je ne donne pas cette explication pour le bénéfice du représentant de Shelburne (M. Fielding), car il conçoit toutes ces choses aussi clairement que moi; mais pourquoi dit-il que nous invitons la population canadienne à débourser de 2 à 3 millions de dollars, afin que les Américains puissent être desservis par des chemins de fer? Nous ne faisons rien de tel ni rien qu'on puisse représenter comme tel avec un semblant d'impartialité.

L'hon. M. FIELDING: Je saisis parfaitement ce que le ministre a dit de la difficulté de diviser l'entreprise; cependant, il n'y a pas à nier que c'est le public qui exploitera ce réseau à bénéfice ou à perte. La question de savoir si l'opération sera profitable est discutable; mais il est clair comme le jour que le tronçon américain du Grand-Tronc cause une perte de plus de $12,000,000, perte qui retombera sur la population canadienne. Il n'y a pas à sortir de là.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais ne s'ensuit-il pas que, par contre, nous obtenons 2 millions qui ne nous coûtent rien?

L'hon. M. FIELDING: Nous ne les obtenons pas des Etats-Unis; nous les prenons à la population du Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Cependant, nous les obtenons, au lieu de la compagnie, de sorte que c'est tout un.

M. ROBB: Le Gouvernement, j'imagine, ne prend pas seulement la voie proprement dite; il prend aussi les locomotives, les voitures et le matériel d'exploitation. Le ministre possède-t-il des renseignements sur la quote-part des locomotives, du matériel de traction du Grand-Tronc, qui appartient à Blair et compagnie, et sur la partie du réseau que possède la Columbia Trust Company?

L'hon. M. MEIGHEN: La compagnie Blair, j'imagine, est associée au Grand-Tronc pour la fourniture du matériel. En est-il ainsi? C'est la première fois que je l'entends nommer, mais je suppose qu'elle donne du matériel en dépôt, car c'est de cette manière que le Grand-Tronc, comme toute autre compagnie, possède un matériel sujet à ces contrats de dépôt qui sont virtuellement des hypothèques sur le matériel. Je ne sais pas précisément quelle est la part d'intérêt de Blair et compagnie dans la somme mentionnée à la page 39.

M. ROBB: Vu que le ministre prenait en main, comme un tout complet, au nom du public, un grand chemin de fer, bien pourvu de locomotives, de voitures et de fourgons, j'en ai conclu qu'il pourrait apprendre au public quelle quote-part de ces locomotives appartient à Blair et compagnie, et quelle quote-part de ces wagons appartient à la Columbia Trust Company.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils n'en possèdent aucune.

L'hon. M. REID: La compagnie Blair détient peut-être des obligations qui grèvent le matériel. Des billets garantis par le matériel, au montant de $6,092,999.91, figurent à la page 38. L'honorable député veut savoir combien de ces obligations appartiennent à Blair et compagnie, et combien, à la Columbia Trust Company. Cela n'apparaît pas dans l'état, mais je le saurai, je n'en doute pas, des gens du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Il se peut que ces deux compagnies possèdent entièrement une partie du matériel roulant.

L'hon. M. MEIGHEN: Elles n'en possèdent pas.

M. CAHILL: Je veux bien accepter la parole du ministre, mais lorsque mon honorable ami (M. Robb) le lui a demandé, il ne les avait pas. Aux Etats-Unis, il est d'usage de prendre à loyer des locomotives, et nous aimerions savoir si le matériel roulant du Grand-Tronc a été loué ou acheté; quelle en est la quantité et quelles sont les dettes qui grèvent ce matériel. Il est possible qu'une grande partie du matériel roulant du Grand-Tronc ne soit que loué. Nous devrions obtenir tous les renseignements.

L'hon. M. REID: La compagnie possède en pleine propriété une grande part du matériel. Celle-ci figure dans la liste de l'actif comme "placement dans la voie et l'équipement, $434,990,999.37". L'équipement n'est pas mentionné séparément, mais je pourrai me procurer ce renseignement. L'autre somme, qui représente les billets en cours garantis par l'équipement, se rapporte à du nouveau matériel dont le prix n'est pas encore payé, et qui est grevé de ces obligations. Quelques-unes de celles-ci appartiennent peut-être à Blair et compagnie, et d'autres à la Columbia Trust Company. Si l'honorable député se reporte à la page 38, il trouvera, sous la rubrique "actif" le montant placé dans la voie de l'équipement.

M. CAHILL: Comment pouvons-nous dire combien a été placé dans la voie et combien, dans l'équipement?

L'hon. M. REID: Je procurerai à l'honorable député un état plus circonstancié.

M. ROBB: Selon moi, c'est une question importante pour la population canadienne. Le ministre a dû voir un grand nombre de locomotives du Grand-Tronc qui portaient une plaque boulonnée avec l'inscription "Propriété de Blair et compagnie." On n'y voit pas les mots "engagés" ou "hypothéqués", mais les mots "Propriété de Blair et compagnie."

L'hon. M. REID: C'est ce qu'ils appellent des obligations sur le matériel.

M. ROBB: Un certain nombre de locomotives ont aussi une plaque portant l'inscription "Propriété de la Columbia Trust Co". Imaginez un peu la situation où se trouverait le Gouvernement s'il allait acheter cette ligne et que la compagnie Blair ainsi que la commission Columbia Trust lui disaient "Ces voitures sont notre propriété et nous les voulons à l'instant;" et puis s'ils allaient s'emparer de ce matériel? Le ministre devrait nous dire

quelles sont les conditions auxquelles nous allons nous servir de ce matériel, si ce matériel est loué à la compagnie et, s'il en est ainsi, pour combien de temps.

L'hon. M. REID: La compagnie Blair ne pourrait pas s'emparer des locomotives de la manière que l'entend mon honorable ami. Ces locomotives appartiennent à la compagnie et les obligations ne représentent qu'une hypothèque sur ces locomotives. Il lui serait impossible de s'en emparer tant que l'intérêt et la somme convenue du principal seraient payés annuellement. La même chose s'applique à la compagnie Columbia Trust. Presque toutes les compagnies de Chemin de fer, le Pacifique-Canadien, par exemple, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc, émettent des obligations sur leur matériel au moment de l'acheter. Vous noterez sur le marché les cotes des obligations sur le matériel du Pacifique-Canadien, du Nord-Canadien, etc. Le coût d'achat du matériel et l'intérêt qui s'y rapporte sont portés au compte de l'exploitation, et non à la liste des obligations contre la compagnie.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'article qui fait le sujet de ces discussions comporte l'acquisition de tout le capital-actions du Grand-Tronc, sauf les actions garanties au montant de 12,500,000 dollars. Est-ce que les directeurs du Grand-Tronc ont fourni au Gouvernement quelque assurance à l'effet que le Grand-Tronc contrôle tout le capital-actions de la compagnie? J'ai souvent eu l'occasion de lire dans les journaux que ce capital était réparti parmi les financiers des différents pays, en Europe et ailleurs, et cependant le ministre n'en a rien dit. Les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc ont-ils le contrôle de toutes leurs actions de manière à ce que, après l'arbitrage, ils seront en mesure de les céder au Gouvernement, qu'aucune partie ne se trouvant entre les mains des propriétaires particuliers?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire les actions au sujet desquelles on demande l'arbitrage?

M. SINCLAIR (Guysborough): Je veux parler de tout le capital. On peut bien avoir disposé des actions garanties de la la même manière; mais les actions ordinaires et privilégiées, qu'en dites-vous? Ce sont les actions qui sont le plus dans le cas d'être disséminés de tous côtés. Quelle sera la situation si les directeurs du Grand-Tronc ne sont pas capables de livrer toutes les actions lorsque l'opération sera terminée? Ces directeurs ont-ils assuré le Gouvernement qu'ils seraient capables de délivrer ces actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas entendu dire de la part des directeurs du Grand-Tronc qu'ils avaient en mains toutes les actions et qu'ils pourraient en opérer la livraison à une date fixe. Mais si l'on étudie le bill attentivement on y verra toute la portée de l'entreprise. Le projet suppose une entente qui doit être ratifiée par les actionnaires du Grand-Tronc, c'est-à-dire par ceux qui détiennent les actions en question.

M. SINCLAIR (Guysborough): Une majorité des actionnaires.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai l'impression que dans une opération de ce genre il faut une majorité représentant les deux-tiers, mais il y a là un point de droit. Pour les fins de l'argumentation, supposons qu'il n'y ait qu'une majorité: cela suppose que la compagnie s'engage à livrer les actions. Il est dit encore au projet que l'entente doit porter que toutes les actions non livrées peuvent, par le Gouverneur en conseil, être déclarées comme étant la propriété du Gouvernement, et jusqu'au moment de la livraison les droits de la compagnie disparaissent, c'est sur la déclaration du Gouverneur en conseil que ces droits sont annulés. Notre juridiction s'étend jusque là, pour la raison que c'est une compagnie constituée au Canada par le Parlement, et, quoiqu'il en soit, ce pouvoir peut toujours s'exercer. En conséquence, le pays, sous ce rapport, ne court aucun risque. Il peut se passer un certain temps avant que l'on puisse rassembler toutes ces actions, et jusqu'à ce moment la compagnie ne peut exercer aucun pouvoir sur elles et aucune obligation n'est encourue par nous à cause de ces actions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne pense pas qu'une telle opération puisse être sanctionnée par un tribunal quelconque au monde. Je ne crois pas que l'on puisse soutenir que les directeurs du Grand-Tronc, ou la majorité des actionnaires, pourraient légalement prendre une mesure en vertu de laquelle les actions appartenant à la minorité seraient confisquées. Ceux qui détiennent ces actions ont aussi certains droits. Ces actions peuvent bien ne valoir que peu de choses, mais elles leur appartiennent quand même. Dans certains cas, ces actions appartiennent à des actionnaires européens. Est-ce que ce Gouvernement va les confis-

quer sans payer quelque chose en retour? Je comprends bien que la compagnie du Grand-Tronc puisse avoir le contrôle des actions garanties, parce que les gens qui détiennent ces actions s'attendent à recevoir en retour des obligations du Dominion du Canada.

Mais je parle des actions pour lesquelles les actionnaires n'ont rien. Ils peuvent espérer en retirer quelque chose, mais lorsque la décision de l'arbitrage sera rendue, il est possible que ces actions ne valent pas cinq sous. Peut-être ne veulent-ils pas les céder à la compagnie ou au Gouvernement, mais le ministre nous dit que le Gouvernement va confisquer les actions entre les mains des actionnaires hollandais, par exemple, et annuler leurs droits. Est-ce exact?

L'hon. M. MEIGHEN: Je constate avec plaisir les sentiments qui animent, en général, l'honorable député. Je conçois avec lui que le Parlement aurait grandement tort d'adopter une loi pour la confiscation de la propriété de qui que ce soit, parce que nous, ou même quelque institution ou commission nommées par nous, déclarerons les actions sans valeur. Cette conduite serait arbitraire, injuste, indéfendable. Je laisse l'application de cette conduite à la conscience de l'honorable député, surtout au sujet des actions du Nord-Canadien. Je regrette qu'il n'y ait pas songé lors de la discussion de cette affaire.

Pour revenir à ce que je disais, nous n'avons nullement l'intention d'agir de la sorte. Nous demandons d'abord que le Grand-Tronc, par l'entremise de ses actionnaires, engage légalement tous ceux-ci. Tant qu'il n'aura pas adopté cette conduite, nous ne pouvons assumer aucun droit ni en jouir, en vertu de la convention. La compagnie doit ratifier la convention pour lui faire produire son effet légal liant les actionnaires. Cela étant fait, il ne peut y avoir de confiscation de notre part.

M. SINCLAIR (Guysborough): Cette conduite peut-elle être autorisée légalement.

L'hon. M. MEIGHEN: Il le faut. Les plus grandes lumières du barreau doivent nous justifier de le faire.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est un pouvoir extraordinaire à donner à une compagnie. Je ne crois pas que le ministre devrait dire qu'elle peut le faire, à moins qu'il sache que la charte du Grand-Tronc permet aux directeurs d'agir ainsi. Il ne semble pas que la loi le lui permette.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis sûr que le Grand-Tronc ne le ferait pas sans savoir que la loi le lui permet.

L'hon. M. KING: Le ministre dit que la convention contiendra une disposition pour que les actionnaires y donnent leur assentiment. Pourquoi pas aussi le Parlement?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est ce que discute maintenant le Parlement.

L'hon. M. KING: Il ne connaît pas les conditions de la convention.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous autorisons l'adoption de la convention aux conditions contenues dans le projet de loi. Le Parlement discute maintenant ce que les actionnaires devront faire à l'avenir.

L'hon. M. KING: Les actionnaires auront le privilège de connaître les conditions qu'ils seront priés de ratifier, mais on demande au Parlement de sanctionner une convention dont il ne connaît pas les clauses. Le ministre trouve-t-il juste pour les contribuables du pays que leurs propres représentants soient invités à approuver une convention dont ils ignorent les conditions et qui ne deviendra loi que lorsque les actionnaires du Grand-Tronc, l'autre partie à la convention, l'auront ratifiée? C'est mettre le Parlement dans une situation extraordinaire. D'après la manière d'agir du ministre, le peuple n'a aucun droit au Parlement. Je ne puis trop insister sur ce que pensent fortement tous les membres de la gauche et, j'en suis sûr, plusieurs de la droite. Je veux dire que le Gouvernement n'a pas le droit de demander au Parlement d'approuver une opération qui implique la dépense de millions de piastres, non seulement en un an, mais durant des années à venir, sans lui donner l'avantage de ratifier les conditions de la convention, tandis que, d'un autre côté, les actionnaires du Grand-Tronc auront le droit de la ratification avant que la convention soit mise en vigueur.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député aurait raison de témoigner de l'indignation si ses remarques se rapprochaient de la vérité. Mais il n'en est rien. Les clauses de la convention sont contenues dans le projet de loi.

L'hon. M. KING: Où sont-elles?

L'hon. M. MEIGHEN: Dans le projet de loi sont insérées les clauses que les honorables députés ne veulent nous laisser étudier. Nous n'en sommes qu'à l'article 2. Le bill contient les conditions de la convention qui doit être adoptée.

La convention ne peut rien contenir d'incompatible avec les conditions établies dans le bill. Si le projet de loi renferme quelque condition que l'honorable député juge devoir se trouver dans la convention, ou devoir en être retranchée, il est libre de proposer un amendement à cet effet. Nous ne pouvons rien faire que la loi n'autorise.

L'hon. M. KING: Le ministre veut-il bien nous dire ce qu'il faut entendre par le passage qui suit:

Ledit traité doit contenir des stipulations en vue de définir les compagnies, biens et intérêts, compris dans le réseau du Grand-Tronc, et, y compris les termes et dispositions ci-après énoncées, peut contenir les autres termes et conditions que les parties peuvent arrêter.

Que faut-il entendre par les mots "les autres clauses et conditions que les parties peuvent arrêter"? Ce sont des clauses et conditions dont il n'est rien dit dans cette Chambre et dont le Parlement connaît rien.

L'hon. M. MEIGHEN: Ces clauses et conditions ne peuvent d'aucune manière être en opposition avec les clauses et conditions "ci-après énoncées".

L'hon. M. KING: Quelle est la signification des mots que je viens de rapporter?

L'hon. M. MEIGHEN: Il devra y avoir des détails. Il faudra beaucoup de temps pour élaborer les détails d'une convention de cette sorte.

Nous aurons un délai raisonnable pour établir les détails du traité avec le Grand-Tronc. Le projet de loi pose le principe. Il n'y a là absolument rien qui lie le Parlement, lequel garde toute sa liberté d'action. Il y aura des détails d'organisation et la prudence nous commande de donner du champ à ceux qui auront à y pourvoir pour sauvegarder les intérêts du public. L'honorable député parle de cette affaire comme d'un empiétement sur nos droits législatifs. Il n'ignore pourtant point que presque chaque année des lois autorisent le Gouverneur en conseil à faire des conventions ou à établir des règlements qui ont force de loi. La pratique de cette Chambre est de poser dans un bill les grandes lignes d'après lesquelles le Gouverneur en conseil agira pour une élaboration des détails. Il en a toujours été ainsi depuis que la Confédération existe et de semblables lois sont votées par le Parlement, non seulement chaque année, mais presque toutes les semaines. Dans presque toutes les lois qui se présentent devant la Chambre, le cabinet demande qui lui soient conférés des pouvoirs de la nature de ceux qu'il cherche à obtenir ici.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. KING: Si le ministre voulait consentir à retrancher les mots "ou à telles autres conditions que les parties peuvent arrêter", c'est-à-dire les conditions autres que celles contenues dans le bill, personne n'y ferait objection.

L'hon. M. MEIGHEN: Je consentirais à insérer les mots "non incompatibles avec les termes de ce projet de loi".

L'hon. M. KING: Ce serait là une faible concession.

M. DECHENE: J'aimerais à savoir du ministre ce que veulent dire les mots "et avec les autres compagnies et intérêts que le Gouvernement peut juger nécessaire". Dès que nous avons affaire avec le Grand-Tronc, quelle nécessité y a-t-il à traiter avec d'autres compagnies ou intérêts? Il semble qu'on nous cache quelque chose. Que le ministre veuille bien nous dire le nom de ces compagnies ou autres parties intéressées.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que c'est là un point sur lequel des explications complètes ont été données. Je n'y ai pas prêté attention, et il se peut que je ne les connaisse pas bien. Je crois pouvoir dire, cependant, que le Gouvernement pourra, en certains cas, juger nécessaire d'obtenir l'assentiment de certaines compagnies dépendantes à certaines des dispositions du bill. Il se pourrait, par exemple, que le Grand-Tronc n'eût pas le droit de céder certains pouvoirs qu'il détient à l'égard d'une compagnie dépendante. Il pourrait avoir à bail un chemin de fer, mais ne pas avoir le droit de céder à d'autres ce bail. Je ne vois pas en quoi son action pourrait être restreinte. Le cas que j'ai mentionné me semblerait être très improbable. Je présume que si, par mesure de précaution supplémentaire, nous jugions devoir faire une démarche relative à quelque concession ou à quelque compagnie auxiliaire, rien ne s'y opposerait.

M. DECHENE: Il serait intéressant de connaître le court et le long de ces baux. Puisque c'est avec le Grand-Tronc que nous avons affaire, ne traitons pas avec des compagnies auxiliaires et n'achetons rien qui leur appartienne.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne m'attends guère à l'existence d'un bail, et il est improbable que se produise le fait dont j'ai parlé, puisque la compagnie n'en continuera pas moins d'exister après que nous aurons obtenu ses actions, et les droits qu'elle peut avoir aujourd'hui resteront les mêmes que ci-devant.

Mais il peut être nécessaire, dans l'intérêt public, d'obtenir plus ample concession de l'une des compagnies subsidiaires, même du Grand-Tronc-Pacifique. Ceci nous permettra d'y arriver au besoin. Je présume que le rédacteur de la loi crut bon d'en faire mention. Je ne me suis pas spécialement enquis moi-même de ce détail; mais l'explication est déjà au hansard, ayant été donnée à une occasion précédente; elle satisfera, je pense, l'honorable député.

M. DECHENE: Faut-il entendre que les compagnies et les intéressés mentionnés sont ceux qui pourraient surgir pour marchander avec le Gouvernement l'acquisition des compagnies subsidiaires, ou qu'elles sont des compagnies existantes ayant actuellement ces droits?

L'hon. M. MEIGHEN: Elles les détiennent actuellement.

M. DECHENE: Le ministre voudra-t-il donner leurs noms?

L'hon. M. MEIGHEN: Ils se trouvent ici, pages 39 et 40.

L'hon. M. KING: La compagnie a-t-elle des biens en Europe ou en Asie?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'en ai pas entendu parler.

L'hon. M. FIELDING: Elle a de très beaux bureaux à Londres. Je présume qu'ils iront au Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'Angleterre est en Europe, je le présume, en effet. Mais elle n'a aucune propriété sur le continent européen ou asiatique, que je sache.

M. DEVLIN: A combien le ministre estime-t-il les dettes totales des lignes à acheter, exploitées actuellement, sur le sol américain?

L'hon. M. MEIGHEN: Cela se trouve à la page 40.

M. DEVLIN: Dois-je entendre que ces voies, dont ce livre bleu donne le texte, seront achetées en même temps que le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avions le droit de les acheter, car nous aurons un intérêt prépondérant en elles.

M. DEVLIN: Le ministre ne pourrait me dire quelles lignes réelles seront achetées? Le ministre des Chemins de fer a dit, avant que le ministre entrât, ce soir, que nous allions faire l'acquisition des embranchements.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est inexact, strictement, de parler d'acquisition des embranchements. Nous achetons le capital du Grand-Tronc: c'est tout ce que nous achetons. En le faisant, nous acquérons tous les droits de la compagnie. L'un de ces droits, c'est de céder tout bien non grevé d'une obligation, sauf la propriété des actions.

M. DEVLIN: Le ministre sait parfaitement bien que je ne demande pas une répétition de la déclaration, sur cet aspect de l'affaire. Une déclaration a été faite, avant l'entrée du ministre, par le ministre des Chemins de fer, que nous allions acquérir les embranchements. Il a dit qu'il n'y avait aucun doute à cela. Je demande simplement si ces lignes font partie des lignes subsidiaires que le Gouvernement possède déjà ou veut acquérir?

L'hon. M. MEIGHEN: Le ministre des Chemins de fer, qui n'est pas avocat, ne saisit pas le plein sens des paroles de l'honorable député. Le ministre des Chemins de fer n'entend pas l'acquisition de ces voies dans le même sens que l'honorable député. Il entend seulement l'achat de la compagnie principale, avec tous ses droits. L'un des droits que nous obtenons, c'est d'acquérir, entre les compagnies subsidiaires, celles que la compagnie constituante a le droit d'exploiter. C'est notre intention, en tant qu'elles constituent un actif, de les acquérir toutes. Mais s'il y a une compagnie américaine, par exemple, qui, au point de vue de l'exploitation, intéresse seuls les gens de là-bas, et qui nous serait plutôt une charge, j'assure l'honorable député que nous ne nous en embarrasserons pas.

M. DEVLIN: Je ne saisis pas exactement le sens des paroles du ministre. Mais je présume que le Gouvernement, s'il le juge profitable, achètera, malgré leurs lourdes dettes, les voies qui sont sur le sol américain?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons pas d'achat à faire. Nous les exploiterons. Si elles sont profitables, nous les exploiterons telles qu'elles le sont actuellement.

M. DEVLIN: Alors, on les exploitera pour le bénéfice, non pas des gens de ce pays, mais de ceux de là-bas?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, ils seront exploités à notre bénéfice dans le cas où ils seraient profitables. C'était la condition exprimée par l'honorable député.

M. DEVLIN: S'ils sont profitables?

L'hon. M. MEIGHEN: S'ils sont profitables, n'en avons-nous pas le profit? Pourquoi alors jetterions-nous ce profit?

M. DEVLIN: Je ne dis pas qu'ils seront profitables en ce moment. L'histoire nous dit, et les meilleurs renseignements que nous avons démontrent qu'ils n'ont pas été profitables. Le ministre maintenant dit que si ces chemins de fer sont profitables, ils ont le droit de les prendre.

L'hon. M. MEIGHEN: De les exploiter.

M. DEVLIN: Si j'ai bien compris, une des raisons qui pourrait les rendre profitables au peuple de ce pays est qu'ils ont l'avantage des ports de Portland, de Boston et de New-London. Ai-je raison ou ai-je tort?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que ce soit très bien, mais l'honorable monsieur en connaît tout autant que qui que ce soit sur le sujet. Il peut être profitable d'exploiter un chemin dans les Etats-Unis; si ce n'est pas profitable, il n'est pas à l'avantage de ce pays d'exploiter le chemin, et nous n'allons pas le faire, l'honorable monsieur peut en être sûr. Nous ne sommes pas intéressés à faire prospérer les ports américains, nous nous efforçons de faire comprendre cela à l'honorable député depuis bien des années. Mais il pourrait valoir la peine d'exploiter un chemin comme une ligne tributaire. Il pourrait se rattacher si étroitement au réseau que bien qu'il puisse indiquer un déficit dans les livres de la compagnie elle-même, le bénéfice en résultant pour le réseau pourrait cependant être tel qu'il soit avantageux pour notre peuple que le Grand-Tronc exploitât ce chemin. C'est le principe qui nous guidera.

M. DEVLIN: Je présume que c'est le seul renseignement que nous pourrons obtenir sous une forme concrète. Je devrai donc me déclarer satisfait.

L'hon. M. KING: Un article de ce bill édicte qu'il faudra nommer trois arbitres, et, d'après le libellé de l'article, l'arrangement devrait contenir les noms des arbitres. Est-ce cela?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne sommes pas encore rendus à cet article.

L'hon. M. KING: Je demande simplement un renseignement.

L'hon. M. MEIGHEN: De quel article l'honorable monsieur veut-il parler?

L'hon. M. KING: Je crois que c'est l'article 6 qui parle de la nomination des arbitres. Voici ce que je veux savoir du ministre: Selon mon interprétation du bill, la question dont nous parlions, il y a un instant, quant à la connaissance qu'auraient les différentes parties intéressées, les actionnaires sauraient les noms des arbitres avant qu'on leur demande de ratifier cette mesure.

L'hon. M. MEIGHEN: L'arrangement ne contiendra pas les noms des arbitres. La nomination des arbitres est traitée dans une lettre du 9 octobre que j'ai adressée moi-même à sir Alfred Smithers: le point y est plus complètement énoncé qu'il ne l'est dans le bill. Les termes de cette lettre seront strictement suivis. Elle dit que l'arrangement comporte que chaque partie nommera un arbitre, et que les deux arbitres ainsi nommés en choisiront un troisième, et que, faute d'entente entre ces deux arbitres, le troisième arbitre sera choisi par sir Walter Cassels et sir Louis Davies, agissant de concert. Voilà ce que dit l'arrangement.

M. ROBB: Avant d'adopter cet article, nous voulons plus de renseignements de la part du ministre quant à l'exactitude des états contenus dans le livre bleu. A la page 45, le capital social du chemin de fer Atlantique et Saint-Laurent, garanti et privilégié, est porté à $5,483.800, à 6 p. 100; à la page 51, à propos de la même compagnie, il est parlé de "5 p. 100 sur le capital social de $5,484,000 comme loyer". Le ministre remarquera que cela fait une différence considérable sur la contribution annuelle de ces 200 et quelques milles de chemin de fer. Il peut expliquer peut-être lequel de ces deux montants est le bon.

L'hon. M. MEIGHEN: Le capital social du chemin de fer Atlantique et Saint-Laurent est indiqué à la page 40 comme étant de $5,484,800, et noté à 6 p. 100.

M. ROBB: Maintenant si le ministre veut se reporter à la page 51, il remarquera que le capital est indiqué un peu différemment, et à 5 p. 100.

L'hon. M. MEIGHEN: La déclaration mise dans les Débats aujourd'hui donne les chiffres exactement comme à la page 40, à 6 p. 100.

M. ROBB: De sorte que l'état donné à la page 51 n'est pas exact?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas une conséquence nécessaire, puisque l'état qui se trouve à la page 31 indique la situation au 31 décembre 1917. Sans avoir examiné la question, je crois qu'il est possible que les actions soient venues à échéance et que le taux de l'intérêt ait été relevé. C'est possible, mais il ne s'ensuit pas qu'il y ait erreur.

M. ROBB: Le ministre ne saurait se tirer d'affaire avec pareille explication; puisque, à la page 40, la date est précisément la même, le 31 décembre 1917.

Plusieurs DEPUTES: Adopté, adopté.

M. ROBB: Non pas. Il s'agit d'une dépense annuelle de $60,000 et nous tenons à élucider la question.

L'hon. M. MEIGHEN: Le chiffre de 6 p. 100 est évidemment exact. A la page 40, la situation du capital est en date du 31 décembre 1917. Il est possible que les chiffres du capital soient de cette date et que l'intérêt inscrit soit l'intérêt actuel. C'est peut-être une faute d'impression; il y a peut-être erreur, mais l'explication exacte se trouve dans l'état inséré au compte rendu officiel aujourd'hui, état qui concorde parfaitement avec celui qui figure à la page 40, portant l'intérêt à 6 p. 100, c'est un loyer.

M. ROBB: Le renseignement à la page 51 est inexact. Je ne saurais dire si c'est une faute d'impression, mais le ministre en conviendra, c'est inexact.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas affirmer que les chiffres soient inexacts, encore qu'ils puissent l'être.

M. SINCLAIR (Guysborough): Au sujet du nombre de milles de chemin de fer, il existe une divergence qui demande explication. A la page 26, le nombre de milles du Grand-Tronc aux Etats-Unis est porté à 1,665, et à la page 33 le nombre de milles en exploitation aux Etats-Unis est de 1,367.5. Quel est le chiffre exact? Il importe de le savoir, puisque cela laisse un écart de 297 milles.

L'hon. M. MEIGHEN: Que l'honorable député veuille bien se reporter au haut de la page, et il y lira que la totalité du parcours possédé ou exploité aux Etats-Unis par le Grand-Tronc est de 1,367.5. Dans la colonne suivante, le nombre de milles en exploitation aux Etats-Unis, sous la rubrique "affermages et droits de parcours", est porté à 298.0, et le total est de 1,665.5, précisément comme à la page 26.

M. CAHILL: Le ministre de l'Intérieur a mentionné un état indiquant les garanties se rattachant à la compagnie de chemin de fer Vermont-Central. A la page 40 du livre bleu, figure un article de $9,521,000 relatif à la compagnie de chemin de fer du Vermont-Central; cet item se trouve dans l'état du 31 décembre 1917. Quant à l'émission d'obligations de 30 millions à l'égard du chemin de fer Southern-New-England, a-t-on fait l'émission d'une partie de ces obligations et à quel taux d'intérêt?

L'hon. M. MEIGHEN: Il s'agit ici d'une émission d'obligations du Vermont-Central à 4 p. 100. Le montant de l'émission de $11,750, ainsi que l'indique l'état inséré au compte rendu aujourd'hui même.

M. CAHILL: Les 9 millions figurant à la page 40 font-ils partie des 11 millions indiqués dans l'état inscrit au hansard aujourd'hui?

L'hon. M. MEIGHEN: Les 9 millions à la page 40 figurent sous la rubrique "Dette fondée, bons et obligations, billets-emprunts". Puis, à la colonne suivante, sous la rubrique "Détenu par le public, équipement, etc.", il y a un item de $441,000, et il existe un autre article de $808,000 sous le titre de "Détenu par le public, actions ordinaires", soit une totalité de $10,770,000 détenus par le public. Ce serait là une partie de la somme indiquée dans l'état déposé aujourd'hui.

M. CAHILL: A quelle date remonte cette émission d'obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais préciser la date, mais l'autorisation est du 4 mai 1916. Evidemment, l'émission doit être postérieure à cette date. Au demeurant, la date importe peu, puisqu'il n'existe pas d'arrérages d'intérêt.

M. CAHILL: Le ministre dit qu'il y a eu une émission d'obligations de 11 millions. Combien a-t-on construit de milles de chemin de fer avec le produit de cette émission d'obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: Vermont-Central, nombre de milles, 246.3.

M. CAHILL: Quelle partie du chemin de fer Southern-New-England a-t-on construite avec le produit de ces 11 millions valant d'obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: Aucune.

M. CAHILL: Encore que cette somme ait été dépensée depuis 1917, on n'a pas construit un seul mille de chemin de fer?

L'hon. M. MEIGHEN: Evidemment, il ne s'agissait que d'une charte; on n'a pas utilisé ces obligations pour la ligne Southern-New-England.

M. CAHILL: Quelle était la nature du contrat qui attribuait au Vermont-Central le droit de faire une émission d'obligations garanties par la compagnie du Grand-Tronc

pour la construction de la ligne Southern-New-England.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Vermont-Central avait l'autorisation d'émettre pour 30 millions de piastres d'obligations et avec cela, je conclus qu'il pouvait construire une partie du Southern-New-England. Pour dire ce qui en est, cette construction n'a pas été faite, et ainsi peu importe ce que comportait l'autorisation. Ce que cette ligne avait d'obligations émises, elle s'en est servie pour sa propre voie. La dette, telle qu'on l'a déjà donnée et consignée au hansard, est de $11,750,000.

M. CAHILL: Entièrement constituée en obligations.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. CAHILL: J'ai dit qu'il y avait un chiffre de $9,521,000 dans le bilan du 31 décembre 1918. Quand ce million supplémentaire a-t-il été émis?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne peux donner la date d'émission des obligations. L'intérêt en est acquitté à jour, et alors qu'est-ce que cela peut-il bien faire?

M. CAHILL: Le ministre dit que si l'intérêt est payé, peu importe ce que nous dépensons.

L'hon. M. MEIGHEN: L'intérêt est payé à jour. La date d'émission ne nous intéresse pas; nous ne nous occupons que des obligations se rattachant aux compagnies judiciaires—c'est-à-dire en tant que cela nous touche. Qu'est-ce que cela peut faire lorsque toutes les obligations d'une compagnie auxiliaire ont été émises? Ce que nous avons besoin de savoir, ce sont les charges contre elles, et cela nous le savons?

M. CAHILL: Qui a payé l'intérêt sur ces obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: La compagnie.

M. CAHILL: On nous a dit aujourd'hui que le Vermont-Central devait au Grand-Tronc environ 8 millions, de sorte que l'intérêt n'a pu être payé par le Vermont-Central; si ce dernier l'a payé, il faut qu'il l'ait emprunté du Grand-Tronc. Si cette compagnie était en état de payer l'intérêt, pourquoi n'a-t-elle pas payé ce qu'elle devait au Grand-Tronc?

L'hon. M. MEIGHEN: Elle a payé son intérêt. La responsabilité du Grand-Tronc est indiquée précisément au-dessus, à la page 51, comme suit:

> Le Grand-Tronc garantit l'intérêt sur les obligations par une convention de trafic jusqu'à un montant correspondant à 30 p. 100 des recettes brutes provenant du trafic d'échange.

M. CAHILL: Selon les apparences, le Vermont-Central doit au Grand-Tronc plus de 8 millions de piastres. Quelle est la part d'intérêt que le Grand-Tronc possède aujourd'hui dans cette ligne?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député verra exactement ce qui en est en consultant la page 35—il possède 72 p. 100 des actions.

M. CAHILL: Comment nous y prendrons-nous pour se faire rembourser ces huit millions par eux?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ferons une traite sur eux, je suppose.

M. CAHILL: Et ils emprunteront encore du Grand-Tronc pour la payer, est-ce là l'idée?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais où ils l'emprunteront.

M. CAHILL: Où peut-on voir le relevé de l'actif du Vermont-Central?

L'hon. M. MEIGHEN: A la page 40, ainsi qu'aux pages 34 et 35.

M. CAHILL: Qu'est-ce qu'il y a à la page 40 au sujet de l'actif de cette compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: Elle possède 2463 milles de chemin de fer aux Etats-Unis.

M. CAHILL: Est-ce qu'il y a autre chose? Est-ce là tout son actif; n'y a-t-il pas de matériel roulant?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, il y a du matériel roulant.

M. CAHILL: Quel est le passif?

L'hon. M. MEIGHEN: Je vous l'ai dit il n'y a que trois minutes. Cela se chiffre à $11,750,000 ainsi qu'il appert dans le rapport déposé sur le bureau et consigné au hansard.

M. CAHILL: Ces onze millions comprennent-ils les huit millions dus au Grand-Tronc par le Vermont-Central, ou est-ce une émission d'obligations, comme le disait le ministre il y a quelques instants?

L'hon. M. MEIGHEN: A la page 40, le livre bleu l'indique en date du 31 décembre 1918.

M. CAHILL: Le ministre a dit que des obligations avaient été émises au montant de onze millions et sont remboursables par le Vermont-Central. Un autre ministre de la couronne nous a dit aujourd'hui que le Vermont-Central devait environ huit millions au Grand-Tronc. Je demande maintenant quel est le passif du Vermont-Central.

Où se trouve le relevé établissant l'actif et le passif de cette dernière ligne?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Vermont-Central a un déficit, comme on peut s'en assurer en consultant le livre bleu, à la page 54.

M. CAHILL: Il s'agit d'un déficit dans l'exploitation.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions abandonner l'exploitation de ce chemin de fer, à moins que nous n'y soyons tenus ou que cela soit profitable de l'exploiter à titre d'embranchement pour alimenter le trafic du réseau du Grand-Tronc. Cependant, je l'ai fait observer tout à l'heure à la satisfaction de mes collègues, bien qu'il y ait un déficit apparent, il faut que ce déficit soit compensé par un surplus quelque part pour que le bilan du réseau entier se solde en définitive par un excédent. Or, ce surplus définitif est établi et voilà tout ce qui nous intéresse. Nous n'avons pas à solder ce déficit puisqu'il est compensé par un excédent quelque part.

M. CAHILL: Où l'honorable ministre voit-il cela?

L'hon. M. MEIGHEN: A la première page du livre bleu à la suite de la correspondance.

M. SINCLAIR (Guysbourough): Je doute fort que le ministre soit en mesure d'abandonner l'exploitation de ce chemin de fer puisque le Grand-Tronc a garanti à la compagnie 30 p. 100 des recettes brutes provenant de l'échange du trafic. Je ne vois pas qu'il puisse promettre à cette heure d'abandonner l'exploitation de cette voie ferrée, car il est tenu de le faire et de verser aux fonctionnaires 30 p. 100 des recettes brutes.

L'hon. M. MEIGHEN: Je doute fort que mon honorable ami ait raison. Le livre bleu déclare simplement que le Grand-Tronc garantit à la compagnie 30 p. 100 des recettes brutes. En d'autres termes, le Grand-Tronc garantit jusqu'à concurrence de 30 p. 100 des recettes brutes provenant de l'échange du trafic, s'il exploite le chemin de fer. Cela constitue apparemment une obligation, mais il ne s'agit que des recettes. Supposons que cette voie ferrée constitue un passif, il faut que ce passif soit compensé par un actif correspondant que nous obtiendrions pour rien en conséquence de cette transaction.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le tout comporte une dette du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est possible; mais le tout accuse un surplus au bénéfice des actionnaires du Grand-Tronc et conséquemment il doit y avoir quelque autre actif rapportant des revenus qui compensent le déficit.

M. CAHILL: Est-ce que les recettes accusent un excédent sur les dépenses?

L'hon. M. MEIGHEN: Le rapport Drayton-Acworth, que mon honorable ami admire tant, le démontre.

M. CAHILL: Qu'est-ce que le Livre bleu établit à ce sujet?

L'hon. M. MEIGHEN: La même chose.

M. CAHILL: Où trouvez-vous un surplus d'actif suffisant pour payer les $2,433,000 que l'honorable ministre est si désireux de voter à des inconnus?

L'hon. M. MEIGHEN: A la page 56.

M. CAHILL: J'y suis et je constate que la compagnie n'a pas payé de dividendes sur ces obligations ni en 1918 ni en 1917. Pourquoi le ministre cherche-t-il à tromper de propos délibéré les représentants du peuple? Je le demande au ministre, où trouvera-t-il des revenus pour acquitter l'intérêt sur cette somme qu'il est si pressé de faire voter par le Parlement?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne sommes pas pressés.

M. CAHILL: Pourquoi le ministre ne nous fournit-il pas ces renseignements, s'il n'est pas pressé, afin que nous puissions débattre intelligemment la question? (Protestations). Ce serait trop espérer, je le sais, de nos honorables amis de la droite. Je ne crois pas qu'il se trouve dans leurs rangs un député sur dix qui ait lu le document en question et je doute qu'il y en ait un sur vingt-cinq qui serait en mesure de le comprendre, l'eût-il lu. Non seulement les membres de la droite se contentent de siéger derrière les ministres incapables de fournir aucune explication, mais les ministres eux-mêmes ne sont pas en mesure de le faire.

L'hon. M. MEIGHEN: Il existe des gens dans l'esprit desquels il est inutile de tenter de faire pénétrer certains renseignements.

M. CAHILL: A la page 45, on déclare qu'il existe un excédent de $8,760. Où le ministre découvre-t-il l'excédent de recettes qui est censé compenser le déficit?

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que l'honorable député commence à s'endormir.

M. CAHILL: Ce n'est pas là une réponse à ma question. Le ministre se déclare prêt à fournir tous les renseignements. S'il désire que la séance se prolonge toute la nuit,

je suis parfaitement disposé à lui tenir compagnie, pourvu qu'il communique à la Chambre les informations que nous demandons. Le ministre des Chemins de fer a donné certains renseignements à la Chambre aujourd'hui. Il a commencé par avouer que le passif du Grand-Tronc est de 527 millions, puis il a admis qu'il s'élève en définitive à 539 millions; nous avons certes le droit d'être mis au fait de tous les renseignements que le Gouvernement a sous la main. Il n'a pas de raison au monde de cacher ces faits au Parlement. Le Gouvernement propose de garantir des obligations jusqu'à concurrence de 60 millions, bien que l'exploitation de l'entreprise se soit soldée par un déficit au cours des deux dernières années. Il n'y a pas de probabilité que les recettes du Grand-Tronc soient jamais suffisantes pour acquitter l'intérêt sur ces obligations. Nous avons alors demandé au Gouvernement pourquoi on était si pressé de garantir ces obligations et nous n'avons pu obtenir une réponse satisfaisante.

Quand le ministre dit que ce Livre bleu renferme tous les renseignements nécessaires et qu'ensuite il passe à la page 56 où il constate que depuis de deux ans aucun intérêt n'a été payé sur ces obligations, quand on sait que, d'après le rapport Drayton-Acworth, nul intérêt ne devait être payé depuis dix ans, je ne vois pas comment il peut espérer qu'on approuvera sa conduite, à moins d'être du nombre de ceux qui le suivent docilement dans chacune de ses initiatives et ne prennent aucun intérêt à cette affaire, non plus qu'à d'autres, depuis le jour où ils se sont aperçus qu'il avaient peur de retourner chez eux la nuit. Ils n'ont que faire de rentrer chez eux. Le pays compte sur ce renseignemnt, de même que les membres de la gauche et, si mon honorable ami veut être franc envers la Chambre, il nous le donnera. Je ne vois pas pourquoi il ne chercherait pas au moins à le faire.

M. MANION: J'ai remarqué plusieurs fois que l'honorable député (M. Cahill) s'inquiète beaucoup de voir les membres de la droite ne prendre aucune part à ce débat, et c'est un point sur lequel je désire l'éclairer. La raison en est, si je ne me trompe, que la plupart d'entre nous n'aiment guère à prendre la parole sans avoir quelque chose à dire. Mon honorable ami semble ne pas avoir de tels scrupules.

L'hon. M. KING: Je désirerais signaler au ministre un point qui me paraît être peu clair dans la réponse qu'il a donné il y a un instant. A propos du droit que se réservent les actionnaires du Grand-Tronc de ratifier l'accord conclu, j'ai demandé au ministre si l'on n'allait pas réserver un droit semblable au Parlement. Il a répondu que cette réserve était dans une certaine mesure due au fait que les clauses de cet accord allaient être rendues publiques dès que le Parlement aurait voté la loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai rien dit de la sorte.

L'hon. M. KING: Qu'est-ce donc qu'a dit le ministre?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai dit que les clauses de la convention étaient établies ici et que les seuls pouvoirs conférés au Gouverneur en conseil ont trait à des questions de détail. Non seulement c'est ici que sont formulées les dispositions du bill, mais la Chambre peut encore en assurer les détails dans la mesure qu'il plaira à mes honorables amis. Je n'ai pas dit que la publication du bill pût être de quelque secours pour le Parlement.

L'hon. M. KING: Ce que vient de dire le ministre ne touche d'aucune manière au point que je lui ai signalé. Tout ce que je désire faire observer, c'est que, une fois le projet voté, le Parlement ne connaîtra rien de plus que le commun des citoyens. La loi sera connue des actionnaires du Grand-Tronc dans la même mesure qu'elle le sera des représentants du peuple; malgré cela cependant, les actionnaires du Grand-Tronc vont avoir en outre le privilège de ratifier l'accord qui a été conclu, et c'est un privilège que le cabinet refuse aux représentants du peuple. Je désire savoir du ministre la raison pour laquelle il reconnaît aux actionnaires du Grand-Tronc un droit qu'il ne concède point au pays représenté au Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce que fait le ministre.

L'hon. M. KING: Oui, c'est ce que je fais.

L'hon. M. MEIGHEN: L'occasion première est pour le Parlement qui traite la chose d'abord par le moyen de ce projet de loi et de la manière qu'il traite invariablement ces sortes de questions. Le Parlement a devant lui tout ce dont il a besoin. S'il désire faire insérer quelque chose dans le projet de loi, rien ne l'en empêche.

L'hon. M. KING: N'est-il pas vrai que, si le projet passe et devienne loi, le Gouvernement conclura un accord avec le Grand-Tronc?

L'hon. M. MEIGHEN : Oui, conformément aux termes de la loi.

L'hon. M. KING: C'est juste. Une fois devenues loi, les dispositions de ce bill seront également connues et des actionnaires du Grand-Tronc et des représentants du peuple. Cela est vrai, n'est-ce pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

L'hon. M. KING: N'est-il pas vrai alors qu'une fois cela fait et avant que la convention devienne obligatoire, il faut la ratification des actionnaires de la compagnie?

L'hon M. MEIGHEN: La convention est la même chose que le bill.

L'hon. M. KING: Je prie le ministre de vouloir bien répondre à ma question? Est-ce que ce n'est pas vrai?

L'hon M. MEIGHEN: Absolument.

L'hon. M. KING: Alors, n'est-il pas également vrai que le ministère refuse au Parlement un même droit égal de ratification?

L'hon. M. MEIGHEN: Du tout.

L'hon. M. KING: Mais nous ne l'avons pas maintenant.

L'hon. M. MEIGHEN: S'il est des détails que l'honorable député tient à faire comprendre dans le bill, qu'il fasse une proposition.

L'hon. M. KING: Je prierais l'honorable ministre de vouloir bien, si c'est possible, répondre directement à une question. Le Parlement ne sait pas et il ne saura pas, d'ici à la fin de la session, quelles seront les termes de la convention qui va être arrêtée. Alors, les actionnaires du Grand-Tronc se réservent le droit de ratifier la convention avant que celle-ci soit appliquée.

L'hon. M. MEIGHEN: Je le répète, les conditions de la convention sont énoncées dans le bill.

L'hon. M. KING: En effet.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, que désirez-vous de plus? Si elles y sont énoncées, l'honorable député en discutant le bill discute en même temps la convention elle-même.

L'hon. M. KING: L'essence de la convention peut être comprise dans le bill, mais certaines mesures ministérielles nous ont déjà fourni l'occasion d'apprendre que les clauses d'une convention dont le Gouvernement peut rédiger le projet sont exposés à ne pas être aussi conformes aux dispositions du bill que les représentants du peuple au Parlement le désireraient.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable membre voudrait-il me citer un seul cas où cela soit arrivé, et me dire aussi quelle clause de la convention n'est pas conforme au bill?

L'hon. M. KING: Je pourrai citer à l'honorable ministre plusieurs cas, plus tard.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est le temps en ce moment.

L'hon. M. KING: C'est maintenant que je désirerais obtenir une réponse à la question que j'ai posée.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a prétendu que nous avions manqué de respecter l'autorisation qui nous avait été donnée par une loi et avions compris dans une convention des clauses qui n'étaient pas conformes à cette loi? C'est maintenant à lui de le prouver.

L'hon. M. KING: Pas à l'occasion de ce bill.

L'hon. M. MEIGHEN: Qu'il veuille nous citer un exemple au sujet d'un bill quelconque.

L'hon. M. KING: Je le ferai après que l'honorable ministre aura répondu d'une manière satisfaisante à ma question.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami ne sera jamais satisfait de ma réponse.

L'hon. M. KING: C'est parfaitement vrai.

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne peut prouver son allégation.

L'hon. M. KING: Je ne pense pas que le pays sera satisfait de la réponse de l'honorable ministre. Pourtant, c'est aujourd'hui surtout que le Gouvernement devrait avoir quelque peu égard à l'opinion publique. On vient de nous parler, à profusion, de la lutte pour les droits du peuple. Avant de se retirer le président du conseil nous a dit que le ministère ne songeait qu'à l'intérêt du peuple en présentant cette mesure. Il est donné au peuple d'exprimer ses vues sur certaines questions, en différentes circonstances; il en a eu l'occasion en ce jour même. Il y a eu cinq élections partielles dont quatre signifient la condamnation du ministère.

L'hon. M. MEIGHEN: Combien ont été défavorables à l'honorable député?

L'hon. M. KING: J'ai dit quatre contre le ministère, et ce devrait suffire à faire voir quel est le sentiment du public.

L'hon. M. MEIGHEN: Combien ont été défavorables à l'honorable député?

L'hon. M. KING: Pas une seule que je sache. J'ajouterai que lorsque l'opinion publique se prononce contre un ministère, comme elle se prononce contre celui-ci dans tout le pays, il est parfaitement évident que le public s'insurge contre la violation systématique des droits du Parlement par le pouvoir exécutif. Il est temps que le Gouvernement cesse de passer outre aux vœux du Parlement. Je crois que l'honorable ministre ferait bien de réserver cet article pour quelque temps, de consulter ses collègues et de voir s'il y a moyen d'assurer à la Chambre qu'il accordera au pays au moins les mêmes privilèges qu'il concède aux actionnaires du Grand-Tronc par cette mesure ministérielle.

L'hon. M. MEIGHEN: Comme l'honorable député le sait fort bien et se l'est fait dire une douzaine de fois, les mêmes privilèges sont réservés. L'arrangement est reproduit dans le projet de loi ainsi que lui-même l'a avoué. Vu qu'il s'y trouve inséré, nous l'étudions en ce moment.

L'hon. M. KING: Il n'est pas inséré ici.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député l'a dit lui-même.

L'hon. M. KING: Si c'est là ce que le ministre a compris, il m'a mal compris. Je n'avais pas l'intention d'indiquer en aucune manière que l'arrangement était reproduit dans le projet de loi. Ce que je lui ai dit tendait clairement à faire insérer ces conditions, car, sans cela, je n'espérais pas qu'il serait possible de les incorporer dans le marché.

L'hon. M. MEIGHEN: Si elles ne se trouvent pas ici, nous ne pouvons pas inclure le marché, car il peut être conclu qu'en autant qu'elles y sont. Le marché sera nul, si nous nous écartons en quelque manière d'une disposition énoncée ici.

L'honorable député a dit que l'arrangement était inséré dans le projet de loi, mais s'il veut se dédire, libre à lui. Il a été jusqu'à prétendre que nous avons outrepassé les pouvoirs que le Parlement nous avait conférés et que nous avions passé un marché sans l'autorisation du Parlement. Je l'ai mis au défi de prouver son assertion, et je l'en défie encore. Nous ne pouvons pas nous écarter du projet de loi. Si nous nous en écartons, le marché sera nul. C'est la manière universellement adoptée dans presque toutes les mesures législatives. Le pouvoir de conclure un marché en conformité des conditions contenues dans un projet est exercé partout par les gouvernements. Il a été exercé par le ministère dont il était membre tous les trois ans pendant lesquels il en fait partie. L'exercice de ce pouvoir n'a rien d'incompatible avec le principe des droits du peuple, et une telle assertion n'est destinée qu'à la galerie—si on peut lui faire l'honneur de la décrire ainsi. Que l'honorable député prouve son assertion que le Gouvernement s'est soustrait à l'autorité du Parlement relativement à une disposition du projet de loi.

L'hon. M. KING: Je prie le ministre de répondre à ma question. (Exclamations.) C'est une question à laquelle il devra répondre hors de ces murs, s'il n'y répond pas en cette enceinte, et il est de l'intérêt de toute la députation, ainsi que du public, qu'il y réponde d'une manière satisfaisante. Pour quel motif refuse-t-il au public exerçant ses prérogatives par l'entremise de ses représentations au Parlement le droit de ratifier l'arrangement lorsqu'il confère ce droit aux actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer?

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'en fait rien. Le Parlement exerce maintenant le même droit que les actionnaires exerceront plus tard. Si l'honorable député est d'avis qu'il existe des preuves que le pays est hostile au projet de loi, je tiendrais à lui apprendre que, sauf lui, presque tous les candidats élus aux élections complémentaires seraient en faveur du projet. Je dois le féliciter de son optimisme, s'il trouve beaucoup d'encouragement dans les dernières luttes électorales.

L'hon. M. FIELDING: Le représentant de Prince a prétendu que la procédure suivie par le Gouvernement confère aux actionnaires du Grand-Tronc un privilège qui est refusé au Parlement. Le ministre de l'Intérieur le nie-t-il?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, je le nie.

L'hon. M. FIELDING: Dans ce cas, passons d'une étape à l'autre. Après son adoption, ce projet de loi sera aussi bien connu des actionnaires qu'il est connu de nous et du public. Nous sommes sur le même pied jusque-là; les actionnaires du Grand-Tronc ont certains renseignements que nous possédons aussi. Puis un marché sera rédigé, et

il sera soumis aux actionnaires du Grand-Tronc, mais il ne sera pas soumis au Parlement du Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela serait vrai, s'il y avait dans le marché quelque chose qui pourrait être maintenant au Parlement et qui ne se trouve pas dans le projet de loi. Cela ne se peut pas, et si l'honorable député croit qu'il devrait y avoir autre chose dans le marché, il est libre de le faire connaître au Parlement.

L'hon. M. FIELDING: Le représentant de Prince soutient que, dans cette affaire, les actionnaires du Grand-Tronc auront un privilège que le Parlement n'aura pas, et il a parfaitement raison de le soutenir. Les actionnaires du Grand-Tronc ne se contenteront pas de ce bill; ils exigeront les détails du marché. Le ministre déclare que ce dernier n'a pas d'importance pour nous, mais qu'il est très important pour eux. S'il est vrai que le marché devra être calqué sur le projet de loi, cela s'applique au Grand-Tronc, aussi bien qu'à nous.

Mais cette déclaration n'est pas de nature à satisfaire les actionnaires du Grand-Tronc. Mon honorable ami sait bien qu'il n'en sera pas ainsi, et par conséquent il aura à produire par écrit un contrat fort détaillé. Les actionnaires du Grand-Tronc vont insister pour connaître les détails du contrat et ne seront certainement pas satisfaits d'une simple déclaration concernant les principes de cette convention. Mon honorable ami leur fournira un contrat détaillé et cet avantage serait refusé au Parlement?

L'hon. M. MEIGHEN : Mon honorable ami sait bien qu'à différentes reprises les actionnaires autorisent leurs directeurs à procéder de telle ou telle façon. Pour les compagnies et les Parlements, c'est un usage connu. S'il est possible de préparer les détails auxquels, comme tout le monde le sait, le Parlement, n'est pas intéressé mais qui, s'il l'est, peuvent être inclues dans le projet, alors tout sera bien. Mais assurément on ne fait pas d'injustice au Parlement. La procédure est régulière et rien n'est caché. Si l'honorable membre a quelque chose qu'il voudrait faire insérer dans le bill, la chose peut se faire en séance du Parlement. Nous avons tout ce qu'il faut dans ce projet.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami sait bien que nous n'aurons pas devant nous tous les détails du contrat; les actionnaires du Grand-Tronc seront plus fortunés que nous sous ce rapport. Ceci ne saurait donner raison à mon honorable ami lorsqu'il dit que le texte déposé devant nous est, sous tout rapport, de la plus haute importance. Ceci ne suffira pas aux actionnaires du Grand-Tronc, et mon honorable ami lui-même n'exige pas qu'ils soient satisfaits avec si peu. Il faut que ce contrat soit soumis à l'approbation du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils peuvent toujours approuver de la même manière que nous approuvons nous-mêmes, c'est-à-dire par voie d'autorisation de la part de leurs directeurs.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas là la méthode de procéder. Les actionnaires du Grand-Tronc vont se réunir et ils auront devant eux tous les détails du contrat et je n'ai pas lieu de craindre qu'ils rejettent ce contrat, parce qu'il est trop avantageux pour la compagnie.

M. CAHILL: Est-ce que le contrat doit tenir la compagnie du Grand-Tronc responsable de sa garantie envers le Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. MEIGHEN: Si elle n'en est pas tenue responsable, de quelle manière le contrat peut-il la rendre responsable?

M. CAHILL: Il ne s'agit pas de cela.

L'hon. M. MEIGHEN: Vraiment, l'honorable député ne saisit pas le point. C'est absolument prouvé C'est fendre les cheveux en quatre. Le Grand-Tronc a certaines obligations. Ce contrat ne l'en décharge pas. Par crainte de rendre la question confuse dans l'esprit de l'honorable député, je n'ajouterai pas un mot de plus.

M. CAHILL: Parlez pour vous. Maintenant, au sujet de ces 15 millions les députés de la gauche ont demandé au ministre des Chemins de fer si le Gouvernement se proposait de tenir le Grand-Tronc responsable de cette somme; il a répondu dans l'affermative. Que répondre à cette question? Est-ce que le contrat pourvoit à ce que les arbitres prennent cette somme de 15 millions en considération?

L'hon. M MEIGHEN: L'honorable député a lui-même donné cette réponse; il vient de dire qu'on lui a répondu dans l'affirmative.

M. CAHILL: Mon honorable ami a le don de paraître obtus. (Protestations).

Allez-vous voir à ce que les arbitres tiennent la compagnie du Grand-Tronc responsable de la garantie donnée par le Grand-Tronc-Pacifique pour une somme de 15 millions empruntée au trésor fédéral? C'est une question fort simple, et assurément le ministre doit la comprendre.

L'hon. M. REID: Cette somme de 15 millions représente une obligation du Grand-Tronc et les arbitres, en étudiant cette question, sont tenus de la considérer à l'égal de toute autre obligation.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nous nous proposons de soumettre à l'arbitrage la question de la valeur des actions ordinaires et privilégiées; c'est tout. Il y a quelques jours passés on a demandé pourquoi on ne définissait pas la chose plus clairement, et pourquoi on ne soumettrait pas aussi d'autres questions telles que les garanties et obligations relativement au Grand-Tronc-Pacifique. A ce moment-là le ministre a déclaré que le contrat stipulerait à ce sujet. Aujourd'hui on nous dit que le contrat stipule exactement la même chose que le bill lui-même. Mais si le contrat doit être définitif et s'il doit stipuler à ce sujet, est-ce que le Parlement ne doit pas juger si oui ou non ce contrat doit comprendre telle ou telle chose?

L'hon. M MEIGHEN: D'après les stipulations de ce contrat, telles qu'elles sont comprises dans le bill, toutes ces choses doivent être prises en considération.

Comment peut-on évaluer les actions avant de connaître le passif de la compagnie qui les a émises? Les dispositions du projet de loi en discussion stipulent que toutes ces choses seront prises en considération.

L'hon. M. FIELDING: Je ne veux pas retarder le travail du comité. Cependant, je dois revenir, un instant, à l'objection du leader de l'opposition qui dit que les actionnaires du Grand-Tronc jouiront d'un droit et d'un privilège qui ne seront pas accordés aux contribuables du pays par l'intermédiaire de leurs représentants. Le ministre dit que nous l'exerçons, ce droit, parce que toutes les choses essentielles à la convention sont insérées au projet de loi. J'ai répondu que les actionnaires du Grand-Tronc ne se contenteraient pas d'une déclaration générale, mais exigeraient les détails de la convention. Mon honorable a rétorqué—il y était obligé—que les actionnaires peuvent faire comme nous maintenant; ne pas avoir d'assemblée du tout. Mais mon honorable ami lira à l'article 7:

Dès que ledit traité aura été ratifié par la majorité des porteurs des actions énumérées au préambule de la présente loi, présents en personne ou par fondé de pouvoir et votant à une assemblée générale spéciale de ces porteurs d'actions, régulièrement convoquée dans le but d'examiner ce traité.

Vous proposez qu'ils aient les détails de la convention, mais que les représentants du peuple ne les aient pas.

[M. Cahill.]

L'hon. M. MEIGHEN: Mais ils peuvent être autorisés à faire une convention sans que les conditions soient spécifiées.

L'hon. M. FIELDING: Pas en vertu de ce bill.

L'hon. M. MEIGHEN: La mesure stipule que la convention sera faite avant de leur être soumise. Mais même dans ce cas, cela peut être fait, en autorisant les directeurs à agir.

L'hon. M. FIELDING: Mais il leur faut se réunir pour cela.

L'hon. M. MEIGHEN: Je sais.

L'hon. M. FIELDING: Mais le Parlement ne se réunira pas, lui.

L'hon. M. MEIGHEN: La convention sera connue des actionnaires aussitôt qu'ils s'en seront occupés. Mais l'honorable député sait que toute cette discussion est inutile, parce que nous pouvons faire nous-mêmes tout ce qu'ils peuvent faire. Il n'est rien au monde que le Parlement ne puisse examiner en détail. Si l'honorable membre veut discuter jusqu'à ce que la convention soit prête, nous ferons de notre mieux.

L'hon. M. KING: Nous attendrons.

L'hon. M. MEIGHEN: On y travaille; j'ignore quand elle sera terminée.

L'hon. M. KING: Je pense que tous les honorables membres de la gauche préfèrent attendre. Nous prions le Gouvernement de déposer le texte de cette convention avant la prorogation.

M. ROBB: Etant donnée la déclaration du ministre (M. Meighen) qui défend ce projet devant la Chambre au point de vue juridique le ministre des Chemins de fer, ou ses représentants, ne feraient-ils pas mieux de s'entendre avec les administrateurs du Grand-Tronc au sujet de l'évaluation du réseau? Ils le feraient beaucoup mieux que les trois arbitres que nous ne connaissons pas. Qu'ils se présentent alors à la Chambre avec toute la proposition en faisant connaître au peuple le coût du projet. Discutons les mesures de prohibition et de tempérance déposées par le ministre et ajournons pour un mois, afin que le Gouvernement puisse nous présenter un projet clair et détaillé.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est inutile d'ajourner pour un mois. Nous hâtons aussi rapidement que possible le travail de cette convention. Nous avons offert à nos collègues tout le temps qu'ils voulaient. S'ils désirent poursuivre la discussion jusqu'au

moment où la convention sera prête, à leur aise, nous le voulons bien. C'est simplement de la comédie, un gaspillage de temps et des deniers publics. Les honorables députés le savent aussi bien que le peuple. Ils savent que la convention est comprise dans le bill. Personne ne l'ignore, ou sinon, qu'on se renseigne. Toute cette discussion n'est qu'un trompe-l'œil.

M. CAHILL: Le ministre a d'abord déclaré qu'il nous donnerait tout le temps voulu pour discuter le projet, mais quelques-uns de ses partisans paraissent mal à l'aise et nerveux. Le ministre des Chemins de fer a dit qu'il serait tenu compte des obligations du Grand-Tronc envers le Grand-Tronc-Pacifique. Je désire lui demander ce que veut dire la clause 1re à la page 8:

Le Gouvernement prendra possession du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de tous ses embranchements et du chemin de fer du Grand-Tronc; il achètera tout l'actif et assumera tout le passif des deux compagnies.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela veut dire que nous devons les acquérir en assumant leurs obligations.

M. CAHILL: C'est-à-dire acquérir l'une en se chargeant des obligations de l'autre? Vous acquérez ces compagnies en assumant les obligations du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Les obligations du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Cet après-midi, j'ai communiqué à l'honorable député un état faisant voir les obligations du Grand-Tronc relativement au Grand-Tronc-Pacifique.

M. CAHILL: Lors du dépôt du projet de loi, le ministre de l'Intérieur a affirmé que le Gouvernement tiendrait le Grand-Tronc responsable des obligations qu'il a assumées relativement à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je lui ai demandé à combien s'élevaient ces garanties à son avis et s'il considérait que 30 millions libérerait la compagnie du Grand-Tronc des engagements qu'elle a assumés pour l'exécution de ce chemin de fer. Il a répondu dans la négative et qu'il n'accepterait pas la somme de 30 millions en règlement de tous comptes. Or, à cette heure, le ministre des Chemins de fer annonce que l'adoption du projet relèvera la compagnie du Grand-Tronc de toutes ses obligations de ce chef. Je voudrais savoir une fois pour toutes lesquelles de ces deux assertions est exacte?

L'hon. M. REID: J'ai répondu au moins une douzaine de fois à cette question en disant que le tribunal d'arbitrage tiendra compte des obligations que la compagnie du Grand-Tronc a prises à sa charge. Aucun de nos collègues n'a jamais prétendu qu'il ne sera pas tenu compte de ces obligations et il n'est guère juste . . .

M. CAHILL: Voyez à la page 8.

L'hon. M. REID: Je tiens à régler cette question une fois pour toutes.

M. CAHILL: Réglez-la en donnant lecture de votre rapport officiel.

L'hon. M. REID (lisant):

Le Gouvernement fera l'acquisition du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et de ses embranchements ainsi que de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc; il acquerra tout l'actif et assumera toutes les obligations des deux compagnies.

C'est parfait. Voilà ce que j'ai affirmé. Les arbitres estimeront la valeur des obligations. On tiendra compte de tous les faits. Le Gouvernement assumera toutes les obligations, mais, en ce faisant, il fera estimer la valeur des actions du Grand-Tronc. Cette procédure est expliquée au long dans le rapport Drayton-Acworth. Après avoir examiné toutes ces obligations, ainsi que les garanties accordées au Grand-Tronc-Pacifique, les auteurs du rapport Drayton-Acworth ont proposé au Gouvernement de payer à la compagnie une certaine somme jusqu'à concurrence de $3,600,000, en assumant toutes les responsabilités.

La lettre que nous avons écrite à M. Smithers déclare que les arbitres devront considérer les obligations garanties pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique comme une dette du Grand-Tronc, en estimant la valeur de l'actif de la compagnie.

M. CAHILL: Est-ce que l'on incorpore dans la convention une disposition à cet effet?

L'hon. M. REID: Certainement. Une clause à cet effet sera insérée au contrat concernant non seulement les obligations assumées pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique, qui est une compagnie auxiliaire du Grand-Tronc, mais de toutes les obligations de n'importe quelle autre compagnie filiale du Grand-Tronc-Pacifique qui est une filiale du Grand-Tronc, parce que les actions sont entre les mains de cette dernière compagnie; il en est de même des actions du Vermont-Central et de la longue liste des autres compagnies que j'ai citées. Nous devons tenir compte de l'actif et du passif de chacune de ces compagnies tributaires.

L'hon. M. KING: Je répondrai à la question du ministre, quoiqu'il n'ait pas répondu aussi directement qu'il aurait pu le faire à la question que je lui ai posée. Il m'a de-

mandé si l'opposition avait raison de manquer de confiance en la conduite du Gouvernement. Au cas où le convention ne serait pas soumise à l'assentiment du Parlement, je réponds que le Parlement à l'époque où fut adoptée la loi décrétant l'acquisition par Sa Majesté du capital de la compagnie du Nord-Canadien, qui reçut la sanction royale le 20 septembre 1917, laissa au Gouvernement le soin de régler les détails de la convention. Or, quels ont été les résultats de la confiance du Parlement? La conséquence fut que le Gouvernement, n'ayant plus la chance de modifier les conditions du contrat, n'a pas eu son mot à dire quant à la méthode que les arbitres devaient employer pour faire leur expertise. Le pays a perdu de ce chef une somme de 10 millions, qui aurait pu être sauvée, si le Parlement avait eu la chance d'examiner le contrat.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a allégué, sans amener la moindre preuve à l'appui de son assertion, que le Parlement s'est éloigné dans l'exécution de ce marché de la ligne de conduite que le Parlement l'avait autorisé à suivre. Or, je soutiens que le Gouvernement a suivi à la lettre et jusque dans les moindres détails la ligne de conduite que lui traçaient les dispositions de la loi du Nord-Canadien.

L'honorable député en est encore à répéter que le Gouvernement a fait ceci ou cela; son but est, je conjecture de faire dévier la discussion. Qu'il indique donc, dans l'ensemble même de la convention avec les actionnaires du Nord-Canadien, une simple disposition ou une seule phrase qui excède aucunement les pouvoirs conférés par le Parlement. Alors, et alors seulement pourra-t-il faire son allégation.

L'hon. M. KING: Je soutiens encore que l'honorable ministre sait parfaitement qu'à moins de fournir au Parlement l'occasion de se prononcer sur cette entente ....

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne s'agit aucunement de cela.

L'hon. M. KING: C'est le point, l'unique point que je soulève, en ce moment: que ce Gouvernement niant au Parlement le droit de se prononcer sur cette convention, nous n'avons aucune garantie quelconque que la même chose ne se répétera pas.

M. CAHILL: Je vois, à la page 53, un nombre d'émissions d'actions et d'obligations, et à l'égard du chemin de fer Grand-Tronc de l'Ouest, où il est déclaré qu'il reste pour $922,800 d'obligations entre les mains de particuliers. Or, d'après la déclaration qu'on trouve à la page 42, le montant dans les mains de particuliers est de $1,972,000.

Quelques VOIX: Adopté.

M. CAHILL: Allons-nous laisser là ce montant ou des honorables députés sauront-ils ce qu'il en advient et où il se trouve? Pourquoi cette contradiction? Comment l'explique-t-on?

L'hon. M. REID: L'un des détails peut se rapporter à une date ultérieure. L'état de la page 42 est détaillé, et a été fourni et légalisé par la compagnie du chemin de fer. A la page 40 un rapport annuel de la compagnie du Grand-Tronc donne une liste détaillée quant à la compagnie mère et de toutes ses subsidiaires. Aujourd'hui, j'ai inséré au hansard, un autre état mis à date:

Grand Trunk Western, obligations de 1re hypothèque à 4 p. 100: valeur au pair non payée, $14,999,720; intérêt annuel, $599,988; valeur au pair détenue par le chemin de fer du Grand-Tronc, $4,035,304; intérêt annuel sur celle-ci, $161,412.

Hypothèque consolidée générale, à 4 p. 100: valeur au pair, $11,541,000; intérêt annuel, $461,640; valeur au pair allant au chemin de fer du Grand-Tronc, $11,541,000; intérêt annuel sur celle-ci, $461,465.

J'affirme aux honorables députés que nous avons tenté de donner tous les renseignements possibles, et que nous y avons réussi très bien. S'il veulent laisser adopter cet article, et nous permettre de partir, nous essayerons de donner toute autre information que l'on exigera.

L'hon. M. KING: Le ministre vient de parler de l'adoption de l'article. Or, le ministre de l'Intérieur a laissé entendre qu'un accord serait peut-être soumis au Parlement avant l'adoption finale de cette mesure. Si nous pouvons obtenir l'assurance du Gouvernement, à l'heure présente, que l'accord sera soumis au cours du débat, je ne vois pas d'objection à l'adoption immédiate de l'article. Mais si nous n'obtenons pas cela, nous devrons, je pense, chercher à avoir tous les détails possibles.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne peut obtenir de moi aucune garantie quant à la date possible de la soumission de cet accord. Nous ne le retardons pas; nous avons ordonné qu'on s'y mette. Nous voulons que la loi soit adoptée, car autrement l'accord n'offrirait pas beaucoup d'avantage. Si l'accord est prêt avant l'adoption finale, à la bonne heure; on le fera alors connaître. Nous ne le retarderons

certainement pas, mais nous ne retarderons certainement pas non plus ce débat. Nous irons de l'avant, tout en donnant aux honorables députés le temps de discuter. Nous avons promis cela dès le début. Nous avons aussi promis de donner tous les renseignements demandés. Nous ne saurions nous engager à plus.

L'hon. M. KING: L'accord sera-t-il soumis dans un jour ou dans deux jours, une semaine ou deux semaines, un mois ou deux mois?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'en ai pas la moindre idée.

L'hon. M. KING: Le ministre ne peut nous donner ce renseignement?

M. CAHILL: Le ministre a dit que le Gouvernement avait reçu ordre de mener l'affaire à sa conclusion. De qui parlait-il?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai dit que le Gouvernement avait donné ordre de conclure l'accord le plus tôt possible.

L'hon. M. KING: Le ministre serait-il agréable à l'idée de délibérer d'autres projets de loi en attendant le dépôt du contrat?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

L'hon. M. KING: Alors, le ministre n'a aucune intention quelconque de déposer l'arrangement?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas avant qu'il soit prêt.

L'hon. M. KING: Le ministre sait-il quand l'arrangement sera prêt? Est-ce que ce sera dans le cours d'une autre quinzaine?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais le dire.

M. DECHENE: Le ministre veut-il nous dire ce qu'est cette ligne de jonction du Grand-Tronc? Où est située cette ligne?

L'hon. M. REID: C'est une compagnie filiale du réseau du Grand-Tronc; qu'elle soit dans le Québec ou dans l'Ontario, cela n'a pas d'importance. La question est simplement posée pour retarder les choses. (Mouvements divers.)

L'honorable député sait que la situation de ce chemin de fer n'a rien à faire avec la question. Le réseau comprend tant de milles de voies et cette ligne fait partie du réseau. Je suis prêt à donner tous les renseignements qu'on voudra, si c'est nécessaire, mais puisque l'honorable membre veut rester ici et poser des questions absurdes, eh bien, il faudra nous résigner à rester.

M. DECHENE: Je ne crois pas avoir ennuyé le ministre bien souvent par mes questions. Voici une ligne qu'il dit être une ligne tributaire du Grand-Tronc; cependant, elle ne paraît pas dans la liste des compagnies auxiliaires donnée dans le livre bleu. Je crois qu'il est juste de demander qui est le propriétaire de ce chemin, où il est situé, et quel est le chiffre de son capital?

L'hon. M. MEIGHEN: L'information peut se trouver dans l'édition française à la page 34, n° 6—soixante milles de voies, entre West-Detroit et Fort-Gratiot, Michigan. Je suis sûr que le temps du pays vaut la peine d'épargner à l'honorable député l'ennui de chercher lui-même le renseignement qu'il veut.

L'hon. M. KING: Je signalerai à l'honorable ministre qu'il passe maintenant une heure du matin et que le comité a siégé sans désemparer toute la journée.

L'hon. M. REID: Le bill a douze articles; je ne vois aucune raison pour ne pas avancer un peu la délibération d'un article au moins. Mais si le chef de l'opposition dit maintenant qu'il n'a pas l'intention de laisser passer cet article, je proposerai que le comité lève sa séance.

L'hon. M. KING: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. REID: Je laisse la chose entièrement au chef de l'opposition; s'il ne veut pas laisser adopter cet article, je proposerai que le comité lève sa séance.

L'hon. M. KING: Nous n'avons pas ce désir; nous sommes très sincères lorsque nous disons que tout ce que nous voulons, ce sont des renseignements.

L'hon. M. REID: Je ne demanderai pas l'adoption de ce bill sans donner à mon honorable ami tous les renseignements que je pourrai. J'ajouterai que l'heure est avancée et que je ne veux pas retenir le comité; et je ne veux non plus faire adopter de force aucun article du bill. Je répète que nous devrions adopter un des douze articles du projet, mais si le chef de la gauche s'y oppose, je demanderai à M. le président de faire son rapport.

L'hon. M. KING: Loin de chercher à bloquer la discussion, mon seul but en prenant la parole est d'obtenir du ministre l'engagement que si nous laissons passer cet article il ne s'en prévaudra pas pour nous refuser les renseignements que nous pourrons dési-

rer obtenir, lorsque nous discuterons les articles subséquents.

L'hon. M. REID: Le chef de l'opposition et ses collègues auront tous les renseignements qu'ils désirent et les auront aussi promptement que je pourrai les leur donner —c'est-à-dire, s'il m'est possible de les leur donner.

L'hon. M. KING: Devant cette promesse, je n'ai aucune hésitation à dire que nous sommes prêts à laisser adopter cet article.

(L'article 2 est adopté.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

La séance est levée à une heure et quart mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 28 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

INVITATION AUX SOUVERAINS BELGES.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il y a plusieurs jours, on me demandait si l'on avait invité Leurs Majestés le roi et la reine des Belges à visiter le Canada, et dans l'affirmative, si cette invitation avait été acceptée. Je n'étais pas en mesure, dans le temps, de dire si l'invitation avait été acceptée ou non. L'invitation a été faite, et Leurs Majestés regrettent beaucoup, qu'à raison du peu de temps à leur disposition sur ce continent, elles ne pourraient visiter le Canada, comme elles auraient bien voulu le faire.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion du projet de loi (bill n° 33), tendant au rachat du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

M. le PRESIDENT: Le comité avait adopté l'article 2 de ce projet de loi lorsque la séance a été levée, hier soir.

Sur l'article 3 (stipulations du traité).

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) m'a posé certaines questions relativement au matériel du Grand-Tronc. Or, voici un état concernant le matériel en service au 30 juin 1919:

Réseau du Grand-Tronc.

Matériel en service au 30 juin 1919.

Compagnie.	Wagons à marchandises.	Wagons à voyageurs.	Wagons de travail.	Nombre total de wagons.	Locomotives.	Force.
La compagnie du Grand-Tronc possédait.. ..	37,158	1,007	2,202	40,366	1,124	1,438,634
Le Cincinnati, Saginaw and Michigan, possédait	6	....	4	10	3	2,006
Le Grand Trunk Western Railway, possédait..	5,337	68	75	5,480	162	131,020
Le Grand Trunk Western Railway avait affermé..	645	....	49	694	....	.....
Total..	5,982	68	124	6,174		
Le Détroit, Grand Haven and Milwaukee Railway, possédait..	43	23	32	98	8	6,231
avait affermé..	1	....	3	4		
Total..	44	23	35	102		
Le Toledo, Saginaw and Muskegon Railway, possédait..	3	4	4	11		
Le Pontiac, Oxford and Northern Railroad, possédait..	11	5	6	22		
Le St. Clair Tunnel Company, possédait.. ..	1	....	3	4	6	4,500
Total pour le réseau..	43,205	1,007	2,377	46,689	1,303	1,582,391

[L'hon. M. King.]

Nous n'avons fait qu'une évaluation du matériel; cependant, si vous évaluez les wagons en gros, disons à 3,000 piastres chacun—et c'est une estimation fort raisonnable, si l'on compte qu'un bon nombre sont des wagons à voyageurs—vous arrivez à une somme de 140 millions pour les wagons seulement; en estimant ensuite la valeur des locomotives à environ 30,000 piastres chacune, vous obtenez une autre somme de 40 millions, soit un grand total d'environ 180 millions pour le matériel du réseau. Les obligations garanties par ce matériel ne s'élèvent qu'au chiffre de $5,491,000. Voilà qui répond, je pense, à la question de mon honorable ami, sauf qu'il désirait savoir aussi la part de matériel que possèdent respectivement Blair et compagnie et la Columbia Trust Company. Les fonctionnaires du département m'informent qu'ils n'ont pas ces renseignements séparément pour les deux compagnies.

Blair et compagnie et la Columbia Trust Company ont un droit de gage sur le matériel et ce gage est compris dans la somme de $5,491,000. On m'assure que nombre de locomotives portant la plaque de Blair et compagnie ont été payées et sont devenues la propriété de la compagnie du Grand-Tronc. Ces plaques n'ont pas été enlevées, je le suppose, et leur présence sur les locomotives a fait croire que Blair et compagnie sont encore les propriétaires de ce matériel roulant.

M. ROBB: Le ministre est convaincu que les locomotives portant une plaque d'acier où est inscrit le nom de Blair et compagnie sont la propriété du Grand-Tronc, mais que les obligations dont elles sont le gage sont, pour un certain nombre, restées impayées?

L'hon. M. REID: Exactement.

M. ROBB: Et il est possible que le nom de Blair et compagnie apparaisse encore sur des locomotives qui gageaient des obligations qui ont été remboursées?

L'hon. M. REID: Certainement.

M. ROBB: Le ministre est-il d'avis que le Grand-Tronc possède un matériel roulant suffisant pour l'exploitation de son réseau?

L'hon. M. REID: A la suite du débat qui a eu lieu sur cette question, à la dernière session, j'ai compris qu'en tenant compte du matériel que nous avons acheté, le Grand-Tronc a assez de locomotives et de wagons pour l'exploitation de son réseau. Toutefois, il est clair que, chaque année, un certain nombre de locomotives deviennent hors de service, et il faut les remplacer. Ces sommes sont demandées aux frais d'exploitation, mais dans le livre bleu, elles figurent comme dépenses de premier établissement.

M. ROBB: Au cours des derniers six mois, j'ai remarqué qu'un certain nombre de trains sur le réseau du Grand-Tronc sont à la remorque de locomotives portant les inscriptions: "Chemins de fer du gouvernement canadien" ou "Transcontinental national". Est-ce que ces locomotives sont prêtées ou affermées au Grand-Tronc?

L'hon. M. REID: L'honorable député voudra bien se rappeler que le Gouvernement a acheté un grand nombre de locomotives, au cours de la dernière guerre; or, nous en avons affermé un certain nombre au Grand-Tronc.

La chose est de commune occurrence entre chemins de fer. Le Grand-Tronc paye un loyer pour les locomotives d'après le système de fidéicommis pour l'outillage. Cela explique la présence du nom sur les locomotives.

M. ROBB: Cela veut-il dire que le Grand-Tronc n'a pas de locomotives à lui en quantité suffisante? Ces locomotives sont-elles retenues dans les gares? Pour quelle raison, en un mot, est-il obligé de prendre à loyer des locomotives du réseau de l'Etat?

L'hon. M. REID: Durant la guerre, la compagnie a manqué de locomotives. Elle ne pouvait en faire construire par la raison que les commandes du Gouvernement occupaient tout l'espace disponible des ateliers. Nous avons en conséquence loué des locomotives au Grand-Tronc moyennant un prix qui devait, en un certain temps, payer le coût de ces locomotives. Le Pacifique-Canadien a, lui aussi, loué de nous des locomotives, et nous en avons loué de lui. A l'époque où ces locomotives ont été louées au Grand-Tronc, la compagnie n'en avait pas en quantité suffisante pour les besoins du trafic. Nous ne pouvions pas nous servir de ces locomotives en les reprenant, car nous en avions déjà assez. Elles représentent un capital sur lequel l'Etat perçoit un intérêt, et il est remboursé du principal. Lorsque nous prendrons possession du Grand-Tronc, elles feront partie du réseau national.

M. McKENZIE: Si le ministre voulait bien traiter du Grand-Tronc proprement dit et ensuite de ses compagnies filiales, ce serait, je crois, plus satisfaisant. Le président du conseil nous disait hier, ainsi que le ministre des Chemins de fer, que

les compagnies filiales ne nous intéressaient pas grandement, attendu que l'Etat ne s'engage pas à garantir leurs obligations et que nous pourrions examiner plus tard s'il serait utile à l'Etat de s'en charger. Le ministre n'en a pas moins aujourd'hui indiqué le nombre des locomotives et des wagons affectés au service des compagnies auxiliaires et du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: L'honorable député fait erreur. L'état dont j'ai donné lecture indique le nombre des wagons appartenant au Grand-Tronc lui-même. L'outillage des autres compagnies que j'ai mentionnées est indiqué séparément.

M. McKENZIE: Mais le ministre a nommé quelques-unes de ces compagnies auxiliaires. Ce que le comité désirerait connaître, je crois, c'est l'exacte situation du Grand-Tronc proprement dit, quant au matériel roulant et à tout ce qui s'y rattache. Ensuite, on pourra nous donner les mêmes renseignements quant aux compagnies auxiliaires.

L'hon. M. REID: C'est précisément ce que fait le relevé que j'ai lu. J'ai donné les wagons à marchandises et les locomotives pour le Grand-Tronc proprement dit et pour une demi-douzaine de compagnies tributaires.

M. McKENZIE: Je vois à la page 15 du livre bleu un câblogramme du premier ministre relativement au Grand-Tronc. J'ai déjà cité ce câblogramme. Le premier ministre y déclare en substance qu'avant toute négociation tendant au rachat de la ligne, il serait nécessaire d'obtenir des renseignements précis sur l'entreprise du Grand-Tronc. Il ajoute que le Gouvernement n'a rien devant lui, si ce n'est le rapport Drayton-Acworth. Le ministre a-t-il dans les mains un rapport ultérieur sur l'état du Grand-Tronc quant à sa voie, les locomotives, les wagons à marchandises ou à voyageurs, tout ce qui appartient au réseau? Voici en quels termes s'exprime le premier ministre:

> Il est très imprudent et très peu convenable de la part d'un gouvernement d'entreprendre, sans le rapport d'une commission ou d'un conseil d'arbitres ou d'un vote du Parlement, un fort paiement annuel qui présenterait un capital de quatre-vingts ou cent millions de dollars. L'offre déjà faite est basée sur le rapport Drayton-Acworth, lequel offre une fondation suffisante pour la proposition du Gouvernement. Si nous allons au delà des limites de ce rapport, nous n'avons pas de guide sûr quant à ce que nous devrions proposer. Le conseil n'acceptera ni l'une ni l'autre des offres que Smithers a proposées, et à moins qu'il ne reçoive une autre offre avant la fin du mois, il persistera à considérer que les négociations ont pris fin.

Ce rapport date d'une époque quelque peu lointaine. Le chemin a continuellement fonctionné. La compagnie évidemment pensait à vendre et, comme d'autres, elle hésitait, bien entendu, à faire des dépenses pour une ligne dont elle cherchait à se débarrasser. Je crois que le pays aimerait à savoir au juste où la chose en est rendue. Le ministre a-t-il un rapport sur la situation du matériel roulant, sur tout ce que nous allons acquérir?

L'hon. M. REID: Nous n'avons pas d'autres rapports que ceux adressés tous les ans au ministère. Dans la dépêche qu'il vient de lire, l'honorable député verra que cette offre, selon que le déclare le premier ministre, est fondée sur le rapport Drayton-Acworth, et il appartient aux commissaires d'examiner l'état du réseau et de faire toutes les investigations voulues.

M. VIEN: Je crois avoir entendu le ministre dire l'autre jour qu'il avait une lettre de sir Alfred Smithers, lui disant que le matériel roulant et l'outillage étaient en parfait état. Est-ce vrai?

L'hon. M. REID: J'ai eu de M. Kelley, le président de la compagnie, une lettre dont j'ai donné lecture il y a quelques jours et qui se trouve au compte rendu.

M. VIEN: Dans quel sens?

L'hon. M. REID: Disant, comme M. Kelley me l'a dit de vive voix, et comme j'ai raison de le croire, que l'état du réseau du Grand-Tronc peut se comparer avec avantage à celui de toute autre ligne du continent.

M. VIEN: Combien le Grand-Tronc a-t-il dépensé depuis quelques années pour l'entretien de son matériel roulant?

L'hon. M. REID: C'est dit dans le compte rendu officiel des débats; je me ferai un plaisir d'indiquer à mon honorable ami à quelle page.

M. VIEN: L'honorable ministre est-il bien convaincu que l'équipement et le matériel roulant du Grand-Tronc soit en bon état d'exploitation?

L'hon. M. REID: D'après ce que disent les fonctionnaires du Grand-Tronc et ceux de notre propre réseau, j'ai lieu de croire que l'état de son équipement et de son matériel roulant peut se comparer à celui des autres réseaux du Canada.

M. VIEN: L'honorable ministre pense autrement que le ministre des Finances (sir

Henry Drayton). Il est notoire que durant toute la guerre et surtout depuis deux ans le Grand-Tronc a fait bien peu de dépenses par rapport à son matériel roulant et à son équipement. En 1916 le ministre des Finances, alors président de la commission instituée par le Gouvernement pour s'enquérir de ce qui en était, fit cette déclaration:

En outre, le chemin de fer du Grand-Tronc n'a pas été et n'est pas entretenu d'une façon convenable. Il n'a pas été créé de fonds pour répondre à la dépréciation du matériel. Comme le prouve son témoignage, M. Chamberlin est d'avis qu'il faudrait allouer, tous les ans, 5 p. 100 à cette fin. Il dit:

"Ainsi, les locomotives et les wagons s'usent ou deviennent démodés dans l'espace de vingt ans."

D'après lui, cet item aurait exigé une somme de $2,750,000 par année. Puis il ajoute:

"Si nous avions maintenant 25 millions de piastres, nous nous trouverions dans une situation satisfaisante."

Le vice-président de l'administration, M. Kelley...

Justement celui dont l'honorable ministre vient de citer l'opinion

est directement responsable de l'état de l'outillage. Or, le témoignage de M. Chamberlin lui ayant été soumis, il l'a approuvé.

Voilà pourquoi M. Kelley, président de la compagnie, que le ministre des Chemins de fer cite comme autorité au sujet de l'état de la ligne, a reconnu en 1916, avec M. Chamberlin, qu'il faudrait 25 millions pour nous "mettre en situation satisfaisante". Le ministre des Finances de cette époque déclarait, dans son rapport, que le réseau du Grand-Tronc n'avait pas été et n'était pas convenablement entretenu. Il allait jusqu'à dire:

On affirme qu'à seule fin de remettre les rails dans un état normal, il faudrait dépenser...

Non pour fins de prolongement ou d'amélioration, mais simplement pour rétablir l'état normal.

...il faudrait dépenser $5,312,142, et $2,434,000 pour remettre aussi le ballast dans un état normal.

Les réfections en retard au Canada et dont l'exécution représenterait plus de $6,000,000, paraissent avoir augmenté depuis onze ans, c'est-à-dire de 1906 à 1916. Dans cet intervalle on a payé, à titre de dividendes, 36 millions, sans égard aux mesures qui auraient dû être prises pour maintenir la propriété en bon état et répondre aux exigences de la sécurité publique.

Résumant le témoignage de M. Chamberlin et de M. Kelley, le ministre dit, dans son rapport:

Les 21 millions ci-dessus mentionnés représentent ce que les fonctionnaires responsables de la compagnie jugent qu'il faudrait dépenser pour remettre l'outillage en bon état normal. Mais l'outillage actuel est fort loin de répondre aux exigences du trafic et il faudrait trouver un nouveau capital pour y faire les additions considérables qui sont devenus nécessaires. Voici l'estimation qu'on nous a soumise au sujet des dépenses imputables sur le capital, qu'il faudrait faire:

Pour du matériel roulant, les ateliers et les machines, il faut.. ..	$26,150,000
Pour signaux automatiques du block-system (sur la seule ligne principale au Canada)..	3,533,000
Pour l'installation d'un appareil à broyer la pierre pour ballast.. ..	467,500
Total..	$30,150,500

Mettant ensemble les dépenses au compte tant du revenu que du capital, nous constatons que, de l'avis des fonctionnaires eux-mêmes du Grand-Tronc, ce réseau a besoin d'y dépenser plus de 51 millions pour le mettre en état de répondre aux nécessités actuelles de son trafic. Nous n'avons aucune raison d'espérer qu'il pourra être possible dans les présentes circonstances de nous procurer cette somme indispensable.

Le ministre des Chemins de fer contredit donc la déclaration élaborée du ministre des Finances, qui venait de s'enquérir à fond de l'état matériel de la ligne et de son équipement, quand il a affirmé, en 1916, qu'il faudrait 51 millions "pour nous mettre en situation satisfaisante". Le ministre des Chemins de fer demande donc au Parlement de voter ce bill, qui a pour objet l'achat du Grand-Tronc,—si l'on peut se servir ici du mot achat—sans connaître lui-même l'état matériel actuel de ce réseau.

Il nous dit qu'il n'a dans les mains que les rapports annuels transmis au ministère des Chemins de fer par la compagnie; il nous dit qu'il n'a que la lettre de M. Kelley qui, en 1916, a fait des déclarations étonnantes, et il ajoute qu'il ne connaît que ce qu'il a appris en parcourant certaines parties du chemin. Ce ne sont pas là les renseignements que la députation a le droit d'avoir, et le ministère n'a pas de raison, selon moi, de proposer un tel projet de loi avant d'avoir complètement examiné l'état matériel du réseau et d'avoir plus de renseignements à communiquer au Parlement.

L'hon. M. REID: Nonobstant tout ce que l'honorable député a appris par le rapport Drayton-Acworth concernant l'état du réseau en ce temps-là—sir Henry Drayton ayant recueilli tous les témoignages—voici les conclusions de celui-ci (p. 87):

Qu'un bureau de commissaire soit établi par une loi du Parlement et constitué en corporation sous le nom de "compagnie de chemin de fer du Dominion".

C'est ce que nous avons fait relativement aux chemins de fer nationaux canadiens:

...et que le droit de propriété du Nord-Canadien, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique soit remis à cette compagnie.

A la page suivante (88), article 40 du rapport, les commissaires disent:

Nous recommandons que la totalité du capital-actions, garanti, privilégié et ordinaire du Grand-Tronc soit remise aux commissaires en échange d'une rente annuelle basée sur une quote-part modérée, mais substantielle, de $3,600,000, somme moyenne payée en dividendes depuis dix ans, et que cette rente soit augmentée de 40 à 50 p. 100 après les sept premières années.

C'est là la proposition du présent ministre des Finances (sir Henry Drayton). J'irai plus loin et je dirai que, faisant maintenant partie du ministère, il croit aussi fermement qu'il le croyait alors que nous devrions acquérir cette voie ferrée et la réunir au réseau de l'Etat. A ces conditions-là, il prendrait part à l'achat et l'approuverait fortement.

Le matériel d'exploitation n'était peut-être pas alors en aussi bon état qu'il l'est aujourd'hui. De fortes sommes ont été dépensées. A la page 1145 du hansard, il y a un relevé établissant que de ce moment-là à ce jour, de grosses sommes ont été employées à l'amélioration du matériel. Je soumets donc que, la commission Drayton-Acworth nous ayant conseillé d'acheter le réseau et le président Kelley ayant alors déclaré quel était l'équipement, nous avons raison de le prendre en main, avec la conviction que l'équipement est en bon état, et que nous avons raison aussi de suivre le conseil de la commission au sujet de la prise de possession aux conditions qu'elle a proposées.

M. McKENZIE: Le ministre a cité l'article 40, page 88:

Nous recommandons que la totalité du capital-actions, garanti, privilégié et ordinaire du Grand-Tronc soit remise aux commissaires en échange d'une rente annuelle basée sur une quote-part modérée, mais substantielle, de $3,600,000, somme moyenne payée en dividendes depuis dix ans, et que cette rente soit augmentée de 40 à 50 p. 100 après les sept premières années.

Cela comprendrait toutes les actions, à l'exception des actions-débentures. Il saute aux yeux que ce rapport recommande l'acquisition de toutes les actions, sauf les obligations perpétuelles.

L'hon. M. REID: Il nous propose de les prendre en main sur ce pied-là, et aussi de payer l'intérêt sur les obligations perpétuelles.

M. McKENZIE: Ce n'est pas ce que disent les commissaires. Ils nous conseillent d'acquérir toutes les actions et de payer une somme globale que la compagnie pourra partager à sa guise entre les différents actionnaires. Il ne saurait y avoir de malentendu entre le ministre et moi. Je lui ai posé une question claire: Ont-ils recommandé de prendre toutes les actions, sauf les obligations perpétuelles? J'ai compris qu'il disait "oui". S'il en est autrement, je serai bien aise d'entendre les explications du ministre.

L'hon. M. REID: Nous avons les actions garanties, les trois émissions d'actions privilégiées et les actions ordinaires. Il y a, de plus, les débentures ou obligations perpétuelles.

M. McKENZIE: Je ne parle pas de cela. Je demande si nous laissons des actions de côté.

L'hon. M. REID: Nous prenons en main les actions en question: les trois émissions d'actions privilégiées et les actions ordinaires, avec les débentures, les obligations ou les hypothèques qui grèvent le réseau, comme le rapport Drayton-Acworth le conseille. Il nous conseille d'acquérir le réseau et de payer un dividende annuel de $3,600,000. L'honorable député verra qu'ils...

M. McKENZIE: Point n'est besoin d'entreprendre une longue explication. Je demande quelles sont exactement les actions dont l'article 40 recommande l'acquisition par l'Etat, et quelles sont celles qui sont mises de côté. Voilà tout ce que je demande. Je n'ai pas besoin d'explications.

L'hon. M. REID: Ce que nous rachetons, dites-vous?

M. McKENZIE: Non pas ce que nous rachetons, mais la nature de cette conclusion du rapport. Qu'est-ce qu'ils nous proposent de faire?

L'hon. M. MEIGHEN: Ils nous proposent d'acquérir les actions garanties, les actions ordinaires et les trois catégories d'actions privilégiées; le mode de paiement qu'on nous propose au sujet de ces cinq catégories d'actions, c'est une somme annuelle dont la première serait fixée à $3,600,000, avec augmentation subséquente jusqu'à 40 ou 50 p. 100. Nous achetons ces actions, avec versement préalable de $2,500,000, puis nous soumettons à l'arbitrage la question de savoir ce que nous allons payer en plus de cette somme. Nécessairement, en achetant ces actions, comme nous le conseille le rapport Drayton-Acworth, nous achetons aussi la propriété sujette aux débentures ou obligations perpétuelles. Il ne peut y avoir de doute à cet égard.

M. McKENZIE: Ces valeurs au sujet desquelles nous garantissons de payer un inté-

rêt de 4 p. 100 à perpétuité, sont comprises dans le projet énoncé à l'article 40?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McKENZIE: Nous ne faisons pas ce qu'ils nous conseillent de faire. Ils offrent en vente la somme globale de leurs titres.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire les cinq catégories d'actions.

M. McKENZIE: Les cinq catégories. Voici ce qu'ils nous disent: Prenez les cinq catégories et nous allons proposer que nous payions une somme globale, et puis nous laisserons les directeurs faire la répartition entre les diverses émissions comme ils l'entendront. Au contraire, nous en choisissons une catégorie et nous disons: nous paierons à perpétuité un intérêt à 4 p. 100 sur ces actions et soumettrons les autres à sentence des arbitres. Ce n'est pas ce qu'ils proposent. Vous adoptez une ligne de conduite tout autre.

L'hon. M. MEIGHEN: Le langage n'est pas tout à fait le même, mais au fond c'est la même chose, pour cette raison que tout argent payé irait nécessairement aux actionnaires porteurs d'actions garanties.

M. McKENZIE: Ceci relève des directeurs.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, nous avons découvert que la chose ne relève pas des directeurs tant qu'ils n'auront pas touché leurs dividendes de $2,500,000. On a démontré très clairement au ministre des Finances, comme pour tous autres, que les porteurs d'actions garanties avaient droit à la première réclamation sur le capital en liquidation, comme sur les recettes provenant de l'exploitation; en conséquence, tout argent payé relativement à ces cinq catégories d'actions devait être affecté au capital garantie jusqu'à satisfaction des réclamations des porteurs d'actions garanties. C'est ce que propose le rapport Drayton-Acworth, si on le lit à la lumière des faits réels,—c'est ce que nous faisons.

M. McKENZIE: Je ne m'accorde aucunement avec le ministre. Le rapport Drayton-Acworth—qui, en somme, est une profession de foi du Gouvernement, et sur lequel il fonde toutes ses opérations, et dont il fait dépendre tout ce qu'il entreprend aujourd'hui,—déclare à l'article 41, auquel le ministre a trouvé agréable de faire allusion, que le Gouvernement est tenu de faire telle chose et il fait tout le contraire. Personne en cette Chambre ne soutiendra que le Gouvernement se conforme aux conclusions du rapport Drayton-Acworth en prenant annuellement une somme de $3,600,000 la payant aux directeurs pendant les sept premières années, et leur disant: "Partagez cela parmi vos porteurs d'actions garanties comme vous l'entendrez; cela nous ne regarde pas; vous pouvez l'appliquer sur n'importe quelle catégorie d'actions; mais nous nous engageons seulement à vous payer ces 3,600,000 dollars." Au lieu de nous conformer aux conclusions de ce rapport, nous prenons quatre ou cinq catégories de valeurs que le Gouvernement prétend devoir acheter, et nous laissons de côté une autre catégorie d'actions sur laquelle il est consentant de payer la somme de $2,500,000 par année—soit presque autant sur une seule catégorie que le rapport Drayton-Acworth nous propose de payer sur le tout. A cela la Gouvernement répond: "Mais ces $2,500,000 représentent une part notable des $3,600,000." C'est tout ce que le rapport croit qu'il est raisonnable de payer pour toute l'entreprise, mais nous, nous allons payer cette somme en retour d'une seule catégorie d'actions, en plus de nous rendre responsables du montant supplémentaire fixé par les arbitres. Ce n'est pas tant cela que ceci que je critique; c'est que le Gouvernement ne saurait, dans l'espèce, souffler à la fois le froid et le chaud. Il ne saurait se réclamer du rapport Drayton-Acworth et, en même temps, ne pas suivre les conclusions exprimées dans ce même rapport. Telle est ma prétention.

M. FOURNIER: Le 16 octobre, je présentais ici un état détaillé des obligations et engagements du Grand-Tronc. Cet état était basé sur le rapport annuel de la compagnie du Grand-Tronc de 1917, sur l'ouvrage "Analysis of Steam Railway Enlistments", de Moodie, ainsi que sur la statistique des chemins de fer; on trouvera ces renseignements aux pages 1151, 1152, 1153, 4154, 4155 et 1156 des Débats. L'honorable député de Royal (M. McLean), utilisa ces chiffres et le ministre des Chemins de fer a prétendu qu'ils n'étaient pas exacts.

Il a demandé comment ils se trouvaient inexacts, et le ministre a habilement répondu: "Ce n'est pas du tout cela. Je n'en conviens pas le moindrement."

Depuis, mes chiffres n'ont pas été mis en doute, mais, hier, le ministre des Chemins de fer a présenté un nouvel état. Je ne parlerai pas de toutes les obligations contenues dans ce rapport, mais seulement des charges annuelles. Si mon honorable ami se donne la peine de consulter son propre état à la page 1443 du hansard, je lui demande-

rai ce qu'il se propose de faire au sujet des obligations de l'embranchement du lac Supérieur dont l'intérêt est de $301,320?

L'hon. M. MEIGHEN: Comme le sait l'honorable député,—je le lui dirai, s'il ne le sait pas—l'embranchement du lac Supérieur a été loué à l'Etat par le Grand-Tronc-Pacifique, il y a quatre ans environ, à 4 p. 100 par année, sur les frais exacts de construction, et le loyer a été fait pour une durée, je crois, de neuf cent quatre-vingt-dix-neuf ans. L'embranchement est compris dans le réseau de l'Etat depuis longtemps, de sorte que cette opération-ci n'a rien à y voir.

M. FOURNIER: Que va faire mon honorable ami à l'égard des séries A et B de deuxième hypothèque portant un intérêt annuel de $806,700?

L'hon. M. MEIGHEN: Ces séries d'hypothèques sont des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire que c'est l'argent qui a servi à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je regrette qu'il faille assumer cette obligation et, avec mon honorable ami, je suis désolé qu'on en ait pris l'engagement.

M. FOURNIER: Le ministre des Chemins de fer a déclaré, hier, que le loyer des lignes affermées était de $340,666. Dans le rapport annuel du Grand-Tronc, page 32, nous voyons que le loyer annuel des lignes affermées est de $776,030.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne puis donner d'explication sans consulter le rapport. Il est possible, cependant, que d'autres lignes qui se trouvent alors à loyer soient maintenant acquises par la propriété des actions, comme on le verra aux pages 39 et 40 de ce livre bleu.

M. FOURNIER: Que dites-vous du 5 p. 100 de la Collateral Trust Company? D'après le rapport du Grand-Tronc de 1917, il y a un intérêt annuel de $11,250.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suppose qu'il s'agit d'obligations garanties sur le matériel que l'on trouvera à la page 40. L'honorable député doit avoir entendu aujourd'hui la lecture de l'état du ministre des Chemins de fer, état dans lequel un matériel d'environ 180 millions porte des obligations garanties de cinq millions. Nous avons cru bon de prendre ce matériel avec les obligations garanties de cinq millions. De plus, les obligations garanties paraissent au tableau de l'actif et du passif dans le bilan.

M. FOURNIER: Cela comprend-il la première hypothèque de la New England Elevator Company, obligations à 3¾, aussi les obligations de 1 million à 4 p. 100 de la Montreal Warehouse Company, avec un intérêt annuel de 4 p. 100?

L'hon. M. MEIGHEN: Ces obligations sont contenues dans le tableau du passif.

M. FOURNIER: Pourquoi pas dans celui de l'intérêt annuel?

L'hon. M. MEIGHEN: On les trouve dans l'état que j'ai devant moi, dans le moment. Elles sont dans l'état donné par le ministre, hier, et qu'a l'honorable député maintenant. Les obligations de l'intérêt annuel sont parfaitement indiquées dans le livre bleu que nous avons depuis une semaine environ.

M. FOURNIER: Encore un mot et j'ai fini sur ce sujet. Le Gouvernement nous a dit que nous n'avons pas d'autre alternative que faire le rachat du Grand-Tronc. Etant donnés les chiffres et les explications qui nous ont été fournis, je diffère d'avis avec le Gouvernement. Je ne crois pas que les ministres auraient dû s'adresser au Grand-Tronc, comme nous l'avons appris, en lui disant qu'ils avaient besoin de lui. Le Gouvernement aurait dû montrer un peu plus le sens des affaires dans cette opération. Il aurait dû agir comme cela se fait d'habitude dans les affaires.

Nous sommes en présence de propriétaires anglais d'un chemin de fer canadien. Certains parmi eux ont des actions privilégiées, d'autres des actions ordinaires, d'autres sont porteurs d'obligations, mais tous sont garantis.

Au lieu de cette offre, le Gouvernement aurait dû d'abord s'assurer si le Grand-Tronc avait des obligations envers le Grand-Tronc-Pacifique. Je crois, qu'aux yeux de la loi, on peut se demander si le Gouvernement n'a pas violé son contrat avec le Grand-Tronc à ce sujet. Maintenant, si le Grand-Tronc a des obligations à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique, il est évident que le Grand-Tronc ne pourrait payer, et qu'à moins d'intervention, il lui faudrait passer aux mains d'un séquestre. J'avance, toutefois, que ce n'est pas une solution.

Voici ce que le Gouvernement aurait dû faire; il aurait dû demander aux porteurs d'obligations du Grand-Tronc de renoncer à leur intérêt pour deux ans et continuer quinze ou vingt ans; cette transaction lui aurait permis de réaliser une forte somme et il aurait pu ensuite remettre le Grand-Tronc-Pacifique, dont il aurait détenu la minorité des actions, puis demander au Grand-Tronc de lui aider. Les membres de la droite ont cherché à jeter de l'odieux sur ceux de la gauche, à

faire croire que ceux-ci étaient hostiles au principe de la nationalisation, c'est-à-dire qu'ils ont simplement cherché à jeter de la poudre aux yeux du public. Pour moi, mes sympathies sont acquises non pas aux porteurs d'obligations d'Angleterre, mais aux contribuables du Canada; c'est de ce sentiment-là que je me suis inspiré pour dire comment on aurait dû s'y prendre, et pas un homme d'affaires digne de ce nom ne dira autrement. La manière dont le Gouvernement se propose de traiter les porteurs d'obligations d'Angleterre dénonce l'intervention de Max Aitken dans la combinaison dont il s'agit; nous sommes tout simplement en présence d'une abomination.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a commencé par dire que nous devrions ne rien payer sur les actions pour un certain temps, et il a ajouté que nous devrions faire quelque chose à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. Je n'ai pas bien saisi ce qu'il a voulu dire par là.

M. FOURNIER: J'ai dit que si les porteurs d'obligations renonçaient à leur intérêt pour deux ans et les gardaient une vingtaine d'années, comme cela se ferait dans le cours ordinaire des affaires, nous réaliserions ainsi une certaine somme pour le Grand-Tronc et pourrions remettre le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il parler des porteurs d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique?

M. FOURNIER: Non, ceux du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: Il voudrait les faire renoncer à leur intérêt pour vingt ans?

M. FOURNIER: C'est une opinion conforme au principe des affaires.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est malheureux que l'honorable député ne soit pas ministre des Finances, il pourrait emprunter de l'argent à titre gratuit. Quand il a annoncé qu'il avait un nouveau moyen à suggérer, mon espoir a grandi, mais en vain. Il y a des semaines que je m'attends avec anxiété à ce qu'on nous tende une main secourable, et connaissant la bienveillance de mon honorable ami, j'étais certain qu'il allait enfin ouvrir un avis digne de considération. Or, voici ce qu'il propose: il commence par dire que nous aurions dû découvrir si le Grand-Tronc était lié au Grand-Tronc-Pacifique. Nous avons trouvé qu'il ne l'était pas; c'est d'ailleurs ce que nous croyions savoir depuis 1903. Mon honorable ami n'a donc pas à éprouver d'inquiétude sur ce point. Puis il ajoute que nous aurions dû nous assurer si le Gouvernement avait ou n'avait pas rompu le contrat intervenu entre lui et le Grand-Tronc. Or, nous avons découvert qu'il ne l'avait pas rompu; qu'il avait rempli et plus que rempli les conditions de tous ses contrats, mais qu'en dépit de toute sa bonne volonté et de toute sa coopération, l'entreprise si malheureusement inaugurée par l'opposition actuelle, il y a quinze ans, ne pouvait être menée à bonne fin. Il n'y a donc aucun doute que nous avons parfaitement répondu au désir de mon honorable ami. Il ajoute encore que les porteurs d'obligations du Grand-Tronc devraient renoncer à leur intérêt pour vingt ans. En vérité, cela ferait bien notre affaire; mais sur quoi se base-t-il pour croire qu'après avoir retiré leur intérêt chaque année depuis l'émission de ces obligations et même pour les deux dernières années de la guerre, ceux qui les détiennent seraient disposés à renoncer à leur intérêt quand ils savent qu'ils peuvent exploiter le réseau et lui faire rendre de quoi acquitter cet intérêt? Il serait heureux, vraiment, que nous puissions trouver des gens qui nous procureraient de l'argent ou des propriétés à titre gratuit; si cela était possible nous ne chercherions pas aujourd'hui à contracter un emprunt à 5½ p. 100 et nous n'aurions qu'à demander à la compagnie de nous livrer son réseau. Ce n'est pas ainsi, toutefois, que l'honorable député et ses amis ont procédé en 1903 ou en 1904, ni à aucune autre époque. En un mot, le spectre qu'il a devant les yeux ne donne pas à penser qu'il connaît la véritable essence de la solution d'un problème d'affaires compliqué. Quelle est l'enquête, quel est le rapport dont le Gouvernement a pu s'inspirer?

Quels avis d'experts autoriseraient donc le Gouvernement à dire aux détenteurs de la première hypothèque sur le réseau entier du Grand-Tronc: Passez-vous durant vingt ans de tout intérêt sur votre placement? Nous fondons notre ligne de conduite sur un rapport d'experts, que des membres de cette Chambre, au nombre desquels se trouvait, je pense, l'honorable député (M. Fournier) ont loué et mis à contribution depuis deux ou trois ans. Ce rapport dit que les détenteurs d'obligations ont le droit et la faculté de percevoir l'intérêt qui leur revient. Il ajoute que les détenteurs des droits de propriété de la compagnie, ont le droit de toucher une part notable des $3,600,000—montant qu'ils ont reçu, en moyenne, durant dix ans—et

une augmentation de 40 ou 50 p. 100 de cette part notable d'ici quelques années. Nous fondons là-dessus notre ligne de conduite et non pas sur de simples fantaisies, sur l'idée que des gens vont faire au Canada des cadeaux pour le plaisir de la chose. Nous ne sommes pas mus par un sentiment de sympathie envers les actionnaires du Grand-Tronc ou toute autre corporation ou personne. Ce sont les règles de la décence et de la justice qui nous guident. Nous n'estimons pas qu'il nous appartient de décider d'une façon arbitraire que la propriété d'autrui n'a aucune valeur. Hier soir, le député de Guysborough (M. Sinclair) nous a fait toute une conférence sur ce sujet; il a dit qu'une conduite semblable serait barbare et tyrannique, ou il a employé des mots impliquant cette idée. Nous sentons qu'en acquérant une propriété dont, à notre avis, l'intérêt public réclame l'achat, dans les circonstances malheureuses où nous nous trouvons aujourd'hui, nous devons soumettre à une décision judiciaire, s'il nous est impossible d'en venir à une entente au sujet de cette opération, la question de la valeur de cette propriété.

M. McKENZIE: Le ministre des Chemins de fer a parlé, l'autre soir, d'une question qui mérite d'être étudiée à fond—celle des taxes et des impôts municipaux dont est grevé le réseau. Tout immeuble est imposable dans les différents villages, villes et cités du Canada que traverse la voie—et je désire connaître la valeur imposable fixée par les divers estimateurs en ce qui regarde le Grand-Tronc même, sans parler du Grand-Tronc-Pacifique ou des compagnies subsidiaires des Etats-Unis, ainsi que les taxes que le Grand-Tronc a acquittées, l'année dernière, à ces différents villages, villes et cités. L'article 3 nous ouvre un horizon peut-être plus vaste pour étudier les différentes phases de l'opération que ne le fait aucun autre article du projet de loi. Le ministre dit qu'il va conserver cette propriété dans un réceptacle quelconque auquel il donnera le nom de compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, mais il ajouta que tout ce que ce réceptacle contient appartient, à toutes fins que de droit, au Gouvernement; et il s'indigne à la pensée qu'on pourrait prétendre qu'il ne s'agit pas ici d'un régime d'étatisme pur et simple. Bien que le ministre prétende que cette propriété appartient au Gouvernement, nous ne nous proposons pas moins, en dépit des prescriptions de l'article 125 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, d'acquitter les taxes sur tout ce qui appartient à la compagnie. Si c'est là une stipulation du marché, il faudrait l'annoncer à la population du Canada, qui devra payer ces taxes. Le peuple devrait savoir le montant des taxes qu'il doit acquitter. Il ne devrait en payer aucune, mais le ministre dit qu'il va faire un cadeau à toutes les municipalités dont les terres sont traversées par ces chemins de fer. Ce n'est pas lui, mais le peuple canadien qui paie ces taxes. Nous voulons savoir l'importance du cadeau qu'il va forcer le peuple canadien de faire à la riche cité de Montréal, aux cités également riches de Toronto et de Kingston et à toutes les autres villes prospères. Combien mes pauvres pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse vont-ils contribuer pour le compte de Toronto? Combien la population du Canada va-t-elle payer illégalement? Je dis "illégalement", parce que l'article 125 porte que si nous possédons une propriété, à titre de propriété de l'Etat, cette propriété n'est pas imposable. Mais le ministre a interjeté une observation, l'autre soir, en vue de contredire l'effet d'une fausse rumeur, a-t-il dit, qui se répandait, le pays allait, a-t-il dit, payer les taxes portant sur cette entreprise. Nous voulons connaître l'étendue de sa libéralité envers la population riveraine du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Je crois que la question de l'honorable député est absurde. Il dit que le Gouvernement se propose de faire un cadeau à ces municipalités. L'honorable député sait que le réseau du Grand-Tronc se trouve exactement dans la position du Nord-Canadien; il a toujours payé des taxes. Veut-il maintenant laisser entendre que nous devrions enlever à ces municipalités un droit qu'elles ont possédé, conformément aux lois du pays qui voulait qu'une compagnie particulière soit imposée? Il s'agit ici d'une compagnie particulière dont nous achetons les actions, ce qui nous rend propriétaires de tout le réseau qu'elle possède. L'honorable député s'indigne de ce que nous ne privons pas maintenant ces municipalités des taxes que la compagnie acquittait, et de ce que nous ne plaçons pas cette compagnie dans une posture différente de celle que le Pacifique-Canadien a occupée, dans le passé.

Les taxes que paie le Grand-Tronc sont indiquées dans le livre bleu, contenant les statistiques des chemins de fer et s'élèvent à $799,377.90. Les taxes payées par le Grand-Tronc-Pacifique s'élèvent à $49,963.19, et celles payées par les lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique à

$23,794.02. L'honorable monsieur pense que c'est un crime, de notre part, de ne pas nous placer sous le régime de l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise et de priver de ces taxes les municipalités dans les diverses provinces. Le Gouvernement doit prendre pour règle de payer les taxes comme la compagnie l'a fait dans le passé, et comme elle a droit de le faire aux termes de la loi. La compagnie paie les taxes tout comme auparavant. Le chemin de fer Nord-Canadien, l'an dernier, a payé des taxes au montant de $434,488.02, ainsi qu'on le voit, à la page 73 des statistiques des chemins de fer.

L'honorable député s'est informé de la valeur imposable du réseau du Grand-Tronc. Je n'ai pas ce renseignement par devers moi. Je suppose que nous pourrions nous le procurer, mais en quoi l'opération en serait-elle éclairée? Il ne s'agit pas de valeur imposable.

M. McKENZIE: Ce serait une certaine preuve. Jusqu'à présent, nous n'en avons pas.

L'hon. M. REID: Je sais que le réseau du Grand-Tronc, sur la longueur de ligne dans mon comté, n'est imposé que de quelques milliers de dollars, alors qu'il vaut probablement dix fois plus. Ce ne serait pas une façon juste d'évaluer le réseau. Dans mon comté, toutes les propriétés rurales et urbaines ne sont taxées que pour une partie de leur valeur. Nous avons été mis dans tout ce gâchis de chemins de fer, si je peux l'appeler ainsi, simplement par l'acte du gouvernement qu'appuyaient les honorables députés de la gauche. Je ne pense pas qu'il y ait, dans cette Chambre, un grand nombre de députés qui ne se rappellent l'histoire de la situation des chemins de fer. Je me la rappelle moi-même, telle qu'elle a été discutée dans cette Chambre, et je l'ai dans les Débats. Permettez-moi de donner ces renseignements aux membres de la députation, qui, peut-être, ne savent pas l'origine de cette affaire, et dans quelle position nous nous trouvons, simplement par le fait de l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie) et autres qui appuyaient le ministre des Finances d'alors (M. Fielding). Je ne blâme pas beaucoup les députés qui siègent derrière lui, pour cette raison, qu'ils avaient un ministre des Finances en qui ils avaient confiance. Permettez-moi de dire au comité, comment l'affaire a commencé lorsque le ministre des Finances a fait sa déclaration en 1903.

M. McKENZIE: Quel rapport cela a-t-il avec la présente question?

L'hon. M. REID: Elle a beaucoup à faire avec elle. Le 12 août 1903, le ministre des Finances d'alors (M. Fielding), déclarait relativement à cette négociation :

Si nous avions un excédent de $13,725,706—et nous en avons un plus considérable—et si au lieu d'employer cet excédent pour les différents besoins de l'administration; si, au lieu de réaliser les différents projets que la Chambre a approuvés; si, au lieu d'amortir la dette du Dominion comme nous le ferons pendant l'exercice courant—bien que je ne tire pas grand orgueil de ce fait—si, au lieu d'employer l'argent à ces différentes fins, nous prenions cet excédent pour le confier à une société de crédit ou à une compagnie d'assurance qui le placerait à 3 p. 100 par année, payable semestriellement, ces compagnies pourraient faire face à toutes les obligations que nous assumons par ce contrat.

Qu'est-il arrivé? Sur la foi de pareille déclaration, quelle est notre position aujourd'hui? Les députés, en arrière de lui, croyaient qu'il avait étudié l'affaire et que sa déclaration exprimait la vérité.

Laissez-moi expliquer dans quelle position nous sommes. En premier lieu, il nous a fallu terminer le chemin de fer Transcontinental. Il a coûté, au pays, jusqu'à cette date, 250 millions, y compris les pertes dans l'exploitation. L'intérêt sur cette somme même à 4 p. 100 seulement, signifie une perte annuelle de 10 millions pour le pays. En outre, nous perdons annuellement 6 millions sur le Transcontinental en frais d'exploitation. C'est donc 16 millions par année, dont le peuple est responsable sur cette seule opération. De plus, les honorables messieurs de la gauche ont lancé le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et l'ont prolongé jusqu'à la côte. Le gouvernement a avancé au Grand-Tronc-Pacifique, sous forme de prêts et d'intérêt sur ces prêts, avances par le séquestre, et ainsi de suite, $64,010,608. En plus, les comptes d'exploitation du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique doivent au gouvernement canadien un solde de $1,040,346.79. Le tableau suivant indique ce que nous avons placé dans le Grand-Tronc-Pacifique :

Montant total placé dans le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à date, soit Dominion, numéraire du Gouvernement, prêts, etc.	$ 64,010,608	
Garanties	76,574,181	
		140,684,789
Garanties du chemin de fer Grand-Tronc	72,301,253	
Garanties des gouvernements provinciaux	16,786,440	
		229,772,482
Ajoutez, matériel	6,263,710	
		235,976,198

Subvention, $6,400 par mille sur l'embranchement du lac Supérieur, 190.70 milles	1,220,480
Avances, selon le relevé	235,976,198
	237,196,678
La compagnie du Grand-Tronc dit qu'elle a en outre sur les lignes d'embranchement	11,019,686
	248,216,364
Compagnie de développements, hôtels, transatlantiques, et terres.	11,820,668
	260,037,032
Avances par la compagnie du Grand-Tronc au chemin de fer de la Saskatchewan du Grand-Tronc-Pacifique	214,500
Réparti comme suit:	260,251,532
Garanties et prêts du Gouvernement fédéral	140,684,789
Gouvernement local	16,786,440
Grand-Tronc-Pacifique	72,301,253
Subvention du Gouvernement fédéral	1,220,480
Avances par la compagnie du Grand-Tronc à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et aux embranchements	22,840,354
Exécution des garanties	6,203,716
	$260,037,032

Ainsi, au lieu de cette dépense de 13 millions, annoncée par M. Fielding, le cont ibuable canadien a consacré $260,037,032 au Grand-Tronc-Pacifique. L'intérêt sur cette somme même à 4 p. 100 est d'environ 11 millions. En outre, les frais d'exploitation du réseau entraînent une perte annuelle de p'us de 6 millions, cette année. Le pays doit donc consacrer annuellement 17 millions au Grand-Tronc-Pacifique. Toute cette dépense tient à ce que le chef du gouvernement libéral du jour et son ministre des Finances ont donné à leurs partisans et au public l'assurance que les frais d'établissement du réseau en question ne s'élèveraient qu'à 13 millions.

M. RICHARDSON: Affirmez-vous qu'ils portent toute la responsabilité de cette dépense?

L'hon. M. REID: Le gouvernement libéral porte la responsabilité de toute cette dépense. Ils ont imposé cette mesure, et voilà pourquoi le pays se trouve n pareille situation. Et aujourd'hui nous essayons de sauver les épaves et de réparer les ruines qu'ils ont accumulées autour de la situation des chemins de fer. Nous voulons nous relier avec le Grand-Tronc, afin d'avoir un réseau complet et afin de mettre fin aux pertes résultant de ce réseau incomplet que nous ont légué le chef du gouvernement et le ministre des Finances de cette époque. Voilà la situation. Comment pourrons-nous rendre ce réseau rémunérateur. si nous n'avons pas de correspondances dans l'Est, dans l'Ontario et le Québec? En l'absence de ces correspondances, il nous serait impossible d'aller plus loin. Le réseau du Grand-Tronc dont nous faisons le rachat a réussi par le passé à payer des dividendes; il peut maintenant et pourra, je crois, à l'avenir, payer des dividendes comme par le passé, et non seulement le réseau actuel du Grand-Tronc et celui du Nord-Canadien bénéficieront notablement de l'échange de transports entre ces réseaux, mais les frais de gestion accuseront une diminution. Sans aucun doute, le seul moyen de remédier à la situation actuelle des chemins de fer, c'est de faire le rachat de ce réseau, afin de rétablir l'équilibre budgétaire, au lieu de venir chaque année demander au Parlement de combler le déficit de huit à dix millions de piastres résultant de l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique et un déficit d'au moins six millions pour le Transcontinental. Je ne saurais m'expliquer pourquoi nous n'adopterions pas cette mesure, si ce n'est que le système visé par les députés de la gauche, comme je le crois, et préconisé par l'honorable député (M. McKenzie) ne soit de mettre le réseau en séquestre. Il le sait parfaitement, cela aboutirait à l'acquisition de ce réseau par la compagnie du Pacifique-Canadien. Si nous rejetons maintenant cette offre, la compagnie du Grand-Tronc peut faire ou effectuera les arrangements avec la compagnie du Pacifique-Canadien qui achètera le Grand-Tronc. Quelques députés de la gauche, et le chef de l'oposition entre autres, je crois, ont formulé cet argument: La compagnie du Pacifique-Canadien devra s'adresser au Parlement pour obtenir une loi, avant de pouvoir faire l'acquisition du Grand-Tronc.

L'hon. M. KING: Très bien.

L'hon. M. REID: Le chef de l'opposition, le véritable chef de l'opposition est de cet avis. La compagnie du Pacifique-Canadien, dit-il, ne saurait faire l'acquisition du Grand-Tronc, sans s'adresser au préalable au Parlement, afin d'obtenir l'adoption d'une loi. Je dois lui faire observer que la compagnie du Pacifique-Canadien, par le passé, a acquis des compagnies de chemins de fer et de paquebots. A cette époque l'opinion publique s'y opposait; or, la compagnie du Pacifique-Canadien fit acquérir indirectement les actions par d'autres intéressés. Quelques capitalistes ou quelque compagnie de fidéicommis obtinrent les actions, et aux yeux du public, la compagnie du Pacifique-Canadien semblait en concurrence avec cette compagnie propriétaire que le Pacifique-Canadien contrôlait en réalité. Plus tard il transpirait que la

compagnie du Pacifique-Canadien avait la propriété et le contrôle de l'autre compagnie. Elle l'avait obtenue et voilà tout. Le système adopté aujourd'hui par le chef de l'opposition, ou plutôt par les deux chefs de l'opposition, c'est en somme une politique de temporisation. Or, la temporisation aboutirait à l'acquisition du Grand-Tronc par le Pacifique-Canadien. En outre, ils disent: "Si vous ne réussissez pas à faire le rachat du Grand-Tronc, laissez-le mettre en séquestre." Cela aboutirait encore à l'acquisition du réseau par le Pacifique-Canadien.

Je pense que l'honorable député ferait mieux d'y aller ouvertement et de dire: Nous voulons que ces lignes tombent sous la direction du Pacifique-Canadien, qui les exploiterait. Pour ma part, voici ce que j'en pense: Nous ne pouvons continuer l'exploitation de ces lignes avec de pareils déficits. Le peuple ne le tolérerait pas. Et cette exploitation, nous ne saurions la continuer sans l'acquisition du Grand-Tronc. En fusionnant les lignes, nous pouvons les exploiter profitablement et dans l'intérêt du public.

M. VIEN: Aux taux actuels?

L'hon. M. REID: En nommant un conseil d'administration compétent et composé des meilleurs experts, nous pouvons les exploiter aux taux actuels et en retirer autant de bénéfices que le Pacifique-Canadien. Le Gouvernement devrait nommer six ou huit hommes possédant une longue expérience dans la direction des chemins de fer et à qui on devrait donner la plus grande latitude, sans permettre aucune intervention de la part d'un membre du Gouvernement ou du public, pour l'exploitation du réseau avec la plus grande économie possible. Ainsi administré, je n'ai aucun doute que le réseau ne puisse être profitable. Il ne peut y avoir de différence entre l'administration des chemins de fer exploités par une corporation particulière et celle de lignes sous la direction du Gouvernement, lorsque, dans les deux cas, la chose est confiée à des gens de même valeur et d'égale initiative en affaires.

M. EULER: L'autre soir, en réponse à une question que je posais, le ministre a déclaré que l'on devait procéder à la réorganisation complète du personnel administratif. J'en ai conclu, à tort peut-être, que l'on ferait de nouvelles nominations. Le ministre me donnera peut-être maintenant une idée plus exacte de ce que l'on se propose, si je le lui demande ainsi: Est-ce que cette réorganisation projetée comporte la mise à la retraite de ceux qui ont actuellement la direction de la ligne, ou cela veut-il dire simplement qu'il y aura du chambardement?

L'hon. M. REID: On ne saurait guère s'attendre à ce que je réponde à cette question à brûle-pourpoint. Je peux dire, cependant, que nous réunirons sur un seul réseau le Nord-Canadien, le Grand-Tronc et l'Intercolonial, trois grands réseaux, et que l'on devrait confier l'exploitation de cette combinaison à au moins une demi-douzaine des meilleurs administrateurs de voies ferrées. Pour ma part, je suis certain que l'on devrait pouvoir choisir ces hommes dans les personnels des trois réseaux. Quoi qu'il en soit, leur nomination sera décidée lorsque le temps viendra. Je sais fort bien que sur l'Intercolonial, nous avons d'excellents fonctionnaires qui, assurément, seraient en mesure, à cause de leur longue expérience, d'exploiter profitablement un réseau de chemin de fer, et relativement au Nord-Canadien et au Grand-Tronc, il m'a aussi été donné de rencontrer des hommes très habiles parmi les fonctionnaires de ces lignes. Cependant, s'il arrive que nous ne puissions trouver les hommes compétents sur ces réseaux, le Gouvernement peut se les procurer de toute source. Les honorables députés de vis-à-vis ont des craintes; ils pensent que l'exploitation du réseau par le Gouvernement ne sera pas couronnée de succès. Or, en cela, ils ne font que se faire un reproche à eux-mêmes; car, à moins d'intervention de la part des membres du Parlement, l'administration par une corporation particulière ne devrait pas différer de l'administration par l'Etat, pourvu que l'on confie à des gens d'égale compétence la direction des affaires du réseau.

M. BURNHAM: N'est-il pas vrai que dans un magnifique discours, le ministre a admis que le Parlement, par divers moyens, avait fait un fiasco déplorable de toute l'entreprise, dès le début?

L'hon. M. REID: Ce que j'ai dit en cette Chambre, c'est que cet épouvantable gâchis dans l'exploitation des chemins de fer était un héritage que le Gouvernement tenait du gouvernement de sir Wilfrid Laurier, et nous essayons, de notre mieux, de tirer le meilleur parti possible de la situation. En réunissant les chemins de fer, nous éviterons au pays cette énorme perte qu'il a eu à supporter tous les ans du fait de ce manque de continuité dans les chemins de fer canadiens. Pour moi, je pense en

toute sincérité que par une surveillance étroite exercée sur les opérations du réseau. et avec l'administration confiée à des gens compétents, bien renseignés dans leur domaine, les tarifs du transport de marchandises seront maintenus dans les bornes, et plus tard, à mesure que la population s'accroîtra, le public bénéficiera de taux plus avantageux, au lieu d'être pressuré, comme dans le cas d'une corporation privée qui encaisse des millions. Si nous faisons l'acquisition du chemin de fer et que l'on réalise ce projet d'un unique réseau, je ne doute pas que l'on ne puisse soutenir la concurrence du Pacifique-Canadien, sans cependant nuire à ce dernier. chose à laquelle nous n'oserions même pas songer. L'exploitation faite par cette compagnie pourra se combiner heureusement avec celle que nous ferons de notre propre réseau, au mieux des intérêts des deux lignes, comme de ceux du public en général.

M. BURNHAM: Ne serait-il pas bon de consulter, à ce sujet, l'union des cultivateurs, qui aura ses représentants ici dans quelques jours?

M. McKENZIE: C'est l'article 3 qui est en discussion à cette heure, monsieur le président; il se compose de cinq lignes comme il suit:

Ledit traité doit contenir des stipulations en vue de définir les compagnies, biens et intérêts, compris dans le réseau du Grand-Tronc, et, y compris les clauses et conditions ci-après énoncées, peut contenir les autres clauses et conditions que les parties peuvent arrêter.

En tenant compte du bon naturel et de l'indulgence que la Chambre a montrés, je demanderai au ministre des Chemins de fer sur quelle partie de l'article il s'est basé pour prononcer cette longue harangue?

L'hon. M. REID: L'honorable député me permettra peut-être...

M. McKENZIE: Cet article renferme-t-il une seule ligne qui soit de nature à autoriser le long discours que nous venons d'entendre?

L'hon. M. REID: J'étais fondé à prononcer ce discours pour la raison suivante: Le chef de l'opposition m'a demandé hier soir s'il était entendu que, sur le présent article ou sur n'importe quelle autre disposition du bill, nos honorables collègues auraient le droit de soulever et de discuter des questions d'ordre général. J'ai répondu dans l'affirmative et voilà pourquoi je me suis permis de parler comme je l'ai fait.

[L'hon. M. Reid.]

M. McKENZIE: A la faveur de cette prétention, le ministre peut continuer indéfiniment à monopoliser l'attention de la Chambre, jusqu'à ce qu'il "désire retourner dans ses foyers" suivant l'expression qu'il a employée l'autre soir. Il est fort possible qu'il veuille retourner chez lui avant d'avoir répondu à toute les demandes de renseignements qu'il reçoit de tous côtés. Nous avons donc écouté aujourd'hui un discours que mon honorable ami tenait en conserve depuis hier soir. En tout cas, je désire appeler l'attention du ministre sur un passage du discours que l'ex-ministre des Finances (sir T. White) a prononcé ici le 16 courant. Quand le parti tory poussé au pied du mur, devant un comité, désire citer un témoin pour établir qu'il n'y a plus d'argent dans le trésor public, il fait comparaître l'ex-ministre des Finances.

Ici, en séance de la Chambre, dès qu'il convient aux fins de nos adversaires d'affirmer que les fonds ne manquent pas, c'est encore à l'ex-ministre des Finances qu'ils ont recours pour faire corroborer leur dire.

Sir Thomas White a donné son témoignage ici l'autre jour pour établir que le trésor fédéral n'est pas vide. Voici un passage de son discours que je relève à la page 1111 du compte rendu:

Il est inutile, pour le moment, de chercher lequel de nos partis politiques doit porter la responsabilité de pareil état de choses. Je crois avoir déjà dit à la Chambre que les deux partis politiques sont responsables de ce qui s'est fait.

Sir Thomas White affirme donc que les deux partis politiques sont responsables de la situation dans laquelle se trouvent les chemins de fer du Canada à cette heure. Or, le ministre des Chemins de fer ne peut se débarrasser de sa part de responsabilité en toute cette affaire; il doit accepter sa part de responsabilité avec son parti.

Voilà la partie du discours qu'a prononcé l'ex-ministre des Finances l'autre jour. Ce sont ses propres paroles que je cite. Puisque l'ex-ministre des Finances s'est donné la peine de venir à Ottawa pour assurer ses collègues de la Chambre des communes qu'il est inutile de ressasser la situation actuelle de nos chemins de fer, pourquoi le ministre des Chemins de fer, qui a entendu le discours et qui a invité son ancien collègue à venir lui donner un coup de main pour établir que le pays a des fonds, bien qu'il (M. White) ait été appelé à établir le contraire ces jours derniers devant le comité d'enquête concer-

nant la restauration des soldats dans leurs foyers, tente-t-il de faire peser toute la responsabilité sur les épaules du parti libéral? Je l'ai fait observer l'autre jour, chaque étape du programme de parti libéral a été soumise aux contribuables canadiens, qui l'ont approuvé. J'adjure donc le ministre de suivre la même ligne de conduite.

S'il se rend à ma demande, personne n'y trouvera à redire. Nous sommes prêts à laisser adopter le projet de loi sans delai, du moment qu'il s'engagera à ne pas l'appliquer avant la prochaine élection générale, afin que le peuple ait la chance de dire ce qu'il en pense.

L'hon. M. MEIGHEN: Qu'a fait le parti libéral en 1903?

M. McKENZIE: Exactement ce que je propose. Il a soumis le projet au Parlement, puis les Chambres furent dissoutes et le gouvernement consulta le pays.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet fut adopté et toutes les mesures furent prises pour le mettre à exécution. Il s'agissait pourtant d'un nouveau projet comportant l'affectation de sommes énormes, tandis qu'à l'heure qu'il est il s'agit uniquement de la fusion de plusieurs réseaux qui sont en pleine exploitation.

M. McKENZIE: Le ministre prétend-il que le projet ne comporte pas l'affectation de fortes sommes des deniers publics?

L'hon. M. MEIGHEN: Des déboursés qui doivent être effectués dans tous les cas.

M. McKENZIE: Pas du tout.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement; il s'agit de fusionner plusieurs réseaux et conséquemment de pratiquer des économies.

M. McKENZIE: Cette fusion n'est nullement nécessaire. Nos honorables collègues parlent comme s'il n'existait pas de chemins de fer dans la province d'Ontario. Or, deux lignes principales de chemin de fer traversent cette grande province, soit le Transcontinental et le Nord-Canadien. Est-ce que l'on prétendra qu'il soit nécessaire d'avoir trois lignes de chemin de fer parallèles avec leurs embranchements pour exploiter avec profit le réseau national du chemin de fer de l'Etat? Voilà la situation qui existe actuellement.

Si le ministre dit que cela est nécessaire, ce sera bien la première fois que j'aurai entendu émettre une pareille prétention. Personne aujourd'hui ne dit plus de l'Intercolonial qu'il est incapable de satisfaire aux besoins du trafic sur son parcours. Il n'y a pas lieu. il ne peut y avoir lieu à ajouter ce réseau à l'Intercolonial quand le ministre des Chemins de fer déclare que chaque portion de ce réseau sera utilisée d'une manière pratique. Quand on lui demande si les marchandises seront dirigées sur Saint-Jean ou sur Halifax, il dit que cela regarde l'administration et que pour lui il n'a rien à y voir. Quelques jours plus tard, cependant, il découvre qu'une élection a lieu à Carleton dans le Nouveau-Brunswick, qu'il a en campagne un candidat et qu'il envoie là-bas trois ministres pour y parler en faveur de ce candidat. Il fait dans cette Chambre un discours dans lequel il dit: "Je verrai à ce que les marchandises prennent la route des Provinces maritimes. Je voudrais bien voir, moi vivant, que l'on dirigeât sur Portland les marchandises confiées au Grand-Tronc. L'agent qui agirait de la sorte serait démis, non pas le lendemain, mais le soir même." Le ministre des Chemins de fer commence par déclarer qu'il va confier l'entreprise aux hommes les plus compétents qu'il lui sera possible de trouver en Amérique, puis il ajoute, sans reprendre haleine, que c'est lui qui va tout faire, que si les marchandises sont détournées de leur destination, il révoquera l'agent coupable d'un tel méfait.

L'intention du ministre des Chemins de fer est de soumettre à son contrôle, pour des fins politiques, un vaste réseau de voies ferrées. Je lui avais posé une question bien inoffensive, à savoir si nous aurions à payer des taxes sur cette ligne après que l'Etat en serait devenu le propriétaire. Là-dessus il entre en fureur, parce que je fais entendre qu'une propriété de l'Etat devrait ne plus payer d'impôt. Est-ce que l'Intercolonial acquitte des taxes? Il devra dire, en réponse à cette question, que l'Intercolonial ne paye pas un sou de taxes depuis Sydney jusqu'à Montréal. En quoi alors diffère-t-il de tous les autres chemins possédés par l'Etat? C'est là une affaire que le pays raisonnera jusqu'au bout. Le ministre ne tolérera point que l'on dise du procédé auquel il a recours pour s'emparer de ces lignes qu'il n'en donne pas au Gouvernement la propriété. Ou le Gouvernement en sera le propriétaire, ou il ne le sera pas. S'il l'est, il ne devrait pas payer de taxes. Si, d'autre part, la ligne n'appartient pas au Gouvernement, il va de soi qu'elle ne sera pas soumise aux impôts. Il y a des parties de l'Intercolonial qui un temps ne lui appartenaient pas. Il y avait jadis un

chemin appelé l'Eastern Extension, que possédait une compagnie privée et qui allait de New-Glasgow au détroit de Canso. Il était soumis aux lois locales et il payait des taxes. Mais dans les environs de 1882, 1883, ou peut-être aussi tard que 1885, ce chemin est devenu la propriété de l'Etat, et il a fait partie de l'Intercolonial. Est-ce que cette section de la ligne a payé des taxes après cela? Pas un sou. Fusionnée avec l'Intercolonial, elle devint exempte de taxes. Le cas est absolument clair. Si la compagnie de l'Eastern Extension a cessé de payer des taxes quand elle est devenue la propriété de l'Etat, par quelle raison, une fois devenu la propriété du Gouvernement, le Grand-Tronc continuerait-il à payer des taxes? Il serait absurde de le prétendre, car aucune loi ne l'exige et une pareille loi violerait la Constitution. On pourra croire que j'invente la chose, mais on n'a qu'à lire, pour se détromper, l'article 125 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, lequel déclare que nulle propriété d'un gouvernement provincial ou fédéral ne paiera de taxes.

La propriété des actions du Grand-Tronc ou du Nord-Canadien n'est qu'un moyen pour une fin. Nous ne les achetons pas, parce que nous désirons les avoir. Nous ne le désirons point. Elles ne sont d'aucune valeur, ne rapportent aucun dividende, ne constituent pas pour le Gouvernement une spéculation attrayante, et il n'en donnerait pas un sou pour le simple plaisir de les posséder. C'est un moyen qu'il prend d'être le propriétaire de la ligne.

A DROITE: Absolument.

M. McKENZIE: Fort bien. Devenu l'an dernier le propriétaire de la ligne, du matériel roulant et de tout ce qui s'ensuit, il s'en est mis en possession. Si donc il faut en croire leur raisonnement, cette ligne n'était pas, à tous égards, absolument dans le même cas que l'Intercolonial. Nulle différence absolument n'existe entre les deux cas, sauf, comme je l'ai dit, que nous allons tenir le Grand-Tronc dans ce réceptacle appelé la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, de même que nous allons tenir le Nord-Canadien dans le réceptacle dénommé la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien. Selon les membres de la droite, nous possédons tout ce qui se trouve dans l'un et l'autre de ces réceptables. En conséquence, la loi qui s'applique à des compagnies dont l'Etat est le maître ou à des propriétés possédées par l'Etat s'applique dans le cas actuel et nous ne devrions pas avoir de taxes à payer. On cherche à faire beaucoup de bruit à propos de l'état de choses qui règne sur l'Intercolonial. Ceux qui connaissent l'histoire de ce pays n'ignorent point que la Nouvelle-Ecosse ne tenait guère, quant à elle, à entrer dans la confédération, et jamais elle n'en a exprimé le désir.

On pourrait peut-être s'imaginer que la Nouvelle-Ecosse s'est imposée à la confédération en exigeant, pour y entrer, des conditions favorables par rapport à l'Intercolonial. Loin de là, on l'a sollicitée d'y entrer, on lui a offert l'Intercolonial comme moyen de la gagner, on lui a assuré, à cette fin et par rapport à cette ligne, des droits et conditions perpétuels en compensation de ce qu'elle perdait. On sait qu'avant la confédération, les Provinces maritimes faisaient beaucoup de commerce avec les Etats-Unis, qu'elles y envoyaient leur charbon et leur poisson en franchise et que c'était là un avantage qu'elles ont perdu quand elles ont dû subir l'inconvénient d'un tarif de protection par le fait de leur entrée dans la confédération. On leur a alors assuré qu'elles pourraient tout aussi bien transporter par l'Intercolonial les marchandises qu'elles transportaient par eau. Telle fut la condition de leur entrée dans la confédéraion et de la construction de cette ligne. Pourquoi le président du conseil privé viendrait-il me dire aujourd'hui que je ne saurais me plaindre des résultats de l'exploitation de l'Intercolonial tant que les Provinces maritimes n'auront pas cessé de payer des taux de transport moins élevés qu'elles ne devraient en payer? Voilà un bien pauvre argument de la part d'un ministre. Nous ne devons de reconnaissance à personne et ne demandons aucune faveur, nous invoquons tout simplement les droits et privilèges que la constitution nous garantit. Or, la constitution disant que la propriété qui appartient au peuple, qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique et qui vaut des millions de dollars, est exempte de taxes, le Gouvernement ne saurait imposer de taxes aux Provinces maritimes ni à la province de Québec pour l'entretien d'aucun autre service de même nature que celui qui a lieu dans leurs limites et qui n'acquitte pas de taxes parce qu'il est assuré par l'Etat. Voilà pourquoi j'ai demandé à l'honorable ministre quelles taxes nous aurions à payer par rapport au Grand-Tronc et au Nord-Canadien. Le peuple va probablement être appelé à payer des centaines de mille et peut-être des millions de dollars à même les recettes de ces lignes-là, quand la constitution dit qu'il ne doit rien payer. Le ministre des Chemins

de fer ne répond pas à ma question en signalant avec tant de force combien il en coûterait au pays pour construire telle ou telle ligne. Ce à quoi je tiens, c'est qu'il me dise clairement de quelle manière il va pouvoir à la fois imposer des taxes et respecter la constitution qui dit que nous n'aurons pas de taxes à acquitter par rapport à une propriété exploitée par l'Etat. De deux choses l'une: ou le Gouvernement va continuer de percevoir des taxes du réseau du Grand-Tronc, ou nous ne serons pas propriétaires de ce réseau, car c'est un droit ou une prérogative de la couronne que de n'être assujetti à aucune taxe. Telle est la loi, et personne ne s'en est jamais plaint. Si elle s'applique à l'Intercolonial, il est indiscutable qu'elle doit également s'appliquer à toute autre ligne de l'Etat.

M. le PRESIDENT: On m'a fait remarquer qu'un honorable député qui a adressé la parole, il y a quelques minutes, se trouvait à enfreindre le règlement. Je prends pour admis que le comité est arrivé à cette phase du débat où il ne doit plus y avoir lieu de permettre une discussion générale du bill à l'occasion de chaque article. Comme on l'a déjà signalé, l'article maintenant à l'étude a trait à ce qui est prévu dans la convention. J'espère que les honorables députés qui adresseront la parole se conformeront à la règle 13, dont voici le texte:

Les discours dans le comité général de la Chambre doivent se borner rigoureusement à l'item ou à l'article en délibération.

M. ROBB: Monsieur le président, en toute déférence pour votre décision, contre laquelle personne ne voudrait s'insurger, je dirai que l'honorable ministre des Chemins de fer, chargé de ce bill, vient justement de rappeler l'entente intervenue au sujet de cet article en particulier et d'après laquelle les membres de la gauche et de la droite sont libres de discuter à satiété la situation en ce qui concerne les chemins de fer au Canada.

M. le PRESIDENT: Le président ne doit pas entrer en discussion avec un membre de la Chambre. Cependant, voici ce que je me permettrai de dire à l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon. C'est l'honorable chef de l'opposition qui m'a fait remarquer que la règle n'était pas observée.

En tout cas, le président et le comité ne sauraient être liés par une entente entre un ministre d'Etat et le chef de l'opposition. L'affaire est entièrement entre les mains du comité et une entente semblable ne peut être observée que du consentement général.

M. BURNHAM: S'il m'est permis de le dire, il me semble que nous perdons de vue que les habitants de ce pays sont ceux que la disposition en discussion intéresse le plus. La population canadienne est tenue d'acquitter les taxes; c'est elle qui doit porter le fardeau, et quant à moi, à titre de patriote et de représentant qui ne compte pas revenir ici. . . (Exclamations) bien que cela puisse me perdre, je ne crains pas de dire que nous devrions en appeler au peuple et obtenir son avis sur cette affaire.

L'hon. M. KING: Hier soir, j'ai appelé l'attention du ministre de l'Intérieur sur l'étrange rédaction de cet article et sur les pouvoirs absolus qu'il confère au Gouvernement. Je tiens à lire l'article et à demander si le ministre a rédigé l'amendement qu'il devait préparer et soumettre aujourd'hui à la Chambre. L'article est ainsi conçu:

Ledit traité doit contenir des stipulations en vue de définir les compagnies, biens et intérêts, compris dans le réseau du Grand-Tronc et, y compris les termes et dispositions ci-après énoncés, peut contenir les autres termes et conditions que les parties peuvent arrêter.

En lisant cet article, on remarque que la mention de "termes et dispositions ci-après énoncés" est de la nature d'une incidente, et si cette incidente était transposée, l'article porterait que:

Ledit traité doit contenir des stipulations en vue de définir les compagnies, biens et intérêts, compris dans le réseau du Grand-Tronc et peut contenir les autres termes et conditions que les parties peuvent arrêter, y compris les termes et dispositions ci-après énoncées.

Le ministre admettra qu'il prie le Parlement d'accorder au Gouvernement une trop grande latitude relativement au traité. Avant de proposer que l'article soit modifié par la suppression de certains mots, je serais bien aise de savoir si le ministre a un amendement à proposer.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai déclaré, que, à mon avis, il y aurait peut-être lieu de modifier l'article en décrétant que les termes et conditions du traité ne devront pas être incompatibles avec ceux que le bill énonce. L'intention est que le traité ne soit plus complet qu'autant qu'il est nécessaire pour exécuter la volonté formelle du Parlement, et j'accepterai volontiers tout ce qui exprimera plus clairement cette intention, Je n'ai pas préparé d'amendement, mais je suggère que nous ajoutions les mots suivants:

Ces termes et conditions ne devant pas être incompatibles avec les dispositions du présent bill.

M. ROBB: En repoussant la demande du chef de l'opposition—que le traité soit déposé sur le bureau,—le ministre de l'Intérieur suit une ligne de conduite différente de celle que son chef (sir Robert Borden) a suivie relativement au projet de loi du Grand-Tronc-Pacifique. Le 14 de mars 1904—je cite un extrait de la page 7 du premier volume du hansard de cette année-là—sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre, a proposé:

Que le discours qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de prononcer à l'ouverture de la session soit mis en délibération lundi prochain.

M. R. L. Borden, d'Halifax, chef de l'opposition, a dit à ce moment:

Avant que cette motion soit adoptée, je voudrais appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur ce fait que dans le discours du Trône il est parlé d'une convention faite entre le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique, ou les personnes représentant cette compagnie; et je voudrais savoir si c'est l'intention du Gouvernement de déposer le texte de cette convention sur le bureau de la Chambre avant que le discours du Trône soit mis en discussion? Vu que c'est une question de très grande importance, je crois qu'il ne serait que juste que la Chambre eût l'avantage de prendre connaissance de cette convention avant de commencer le débat sur l'adresse.

Mon honorable ami remarquera que le chef de l'opposition en ce temps se proposait de différer l'adresse jusqu'à ce que le Gouvernement eût réglé les détails de la convention et eût déposé celle-ci sur le bureau, afin que les représentants du peuple puissent la voir. Sir Wilfrid Laurier a répondu ainsi aux observations du chef de l'opposition:

Sir Wilfrid Laurier: Je répondrai à mon honorable ami que le document dont il parle sera déposé sur le bureau avant la fin de cette séance.

C'est tout ce que nous demandons aujourd'hui: que le traité soit communiqué aux représentants du peuple.

L'hon. M. MEIGHEN: Le temps à ma disposition ne m'a pas permis de suivre cette discussion, mais je suis reconnaissant à mon honorable ami (M. Robb) d'avoir signalé le fait à mon attention; car il met clairement en lumière le principe qui a guidé le Parlement à cette époque et qui le guide encore aujourd'hui. Le discours du trône contenait une déclaration à l'effet que le Parlement serait appelé à ratifier une convention au sujet de laquelle le Gouvernement s'était déjà engagé. A cette époque, le chef de l'opposition d'alors (sir Robert Borden) disait: "Avant d'être appelé à ratifier un contrat au sujet duquel nous nous sommes engagés, il nous faudrait en reconnaître la teneur, parce que le discours du trône ne fait aucunement mention de la nature de ce contrat". A cette époque, si le contrat n'avait pas été soumis, le Parlement n'avait absolument rien sur quoi délibérer, il ne connaissait pas même les principes du contrat, pour ne rien dire de ses conditions précises. Si l'on devait étudier un contrat au sujet duquel on était sur le point de s'engager, il était tout naturel que ce contrat fût soumis à la Chambre, parce que, comme je viens de le dire, le discours du trône ne faisait aucunement mention de ce qui pourrait servir de base à la discussion. Mais aujourd'hui nous avons tous les renseignements; nous savons ce que le contrat comporte—ces renseignements étaient essentiels à l'étude du projet. Il y a ici une différence notable: c'est que le Parlement a le privilège d'y ajouter tout ce qu'il voudra. Tous les détails sont aux mains de tous les intéressés. Il n'en était pas ainsi dans l'autre cas; le contrat était déjà signé. Ainsi, ces deux cas diffèrent tellement que toute comparaison devient impossible.

M. ROBB: Mon honorable ami semble oublier qu'à la session précédente, le Parlement avait été autorisé à conclure cette entente. Plus tard, la compagnie du Grand-Tronc demanda au Gouvernement de modifier le contrat; c'est la raison pour laquelle le Parlement fut convoqué, c'est-à-dire pour autoriser le Gouvernement à ratifier cette modification.

L'hon. M. MEIGHEN: Très bien; n'était-il pas juste que le Parlement connût ce que comportait cette modification? Le discours du trône n'indiquait pas au Parlement de quoi il s'agissait. Mais au sujet du projet que nous étudions en ce moment, nous faisons connaître au Parlement toute la portée de ce contrat; c'est-à-dire que le projet lui-même l'explique en entier. Le bill, il est vrai, ne contient pas toutes les indications requises en vue du contrat, mais il en explique les principes, et le Parlement peut y introduire tout changement qu'il désire. Mais dans le cas auquel l'honorable monsieur fait allusion, le Parlement n'avait rien en mains sur quoi baser son étude de la chose; il n'avait que le fait qu'une modification était apportée au contrat. On avait demandé au Parlement d'autoriser le Gouvernement à signer un contrat et le Parlement a consenti à cela; n'en est-il pas ainsi dans le cas du présent projet? Le Parlement d'alors a autorisé, tout comme le Parlement d'aujourd'hui est invité à autoriser.

M. ROBB. C'est vrai, et le Gouvernement d'alors refusa de modifier le contrat avant de soumettre la question aux représentants du peuple.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement, et lorsque nous concluons un marché exactement dans les mêmes conditions, après y avoir été autorisés par le Parlement, non seulement nous sommes tenus de refuser d'y faire la moindre modification avant d'obtenir du Parlement l'autorisation requise; mais encore au point de vue légal nous serions incapables de faire telle modification. Il en était ainsi du gouvernement d'alors; toute modification aurait été sans effet jusqu'à ce que le Parlement l'eût autorisée. A l'égard du projet qui nous intéresse, nous ne saurions passer que le contrat que nous sommes autorisés à passer, tout comme le Gouvernement d'alors. Plus tard la convention fut modifiée, mais, comme je viens de le dire, la modification ainsi faite ne pouvait avoir d'effet qu'après avoir été ratifiée par le Parlement.

L'hon. M. KING: Me serait-il permis d'attirer l'attention du ministre sur ce que je crois être un cas exactement semblable? Le traité de paix était une convention préparée et signée par les parties contractantes. Une fois la convention signée on a jugé nécessaire de convoquer le Parlement en vue de le ratifier. La chose se fit en deux fois: le contrat fut préparé et signé; puis le Parlement fut convoqué en vue de l'approbation dudit contrat. Maintenant, tout ce que les députés de la gauche demandent, c'est que les mesures que le Gouvernement a jugé à propos de prendre relativement à un traité se rapportant à des questions étrangères au Canada, soient également prises au sujet d'un traité relatif à une question touchant de près à notre pays, une des questions les plus importantes que le Parlement ait eu à étudier.

L'hon. M. MEIGHEN: Le rapprochement que fait mon honorable ami à ce sujet est plutôt de nature à battre en brèche son argumentation. Le Parlement avait-il antérieurement autorisé le Gouvernement à passer le traité de paix? Mais alors, quel besoin y aurait-il eu de le ratifier?

Si le Parlement, avant la signature du traité de paix, avait pu tracer les grandes lignes et indiquer les dispositions essentielles de ce traité, c'eût été un bien plus grand privilège pour lui que celui de la ratification, lorsque tout changement était difficile, sinon impossible. Mais, dans ce cas-ci, les modifications sont faciles. Me suis-je exprimé clairement? Si le Parlement avait pu d'avance mettre la main aux dispositions du traité, il se serait trouvé dans une position beaucoup plus avantageuse que par la simple ratification de ce traité. Aujourd'hui, toute ratification sera inutile, parce que nous travaillons aux clauses de la convention.

Au sujet de la question soulevée par l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) pour que le Parlement fasse la convention à certaines conditions, le Gouvernement y a consenti. Etait-ce là ignorer les droits du peuple, comme l'honorable député nous l'a reproché? Avons-nous violé les droits du pays? Ayant fait la convention selon les désirs du Parlement, le Gouvernement du jour lui en a-t-il demandé la ratification? Il ne s'est adressé au Parlement que pour en obtenir l'autorisation; il ne lui a jamais demandé de ratifier après cela une convention qu'il avait été autorisé à faire.

L'hon. M. KING: Je crois avoir lu à l'honorable ministre la clause contenant la convention relative au Transcontinental national. Cette clause stipulait expressément que la convention ne devait être mise en vigueur qu'après ratification du Parlement. J'ai proposé qu'une clause identique fût insérée dans cette loi et une convention faite en ce sens. Le ministre a refusé d'accepter.

L'hon. M. MEIGHEN: La convention ne devait être mise en vigueur qu'après ratification du Parlement. La convention étant faite d'avance, elle ne pouvait être adoptée qu'après ratification du Parlement. Cela a été fait dans un des cas mentionnés par l'honorable député de Châteauguay (M. Robb) dans lequel la convention a été faite d'avance. Il y a deux moyens d'y arriver, et les deux ont été employés plusieurs fois, mais il nous faut tenir compte des circonstances. L'une des méthodes est aussi bonne, aussi juste et est employée aussi souvent, sinon plus, que l'autre. Même, le Parlement a pour habitude de tracer les grandes lignes et de poser les principes généraux, puis le Gouverneur en conseil s'occupe des détails qui en découlent.

L'hon. M. KING: Je désire appeler l'attention du ministre sur l'autre point dont j'ai parlé hier soir. Après la convention entre le Grand-Tronc et le Gouvernement, celui-ci maintient encore aux actionnaires de cette compagnie le droit de la ratifier, droit qu'il refuse aux représentants du peuple.

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que nous posons les principes de la convention. Nous sommes certainement en meilleure posture qu'en ayant le droit de la ratifier après coup. Nous établissons les principes; les action-

naires n'ont pas été consultés du tout. Nous traçons les lignes de la convention, nous indiquons tout ce qui est essentiel et ce que nous voulons.

L'hon. M. KING: Il y a une différence entre tracer les grandes lignes, poser les principes généraux et mentionner les conditions exactes.

L'hon. M. MEIGHEN: Que l'honorable député propose ces conditions.

L'hon. M. KING: Tout ce qui est établi d'une façon générale par le Parlement, tout ce qui est fait en vertu de cette loi, si elle devient loi, seront connus des actionnaires du Grand-Tronc, avant qu'on demande leur approbation. De ce côté de la Chambre (la gauche) nous prétendons que si le Gouvernement accorde un droit aux actionnaires du Grand-Tronc, il doit nécessairement l'accorder aux représentants de la nation. Que deviendront le Parlement, le Gouvernement responsable, les dispositions de la constitution qui protègent les droits du peuple, si des actionnaires et des compagnies bénéficient de privilèges que l'on nie aux députés?

M. McKENZIE: Voici, à mon avis, la différence très importante entre ce qui s'est passé en 1903 et ce qui a lieu aujourd'hui. Un projet de loi a été déposé à la Chambre donnant au Gouvernement certains pouvoirs pour faire certaines choses, entre autres, pour faire une convention avec le Grand-Tronc, mais les conditions de la convention, et cette convention même, ne nous sont pas soumises. Nous disons donc simplement au Gouvernement de faire aucune convention qu'il jugera bon.

Il est vrai que le bill pose certains principes généraux.

L'hon. M. MEIGHEN: Principes bien définis.

M. McKENZIE: Mais nous donnons au Gouvernement toute liberté de faire une convention qui deviendra applicable aussitôt que les actionnaires voudront bien en accepter les conditions.

L'hon. M. MEIGHEN: Non pas toute liberté.

M. McKENZIE: Le projet de loi est devant la Chambre et celle-ci peut dire si, oui ou non, j'interprète fidèlement la chose. Il ne s'agit point ici d'une convention, mais d'une loi qui autorise le Gouvernement à faire une convention dont les détails sont prévus dans le projet de loi. Lorsque, en 1903, le bill fut présenté, il portait en annexe la convention elle-même. N'est-ce pas là une différence bien frappante? Lorsque, en 1903, le Parlement discutait, article par article, les dispositions du bill, les députés avaient devant eux le texte complet de la convention. Si le ministre désire qu'il y ait analogie entre les deux cas, qu'il présente ce projet de loi en y annexant sa convention, et les députés pourront alors faire la critique et l'analyse et de la convention et du bill. En 1903, le Parlement a eu cet avantage de faire porter ses délibérations non seulement sur le projet de loi, mais sur la convention elle-même, et je ne m'explique pas pourquoi, dans la présente circonstance, la convention n'a pas été soumise à la Chambre. Il me semble qu'il est d'usage ici depuis nombre d'années, chaque fois qu'il s'agit de la ratification d'un accord entre deux compagnies qui fusionnent, de soumettre à la Chambre un projet de loi auquel est annexé l'accord intervenu, de manière que le vote ait lieu en même temps et sur la convention et sur le projet. Quelle est la raison pour laquelle cette convention n'est pas dressée et annexée au bill, de manière que nous puissions savoir au juste où nous en sommes et que le ministre puisse au moins avoir l'occasion de dire: Je fais précisément ce que l'on a fait en 1903 et c'est un procédé dont la gauche a été satisfaite.

On nous dit que toutes les conditions sont connues et comprises. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), qui représente le Gouvernement, et sir Alfred Smithers, représentant la compagnie, s'entendent parfaitement l'un et l'autre; pourquoi, en ce cas, ne pas mettre la convention en forme et en faire une partie du bill? Si cela ne se peut faire, ce doit être qu'il existe d'autres développements dont nous ne connaissons rien; ce doit être que certaines modifications vont se produire entre les deux parties sans qu'elles soient encore définies. Si tel est le cas, c'est peut-être la raison pour laquelle l'article 3 donne au Gouvernement une certaine latitude. Mais si les conditions sont arrêtées, il ne saurait y avoir d'inconvenient à rédiger cette convention et à l'annexer au bill.

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose de modifier l'article 3 du projet de loi en y insérant après le mot "conditions" dans la 5e ligne, les mots qui suivent: "non incompatible avec les dispositions de la présente loi".

M. DEVLIN: Cet amendement ne veut rien dire, si ce n'est que nulle convention ne peut être dressée qui ne soit incompatible avec les dispositions du présent bill, ou que, si un accord avait lieu dont les dispo-

sitions fussent incompatibles avec celles du bill, ce ne serait pas un accord légale. C'est donc une parade ridicule que cet amendement. Il n'y a pas à le qualifier d'autre façon.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois devoir rappeler à mon honorable ami que le chef de la gauche (M. McKenzie) a dit hier soir de ce changement qu'il constituerait un mieux considérable.

M. DEVLIN: Si mon honorable ami éprouve du contentement de ce qu'il peut obtenir du chef de l'opposition, je ne lui envierai certes point ses quelques moments de félicité.

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que le chef de la gauche a raison sur ce point, et je suis heureux d'avoir eu l'occasion de le reconnaître.

M. DEVLIN: Il faut que mon honorable ami soit d'humeur bien conciliante pour donner raison au chef de la gauche. C'est là quelque chose de nouveau et un autre changement pour le mieux. Ce que nous prétendons au sujet de cet article 3, si j'ai bien suivi la discussion, c'est que le Gouvernement ne devrait pas être autorisé à inscrire dans la convention des clauses qui peuvent n'être pas connues du public. Nous prétendons, en outre, que le pays a le même droit que les actionnaires du Grand-Tronc. Le ministre nous dit que tout est bien et que c'est ainsi que l'on a procédé autrefois. Bien des choses ont eu lieu dans le passé qu'il est bon de ne pas imiter aujourd'hui et qui ne se répéteront certainement pas à l'avenir.

M. CLARK: (Red-Deer): Très bien.

M. DEVLIN: Mon honorable ami est d'accord avec moi.

Qu'on me permette de poser ainsi la question: le Gouvernement agit à titre de procureur ou de conseiller du peuple, chargé par ce dernier de rédiger la convention avec le Grand-Tronc. Les actionnaires du Grand-Tronc autorisent un autre conseiller à rédiger ce traité pour eux. Le Gouvernement dit au peuple, son client: "Je vais rédiger la convention conformément aux pouvoirs que vous m'accordez, mais à titre de conseil, j'aurai le droit d'inscrire à la convention toutes autres conditions que je puis trouver sages." Le peuple dit au Gouvernement: "Mais je veux lire la convention, avant d'y apposer ma signature." "Conseil", réplique le Gouvernement: "Non. Vous m'autorisez à signer notre nom, et vous n'aurez pas le droit de lire la convention." Le peuple argue alors: "Les actionnaires du Grand-Tronc, l'autre partie à cette convention, auront le droit de la lire, avant de la signer. Pourquoi n'aurais-je pas ce même pouvoir?" Le Gouvernement répond: "Parce qu'il peut arriver que nous ayons besoin d'y insérer d'autres conditions et obligations que je ne puis vous faire connaître maintenant, mais qui ne seront pas incompatibles avec le pouvoir que vous me donnez de signer pour vous."

Je le demande au Gouvernement, est-il juste qu'il mette son client, le peuple canadien, en pareille posture? Celui-ci ne devrait-il pas être sur un pied d'égalité avec les actionnaires du Grand-Tronc, l'autre partie à la convention, et avoir le droit de lire celle-ci, avant d'y apposer sa signature? Je puis me tromper, mais je prends pour acquis que c'était là ce que le chef de l'opposition avait dans l'idée, lorsqu'il a parlé. Il m'est bien facile de comprendre qu'il ait dit que les mots suggérés: "compatibles avec les dispositions de cette loi" sont une amélioration. Le Gouvernement, en effet, n'avait pas jusqu'alors voulu accorder à la population du Canada même, le droit d'exiger que l'entente ne contienne que ce qui est conforme aux dispositions de cette loi. Or, le Gouvernement dit à la population: "Je n'inscrirai à la convention aucunes conditions qui dérogent aux pouvoirs que vous m'accordez, mais j'en inscrirai d'autres qui vous seront nouvelles." D'après moi, le pouvoir que vous m'avez donné de signer notre nom m'autorise à inscrire dans la convention, des clauses que vous ne connaîtrez ou verrez que lorsque déjà elles vous lieront." Je crois que l'attitude que le Gouvernement demande au peuple canadien de prendre, est inacceptable. C'est une attitude qu'on ne demanderait à aucun particulier de prendre, et nous devrions appliquer à une corporation de particuliers la même règle qu'à un particulier. La corporation de particuliers, dans ce cas-ci, est le peuple du Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Parlons d'abord de l'amendement. On peut arguer, cela se conçoit, et je n'ai aucun doute que ce fût là l'idée du chef de l'opposition, hier soir, que d'après la rédaction actuelle de l'article, le pouvoir d'insérer d'autres conditions, étant cumulatif, n'empêchait pas des conditions même différentes de celles mentionnées ici. Comme il se peut qu'on émette pareille prétention, quoique probablement sans succès, il y a certainement avantage à insérer ces mots. Mais l'honorable député dit que nous aurions dû agir comme on

l'a fait dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, en 1903, fait isolé, autant que je sache, mais non pas comme on a fait dans le second cas. Je vais y jeter un coup d'œil pour être certain de ne pas faire erreur. Il dit que nous aurions dû agir comme en 1903: faire rédiger la convention, puis soumettre le tout au Parlement pour satisfaction. Cela est un moyen; ceci en est un autre. Voyons celui qui est le meilleur au point de vue du Parlement; et c'est un point très important. Lorsqu'on soumet au Parlement, pour ratification, une convention qu'il ne reste plus qu'à ratifier, que doit faire le Parlement? Il doit prendre la convention telle qu'elle ou de n'y pas toucher. Les mains du Parlement sont liées, en vérité, car le Gouvernement du jour est engagé. Il a donné sa signature et accepté les conditions; et le Parlement n'a rien à dire. C'est au Parlement à prendre ou à laisser. C'était là l'un des principaux reproches dirigés, en 1903, contre le plan du Gouvernement. Nous n'avons aucunement le désir d'imiter cette attitude de 1903 plus que ne l'exige la constitution. Dans le cas actuel, nous avons ainsi l'autre plan, fréquemment adopté. Tout est devant le Parlement; rien au monde ne lui est caché. Il peut insérer, ajouter, ou retrancher. Son champ est libre. Nous soumettons ici certaines stipulations. C'est au Parlement d'y ajouter ou de les biffer. Ne vaut-il pas beaucoup mieux mettre le Parlement au fait que de venir ici lui dire, en lui montrant une convention en blanc et noir: "Voici la convention; nous l'avons conclue, c'est à vous de nous renvoyer ou de nous garder. Adoptez la convention telle qu'elle ou laissez-la telle qu'elle.' Je soutiens que la position dans laquelle le Parlement se trouve placé aujourd'hui est de beaucoup la meilleure: il a pleine liberté, soit d'ajouter ou de retrancher suivant le cas.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable monsieur prétend-il que le Parlement est aujourd'hui absolument libre de faire de ce traité ce que bon lui semble, autrement qu'en mettant le Gouvernement en minorité? L'honorable député a dit que toutes les parties importantes du traité sont énoncées dans la correspondance, qui se réduit à un traité avec la compagnie du Grand-Tronc. Est-ce qu'il prétend pouvoir mettre de côté toute cette correspondance, et que nous pouvons faire tout ce que nous voulons, avec la liberté qu'il suggère? Nous ne pouvons le faire qu'en changeant de Gouvernement.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Probablement, si le Gouvernement ne pouvait se conformer au vœu du Parlement, qu'il serait forcé de se démettre. Mais le Gouvernement peut se rendre au vœu du Parlement.

L'hon. M. FIELDING: Non pas s'il diffère de ce que l'honorable ministre est déjà convenu de faire.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne sommes convenus de rien, qui nous lie vis-à-vis de la compagnie du Grand-Tronc, d'une façon quelconque. Il n'y a rien de la nature d'un traité définitif comme celui que l'honorable monsieur a fait en 1903.

Le Parlement peut maintenant faire des propositions que le Gouvernement peut parfaitement accepter. Il peut émettre des vœux qui pourraient être acceptables au Grand-Tronc et au Gouvernement, ou, d'un autre côté, des propositions que nous pourrions agréer, mais que le Grand-Tronc ne trouverait pas acceptables, et nous sommes libres d'affirmer que le Grand-Tronc ne serait pas obligé de les accepter. Le Parlement est libre. Il est infiniment plus libre aujourd'hui qu'il ne l'était en 1903. L'affaire est soumise au Parlement sous une forme qu'il appréciera, je crois, et il est en bien meilleure posture qu'il ne l'était en 1903, alors qu'il ne pouvait faire autrement que d'accepter la proposition du Gouvernement telle qu'elle était, ou laisser tomber la chose complètement.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre change entièrement de position. Dans tout le cours du débat, il nous a dit que toutes les parties essentielles du traité avec le Grand-Tronc étaient devant nous, et que le Gouvernement en était arrivé à une entente avec la compagnie. Aujourd'hui il nous dit, en somme, qu'il n'y a aucune entente avec le Grand-Tronc, et que nous sommes libres de faire ce que nous voudrons. C'est un changement absolu de position.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a aucune obstination d'un côté ou de l'autre. Il est possible qu'on puisse, dans l'intérêt public, suggérer quelque chose qu'ils pourraient accepter, mais aucune porte ne leur est fermée.

Si le Parlement juge à propos de faire quelques propositions, il en est parfaitement libre. N'est-ce pas une bonne position pour le Parlement? Nous ne pouvions venir plus tôt devant le Parlement, et nous sommes très heureux de n'être pas venus plus tard. Nous ne sommes pas allés aussi loin que mon honorable ami, nous n'avons

pas mis les choses dans un tel état qu'on ne pouvait y appliquer la serpe, parce que tout était rigidement fixé d'avance, en ne laissant au Parlement d'autre alternative que d'accepter la proposition ou de la rejeter complètement. Rien n'empêche maintenant le Parlement de faire tout amendement qu'il jugera nécessaire. Tout amendement offert peut être acceptable au Grand-Tronc ou ne pas l'être, et nous pouvons y insister même s'il n'est pas acceptable pour la compagnie. Dans quelle position moins gênante le Parlement pourrait-il se trouver? Il est vrai que la lettre est signée, mais cela ne veut pas dire qu'il ne peut y être apporté quelque modification si le Parlement y insiste, ni qu'il ne puisse y avoir quelque modification acceptable pour les deux parties. Le Parlement ne saurait être en meilleure posture.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre a maintes et maintes fois déclaré que nous avions le traité devant nous dans toutes ses parties essentielles, et maintenant il dit qu'il n'y a pas de traité et que nous sommes libres de faire ce que nous voudrons. Je dois avouer qu'un pareil changement d'attitude chez le ministre est étonnant.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de changement.

L'hon. M. KING: Le ministre a déviné correctement ce qu j'avais dans l'esprit hier soir. J'ai dit que la rédaction ici est beaucoup trop vague. L'article se lit:

Ledit traité doit contenir des stipulations en vue de définir les compagnies, biens et intérêts, compris dans le réseau du Grand-Tronc, et, y compris les termes et dispositions ci-après énoncés, peut contenir les autres termes et conditions que les parties peuvent arrêter.

J'ai signalé que cela donnait le pouvoir d'introduire dans le traité toutes conditions quelconques sans égard aux dispositions de ce bill. Le ministre a compris la force de cette prétention et a suggéré de modifier l'article en ajoutant les mots "qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions de la présente loi". Jusque-là il y a progrès.

L'honorable député (M. Devlin) a également bien saisi ma pensée et ce qui, à mon avis, est encore plus important que ce que le ministre a suggéré: c'est que ces mots "peut contenir les autres termes et conditions que les parties contractantes peuvent arrêter", ainsi que ceux ajoutés par le ministre, sont absolument superflus, si la convention doit se restreindre aux stipulations et conditions énoncées dans la loi. Le ministre nous dit que le projet de loi renferme tout ce qui doit figurer dans le traité.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela; le contrat renferme les conditions essentielles.

L'hon. M. KING: Eh! bien...

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a une éventualité prévue dans la lettre du 9 octobre, dont le Parlement est saisi et qui ne figure pas dans le projet de loi, mais qui doit nécessairement rentrer dans la convention. Supposons qu'après le prononcé de la décision arbitrale, on constate l'existence de quelque dette, non divulguée jusque-là; or, il importe de tenir compte ici de pareille éventualité. Ce sont là des détails qui entrent dans la convention, mais qu'il n'y a pas lieu d'énoncer dans le projet de loi. Si le comité est d'avis qu'il importe d'insérer ici une disposition se rattachant à cet objet, rien ne s'y oppose.

L'hon. M. KING: Il conviendrait d'insérer dans le projet de loi, toute disposition nécessaire. Le ministre a posé deux principes. Il nous dit d'abord que le projet de loi contient toutes les stipulations et conditions qui doivent être insérées dans le contrat.

L'hon. M. MEIGHEN: Les conditions essentielles.

L'hon. M. KING: Il apporte maintenant une restriction en ajoutant le mot "essentielle". Je voudrais bien savoir quelles dispositions autres que les conditions essentielles, il faut insérer dans le contrat. A quoi bon énoncer dans le contrat des dispositions qui ne sont pas essentielles ?

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a des dispositions qui tendent à mettre à exécution l'intention évidente d'une loi adoptée par le Parlement, absolument comme les règlements établis par un département, approuvés par l'exécutif, dans le but de réaliser le but visé par la loi autorisant ce département à faire certaines choses. C'est là précisément ce que nous faisons ici. Nous appliquons le même principe et la même méthode.

L'hon. M. KING: A mon avis, les droits du Parlement seraient mieux sauvegardés, si le ministre éliminait de cet article ces mots inutiles: "peut contenir les autres clauses et conditions que les parties contractantes peuvent arrêter", ainsi que les mots qu'il suggère lui-même, "non incompatibles avec les dispositions de la présente loi".

L'hon. M. MEIGHEN: Si nous faisions cela, le Gouvernement se trouverait dans l'impuissance absolue de prendre les mesures voulues, pour sauvegarder les intérêts du pays. Examinons le traité intervenu avec la compagnie du Nord-Canadien, qui a été autorisé de la même façon. Que l'honorable député examine les clauses et conditions de ce contrat, et il constatera que tous les détails se conforment à l'autorisation générale de la loi. Chacun de ces détails est inséré dans le but de sauvegarder l'intérêt du public. Eût-il été judicieux d'avoir empêché qu'on ne le fit? L'insertion de ces détails peut se faire, après un fort soigneux examen de toute la question, au point de vue légal. Ces principes et ces conditions, si l'on tient à les spécifier, se trouvent ici ou peuvent y être insérés. Mais, il serait certes fort peu judicieux de mettre l'exécutif dans l'impuissance d'établir, à titre de sauvegarde, les dispositions qu'il pourrait devenir nécessaire d'insérer dans la convention.

M. TRAHAN: L'autre jour, en réponse à mon honorable ami (M. Campbell), le ministre de l'Intérieur nous a dit que le contrat ne deviendrait en vigueur que lorsque chaque actionnaire du Grand-Tronc aurait renoncé à son droit de vote.

L'hon. M. MEIGHEN: Tout porteur d'actions garanties.

M. TRAHAN: Plus tard, en réponse à une question posée par l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier, le ministre a dit que jusqu'ici, on n'avait pas pris de mesures pour accorder une prorogation de délai aux actionnaires, pour l'abandon de ce droit de vote.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a rien de prévu au sujet du délai.

M. TRAHAN: Il n'y a rien de prévu au sujet du délai, et le ministre a dit que la question du délai serait réglée dans le contrat même. Est-ce exact?

L'hon. M. MEIGHEN: Quelle page est-ce?

M. TRAHAN: Page 1132 du compte rendu. Je ferai respectueusement observer que la question du délai qui sera accordé aux actionnaires, pour l'abandon de leur droit de vote, est une partie essentielle du contrat. Si par son obstination, un actionnaire peut détruire le contrat ou y mettre obstacle, il est essentiel que le Parlement insère dans le projet de loi une disposition spécifiant la prorogation de délai à accorder aux actionnaires; on a dit, ici même, qu'il y avait plus de 100,000 actionnaires. Le Gouvernement doit entrer en négociations avec ces actionnaires, par l'intermédiaire du Grand-Tronc, afin d'obtenir la renonciation à leur droit de vote. Ces négociations traîneront peut-être en longueur, et l'incertitude au sujet du contrôle de l'Etat régnera longtemps.

J'aimerais savoir s'ils en sont arrivés à une entente sur cette question du délai. Combien de temps veulent-ils accorder aux actionnaires pour renoncer à leur droit de vote? La question dont je veux parler est citée à la page 1138 du hansard, première colonne. L'honorable député de Nelson (M. Campbell) dit:

> Comment se propose-t-on d'obtenir que les détenteurs des actions garanties renoncent à leur droit de vote?
>
> L'hon. M. Meighen: Ils devront y renoncer avant que l'Etat soit lié par le marché.

Est-ce que nous ne saurons pas la date à laquelle le traité doit entrer en vigueur? N'est-il pas de toute importance que ce comité fasse insérer dans ce projet de loi une clause spéciale faisant connaître au public qu'à une certaine date le marché sera conclu? Sans une pareille clause, il n'y a pas de marché et nous ne savons pas à quel moment l'opération sera terminée. Le gouverneur en conseil peut accorder un, deux, trois, quatre, cinq ou dix ans aux actionnaires pour renoncer à leur droit de vote. Sans cela le marché sera sans effet, comme le dit lui-même le ministre de l'Intérieur et je suis d'avis que cela constitue un élément essentiel du marché.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas étonné d'entendre l'honorable député poser la question, car je crois ne pas m'être exprimé bien clairement lorsque j'ai répondu à la question de l'honorable député de Nelson (M. Campbell). Voici ce qui en est: Les détenteurs d'actions garanties doivent renoncer à leur privilège de voter, mais il me semble que lorsque la compagnie aura dûment signé la convention, la rendant ainsi exécutoire en loi, les actionnaires auront de ce fait même renoncé à leur droit de vote. Quoi qu'il arrive le Gouvernement ne risque rien du tout parce que l'article 4 contient la réservation suivante:

> Toutefois, concurremment avec cette garantie des dividendes et de l'intérêt sur les actions garanties actuelles et les actions débentures actuelles, respectivement, les pouvoirs de voter aux assemblées des actionnaires du Grand-Tronc, que les porteurs desdites actions respectivement possèdent ou peuvent exercer présentement, doivent cesser et prendre fin d'une façon absolue.

M. TRAHAN: C'est-à-dire qu'on leur enlève ces droits.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, il ne peut en être ainsi parce qu'ils doivent être parties du marché du fait que la compagnie rend le marché exécutoire par sa signature. Dès qu'ils sont convenus de ce que le marché entre en vigueur, on obtient leur consentement et nous donnons immédiatement notre garantie, après quoi leur droit de vote cesse conformément à la convention. Ils nous autorisent à donner cette garantie par leur approbation du marché. Est-ce bien clair à l'honorable député?

M. TRAHAN: J'entends que le traité doit être soumis à l'approbation des actionnaires et que par un vote de la majorité—peut-être faut-il les deux tiers des voix, je n'en suis pas certain—l'article 4 devient applicable?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. TRAHAN: Il y a dans cet article une espèce de confiscation des droits dévolus aux actionnaires qui constituent la minorité et qui peuvent ne pas vouloir renoncer à leur droit de vote. Supposons que 30,000 des actionnaires, constituant la majorité, refusent de renoncer à ce privilège, le ministre entend-il dire que l'article 4, lequel porte que leur droit de vote doit cesser immédiatement, ne renferme pas une espèce de confiscation? La minorité ne veut pas renoncer à ses droits. Le ministre dit que l'article 4 décrète, relativement à l'attitude de la minorité, que ces droits cessent lorsque la majorité des actionnaires décident en ce sens. Cela est-il juste? Je ferai observer respectueusement que c'est injuste et que le ministre avait plutôt raison l'autre jour lorsqu'il disait que nous devrions décider la minorité à renoncer à son droit de vote. Il disait que l'on devait procéder de cette façon pour que l'obstination de certains actionnaires ne retarde pas la conclusion du marché ou ne la fasse pas échouer complètement. Il semble avoir changé d'avis aujourd'hui.

M. MORPHY: Dans toutes les sociétés à fonds social ou les corporations, la coutume généralement suivie ne veut-elle pas que les règlements donnent l'autorité à la majorité lorsqu'il s'agit de voter sur un point quelconque?

S'il n'en était pas ainsi et que la minorité fût l'objet de quelque considération il serait impossible de passer un marché avec cette compagnie ou cette corporation. Le seul moyen, à mon sens, par lequel les fusions, les unions, les transferts d'intérêts peuvent s'effectuer est de s'en tenir à ce principe.

M. TRAHAN: J'ai vu dans les tribunaux maintes causes où il s'agissait d'actionnaires en minorité qui prenaient des procédures pour invalider la décision de la majorité. La loi qui veut que la majorité décide est très bonne lorsqu'il s'agit de l'administration d'affaires publiques qui ont été l'objet d'un vote à une élection publique, mais dans le cas de loi applicable aux compagnies il y a des dispositions qui protègent les droits des actionnaires formant la minorité.

M. MORPHY: Je désirerais savoir de l'honorable député si les règlements de la compagnie renferment des dispositions à cet effet?

M. TRAHAN: Le droit commun.

M. MORPHY: Du tout.

M. TRAHAN: Vous êtes tenus de protéger les droits de tous les citoyens. Vous ne pouvez, en vertu du droit commun, forcer un actionnaire à vendre ses actions. Or, si, en adoptant une certaine loi, vous obtenez les moyens de forcer une majorité des actionnaires à vendre leurs titres, il s'agit en l'espèce d'une sorte de confiscation. Je proteste donc contre cette injustice et je soutiens que l'article 4 n'a pas sa raison d'être. Je prétends, de plus, que le bill devrait fixer le délai qui sera accordé aux actionnaires pour renoncer à leur droit à la direction. Le ministre a-t-il une idée du délai que le Gouvernement accordera aux actionnaires pour renoncer à leur droit de vote?

L'hon. M. MEIGHEN: En premier lieu, l'honorable député soulève le point que nous n'avons pas le droit de dire aux actionnaires constituant la minorité, qui désireront peut-être se faire tirer l'oreille pour renoncer à leur droit de vote, après que la majorité aura accepté notre offre: Nous garantissons vos actions, mais vous perdez votre droit de vote. Mon honorable ami (M. Morphy) a expliqué la loi à ce sujet et, si j'ai bien compris, elle doit s'appliquer aux actionnaires du Grand-Tronc aussi bien qu'à ceux des autres compagnies. L'actionnaire d'une compagnie doit permettre que ses droits soient circonscrits par les statuts régissant la compagnie et par les règlements qu'elle a édictés. Est-ce que ce n'est pas là la loi? Ainsi, si les statuts ou les règlements décrètent que les actionnaires détenant la minorité des parts sont liés par la volonté de la majorité, ou encore que les actionnaires détenant un tiers des actions sont liés par la volonté des actionnaires détenant les deux autres tiers des parts, les actionnaires de la minorité n'ont pas le droit de se

plaindre, du moment que la majorité adopte une ligne de conduite, puisque c'est à cette condition qu'ils ont acquis leurs actions; ils doivent s'en tenir aux conditions qu'ils ont acceptées lorsqu'ils sont devenus actionnaires. L'actionnaire d'une compagnie doit se soumettre aux statuts et aux règlements qui ont été édictés. Or, si ces statuts et ces règlements décrètent que les actionnaires auront le droit, par un vote de la majorité, de faire telle ou telle chose, l'actionnaire de la minorité doit se soumettre sans se plaindre. Il est donc nécessaire que les statuts ou les règlements de la compagnie renferment des dispositions à cet effet, sans quoi la convention ne pourrait être mise en vigueur; or, s'il en était ainsi, les négociations en cours seraient absolument inutiles. Je répondrai maintenant à la seconde question de l'honorable député. Il a l'air de croire que, parce que nous disons arbitrairement aux actionnaires du Grand-Tronc: "Vos actions ne vous donnent plus voix délibérative depuis que nous vous garantissons un intérêt de tant par cent", nous leur demandons de consentir à nous les céder pour rien. Je suis heureux que l'honorable député ait soulevé la question, car cela me fournit l'occasion de répondre à une objection qu'a fait valoir contre la convention l'honorable député de Shelburne (M. Fielding), lorsque la question est venue sur le tapis pour la première fois. Voici les paroles mêmes de l'honorable député: "Vous avez ajouté une certaine valeur à ces obligations privilégiées en faisant naître l'idée qu'elles seraient garanties par l'Etat." C'est exact. Ces actions ont acquis de la valeur dans une certaine mesure, mais nous obtenons justement en retour ce à quoi l'honorable député (M. Trahan) fait allusion; nous obtenons des actionnaires l'abandon de leur droit à prendre part aux délibérations.

M. TRAHAN: Et après?

L'hon. M. MEIGHEN: Or, le fait de demander aux actionnaires de faire l'abandon de ce droit ne constitue pas du tout une confiscation. La valeur des actions se trouve augmentée dans une certaine mesure, mais non pas dans la proportion qu'a tenté de le faire croire mon honorable ami, car on ne saurait prétendre, à l'heure qu'il est, que des obligations garanties portant intérêt à 4 p. 100 valent plus que 69.

L'hon. M. FIELDING: Combien dites-vous?

L'hon. M. MEIGHEN: Environ 69. Ces actions peuvent monter de 2 à 3 points, et peut-être plus, grâce à la garantie de l'Etat; il ne faut pas oublier, toutefois, que nous vendons au pair, à l'heure actuelle, les obligations de l'Etat portant intérêt à 5½ p. 100. Or, une obligation de l'Etat portant intérêt à 5½ p. 100 équivaut à une obligation de 4 p. 100 à 72 et une fraction; mon honorable ami n'a qu'à faire lui-même le calcul. Maintenant, l'honorable député sait fort bien qu'une obligation directement garantie par l'Etat se vend à environ trois points de plus à la bourse qu'une obligation portant la garantie indirecte de l'Etat; il n'y a donc pas lieu de prétendre que ces actions seront cotées à plus de 69. Et encore, c'est en supposant que nous vendrons les obligations de l'Etat au pair, ce que nous ne pouvons faire à l'heure qu'il est.

Je prétends donc que la valeur de ces obligations subira une faible hausse; je l'ai toujours admis franchement, d'ailleurs. Ces valeurs bénéficieront d'une faible hausse; la chose est inévitable; mais en retour, nous obtiendrons l'abandon absolu de leur droit de vote par les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. M. FIELDING: Je m'occuperai d'abord des obligations garanties 4 p. 100. A la bourse de Londres, dernièrement, les obligations des colonies à 4 p. 100—et le gouvernement canadien est un excellent gouvernement colonial, en dépit de la personnalité de ceux qui le composent, à l'heure qu'il est; il est dans une bonne situation financière et nous désirons tous qu'il en soit ainsi—les obligations 4 p. 100 des gouvernements coloniaux, dis-je, ont été cotées à la bourse de Londres, dernièrement—je ne donnerai pas la date exacte—à 90 et même à 93 et à 94.

Le second point de l'argument du ministre, c'est que, si nous n'acceptons pas cette opération dans la forme qu'il la propose, nous ne pouvons obtenir la possession des actions qui assurent à ces gens voix délibérative. S'il est indispensable que nous ayons ces actions, il y a un moyen bien simple d'y parvenir: offrons à la compagnie une raisonnable indemnité, généreuse si l'on veut—car, je le répète, je ne désire point la pressurer—et, si elle refuse, mettons-la en liquidation, comme, dans les présentes circonstances, il est juste de le faire.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit que tout récemment encore ces actions 4 p. 100 du gouvernement colonial étaient cotées 90. Tout récemment aussi, ces actions 4 p. 100 garanties, sans nulle garantie de l'Etat, étaient cotées à plus de 100.

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami veut bien consulter le cours de la bour-

se, il verra que certaines actions du gouvernement colonial portant intérêt au taux de 4 p. 100 sont cotées jusqu'à 90: J'admets qu'il y a une différence entre des actions de gouvernement garanties et d'autres qui ne le sont point. Mon honorable ami a raison de dire qu'il y a une différence, mais, même en tenant compte de cette circonstanec, ces actions garanties vont avoir une valeur beaucoup plus grande que ne l'admet mon honorable ami.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous serions bien sots de vendre à 100 des actions qui portent un intérêt de 5½ quand nous pourrions vendre à plus de 72 les actions de 4 p. 100.

L'hon. M. FIELDING: Il est question du cours sur la place de Londres. Les actions dont il s'agit présentement ne se vendent point à Montréal ni à Ottawa; ce sont des actions cotées à la bourse de Londres, et le cours des actions de gouvernement colonial à 4 p. 100 à Londres est absolument raisonnable pour les fins de l'analogie.

L'hon. M. KING: Avant que cet article passe, voyons un peu ce que l'on nous propose de voter. Laissant là tous les mots inutiles, nous voyons que la portée de cet article est comme il suit:

> Ledit traité.... peut contenir d'autres clauses et conditions non incompatibles avec les dispositions de la présente loi.

Qui décidera de la compatibilité de ces "autres clauses et conditions" avec les dispositions de la loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouverneur en conseil.

L'hon. M. KING: En d'autres termes, c'est un droit que le Gouverneur en conseil se réserve, sans permettre au Parlement d'exprimer une opinion en la matière.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous le lui permettons absolument; nous invitons l'honorable député à nous faire connaître ses conditions.

L'hon. M. KING: Le ministre est-il prêt à dire qu'avant la mise en vigueur de l'accord en question, il le fera présenter au Parlement au cours de la présente session ou d'une autre, pour que le Parlement décide lui-même de la compatibilité ou de l'incompatibilité des conditions qu'il renferme avec les dispositions du présent bill?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai dit tout ce que j'avais à dire à ce sujet.

L'hon. M. KING: Le ministre veut-il bien répéter ce qu'il a dit, afin qu'il ne puisse exister aucun malentendu?

M. TRAHAN: Le ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée. Je lui ai demandé s'il avait l'intention de faire insérer dans ce bill une disposition spécifiant les délais pendant lesquels les actionnaires pourraient céder leur droit de vote.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, à cet égard la réponse que j'ai faite à l'honorable député de Nelson (M. Campbell) ne saurait être considérée comme absolument exacte. Je ne crois pas que nous ayons besoin d'établir ces délais, non plus que d'en faire mention dans la convention, puisque, une fois la convention exécutée et la garantie donnée, le droit de vote n'existe plus en conséquence de la loi; il prend fin.

M. TRAHAN: En ce cas, il est confisqué.

L'hon. M. MEIGHEN: Il aura pris fin absolument.

L'hon. M. KING: Le ministre devrait réaffirmer son attitude à l'égard de ce que j'ai mentionné; veut-il bien le faire maintenant?

L'hon. M. MEIGHEN: Tout ce que je peux dire, c'est que nous ne pouvons pas déposer sur le bureau la convention avant qu'elle soit complète, et j'ignore quand elle le sera. Une fois complète, on peut croire qu'elle sera déposée sans retard.

M. McKENZIE: La lettre que le ministre de l'Intérieur a lue à la Chambre le 10 octobre devait, nous a-t-on dit, contenir toutes les conditions de la convention. Or, en réponse à cette lettre le président de la compagnie écrivait, le 10 octobre, celle que je vais présentement vous lire:

> J'ai pris connaissance de votre lettre du 9 du courant, relative à l'acquisition projetée par le Gouvernement du Canada du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc. Elle énonce exactement les conditions de l'entente intervenue entre nous à ce sujet.

Toutes les conditions de la convention en question entre ces deux hommes sont décrites dans la lettre du ministre de l'Intérieur en date du 9 octobre, qui est une réponse que je viens de lire. Toutes les clauses du contrat ayant été connues des deux parties le 10 octobre dernier, qu'est-il nécessaire de conférer au Gouverneur en conseil le pouvoir de fixer, en vertu de cet article, des conditions qui ne sont pas énoncées dans cette correspondance? Voilà pourtant quel sera l'effet de cet article. La dernière ligne et quart de l'article est composée d'une phrase distincte et séparée, il fallait y insérer le mot "traité" avant le mot "peut", pour que le texte en fût celui-ci:

Ledit traité peut contenir les autres clauses et conditions que les parties peuvent arrêter.

Pourquoi permettre de fixer éventuellement d'autres clauses et conditions que celles qui figurent dans la lettre lue par le ministre le 10 octobre? Nous ne savons pas ce qu'ils seront. Le ministre devrait donc consentir à l'élimination de tous les mots venant après le mot "énoncés", dans l'avant-dernière ligne. Nous aurions alors une disposition claire et distincte qui nous permettrait de donner effet à un traité comme celui dont les conditions sont énoncées dans la lettre à laquelle j'ai fait allusion.

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

Reprise de la séance.

M. le PRESIDENT: Quand le comité a levé sa séance, à six heures, nous étions à étudier l'article 3 et la proposition d'amendement du ministre de l'Intérieur, dont voici le texte:

Que l'article 3 soit modifié en y insérant, après le mot "conditions", dans la 5e ligne, les mots "non incompatibles avec les dispositions de cet acte".

M. McKENZIE: Si le règlement me le permet, je proposerai un sous-amendement, comportant l'élimination de tous les mots venant après le mot "énoncés", dans la 4e ligne de l'article, et de tous les mots compris dans l'amendement, afin que l'article se termine par le mot "énoncés".

L'hon. M. REID: Je pense que l'honorable député était présent quand le ministre de l'Intérieur a expliqué qu'il serait impossible d'accepter une proposition d'amendement comme celle-là; il ne serait pas de l'intérêt du Gouvernement de l'accepter, parce que, dans le traité intervenu, le Gouvernement a l'intention d'insérer un article similaire à celui qui est ainsi mentionné dans la lettre:

Si trois mois après la sentence arbitrale, le Gouvernement constatait l'existence d'obligations de la part du Grand-Tronc ou d'une compagnie comprise dans le réseau et dont la commission d'arbitrage n'aurait pas pris connaissance avant de rendre sa décision, le Gouvernement pourra, dans les trois mois qui suivront, s'adresser à la commission d'arbitrage et demander la modification de la sentence, et la commission décidera si cette obligation existait et a été portée à sa connaissance, si le chiffre de la sentence aurait été modifié par cette nouvelle obligation, et si une déduction doit être faite en conséquence; et la sentence arbitrale pourra être ainsi modifiée.

En d'autres termes, sans les mots que cet article comprend, la sentence sera finale. L'article ne contient rien qui permette aux arbitres d'ajouter au chiffre à être fixé par la sentence, mais cet article fut inséré dans la lettre comme mesure de protection pour le Gouvernement. On pourrait découvrir des obligations qu'on aurait découvertes avant que les arbitres n'eussent rendu leur sentence et qui, si les arbitres les avaient connues plus tôt, auraient eu pour effet de réduire le chiffre fixé par la sentence. Si le Gouvernement peut, dans un délai de trois mois, établir qu'il existe d'autres obligations susceptibles de réduire le chiffre fixé par la sentence, il aura droit d'en demander la réduction aux arbitres. Si la proposition d'amendement de l'honorable député était acceptée et si ces mots étaient retranchés, la sentence serait finale et le pays serait exposé à subir, de ce chef, une perte sérieuse. L'article prévoit seulement des réductions dans la sentence, et non pas des augmentations.

M. McKENZIE: J'admets que le bill devrait comprendre une condition ayant le même effet que l'article contenu dans la lettre, car c'est un texte concis et qui peut être inséré dans la loi. D'après cette condition, si l'on découvre, dans un certain délai après le prononcé de la sentence arbitrale, qu'il y a eu erreur ou omission on pourra demander que la sentence soit modifiée. Si cet amendement peut être utile, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas inséré dans le bill, et j'y consentirais sans hésiter s'il était nécessaire.

Dans ce cas, nous saurions exactement ce dont il s'agit. Ce que nous blâmons c'est l'emploi dans le bill d'un langage vague qui peut signifier plus que ce que le comité se propose de dire. Mon amendement veut simplement que l'article soit rédigé de la manière suivante:

Ledit traité doit contenir des stipulations en vue de définir les biens et intérêts des compagnies comprises dans le réseau du Grand-Tronc, y compris les termes et dispositions ci-après énoncés.

Mon intention est que l'article s'arrête là. Je veux bien insérer dans le traité les termes énoncés dans la lettre, parce que nous avons celle-ci et que nous savons ce qu'elle contient. Mais je refuse de dire au Parlement et au public que le traité peut contenir les termes et conditions que les parties peuvent arrêter. Cela ne paraît pas raisonnable. A quoi sert de nous faire établir les termes, puis insérer dans le projet une disposition comportant que, quoi que nous puissions déclarer dans le bill, le traité "peut contenir les autres termes et conditions que les parties peuvent arrêter"? Ce

n'est pas imposer des restrictions aux parties, et elles peuvent faire ce que bon leur semble sans s'adresser au Parlement. Voilà pourquoi je propose de biffer les mots qui accordent une si grande latitude aux parties lorsqu'elles seront éloignées du Parlement.

M. MOWAT: J'espérais que mon honorable ami n'aurait pas jugé nécessaire de proposer cet amendement, car celui-ci me semble nier ou mettre en doute la bonne foi du ministère. Une certaine dose de confiance parmi des gens honorables est le seul moyen de traiter des affaires, et le texte de cet article me paraît assez acceptable, vu qu'il confère à des plénipotentiaires, pour ainsi dire, à l'exécutif, au ministère, le pouvoir d'appliquer le traité conformément aux dispositions générales du bill. Les objections formulées par mon honorable ami semblent avoir été écartées par l'amendement du ministre de l'Intérieur; c'est-à-dire que le traité ne sera pas incompatible avec les dispositions de la loi. Dans tous les traités conclus par le Gouvernement, il faut qu'un corps exécutif soit nommé pour en appliquer les stipulations. Le Parlement ne siège pas constamment; il prend des vacances de plusieurs mois consécutifs, et toute l'affaire pourrait être retardée par suite de l'amendement de mon honorable ami. C'est-à-dire que les plénipotentiaires, les ministres, ne seraient pas revêtus des pouvoirs voulus, mais qu'un texte trop étroit pourrait les entraver dans la mise en vigueur du traité. Tous ceux qui sont ici savent que, lorsqu'un individu donne une procuration à son ami ou à son banquier, cette procuration est rédigée en termes beaucoup généraux qu'il est indispensable, afin de lui permettre de vaquer aux affaires sans restrictions et entraves inutiles. Ainsi dans les affaires minières et dans toutes les grosses entreprises, un fondé de pouvoir refuse d'agir de nos jours, à moins que la procuration ne soit rédigée en termes généraux, bien que, s'il en abuse, quelqu'un puisse dire que celui qui l'a donnée, s'est presque vendu corps et âme.

Voici un traité public très important que le Gouverneur en conseil peut mettre ne vigueur. Je ne puis concevoir que le ministère y ajouterait quelque chose que le Parlement n'aurait pas arrêté, si le projet obtient force de loi. Ajouter au bill les mots en question ce serait nier formellement la bonne foi du ministère et, quant à moi, j'espère que l'amendement ne sera pas accepté.

M. TRAHAN: Le ministre des Chemins de fer a donné un exemple des autres termes et conditions qui pourraient être insérés dans le traité. Il a parlé d'une disposition mentionnée dans la lettre au sujet de la diminution de la somme allouée. Sont-ce là les seuls termes que le ministère a en l'idée?

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami veut-il savoir si les termes que renferme la lettre sont tout ce que nous avons en vue?

M. TRAHAN: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas nécessairement, je ne saurais le dire, car je ne suppose pas que je rédigerai le traité. Je ne puis rien mentionner qu'on ait en vue ou auquel on ne songe pas. Tout ce qu'on a en vue c'est simplement de parer à certaines éventualités qui ne sont pas prévues, par exemple, comme dans le cas où le Parlement autorise la garantie d'obligations au moyen d'un contrat que les parties devront signer et qui devra contenir des termes et dispositions convenables dans la circonstance. Je me demande si, depuis que le Parlement existe, il s'est écoulé une année où de semblables pouvoirs n'aient pas été accordés. Si l'honorable député examine les lois rendues avant 1911 par un gouvernement qu'il admirait, j'imagine, il constatera que les obligations du Nord-Canadien de Winnipeg au Nouvel-Ontario, au montant de $35,000,000, ont été garanties par le Parlement et que la loi a autorisé le ministère à signer un contrat pour garantir les obligations et que tous les termes du traité devaient être satisfaisants pour le Gouverneur en conseil. Cela coupe-t-il la parole à l'honorable député?

M. TRAHAN: Ce n'est pas la même chose.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, c'est beaucoup plus général. Il n'y était aucunement question de conditions, le tout étant laissé aux mains du Gouverneur en conseil. On en trouve aussi d'autres exemples, mais ce serait perdre son temps que de les énumérer, ils sont si nombreux. En 1910 le Parlement laissa au Gouverneur en conseil la tâche d'autoriser les conditions destinées à sauvegarder le Gouvernement. Dans le cas du projet que nous étudions actuellement, on ne laisse que les détails du contrat à l'approbation du Gouverneur en conseil; ainsi, s'il manque quelque chose ou si les intérêts du pays ne sont pas suffisamment sauvegardés, nous pouvons encore modifier le contrat sous ce rapport. Il ne se trouve absolument rien dans le bill qui nous empêche d'agir ainsi, pourtant ce

même projet contient les principes qui doivent nous guider dans cette entente. Si l'honorable monsieur veut bien lire le chapitre 7 des statuts de 1903, il y trouvera un autre exemple comme ceux dont je viens de parler: "Les sortes de valeurs devant être garanties comme il est dit ci-dessus" nous dit ce chapitre—il s'agissait ici d'une garantie du chemin de fer Nord-Canadien par le gouvernement Laurier—"et les formules de ces garanties ainsi que des actes d'hypothèque". Tout ce qui sert de base à l'emprunt est laissé au Gouverneur en conseil. Ceci fait sourire l'honorable monsieur? Prétend-il qu'une garantie par voie d'hyd'hypothèque." Tout ce qui sert de base à constitue pas un contrat de haute importance? Il est difficile de trouver quelque chose qui en ait davantage. Les termes d'un contrat, le soin qu'il faut apporter à sa rédaction, la prudence qu'il faut exercer en vue de se protéger contre certaines défectuosités, ce sont toutes des choses qui tirent à grande conséquece et elles sont toujours laissées à la discrétion du Gouverneur en conseil, sans même les faires précéder de directives. Cependant l'honorable monsieur est tout étonné de voir qu'après avoir établi les principes qui servent de direction dans ce projet, nous laissions la question des détails à la décision du Gouverneur en conseil.

M. McKENZIE: Le ministre de l'Intérieur nous a dit bien des fois que les négociations relativement à l'achat du Grand-Tronc se poursuivent déjà depuis quelques années, et personne de ce côté de la Chambre n'a raison d'être surpris de la nature des conditions du contrat, parce qu'elles sont connues depuis au moins deux ans. Ce n'est pas du nouveau. Il est vrai que depuis deux ans le Gouvernement prépare cet achat et après deux ans de délibérations, le 9 de ce mois, il a décidé de faire connaître par lettre les conditions de ce contrat. Je crois que nous, de l'opposition, avons droit de supposer qu'elles sont contenues dans cette lettre. Le ministre qui a écrit cette lettre et qui a redigé les termes du contrat, nous dit qu'après deux ans de délibérations la question des termes est décidée; puis il ajoute que le président de la compagnie, l'autre partie contractante, écrit, le 10 octobre, ce qui suit: "Oui, j'ai pris connaissance de votre lettre", et on suppose qu'il a examiné ces termes, qu'il les connaît et enfin que la lettre en question contient toutes ces indications. Maintenant, le Gouvernement qui a poursuivi ces négociations et qui a rédigé dans cette lettre les conditions du contrat, fait appel au Parlement en vue d'en obtenir l'autorisation nécessaire à leur mise en vigueur. On aurait cru qu'il aurait demandé le pouvoir de mettre à exécution le contrat qu'il a redigé et conclu et auquel ses membres ont apposé leur signature. On ne pourrait guère trouver à redire à ce qu'il demande ce pouvoir, mais il ne se contente pas de cela. En plus, il nous dit: "Vous êtes appelés à m'assurer le pouvoir non seulement de mettre ce contrat à exécution mais aussi de passer tous les contrats qui pourraient être conclus entre les deux parties contractantes." Le Gouvernement n'est pas satisfait de s'en tenir au contrat signé le 9 octobre et soumis à cette Chambre le jour suivant. Voici ce qu'il dit: "Nous voulons avoir toute latitude possible de changer nos idées et conclure un nouveau contrat portant des nouvelles conditions; nous demandons aussi le pouvoir de passer ce contrat en vertu de la carte blanche que nous donne ce Parlement." Ceci n'est guère satisfaisant pour nous. Nous croyons que dans une opération de l'importance de celle-ci, opération qui comporte des engagements financiers très considérables pour le pays ainsi que des échéances annuelles, nous croyons, dis-je, que le peuple du Canada, qui est appelé à payer ces sommes, a le droit de savoir exactement quelle est la nature d'un contrat dont il devient responsable; en plus, il devrait savoir cela de la bouche même de ses représentants au Parlement.

C'est pourquoi nous prétendons que ce pouvoir qu'on nous demande doit être spécifique et non pas de nature à se prêter à une spéculation quelconque. Si les ministres ont quelque chose de plus à ajouter, ils sont priés de prendre tout le temps voulu et de le soumettre au Parlement dès qu'ils auront décidé de l'étendue des pouvoirs dont ils pourront avoir besoin. Qu'ils présentent leur demande sous forme de projet de loi et nous y donnerons toute l'attention voulue.

Il est futile pour nous de passer notre temps à décider ce que seront les pouvoirs si, à la fin de nos travaux, nous laissons au Gouvernement la liberté absolue d'agir à sa guise. D'après le raisonnement du ministre et de mon honorable ami (M. Mowat) nous ferions aussi bien de dire dans une demi-douzaine de lignes: Le Gouvernement du Canada aura le pouvoir d'acheter le chemin de fer du Grand-Tronc aux conditions qu'il voudra. Après tout le fatras de cette loi, nous terminons l'article 3 en disant que la convention peut contenir "les clauses et conditions que les parties peuvent arrêter". Si le Parlement a l'intention de limiter la convention à certaines conditions, la loi de-

vrait le dire en termes précis. Mais cela n'est pas, parce que le projet de loi donne beaucoup de latitude au Gouvernement.

Une fois que cette mesure aura été adoptée, le Gouvernement ne connaîtra plus de bornes, et pourra faire toutes les conditions possibles. Nous devrions la limiter aux termes de la lettre. On peut dire avec raison que le Gouvernement, après deux ans de négociations en Angleterre et au Canada, en est venu à une entente, non pas hâtive, mais mûrie. Nous pouvons donc supposer, sans nous tromper, que tout ce qu'il a accepté est contenu dans cette lettre. Nous discutons cette affaire depuis une dizaine de jours, et, s'il est survenu quelque chose qui ne soit pas dans la lettre, les ministres doivent nous l'apprendre.

Depuis huit heures, le ministre des Chemins de fer a fait allusion à la lettre, à quelque erreur qui pourrait se commettre dans les dépositions devant les arbitres, et qu'il faudrait avoir le pouvoir d'en appeler de la décision de l'arbitrage, si c'est nécessaire. Cela devrait être inséré dans le projet de loi et dans la convention basée sur cette mesure. Cette question est très importante. Si l'on peut en appeler de la décision des arbitres, il faut le mentionner dans la loi. Je suis d'avis que la compagnie s'opposerait fortement à l'appel de la décision s'ils la trouvaient satisfaisante, et il ne devrait pas y exister de doute à ce sujet.

Si la proposition est contenue dans la lettre, mais non dans le bill, on pourrait soutenir avec raison, plus tard, qu'il ne saurait en être tenu compte, ne se trouvant pas dans la loi. A mon sens, le tribunal ne pourrait entendre de meilleur raisonnement. Le ministre des Chemins de fer devrait insérer dans la mesure la proposition qu'il a faite il y a un moment, afin de rendre la loi moins vague à ce sujet.

M. VIEN: L'exemple cité par le ministre de l'Intérieur ne ressemble guère à l'article que nous discutons. Il nous a dit qu'une loi analogue avait été adoptée en 1903 touchant l'aide au Nord-Canadien. Dans la loi dont il parle, la nature de la garantie qui devait être donnée pour les obligations, la partie de la ligne qui devait être hypothéquée en garantie des obligations, le gage et son rang, tout était prévu et stipulé. Rien n'était laissé à la discrétion du Gouverneur en conseil, à l'exception de la rédaction de l'acte fiduciaire. C'est une simple question de rédaction de l'acte fiduciaire. Dans ce projet de loi, non seulement la rédaction du contrat est laissée aux soins du Gouverneur en conseil, mais le bill stipule que ce contrat contiendra des dispositions relatives à la définition des compagnies, aux propriétés et intérêts compris dans le Grand-Tronc. Ainsi, le Gouverneur en conseil et la compagnie peuvent décider ce qui sera transporté à l'Etat. Il y a donc une grande différence entre cette mesure et la loi de 1903.

Je profiterai de l'occasion pour prier le ministre des Chemins de fer d'apprendre au comité quel est le propriétaire de la Toronto Terminals Company. Cette compagnie est-elle affiliée au Grand-Tronc et passera-t-elle aux mains du Gouvernement, en vertu du contrat projeté?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas grand rapport entre la dernière partie des observations de l'honorable député et le commencement.

M. VIEN: Ce n'est qu'un exemple.

L'hon. M. MEIGHEN: La Toronto Terminals Company appartient, m'a-t-on dit, au Pacifique-Canadien et au Grand-Tronc. L'honorable député trouve une grande différence entre ce fait que le Parlement donne au Gouverneur en conseil le pouvoir d'inclure des conditions et des dispositions dans un contrat, et ce cas-ci. Il dit que dans la convention de 1903, la loi spécifiait la ligne qui devait être hypothéquée. Ici, tout est indiqué, je veux parler des biens du Grand-Tronc. C'est que nous acquérons, et nous ne pouvons changer la convention à cet égard.

Or, il est nécessaire d'incorporer dans le traité une ou deux douzaines d'autres articles et dispositions secondaires. La seule différence, c'est que les pouvoirs conférés au Gouverneur en conseil, en 1903, étaient bien plus amples et bien moins circonscrits que ceux que nous demandons aujourd'hui.

Le cas de 1903 n'est pas unique dans les annales de la politique canadienne. Je mets l'honorable député au défi de citer une seule loi adoptée par le Parlement, depuis cette date, qui ne renferme pas une disposition analogue. J'ai sous les yeux, la loi qu'a fait adopter, en 1908, par le cabinet Wilfrid Laurier, lui conférant des pouvoirs bien plus étendus encore que ceux qu'il avait obtenus en 1903. Il est inutile de discuter avec l'honorable député, s'il ne se rend pas compte que l'autorisation accordée au Gouvernement, dans les deux cas précités, est bien plus étendue que celle que nous demandons dans notre projet.

Je ne blâme pas l'adoption de ces anciens statuts. Des lois similaires ont été adoptées par le Parlement, depuis le jour où sir Wilfrid Laurier a abandonné les rênes du pouvoir, et je doute fort qu'il se soit écoulé une seule année depuis cette

date, sans que nous ayons inscrit des lois de même nature dans nos statuts.

C'est la coutume, et d'ordinaire, le Gouvernement demande des pouvoirs bien plus étendus que ceux qui sont énumérés dans le bill en discussion. Nos honorables collègues, toutefois, sentent le besoin de se plaindre de quelque chose et ils ont fait perdre le temps de la Chambre pendant tout l'après-midi et toute la soirée, à manifester leur étonnement, parce que le Gouvernement demande l'autorisation de préparer telles conditions et dispositions secondaires, en conformité des clauses et conditions exposées ci-dessus et qui sont nécessaires pour leur mise à effet.

Mon honorable ami s'imagine-t-il qu'un acte judiciaire renferme des conditions qui ne sont pas énumérées et prévues dans le statut autorisant la préparation dudit acte fiduciaire? A-t-il jamais vu un acte fiduciaire? Un acte fiduciaire forme généralement un volume de l'épaisseur du petit doigt. Il est rempli de conditions et de dispositions de la première page à la dernière et dont aucune n'est mentionnée dans le statut, autorisant la signature du dit acte.

M. VIEN: En dépit de tous les renseignements que donne le ministre, je soutiens que le bill en discussion diffère absolument du statut adopté en 1903. Le ministre a une façon bien à lui, de discuter une question; il se laisse aller au sarcasme. Il s'est fâché, l'autre jour, parce que nous avons parlé des soupçons en circulation dans le public et il nous a accusés d'avoir lancé des injures à la tête des membres du Gouvernement. Dès que le ministre prend la parole ici, il se livre au sarcasme à l'adresse des représentants du peuple et il ne choisit pas toujours des membres de la gauche comme point de mire. Je me rappelle qu'à la dernière session, il s'est permis de dire à l'un des représentants de la ville d'Ottawa: "L'honorable député a certainement perdu la faculté du raisonnement." Ce sont les expressions qu'il a employées à l'adresse de l'un de ses partisans.

Il me demande si j'ai jamais vu un acte fiduciaire. Je n'irai pas jusqu'à dire que je suis aussi intelligent, aussi habile et aussi bien versé en droit ou dans les affaires que le ministre. Je ne tiens pas à me vanter; mais j'espère que je suis en mesure de discuter intelligemment une loi soumise au Parlement, sans être en butte aux plaisanteries du ministre de

l'Intérieur. C'est une habitude qu'il a prise; c'est une seconde nature chez lui.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député aurait-il l'obligeance de me signaler les paroles que j'ai dites et qui peuvent être prises pour des sarcasmes? Je veux faire preuve de courtoisie à l'égard de mon honorable ami.

M. VIEN: L'honorable député m'a demandé, avec un sourire. . . (Exclamations à droite).

Il n'y a rien de drôle là-dedans. Je constate que les approbations qui se font entendre en arrière du ministre, sont de même nature que celles qui ont salué l'autre soir certaines remarques qu'à prononcées le ministre des Chemins de fer, qui étaient loin de mériter d'être applaudies.

Je reproche donc au ministre de m'avoir demandé, avec un sourire railleur, si j'avais jamais vu un acte fiduciaire. Tout homme sérieux n'hésitera pas à considérer cette question comme une raillerie. Il n'est personne ici, ayant l'habitude des affaires, surtout un avocat de plusieurs années d'expérience, qui n'ait pas vu un acte fiduciaire et ne sache en quoi il consiste. Pour ma part, j'en ai vu un certain nombre. Je sais ce dont il s'agit et je ferai observer au ministre qu'en dépit de ses sarcasmes, s'il veut bien se donner la peine d'écouter patiemment mes observations et d'étudier attentivement la question, il se convaincra qu'il existe une certaine différence entre la loi de 1903 et le bill en discussion actuellement.

La loi de 1903 détermine le rang des gages hypothécaires sur les biens de la compagnie, stipule que ces hypothèques grèveront certaines parties du réseau et décrète l'adoption de toutes les précautions nécessaires aux fins d'assurer à l'Etat une valeur de tout premier ordre pour les obligations dont il assume la garantie. Quant aux formules à employer pour la rédaction de l'acte fiduciaire, on laisse au Gouvernement le soin de fixer la date de la garantie et la forme qu'elle prendra, les formules et les termes de l'acte d'hypothèque, ainsi que la date et la façon dont ces valeurs seront émises. Ce sont là les conditions que renferme d'ordinaire un acte fiduciaire. Nous fixons la date à laquelle ces obligations seront remboursées, le taux de l'intérêt, et les autres dispositions de l'acte fiduciaire.

En 1903, ces questions furent laissées au jugement du Gouverneur en conseil. Le Gouvernement, toutefois, n'avait pas le droit de décider qu'une partie seulement

du réseau serait hypothéquée. Cela était prévu dans la loi.

Le Gouverneur en conseil ne pouvait pas déclarer que ce serait une deuxième hypothèque, si le statut disait que ce serait une première hypothèque. Toutes les sauvegardes essentielles au Gouvernement avaient été ménagées par le statut, qui laissait au Gouverneur en conseil le soin de déterminer ultérieurement la rédaction et les clauses ordinaires, qui sont le corollaire de la fiducie; et non pas d'énoncer dans le statut tout le contenu de l'acte, si volumineux au dire du ministre. Mais ici, en ce projet de loi, il y a plus que la forme, les conditions de l'hypothèque, la date de l'émission de la garantie, ainsi que la forme et modalité de ce document. L'article 3 déclare:

Ledit traité doit contenir des stipulations en vue de définir les compagnies, biens et intérêts compris dans le réseau du Grand-Tronc.

Je soutiens, monsieur l'Orateur, que l'interprétation judiciaire pourrait voir là un droit, aux parties, de déterminer les compagnies, les biens ou les intérêts remis à la compagnie même et cédés au Gouvernement. Si nous avons ce droit de déterminer et de définir les compagnies, choses ou considérations comprises dans le réseau du Grand-Tronc, nous avons également le droit de dire celles qui n'en feront pas partie. C'est en vue de cela que je m'informais auprès du ministre du terminus du Grand-Tronc dans Toronto. On a laissé croire à tout le monde qu'il était construit par le Grand-Tronc, que le Pacifique-Canadien s'était entendu avec le Grand-Tronc pour l'employer comme gare commune. On n'a pas dit à la Chambre quels intérêts seront transportés au Gouvernement avec le réseau du Grand-Tronc. Le ministre a semblé croire que cela ne relevait pas du sujet à l'étude. Pourtant, un article de ce projet de loi qu'examine le comité donne au Gouvernement et à la compagnie le droit de définir quelles compagnies, quels biens et quels intérêts seront transmis avec le réseau du Grand-Tronc. Je maintiens donc qu'il est absolument à propos de demander si les gares de Toronto seront cédées avec les autres biens et stipulées partie du réseau du Grand-Tronc. Le ministre déclare: "Je ne sais, mais on m'informe que la gare terminus de Toronto est propriété indivise du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc."

Nous sommes désireux de connaître la définition de ce qui appartient au réseau du Grand-Tronc. Ne pourrait-on pas insérer au projet une énumération complète de ce que comprend le réseau du Grand-Tronc? De la sorte rien ne sera laissé au hasard dans le traité et dont l'effet peut être d'éliminer une partie du réseau. Ainsi, il n'y a pas longtemps, hier, je pense, on a demandé la raison qu'avait la compagnie du Grand-Tronc d'exclure de son rapport financier des dernières années les recettes et les profits nets de la Canadian Transfer Company. J'entends dire que cette compagnie, bien que possédée par le Grand-Tronc, est une corporation distincte, c'est pourquoi on n'a pas indiqué le résultat de ses activités dans le rapport financier du Grand-Tronc. Il n'y aurait pas grande difficulté, je crois, pour le Gouvernement, de décrire dans ce projet de loi, le réseau du Grand-Tronc d'une façon précise, afin que le public sache ce qu'il comprend. De la sorte rien ne serait omis ou laissé pour définition ultérieure aux termes d'une convention subséquente entre le Gouvernement et la compagnie.

L'hon. M. KING: Je désire renchérir sur les observations de l'honorable député (M. Vien) à l'égard des critiques répétées des députés ministériels contre notre défaut de sens juridique. Je tiens à dire au ministère que la population canadienne commence à s'inquiéter un peu des cabinets ainsi formés à peu près entièrement d'avocats. S'il est un peu difficile aux députés de ce côté-ci de comprendre toutes les particularités juridiques du projet de loi, les ministres voudront bien se rappeler que pour le commun des mortels les subtilités légales font l'effet d'un réseau de fils de fer barbelés, masquant l'intention et le sens véritables. Nous, de ce côté, sommes soucieux d'entendre exposer au pays la véritable portée de cette opération. Nous voulons que ce soit sous une forme qui permette au pays de comprendre. Et puisque, de notre côté, nous ne sommes pas tous des avocats comme on en trouve de l'autre côté de la Chambre, que le ministère dorénavant n'en parle plus.

M. VIEN: Le ministre des Chemins de fer nous dira-t-il les parts respectives du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien dans la gare de Toronto?

L'hon. M. MEIGHEN: Elles sont égales. Ce renseignement est déjà donné à la page 1446 du hansard.

M. le PRESIDENT: Le comité est-il prêt à se prononcer?

Quelques DEPUTES: Aux voix! aux voix!

M. TRAHAN: Je veux revenir à la question qui a été discutée avant la suspension de la séance, concernant la fixation du délai à accorder aux actionnaires de la compagnie pour renoncer à leur droit de vote.

M. le PRESIDENT: La question de l'honorable membre serait beaucoup plus régulière lorsque nous arriverons à l'article 4. En posant sa question, cet après-midi, l'honorable député s'est reporté à l'article 4, et il sera parfaitement dans les limites du règlement lorsque nous aborderons cet article.

M. TRAHAN: Je ne veux pas discuter votre décision, monsieur le président, mais je voudrais dire que c'est le ministre de l'Intérieur qui, en répondant à ma question, s'est reporté à l'article 4.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai dû le faire.

M. TRAHAN: La question que je veux poser au ministre est de savoir si la détermination du délai à accorder aux actionnaires pour renoncer à leur droit de vote doit être contenue dans "les autres conditions que les parties peuvent arrêter"? Le ministre, dans sa réponse, a dit que le Gouvernement n'avait pas l'intention d'insérer une pareille clause dans le traité. La raison qu'il a donnée était que d'après l'article 4, dès que le traité aura été approuvé par la majorité des actionnaires, "les pouvoirs de voter aux assemblées des actionnaires du Grand-Tronc, que les porteurs desdites actions, respectivement, possèdent ou peuvent exercer présentement, doivent cesser et prendre fin d'une façon absolue." Je désire dire qu'il y a toute une différence entre l'interprétation donnée cet après-midi par le ministre de l'Intérieur, et celle qu'il a donnée l'autre jour. Dans mon humble jugement, le ministre avait raison, l'autre jour, et n'avait pas autant raison dans sa déclaration, cet après-midi. Si le comité veut examiner la réserve contenue dans l'article 4...

M. le PRESIDENT: A l'ordre. J'ai cru comprendre que l'honorable député, il y a quelques minutes, acceptait la décision du président, mais il discute de nouveau l'article 4, qui n'est pas encore en délibération.

M. TRAHAN: Je ne discute pas du tout l'article 4.

M. le PRESIDENT: L'honorable député devrait se soumettre à la décision du président.

[L'hon. M. Meighen.]

M. TRAHAN: Je m'efforce d'établir ce point: qu'il est nécessaire d'insérer un article qui fixe le délai à accorder aux actionnaires pour leur permettre de renoncer à leur droit de vote.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Si l'honorable député propose d'ajouter un article au bill ou désire ajouter une clause, les règles de la Chambre sont très claires. Tous les nouveaux articles doivent être proposés lorsque les articles déjà contenus dans le bill auront été décidés. De sorte que, même sur ce point, il ne serait pas d'accord avec le règlement.

M. TRAHAN: Je dirai...

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je n'aimerais pas être obligé de nommer l'honorable député.

M. TRAHAN: Le président ne sait pas ce que je vais dire, et cependant, il déclare qu'il aura à me nommer.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. TRAHAN: Voici ce que je veux établir: Nous discutons l'article 3, dans lequel il est édicté que le traité devra contenir des dispositions à l'effet de définir les compagnies, biens et intérêts compris dans le réseau du Grand-Tronc, et y compris les conditions et dispositions ci-après énoncées.

Il est décrété aussi que le traité devra comprendre les "conditions et dispositions ci-après énoncées", et qu'il "peut contenir les autres conditions que les parties peuvent arrêter". Ce que je voudrais savoir, c'est si les mots "les autres conditions que les parties peuvent arrêter" comportent la détermination d'un délai à accorder aux actionnaires pour renoncer à leur droit de vote. A ce propos, je désire citer un passage de la page 1138 des débats, afin de rafraîchir la mémoire du comité sur ce que le ministre de l'Intérieur a dit sur ce point dans une occasion antérieure:

M. Campbell: Qu'arriverait-il si quelques-uns d'entre eux...

Parlant des actionnaires.

...ne voulaient pas renoncer à leur privilège de voter?

L'hon. M. Meighen: Jusqu'à ce qu'ils y renoncent, le marché est sans effet. D'après mon interprétation de la loi, toutes les actions doivent être rétrocédées avant qu'il s'applique. Nous ne pourrions pas consentir à passer outre ou à donner une garantie à ceux qui auraient renoncé à leur privilège de voter, tout en permettant aux autres d'avoir part à l'administration du réseau.

M. Campbell: Un seul pourrait donc faire rater tout le projet?

L'hon. M. Meighen: Oui, mais je ne pense pas que ce soit possible.

M. Jacobs: A-t-on prévu les retards?

L'hon. M. Meighen: Pas encore; mais c'est là une question qu'il faudra régler dans le contrat même.

Ainsi, de l'avis du ministre de l'Intérieur lui-même, la fixation d'une période de délai est une question dont il faudra s'occuper dans le contrat même. Le Gouvernement a-t-il pris une décision à cet égard? L'action du Gouvernement en donnant des garanties coïncide avec la renonciation au droit de vote de la part des actionnaires. Il y a plus de 180,000 actionnaires, et si un seul parmi eux peut mettre un obstacle au contrat, ne convient-il pas de fixer dans ce projet de loi le délai dans lequel il faudrait parfaire le contrat? C'est à bon droit que le ministre a dit, l'autre jour, que la prorogation du delai est une question qui doit être réglée dans le contrat. Quelle sera la longueur de cette prorogation de délai? Sera-ce une année, deux ans, trois ans, dix ans? Faudra-t-il que le pays demeure dans l'incertitude sur la question de savoir s'il à la haute main absolue sur le réseau du Grand-Tronc ou si le contrat aujourd'hui proposé a été complété? La question du droit de propriété, ou du droit d'un particulier à sa propriété privée, ne demeure jamais bien longtemps dans l'incertitude; c'est là un principe universellement reconnu, et ce principe s'applique encore avec plus de force, quand il s'agit d'une propriété comme celle du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne puis que répéter ce que j'ai dit cet après-midi: c'est qu'en relisant le projet de loi, je demeure convaincu qu'il n'est pas besoin de fixer le délai dans lequel les porteurs d'actions garanties peuvent renoncer à leur droit de vote. Quand le député de Nelson (M. Campbell) m'a posé sa question, je lui ai donné une réponse exacte en substance; c'est à bon droit qu'on affirme que toutes les actions garanties doivent être rétrocédées, avant que le contrat prenne effet. J'ai pensé alors qu'il faudrait peut-être accorder aux porteurs d'actions garanties quelque délai pour agir, et j'ai dit que cela serait réglé dans le contrat. Toutefois, un simple regard jeté sur l'article 4 du projet de loi suffit pour nous convaincre que ce délai est inutile, qu'il n'est pas nécessaire que les actionnaires agissent séparément; car, dès que le contrat est légalisé et signé par les deux parties contractantes, l'exécutif peut donner la garantie, et par le fait même le droit de vote tombe de lui-même et cesse d'exister.

M. GAUVREAU: J'observe avec regret que les députés qui s'absentent de cette salle pendant quelque temps,—pour des raisons légitimes, cela va sans dire—à leur retour ici et sans lire les observations faites pendant leur absence, posent des questions auxquelles on a déjà apporté la réponse voulue, et cela même une vingtaine de fois, ce qui nous oblige à demeurer ici plus longtemps qu'il ne faudrait. Je proteste contre pareille tactique, et si la chose se répète, j'appellerai l'attention au président sur l'article du règlement qui traite de la situation créée, quand la même question se répète indéfiniment.

M. LAPOINTE (Montréal): Je me range à l'avis de mon honorable collègue (M. Gauvreau); il me semble que c'est là une pure perte de temps. Je conseille au Gouvernement de retrancher de ce projet de loi ces dispositions inutiles, et je vais lui indiquer le moyen d'y réussir.

L'article 2 du bill est ainsi conçu:

Subordonnément aux dispositions de la présente loi, Sa Majesté le roi, représenté par le ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada, agissant sous l'autorité du Gouverneur en conseil (ci-après appelé le "gouvernement"), peut conclure un traité (ci-après désigné "ledit traité") avec la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada (ci-après dénommée le "Grand-Tronc"), ainsi qu'avec les autres compagnies et intérêts, que le Gouvernement peut juger nécessaire...

Il est reconnu que "doit" (shall) est l'interprétation légale du mot "peut" (may), quand il est employé dans les circonstances ci-haut mentionnées.

...à l'acquisition de la totalité du capital-actions du Grand-Tronc par le Gouvernement, à l'exception des actions garanties à quatre pour cent (4%) du Grand-Tronc, s'élevant à £12,500,000, ces actions étant ci-après appelées les "actions garanties actuelles".

Pourquoi donc ne pas s'arrêter ici? Pourquoi aller au delà? Le Gouvernement désire-t-il obtenir plus de pouvoirs? L'article 2 autorise l'exécutif à faire ce qu'il veut. Pourquoi ne pas s'en tenir là? Je demande à ces avocats, mes amis, pourquoi ils perdent ainsi un temps si précieux. Je ne suis pas avocat, mais j'affirme que les dispositions de l'article 2 autorisent le Gouvernement à faire tout ce qu'il veut. Pourquoi donc insérer dans l'article 3 la phrase que voici:

Peut contenir les autres clauses et conditions que les parties contractantes peuvent arrêter.

A mon avis, il serait judicieux de retrancher cette disposition, puisque l'article 2 confère déjà assez de pouvoirs au Gouvernement, et il faudrait nous permettre de réintégrer nos domiciles à bref délai, puisqu'il est inutile de prolonger notre séjour ici, étant donné que le Gouvernement, envers et contre tous, a décidé de faire adopter cette mesure. Avant de céder la parole, je porte un défi aux ministériels et surtout aux ministres qui affirment qu'ils représentent le peuple: c'est de nous signaler une seule expression d'opinion favorable à cette mesure, venant d'une association, d'une chambre de commerce ou d'une ville quelconque. Que le Gouvernement nous désigne un seul corps public qui lui ait transmis des vœux approuvant cette proposition.

Quels sont ces corps? A Montréal même, le nouveau ministre des Finances (sir Henry Drayton) ne pourrait adresser la parole au sujet de l'emprunt de la Victoire sans que le président du Pacifique-Canadien ne vienne à son tour s'opposer à l'opération projetée.

L'hon. M. MEIGHEN: Les ouvriers de Montréal n'ont-ils pas adopté une résolution?

M. LAPOINTE (Montréal): J'ai lu la résolution des ouvriers de Montréal, et je respecte leur opinion, mais ils disent seulement qu'ils sont pour la nationalisation en temps opportun. Ils ne demandent pas au Gouvernement de négocier cette opération comme le Gouvernement est à le faire aujourd'hui, et je défie le Gouvernement de prouver le contraire.

L'hon. M. MEIGHEN: Quant le temps sera-t-il opportun?

M. LAPOINTE (Montréal): Pas dans le moment. Ils déclarent être et avoir été depuis plusieurs années en faveur de la nationalisation, et mon honorable ami n'a pas lieu de s'étonner de cette attitude, mais maintenant qu'ils ont une idée de la situation financière du pays, ils ne sont pas aussi ardents sur cette question, et je ne crois pas qu'ils aient envoyé une résolution au Gouvernement. Je défie le Gouvernement de me montrer une résolution et je reprendrai mon siège.

(Le sous-amendement (M. McKenzie) est rejeté.)

L'amendement est adopté, et l'article, ainsi modifié, est également adopté.

[M. Lapointe (Montréal).]

Sur l'article 4 (le Gouvernement peut convenir de garantir le paiement des dividendes sur les actions garanties actuelles, l'intérêt sur les obligations perpétuelles présentes, et des dividendes sur une émission de capital-actions, ne comportant pas le droit de vote, d'un montant déterminé par le conseil d'arbitrage).

M. CASGRAIN: En lisant cet article, les deux premiers mots retiennent particulièrement mon attention. L'article se lit:

En considération partielle de cette acquisition.

Cela me semble vouloir dire que nous avons là une partie qu'expliquent les alinéas "a", "b" et "c", mais cela pourrait faire croire à quelques-uns qu'il y a d'autres considérations que celles que peuvent expliquer cet article et les articles subséquents du projet de loi, une considération que le Gouvernement peut donner en paiement additionnel pour l'acquisition de la ligne. J'aimerais une explication du ministre sur ce que signifient les mots: "En considération partielle." Il me semble que par ces mots nous nous engageons à payer à titre de considération partielle tel et tels dividendes. Quelle est l'autre partie?

L'hon. M. MEIGHEN: L'observation de l'honorable député mérite qu'on s'y arrête. Bien que la chose ne m'ait pas frappé avant que l'honorable député me l'ait signalée il y a un instant, je suis porté à croire, maintenant, que le mot "et" devrait être inséré immédiatement avant l'alinéa "c" de cet article. Lors de la préparation du projet celui qui l'a rédigé pensait que les garanties de "a" et "b" qui viennent avant les mots "ces garanties" et le reste, constituaient la garantie de ces deux séries comme partie de la considération, le reste de la considération étant l'alinéa "c". Toutefois, je vais y réfléchir pendant la suite de la discussion.

M. McKENZIE: Cet article garantit le paiement de dividendes payables semi-annuellement, à 4 p. 100 par année, sur les actions garanties actuelles. Je crois savoir que les actions garanties actuelles sont représentées par les 12 millions et demi de livres sterling. Est-ce bien cela?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. McKENZIE: A la page 88 du rapport Drayton-Acworth, article 40, la commission, s'adressant à la Chambre et au Gouvernement, dit:

Que tout le capital-actions du Grand-Tronc, garanti privilégié ou ordinaire soit transporté aux commissaires en charge d'une rente basée sur une proportion modérée, mais substantielle,

de $3,600,000, comme moyenne payée comme dividendes dans les dix dernières années; et que cette rente soit augmentée de 40 ou 50 p. 100 après les sept premières années.

Le ministre des Chemins de fer, ou le ministre de l'Intérieur, peut-il nous expliquer cette nouvelle manière de procéder. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas suivi toute la recommandation que renferme l'article 40 et permis de disposer de tous les stocks comme le proposait le rapport Drayton-Acworth?

Mais dans ce bill, il fait une distinction pour les actions garanties au montant de 12 millions et demi de livres sterling et en fait une catégorie à part, sur laquelle il garantit l'intérêt à perpétuité pour ainsi dire, ce qui est bien plus avantageux au point de vue de la compagnie que ce que recommande l'article 40. Ce n'est pas le seul aspect sous lequel l'opération que nous sommes à discuter est plus avantageuse au Grand-Tronc que celle suggérée par l'article 40, mais ceci forme un aspect distinct des négociations que l'on peut discuter dans le moment. Le Gouvernement peut-il dire au comité pourquoi il fait une distinction pour ces actions et prétend qu'elles ne devraient pas être soumises à l'arbitrage, mais qu'on devrait en garantir l'intérêt, créant ainsi une dette fixe perpétuelle pour le pays?

Pourquoi ne laisse-t-on pas ces obligation subir leur sort comme les autres valeurs de la compagnie suivant les conclusions du rapport Drayton-Acworth?

L'hon. M. MEIGHEN: Pour en revenir aux observations de mon honorable ami (M. Casgrain), je crois après y avoir réfléchi que l'article est bien rédigé. Cet article confère le pouvoir de garantir purement et simplement. L'article 6 confère l'autorisation d'émettre de nouvelles actions pour remplacer les actions privilégiées de 1er, 2e et 3e rang ainsi que des actions ordinaires après que les arbitres auront rendu leur décision; l'exercice de ce pouvoir de garantir constitue donc dans un sens un remboursement partiel dont l'émission des nouvelles actions est le reliquat.

Il va sans dire que toute la responsabilité est constituée par la garantie. Je ne suis guère satisfait de la rédaction de l'article, mais l'auteur a dû avoir dans l'idée que l'article 6 prévoit l'émission de nouvelles actions qui remplaceront les autres actions et rembourseront les porteurs. J'ai répondu à la question du chef de l'opposition cet après-midi et je ne vois rien à ajouter aux explications complètes que j'ai données à ce sujet.

M. McKENZIE: Je ne me souviens pas du tout des explications que le ministre prétend avoir données. Nous avons discuté cet aspect de la question en passant, c'est exact. Le Gouvernement nous donne l'assurance qu'il tire absolument tous ses renseignements du rapport Drayton-Acworth. Dans le câblogramme du premier ministre, que renferme le Livre bleu et que j'ai cité si souvent, il déclare que le Gouvernement devra adopter une base d'action avant d'entamer les négociations pour acquérir le réseau du Grand-Tronc. Or, à cette heure où le parti libéral adopte exactement la même attitude, le Gouvernement nous oppose le rapport Drayton-Acworth.

L'extrait du rapport Drayton-Acworth que j'ai cité tout à l'heure déclare en propres termes que les cinq catégories d'actions énumérées seront remboursées par la répartition entre les détenteurs de ces stocks d'une part appréciable de la somme de $3,600,000 que le Gouvernement versera à la compagnie pour les sept premières années qui suivront la signature du traité, laquelle somme pourra être augmentée selon que les circonstances nous y autoriseront. Or, ce n'est pas du tout ce que le Gouvernement se propose de faire.

Ces cinq catégories d'actions ne seront pas soumises à l'arbitrage. Nous ne nous contenterons pas de verser à la compagnie une part appréciable de ces $3,600,000, mais beaucoup plus. Lorsque je demande au Gouvernement de me dire pourquoi on exempte l'un des stocks du plan que suggère le rapport Drayton-Acworth pour garantir un intérêt de 4 pour 100 à perpétuité pour ainsi dire sur ces actions, ce qui assure à la compagnie bien plus que ne le propose le rapport Drayton-Acworth, le ministre refuse de me répondre.

Je tiens à savoir pour mon compte personnel et aussi pour mes commettants quelle est la raison de ce changement d'attitude de la part du Gouvernement? Pendant toute la durée des négociations à venir jusqu'à l'époque où le premier ministre a envoyé le câblogramme que l'on sait au haut commissaire canadien à Londres, il est admis que le Gouvernement n'avait pas d'autres renseignements sous la main que ceux contenus dans le rapport Drayton-Acworth, et depuis cette date, le Gouvernement s'est laissé guider absolument par ce rapport.

Cependant, le Gouvernement s'éloigne à cette heure des conclusions du rapport pour tenter de faire un marché entièrement différent. Or, lorsque je pose au

Gouvernement une question que je considère être des plus sérieuses et mériter une réponse convenable, le ministre de l'Intérieur me répond qu'il a fourni toutes les explications voulues cet après-midi.

Certes, le Gouvernement doit avouer d'excellentes raisons à faire valoir pour mettre de côté les conclusions du rapport Drayton-Acworth et élaborer un projet absolument différent et qui ne s'appuie sur aucun rapport de qui que ce soit.

Le Gouvernement nous dit: C'est très bien, vous avez le droit de poser toutes les questions que vous voudrez; mais nous ne pouvons pas obtenir d'explications. La seule explication plausible à mon avis, c'est que le Gouvernement est en frais de conclure un marché bien plus avantageux pour la compagnie du Grand-Tronc que ne le comporte la proposition du rapport Drayton-Acworth.

Pour certaines raisons mystérieuses, le Gouvernement se rend compte de la nécessité d'obliger le contribuable canadien à verser de plus fortes sommes entre les mains des propriétaires du Grand-Tronc que ne le propose le rapport des experts de la commission Drayton-Acworth que nous avons nommés et grassement rémunérés pour nous renseigner sur la valeur réelle de ce réseau.

Le Gouvernement ferait bien de faire preuve d'honnêteté pour une fois et d'admettre franchement qu'il fait fi des conclusions du rapport Drayton-Acworth et qu'il s'en tient à ses propres renseignements et à son avis personnel. Qu'on ne vienne donc plus dire que le Gouvernement se conforme à l'avis énoncé par la commission Drayton-Acworth, car il est à cent lieues du passage que j'ai cité.

Il n'est pas nécessaire d'être grand avocat ni habile financier bien au fait des questions de finance, pour se rendre compte de la différence qui existe entre les deux projets. Du moment que les membres de la gauche demandent des explications que l'on est incapable de donner, on se contente de nous répondre: "mais vous ne connaissez pas les questions de finance". Je connais ces questions aussi bien que n'importe qui.

Les cultivateurs, les mineurs, les commerçants de bois et le public en général ne sont guère au courant des opérations de bourse, mais ils sont en mesure de faire la différence entre un bon et un mauvais marché.

Je ferai observer au ministre qu'il ne fait pas le marché dont parle le rapport Drayton-Acworth; autrement, nous ne serions

[M. McKenzie.]

pas dans la position où nous sommes aujourd'hui. Je ne crois pas que le Grand-Tronc ait songé à accepter la proposition de la commission Drayton-Acworth. Il a joué ses cartes beaucoup plus avantageusement, et il obtient de ce pays des sommes considérables sans donner en retour rien d'approchant. Puisque le ministre refuse de répondre à ma question, c'est que l'affaire qu'il s'apprête à conclure au nom du Gouvernement n'a pas pour base le rapport sur lequel il prétend s'appuyer.

M. VIEN: L'article 4 n'assure point l'acquisition des parts de capital de la compagnie avant que l'Etat n'ait garanti l'intérêt sur les obligations, de même que sur les actions tant nouvelles qu'anciennes portant garantie. Faut-il penser que le Gouvernement garantira les intérêts en proportion de la somme d'actions cédées, ou faut-il penser plutôt qu'une cession aura lieu de la totalité des actions de capital avant que rien ne soit fait en vertu de cet article.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais trop si j'ai bien saisi la pensée de l'honorable député, mais la réponse que je lui ferai sera celle-ci: en ce qui concerne les actions garanties, la disposition en délibération y pourvoit amplement; c'est-à-dire que la cession de leur droit de vote est tout ce qu'il y a à faire de la part des actionnaires. Cette disposition prendra effet aussitôt la garantie donnée. Quant aux actions de priorité, la disposition qui les concerne se trouve à l'article 9 du bill, notamment le paragraphe "b", et aussi à l'article 11. Je ne suppose point qu'il y ait avantage à une discussion dans le moment de cet aspect de la question de mon honorable ami.

M. VIEN: Je désire savoir si le Gouvernement a l'assurance que la totalité des actions garanties, comme aussi des actions ordinaires et de priorité peut être cédée à l'Etat. N'y en a-t-il pas une partie de vendue?

L'hon. M. MEIGHEN: Elles peuvent toutes lui être cédées. C'est un point que la convention devra assurer.

M. VIEN: Je ne vois pas de dispositions à cet effet dans le bill. L'article 2 dit:

> Pour l'acquisition de la totalité du capital-actions du Grand-Tronc par l'Etat, à l'exception des actions garanties à 4 p. 100 du Grand-Tronc, etc.

Cela donne au Gouvernement la faculté d'acquérir le capital-actions dans son entier, mais non d'exercer cette faculté en ce qui regarde une partie de ces actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce point est réglé par l'article 11. Il est certain que ce que doit faire le Gouvernement, c'est d'acquérir le tout. Nulle autorisation ne lui est donnée de n'acquérir qu'une partie. L'article 11 autorise le Gouvernement à exercer ce droit dont le Parlement l'investit:

Tout arrêté du Gouverneur en conseil, que le Gouvernement peut juger nécessaire afin d'attribuer à l'Etat quelqu'une des actions de priorité ou actions ordinaires qui ne sont pas transportées à l'Etat ou à ses mandataires aux termes de la présente loi, ou nécessaire afin de laisser vacant un emploi de directeur, ou pour donner vigueur d'autre façon aux clauses et conditions dudit traité, peuvent être rendus et adoptés avec l'effet spécifié dans l'arrêté en conseil.

C'est-à-dire qu'après une décision rendue par les arbitres, si les actionnaires refusent d'échanger leurs parts contre un certificat n'emportant point le droit de vote, le Gouvernement n'a qu'à déclarer par décret que ces actions appartiennent au Gouverneur en conseil et, en ce cas, elles perdent toute valeur dans les mains de ceux qui les détiennent.

L'hon. M. KING: Les actions de première priorité à 5 p. 100 montent à 3,420,000 livres; celles de deuxième priorité à 5 p. 100 montent à 2,530,000 livres; celles de troisième priorité à 4 p. 100 montent à 7,168,055 livres, pendant que les actions ordinaires montent à 23,955,436 livres. La valeur de ces diverses actions sera, si je ne me trompe, établie par les arbitres, et le Gouvernement les prendra au prix ainsi fixé. Ma supposition est-elle juste?

L'hon. M. MEIGHEN: Non; nous ne prenons pas les actions au prix fixé. Les actions nous sont transportées et d'autres n'emportant pas le droit de vote sont émises en leur place, et porteront 4 p. 100. Voilà ce que vont avoir les détenteurs dans la proportion décidée par les arbitres.

L'hon. M. KING: Le Gouvernement obtient-il les actions cédées?

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. KING: Par qui sont émises les actions qui vont porter 4 p. 100?

L'hon. M. MEIGHEN: Par la compagnie.

L'hon. M. KING: Le Gouvernement a les actions cédées et la compagnie en émet de nouvelles que l'Etat garantit.

L'hon. M. MEIGHEN: Absolument.

L'hon. M. KING: Cela est différent de ce qui résulte des observations présentées par le président du conseil (M. Rowell), le 24 octobre, et reproduites à la page 1413 des Débats. Voici ce que répondait alors l'honorable ministre à une question posée par un député au sujet de ces actions:

L'hon. M. Rowell: Pas du tout. Nous aurons acquis et payé ces actions par l'émission de nouvelles obligations garanties portant intérêt à 4 p. 100. Au lieu de payer argent comptant, le Gouvernement émet des obligations garanties.

Le mot "nous" doit vouloir dire le Gouvernement et non pas la compagnie, à moins que le Gouvernement ne fasse qu'un avec la compagnie. L'honorable ministre ajoutait:

Les actions que nous acquerrons et que nous déposerons dans le trésor fédéral sont celles qui donnent la haute main sur le chemin de fer et elles seront sorties des mains des détenteurs actuels.

M. Euler: Mais ces actions n'auront plus de valeur intrinsèque et réelle, puisque de nouvelles obligations jusqu'à concurrence de la valeur actuelle du réseau, telle qu'elle sera fixée par les arbitres, seront remises aux présents détenteurs.

L'hon. M. Rowell: Elles auront la valeur que nous les aurons payées, en supposant évidemment que les arbitres leur auront attribué une valeur juste et raisonnable.

Remarquez-le bien, le ministre dit: "Nous payons ces actions en émettant de nouvelles valeurs". Que peut-on comprendre à cela, sinon que le Gouvernement émet de nouvelles valeurs? Cependant, le ministre de l'Intérieur dit que c'est non pas le Gouvernement, mais le Grand-Tronc qui émet ces actions. Est-ce cela?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce que j'ai dit est absolument exact, c'est le Grand-Tronc qui émet les valeurs garanties par le Gouvernement. Le chef de l'opposition regrette sans doute comme moi qu'un si grand nombre de ses amis confondent la compagnie avec le Gouvernement et prétendent que parce que le réseau appartient à une compagnie nous allons en être propriétaires. Ce langage équivoque de la part de l'opposition aura probablement induit le président du conseil en erreur.

M. CASGRAIN: L'honorable ministre de l'Intérieur m'a semblé dire, en réponse à mon honorable ami (M. Vien), que si certaines actions n'étaient pas livrées à une certaine date, il serait rendu un décret en conseil déclarant qu'elles appartiennent à l'Etat. Cette procédure aurait le sens d'une expropriation ou d'une confiscation. Cependant, les ministres chargés de ce bill n'ont cessé de prétendre que le Gouvernement ne se proposait pas de confisquer d'actions.

Quoi qu'il en soit, comment un décret rendu par le ministère vaudrait-il contre les détenteurs d'actions demeurant à l'étranger, en Angleterre par exemple? Je crois

savoir que la plupart des actionnaires demeurent en Angleterre et que la compagnie y a son siège social. Nous pouvons peut-être légiférer par décret en conseil en ce qui nous concerne, et c'est un mode dont on abuse depuis quatre ou cinq ans. Mais je ne pense pas que notre juridiction s'étende plus loin. Il peut, dans certains cas, émaner du parlement impérial des lois qui nous concernent. Il en est déjà émané dont nous avons eu à souffrir; mais je ne pense pas que le Parlement canadien ait le pouvoir de rendre des décrets atteignant des gens qui demeurent en dehors de ce pays.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est en quelque sorte amusant d'avoir à répondre, à un moment donné, à des allégations comportant qu'on a été trop généreux, et l'instant d'après, à d'autres imputations par lesquelles on nous taxe de vouloir opérer des confiscations, mais je vais tâcher de me plier aussi bien que possible aux circonstances. Bien que le Grand-Tronc ait son siège social en Angleterre, c'est une compagnie canadienne. L'honorable député ne prétendra pas qu'une compagnie puisse échapper aux exigences de la loi du Canada par le simple fait qu'elle a fixé son siège social en dehors du Canada? Les actions de toute compagnie canadienne sont assujetties à la juridiction de l'autorité constitutionnelle compétente en ce pays. La compagnie ayant reçu la personnalité civile du Parlement canadien, elle est assujettie à notre juridiction. Il ne saurait résulter de confiscation d'un décret déclarant que les actions d'une compagnie canadienne appartiennent à la couronne, si les propriétaires de ces actions conviennent, d'après la loi, qu'elles lui appartiendront. Or, c'est ce que fera le Grand-Tronc en acceptant le traité d'arbitrage qui doit être préparé.

M. VIEN: Où est le bureau de transfert des actions du Grand-Tronc?

L'hon. M. MEIGHEN: Ces actions sont cotées à New-York et à Londres, et je présume que la compagnie a des bureaux de transfert dans ces deux villes.

On a dit, il y a quelques instants, qu'un des ministres avait déclaré que l'opposition ne s'y connaissait aucunement en fait d'actions et d'obligations. C'est une erreur. Ce que j'ai dit, c'est que les cours de la bourse m'étaient assez étrangers à moi-même. Ayant avoué ma propre ignorance, j'espère qu'on me la pardonnera.

M. VIEN: Le ministre prétend-il qu'un décret du conseil en vertu de cette loi puisse transmettre à la couronne des actions détenues et transférées sur les livres de la compagnie en Angleterre?

[M. Casgrain.]

L'hon. M. MEIGHEN: En tout cas, on consent d'avance à cela dans la convention. Mais même si on n'y consentait pas, mon opinion, si on la veut, et je la donne en toute humilité, c'est que le Parlement du Canada est souverain en la matière.

M. VIEN: J'ai le plus grand respect pour l'opinion du ministre comme avocat, mais je diffère de lui à cet égard. Je crois que le Parlement canadien ne pourrait pas transmettre à la couronne le pouvoir que ce projet de loi tend à conférer. Que si le conseil émettait un décret transférant à la couronne les actions que leurs détenteurs refusent de remettre, lors du transfert en Angleterre—le siège social de la compagnie est en Angleterre—un tel décret du conseil serait inopérant. Le but de ma question, c'est de savoir si le Gouvernement a dès maintenant l'assurance que tous les actionnaires de la compagnie consentiront à remettre leurs actions. J'apprends que sir Alfred Smithers a réuni plusieurs fois ses actionnaires en Angleterre. Il a probablement conversé ou communiqué avec les autres. Je voudrais obtenir cette assurance. Je ne crois pas pratique de donner au conseil le pouvoir d'émettre un décret d'expropriation de toutes ces actions. Je ne dis pas que ce serait un abus. Nous devons conférer, en effet, tous les pouvoirs d'exécution nécessaires. Si le projet de loi est adopté, je préfère que le pouvoir reste à la Couronne, si nous pouvons le donner. Car il ne serait pas, je crois, selon les intérêts du pays qu'un certain nombre d'actions fussent dévolues à la Couronne et les autres laissées en cours dans les mains des actionnaires. Mais je doute fort que nous ayons constitutionnellement le droit d'exproprier par décret du conseil—car cela reviendrait à exproprier—les actions que leurs détenteurs refusent de remettre.

M. SINCLAIR (Guysborough): Lors de la discussion de cette affaire, l'autre soir, je me hasardai à poser au ministre de l'Intérieur certaines questions. Je lui signalai que j'avais vu dans les journaux que 180,000 actionnaires du Grand-Tronc détenaient des actions privilégiées, ordinaires ou garanties. Ils ne résident pas tous en Angleterre; il y en a de Hollande et d'autres pays du continent. Il est très important que le Gouvernement s'entende nettement avec le Grand-Tronc pour que celui-ci soit en état de délivrer ces actions quand celui-là sera prêt à remettre les garanties stipulées dans ce projet de loi. Nous n'avons eu, jusqu'ici, aucune assurance du ministre que le Grand-Tronc ait promis rien de tel au Gouverne-

ment. Nous avons appris du ministre, l'autre jour, que cela n'existait pas. Ce qui me frappe bien malgré moi, c'est la différence, chez mon honorable ami, entre son opinion d'aujourd'hui et celle de l'autre jour, alors que nous discutions cette même question. Il nous dit maintenant que ce Gouvernement peut acquérir ce capital par décret du conseil ce qui équivaut à confiscation. Ce n'est pas ce qu'il déclarait l'autre jour, quand je lui posai la question. Je lui signalais que ces actionnaires pourraient bien ne pas remettre leurs actions, qu'une partie de la propriété pourrait ainsi rester au nom d'actionnaires domiciliés en différents pays d'Europe. J'ajoutais que je ne croyais pas que les gouvernements de ces pays pussent tolérer la confiscation de ces actions. Mon honorable ami me répondit:

> Je suis très heureux d'entendre les sentiments qui, en général, animent l'honorable député. J'adhère à son idée qu'il serait entièrement mal de la part de ce Parlement, d'adopter une loi portant confiscation de biens, du seul motif que nous, ou une institution ou commission nommée par nous, déclarons de nulle valeur ce capital.

Cela était l'opinion de mon honorable ami, il y a deux jours. Mais il informe ce soir le comité que le Gouvernement, si cette difficulté surgit, adoptera un décret du conseil portant pratiquement la confiscation de ce capital.

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Je ne me m'écarte pas de l'épaisseur d'un cheveu de ce que j'ai dit en cette occasion. L'honorable député avait parfaitement raison alors. J'exprimai mon adhésion à l'avis que nous ne devrions pas déclarer arbitrairement de notre seul gré ou de celui d'une commission nommée par nous, que le capital n'est d'aucune valeur. J'ai entendu maintes fois des honorables députés plus ou moins irresponsables suggérer cela, mais jamais l'honorable député (M. Sinclair). Je profitai de l'occasion pour louer les idées qu'il avait exprimées. Nous ne faisons pas actuellement pareille chose. Nous ne faisons rien de tel.

Si nous le faisons aujourd'hui, nous l'avons certainement fait dans le cas du Nord-Canadien, parce que nous avons pris et exercé exactement le même pouvoir que dans cette autre circonstance. Il y avait là des obligations, en cours que les parties intéressées, laissèrent de côté, et nous avions le pouvoir de les déclarer notre propriété, et c'est ce que nous avons fait relativement à certaines classes d'actions. Il n'y eut point de confiscation à ce moment; il n'y en aura pas plus aujourd'hui. Au sujet des lois statutaires ordinaires, la loi concernant les compagnies porte que chaque fois que les actionnaires adoptent une résolution conforme aux statuts, les autres actionnaires sont tenus de s'y conformer. On trouve dans les lois qui régissent les chartes, ou dans les lois adoptées sous l'empire de ces lois, des clauses semblables qui décrètent que la majorité des actionnaires—une majorité de deux tiers peut-être—peut engager le reste des actionnaires. C'est ce que nous allons leur demander de faire dans le cas actuel, nous allons leur demander d'exécuter ce contrat conformément à la loi.

Dans la circonstance, comme dans celles qui l'ont précédée, les actionnaires en minorité sont liés. En conséquence, il ne s'agit pas de décider des valeurs d'une manière arbitraire, pas plus que par voie de confiscation, pour la raison que notre manière d'agir, doit être sanctionnée par eux, conformément aux dispositions de la loi qui définit ce que doit être de leur part, un contrat. Je le répète, nous n'avons qu'à régler le cas d'actions qui sont peut-être détenues par des personnes, n'ayant jamais assisté aux séances; ce que nous faisons, la compagnie est prête à y consentir; il en est de même de chacun des actionnaires; c'est ce que demande la loi en vertu de laquelle, chacun des actionnaires devient porteur d'actions.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je crois bien que le ministre a examiné de près la charte du Grand-Tronc, ainsi que la loi à laquelle il fait allusion et qui permet à la majorité des actionnaires du Grand-Tronc, —d'adopter cette résolution. Le ministre pourrait-il nous donner l'article de la charte du Grand-Tronc, qui autorise une telle procédure ?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pourrais pas vous citer cet article; on pourra peut-être le trouver dans les règlements passés sous l'empire d'une disposition ad hoc de la loi. Cet article existe nécessairement car, s'il en était autrement, la compagnie ne pourrait pas mettre le contrat à exécution. Assurément, elle n'en tenterait pas l'exécution à moins de jouir du pouvoir nécessaire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre, alors, ne saurait dire s'il existe un tel article.

L'hon. M. MEIGHEN: Il doit exister.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre croit qu'il existe, mais il n'en est pas certain.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais vous donner le chiffre d'ordre de l'article en question, mais il doit certainement y en avoir un. La compagnie, dans bien des circonstances, serait impuissante si elle ne possédait pas le pouvoir statutaire d'agir ainsi.

M. TRAHAN: Le ministre affirme-t-il qu'il y a dans la loi, concernant la compagnie, une disposition qui l'autorise à obliger un de ses actionnaires à céder ses actions. S'il en est ainsi, quel est cet article ?

L'hon. M. MEIGHEN: J'aimerais mieux ne pas affirmer, qu'au point de vue légal, la majorité des actionnaires soit capable d'obliger les autres actionnaires à céder leurs actions. Je ne crois pas d'ailleurs, que la chose soit d'une aussi grande importance; il peut se faire qu'elle en ait le droit. Il arrive souvent que ce point soit prévu par des règlements adoptés par la compagnie elle-même. Mais qu'elle le puisse ou non, les arguments de mon honorable ami ne font qu'indiquer que c'est là la seule procédure possible. Ce que nous voulons, c'est d'établir un tribunal chargé de déterminer, d'une manière juste et équitable, la valeur de ces actions, puis de donner au Gouverneur en conseil, le pouvoir d'effectuer l'échange d'après cette détermination. Il n'y a rien à confisquer, il n'y a rien d'arbitraire dans cette opération. Nous donnons aux actionnaires, exactement la valeur de leurs actions. Nous sommes protégés, parce que cette détermination de valeur étant faite, nous avons le pouvoir de déclarer que ces actions nous appartiennent et de dire à l'actionnaire qu'il a droit à ses dividendes sur la foi des certificats de vote, qui sont émis en échange.

M. TRAHAN: Supposons que la majorité des actionnaires du Grand-Tronc approuve le contrat, que la question soit soumise aux arbitres et que la minorité des actionnaires refuse de céder ses actions au taux déterminé par les arbitres; le Gouvernement peut-il, dans ce cas, obliger ces derniers actionnaires à effectuer cet échange ?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, j'ai déjà exprimé cette opinion. Je ne crois pas même qu'il soit injuste, de la part du Gouvernement, de prendre une telle mesure, parce que la valeur déterminée par les arbitres doit être juste et raisonnable.

M. McKENZIE: C'est une question très importante, touchant le droit de propriété. Le ministre prétend que nous avons le pouvoir d'obliger ces actionnaires à renoncer à leurs actions. Nous supposons qu'un grand nombre de ces actionnaires résident en dehors du Canada; je pense bien qu'un certain nombre d'entre eux demeurent en Angleterre, en Ecosse et en Irlande.

Quelques-uns demeurent en France peut-être, et il se peut qu'ils s'opposent au transfert de leurs actions. Disons qu'il n'y a qu'un actionnaire en France et qu'il possède mille actions. Il entend parler de cette convention, mais il refuse de céder ses actions. Le membre veut-il me dire comment le Parlement peut forcer ce citoyen français à consentir à la cession d'une partie de ses biens? Autant que je sache, nous n'aurons aucun droit sur lui. Cette question est aussi vieille que les montagnes. Si le propriétaire demeure dans le pays même, les tribunaux d'Angleterre ont toujours suivi la même ligne de conduite en le forçant à comparaître pour résistance aux arrêts du tribunal et en intentant une poursuite dans un but spécifique. Dans ce cas, tous les pouvoirs du tribunal peuvent être mis en jeu, parce que la personne demeure dans le pays et est soumise à l'autorité du Parlement et des tribunaux. Mais si le citoyen qui possède les biens objet du litige échappe à cette autorité, le tribunal serait absolument impuissant, il n'y aurait qu'à se rendre aux vœux de cet homme.

Maintenant, nous adoptons une loi qui va, disons, exproprier les actions d'un homme qui se trouve hors de l'atteinte de ce Parlement et de nos tribunaux, et nous décrétons qu'une poursuite va être intentée dans un but spécifique. Notre projet de loi autorise le ministre des Chemins de fer, représentant la couronne, à intenter une poursuite dans un but spécifique, mais nous ne pourrions donner ce pouvoir contre un citoyen étranger. Notre loi ne saurait être appliquée; nous ne pourrions autoriser les tribunaux à faire cela, car nous ne le pouvons pas nous-mêmes. Nous pourrons exercer notre juridiction sur un homme qui possède des biens lorsqu'il est sous la dépendance du Parlement et de nos tribunaux, mais, lorsque lui-même et ses biens sont hors de notre portée, nous sommes absolument impuissants, si j'interprète bien la loi. Il ne nous reste plus que les négociations.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député discute, bien entendu, une question purement juridique, et nous devrions, lui et moi, offrir nos excuses au leader de l'opposition pour occuper le temps de la Cham-

bre à ce sujet. Cependant, je m'efforcerai d'exprimer de nouveau mon opinion, en toute déférence, à ce point de vue.

Il dit que ces actionnaires domiciliés hors du Canada, mais demeurant en Angleterre, en Hollande ou quelque autre partie de l'Europe, et que, par conséquent, nous ne pouvons les obliger à céder leurs actions. Il a parfaitement raison, je pense, en disant que nous ne pouvons rien contre le propriétaire des actions, c'est-à-dire contre sa personne. Mais il y a un moyen, car ce que nous voulons que l'actionnaire nous cède, ce sont des biens qui sont en Canada.

M. McKENZIE: L'action n'est pas un bien situé en Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, parce que c'est l'action d'une compagnie canadienne.

M. McKENZIE: Nous ne sommes pas d'accord à ce point de vue. Je prétends que lorsqu'une action est émise, qu'elle est achetée et payée, l'acquéreur en a autant la propriété que d'un billet de vingt livres sterling.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est sa propriété, sans doute. Mais il est le possesseur d'un bien situé en Canada. Par exemple, s'il possédait une pièce de terre située sur le parcours d'un chemin de fer projeté, la propriété serait un bien situé en Canada, appartenant à un homme qui vit, disons, en Hollande. Mais l'honorable député ne soutiendra pas que, dans ce cas-ci, nous n'aurions pas le droit de passage, parce que nous ne pourrions exproprier la propriété d'un homme qui vit en Hollande. C'est la même chose ici, excepté que le bien est sous la forme d'un certificat d'action émis par une compagnie canadienne et, par conséquent, à titre de bien matériel, ce certificat d'action est soumis à l'application des lois du Canada.

Nous exerçons cette juridiction "in rem" en disant: Nous pouvons déclarer que ce certificat conférant le droit de vote au porteur dans une compagnie canadienne est notre propriété, et nous payons à l'actionnaire de Hollande ou d'Angleterre la somme attribuée par le conseil des arbitres.

M. TRAHAN: Il y a une différence, monsieur le président, entre les biens immobiliers et les biens personnels. Je prétends que les actions d'une compagnie peuvent constituer soit un bien mobilier, soit un bien personnel. Si c'est un bien personnel, alors, suivant un axiome de droit, ce bien suit la personne—"mobilia sequantur personam". Je suppose que cette règle s'applique à un bien de cette nature; elle s'applique à des actions qui sont un bien personnel.

L'hon. M. MEIGHEN: En admettant que les certificats d'actions soient un bien personnel, c'est-à-dire que le titre émis par la compagnie est un bien personnel, cela n'empêche pas que le bien en question est bien personnel canadien. La personne de l'actionnaire demeure en Hollande, mais l'objet est ici.

Supposons qu'il y ait ici des biens mobiliers, disons, des meubles, et que la lettre de vente, ou le titre qui en tient lieu, se trouve en Hollande; ces biens meubles sont soumis à la juridiction de la législature du Canada à laquelle ils ressortissent. De même, le titre de propriété des actions, ce bien meuble que le certificat représente, est soumis à notre juridiction, bien que celui qui possède le papier qui constitue le titre de prospérité de ce bien soit en Hollande. Les certificats d'actions d'une compagnie canadienne sont soumis à notre juridiction. Je n'hésite pas à croire que l'honorable député, vu les enseignements qu'il a reçus et sa tendance à sauvegarder l'autonomie et les prérogatives du Canada, serait le dernier à soutenir que le parlement canadien ou une législation provinciale du Canada seraient impuissants en ce qui concerne l'aliénation des biens d'une compagnie canadienne.

M. COCKSHUTT: Le réseau du Grand-Tronc retire un gros revenu de l'emploi de wagons-lits Pullman sur ses voies ferrées. Soit à titre d'actionnaires du Grand-Tronc, soit en obtenant des bénéfices calculés d'après le parcours, les intéressés dans la compagnie Pullman exigent certainement, pour l'emploi de ces voitures, une part de la recette du réseau. Je crois savoir que le Nord-Canadien, l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien possèdent et utilisent leurs propres wagons-lits; mais le Grand-Tronc emploie les voitures Pullman qui appartiennent à une compagnie américaine. Ces voitures circulent sur toutes les lignes du Grand-Tronc, et je crois que des passages sont perçus dans ces voitures par des employés de la compagnie Pullman; mais je n'en suis pas sûr. Le comité aurait intérêt à connaître quelle est l'entente entre le Grand-Tronc et les directeurs de la compagnie Pullman; comment sont partagées les recettes provenant de l'utilisation de ces voitures et depuis combien de temps cette entente existe. La connaissance exacte du mode de répartition de ces recettes

pourrait obvier à des complications plus tard.

L'hon. M. REID: Je ne puis fournir sur le champ ces renseignements à l'honorable député, bien que j'aie une idée de la nature de l'entente. Cependant, si mon honorable ami consent à réserver la question, je pourrai les avoir dans quelques instants, et je saisirai l'occasion de les lui communiquer.

M. CASGRAIN (texte): Monsieur le président, je suis absolument surpris de la réponse du ministre des Chemins de fer. Nous sommes ici depuis plus d'une semaine à discuter ce bill de la plus haute importance, un des projets les plus considérables qui aient été soumis à cette Chambre et qui aient passionné l'opinion publique depuis bien des années.

Nous avons eu des explications de la part de tous les ministres du Gouvernement et de quelques-uns de la part de ses partisans, qui sont venus à sa rescousse.

Les honorables ministres des Chemins de fer et de l'Intérieur, tour à tour, ainsi que le président du conseil privé et l'honorable ministre des Finances, ont tous essayé de convaincre la Chambre et le public que ce bill était absolument nécessaire, et était dans les meilleurs intérêts du pays.

On nous a indiqué les détails de ce projet et les dépenses qui se rattachent nécessairement à cette entreprise.

Nous voudrions cependant avoir d'autres informations plus précises et prendre connaissance de tous les détails de ce projet pour y donner toute la considération qu'il mérite et nous convaincre de la justice de cette mesure pour voter enfin avec connaissance de cause.

Monsieur le président, il y a une semaine que nous discutons, que nous posons des questions au ministère de la meilleure manière possible, et voici que ce soir nous avons un exemple frappant de l'incompétence du Gouvernement sur cette question.

Nous voyons se lever l'honorable ministre des Chemins de fer, et sur une question très importante qui lui est posée par l'honorable député de Brantford, il nous répond: "Je vous donnerai une réponse plus tard".

Monsieur le président, je proteste contre cette manière d'agir du Gouvernement, et je dis que c'est inique de la part des ministres du Gouvernement qui nous régit. L'opinion publique a droit de se révolter comme elle a commencé à le faire d'ailleurs dans les différentes parties du pays, surtout dans la province de Québec, et les Provinces maritimes. On a même vu des protestations s'élever contre l'acquisition de ce chemin de fer dans les provinces de l'Ouest, notamment dans la ville de Régina.

Après tout ce que nous avons vu, tout ce que nous avons entendu sur ce débat de la part du Gouvernement, on s'aperçoit qu'il y a une hâte, une persistance extraordinaire, on sent qu'il y a quelque chose de mystérieux autour de cette transaction, autour de ce fameux bill.

Si on parcourt la presse et les journaux anglais, la "Gazette" de Montréal, qui est un des journaux dirigés par un partisan du Gouvernement—M. White, et le "Star" aussi—si donc l'on parcourt la collection de la "Gazette" de Montréal et du "Star", on constate que depuis trois semaines, tous les jours, il y a un article de fond des plus importants dans chacun de ces journaux, protestant contre cette mesure.

On proteste contre l'acquisition de ce chemin de fer, et on demande au Gouvernement de ne pas aller si vite, et je n'hésite pas à dire que, derrière le Gouvernement, il y a des manipulateurs et certaines autres personnes qui essaient de tirer les marrons du feu, de faire de l'argent dans cette transaction. Si la "Gazette" et le "Star" peuvent essayer...

M. le PRESIDENT (M. Morphy): Je tiens à appeler l'attention de l'honorable député sur le paragraphe 5 de l'article 13 du règlement, qui déclare:

> Les discours en comité général doivent se borner rigoureusement à l'item ou à l'article en délibération.

J'ai écouté très patiemment l'honorable député; j'ai assez bien compris la force de ses commentaires, et je ne pense pas que le règlement lui permette de discourir longuement sur les opinions des journaux et autres sujets semblables portant sur l'ensemble du projet, sans aucunement toucher à la question soumise à la Chambre. Je le prierai de s'attacher dorénavant à l'observation de cet article du règlement.

M. CASGRAIN: Monsieur le président, je suis obligé de me soumettre à votre décision; seulement, je me permettrai de vous demander ceci: Est-ce que la question qui a été posée par l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) ne me permet pas de lui répondre et de demander au Gouvernement des raisons, des explications....

M. le PRESIDENT (M. Morphy): Silence. Je ne pense pas que la question du représentant de Brantford fût permise; aussi, je prie l'honorable député de ne pas s'y attar-

der; autrement je devrai aussi le prier d'en venir à la question.

M. CASGRAIN: Devons-nous croire que l'honorable ministre des Chemins de fer, après avoir répondu à la question de l'honorable député de Brantford de la manière qu'il l'a fait, prétend qu'aucun membre de cette Chambre aurait le droit de se lever et de protester contre la manière d'agir du Gouvernement et spécialement celle de l'honorable ministre des Chemins de fer, contre son incapacité, son incompétence, je dirai même son ignorance en la matière qui fait le sujet de la discussion actuelle?

C'est là-dessus que j'en viens.

J'étais à discuter le point que l'honorable ministre des Chemins de fer n'était pas capable, aujourd'hui, au point du débat où nous en sommes, de donner les explications nécessaires et que nous sommes en droit d'en attendre; les amis du Gouvernement, ses propres partisans, se croient même en justice et en conscience de lui demander ces explications.

Je disais, il y a un instant, que des amis du Gouvernement, que des journaux, ses partisans, la "Gazette" et le "Star" de Montréal, de même que leurs associés, protestent contre l'acquisition de ce chemin de fer par l'Etat, en vue de la grande augmentation de la dette publique que cela va nécessairement entraîner, et que, dans une circonstance comme celle-ci, le Gouvernement ne devrait pas aller plus loin et braver l'opinion publique.

Qu'est-il arrivé dans la province de Québec, en 1914, lorsque certaines accusations ont été faites contre le gouvernement d'alors, par messieurs Beck, McNabe et Nichol, qui étaient alors à la tête d'un journal de Montréal ?

Au temps de ces accusations, formulées contre le Gouvernement l'accusant de péculat, celui-ci a cité à la barre de la Chambre les accusateurs, et leur a demandé de prouver leurs accusations.

Le Gouvernement ne devrait-il pas agir de la même manière aujourd'hui, et demander aux propriétaires de ces journaux de prouver les accusations formulées et sous-entendues, contenues dans les articles que nous avons lus.

Il serait intéressant d'avoir sur ce point des explications à la barre de cette Chambre par lord Atholstan et l'honorable sénateur White, ainsi que par d'autres amis du Gouvernement qui l'ont fait élire en 1911 et 1917; il serait intéressant de connaître tous les dessous de cette affaire, ainsi que les noms de tous les intéressés, amis du Gouvernement, qui insistent pour que cette mesure soit votée le plus tôt possible.

Si le Gouvernement n'ose pas en agir ainsi, c'est qu'il craint que les accusations de ces messieurs soient fondées, qu'il appréhende leur jugement et l'opinion publique.

L'hon. M. MEIGHEN: La Chambre sera quelque peu ébahi de savoir qu'une partie du discours de l'honorable député se plaignait de ce que nous faisions de trop rapides progrès dans la discussion de ce bill.

M. le PRESIDENT (M. Morphy): Adopté.

M. DENIS: J'étais debout, monsieur, lorsque vous avez dit "adopté."

M. le PRESIDENT (M. Morphy): Je laisserai l'honorable membre dire ce qu'il a à dire sur le prochain article. L'honorable député veut-il discuter l'article 4?

M. DENIS: Oui. J'étais debout lorsque le mot "adopté" a été prononcé, mais vous ne m'avez pas vu.

M. le PRESIDENT (M. Morphy): Je retire le mot.

M. DENIS: Je désirerais avoir de la part du Gouvernement quelques renseignements sur l'alinéa "c" de l'article 4, et l'application de cet alinéa. Il est décrété dans ce bill et surtout dans l'article 4 que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada émettra de nouvelles actions en échange des vieilles actions, dont la valeur sera déterminée par le conseil d'arbitrage. Les détenteurs réels, ceux qui détiendront les actions réelles après que la sentence arbitrale aura été rendue, remettront, si je comprends bien, au Grand-Tronc les actions qu'ils possèdent maintenant et recevront en échange du Grand-Tronc de nouvelles actions qui seront appelées "les nouvelles actions garanties." En conséquence, le Grand-Tronc va émettre de nouvelles actions pour un montant encore inconnu, mais qui sera le montant déterminé par les arbitres. Le Grand-Tronc sera responsable de ces actions; il possédera ces actions parce que ce seront des actions de la compagnie émises par cette dernière. Mais dans l'intervalle le Gouvernement intervient pour garantir ces nouvelles actions. La compagnie prend les vieilles actions et les remet au Gouvernement et ce dernier garde les anciennes actions. Comme je comprends la transaction—et c'est là-dessus que je veux des renseignements—les engagements de la compagnie du fait de cette transaction ou de cette manipulation d'actions, seraient augmentés du montant des nouvelles ac-

tions émises. Si une compagnie échange de nouvelles actions contre d'anciennes et entre en possession de ces anciennes actions et les garde, détruit les anciennes actions et les empêche d'entrer dans la circulation, alors la compagnie n'augmente pas ses engagements, parce que l'opération est simplement un échange d'actions. Je pourrais dire la même chose d'une banque qui émet de nouveaux billets de banque en échange d'anciens. Les anciens billets rentrent à la banque et sont détruits, et parce qu'ils sont détruits, et que c'est simplement un échange, la banque n'augmente pas ses engagements. Mais si la banque émet de nouveaux billets, les échange contre d'anciens billets, puis prend ces anciens billets et les donne à un tiers, je dis que les engagements de la banque seront augmentés du montant des nouveaux billets émis, parce qu'il y aurait en circulation un montant de billets dont la banque serait responsable. Naturellement, je ne prétends pas un instant que tandis que la compagnie ne reçoit absolument rien sous forme d'actif, ses engagements devraient être augmentés par l'émission de ces actions, mais à première vue, il paraîtrait que les engagements de la compagnie seraient augmentés. Puis lorsque le bilan est établi, le montant réel des actions qui seront reçues en échange par la compagnie et données au Gouvernement devrait figurer au passif, et les nouvelles actions, qui sont des actions de la compagnie devraient aussi figurer au passif, et par conséquent le passif, sur le papier du moins, serait augmenté du montant des nouvelles actions. Qu'en retire la compagnie? La compagnie n'en retire rien du tout. Elle émet ces nouvelles actions, mais n'obtient rien en retour, parce que les actionnaires qui détiennent les anciennes actions reçoivent en échange les actions garanties par le Gouvernement, qui leur seront distribuées. La compagnie, cependant, ne reçoit rien pour l'émission de ces nouvelles actions garanties. Je voudrais que le Gouvernement explique ce point.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce que l'honorable monsieur dit devoir arriver est parfaitement exact. Les anciens actionnaires, les porteurs des trois catégories d'actions privilégiées et des actions ordinaires, remettent leurs actions au Gouvernement fédéral, en leur lieu et place, la compagnie émet en leur faveur de nouvelles actions, mais seulement jusqu'à concurrence du montant déterminé par les arbitres. Ces nouvelles actions portent la garantie du Gouvernement fédéral. Considérant cela dans un sens, cela constitue, je suppose, un engagement de la compagnie du fait que la compagnie émet les actions plutôt que le Gouvernement émette une obligation directe. Je présume qu'on pourrait l'appeler proprement un passif de livre, mais il ne me semble que juste, en tant que le pays puisse être à découvert si les arbitres rendent une sentence dépassant les $2,500,000, que cela paraisse comme une créance contre la compagnie, afin que lorsque la compagnie aura gagné l'intérêt sur les obligations perpétuelles, l'inscription subséquente soit l'intérêt des actions garanties en substitution des trois sortes d'actions privilégiées et des actions ordinaires.

A mon avis, c'est ainsi qu'il faudrait envisager la question, et c'est aussi le meilleur mode de comptabilité. C'est précisément l'effet du projet de loi dans sa teneur actuelle. Nous pourrions sans doute faire une émission directe d'obligations; mais il me semble juste que les sommes que nous payons figurent à la charge de la compagnie, de sorte que la première obligation de la compagnie, après le paiement des frais de priorité soit le paiement des dividendes sur ces actions.

M. DENIS: Si les nouvelles actions n'ajoutent rien aux dettes de la compagnie, la conclusion qui s'impose est qu'il faut envisager ces actions comme n'ayant aucune valeur, sauf en ce qui concerne le titre chez les actionnaires actuels; ou bien il faut avouer que les anciennes actions qui seront remises au Gouvernement n'auront plus de valeur. Si les nouvelles actions constituent une dette à la charge de la compagnie et que les anciennes actions demeurent également une dette dont elle sera grevée, la conclusion qui s'impose, c'est que les nouvelles actions augmentent d'autant les charges de la compagnie.

L'hon. M. MEIGHEN: Les anciennes actions ne sont pas une dette à la charge de la compagnie; elles figurent au grand livre au passif; mais les actions de la compagnie ne constituent pas une obligation de cette compagnie, en ce sens qu'elle doive payer quelque chose. Du moment que l'honorable député sait ce qui se fait, peu importe le mode d'inscription de ces valeurs. En réalité, les propriétaires de toutes ces actions, les trois catégories d'actions de priorité et les actions ordinaires, obtiendraient, à la place de leurs actions, ce que les arbitres décideront qu'elles valent, et ils obtiennent cette valeur sous forme d'actions garanties par l'Etat. Voilà tout.

M. DENIS: Pour mieux élucider ma pensée. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Je saisis parfaitement le point. L'émission des actions aug-

mente notablement. Nous pourrions bien, il est vrai, annuler tous ces titres qui nous reviennent, mais cela ne nous servirait guère en un sens ou en l'autre. Nous avons les anciens titres et ce que nous payons pour ces actions est imputé sur la compagnie.

M. DENIS: Supposons que, dans l'avenir, les recettes de la compagnie soient suffisantes pour lui permettre de payer l'intérêt sur toutes les actions, y compris les actions ordinaires. N'est-il pas vrai qu'à cette époque les dettes de la compagnie se seront accrues, puisqu'il lui faudra payer l'intérêt sur toutes les actions actuellement en circulation ainsi que sur les nouvelles actions garanties?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est parfait. Quand l'intérêt est payé sur les nouvelles actions garanties, s'il reste quelque chose, il est payé sur les actions que nous possédons, et dans cette mesure-là même, c'est tout bénéfice, sans aucune perte pour le pays. Pourrait-on désirer davantage?

M. DENIS: Je ne m'explique pas comment le pays puisse en bénéficier.

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que le pays ne perd rien. La compagnie prend toutes les actions garanties, et le pays bénéficie jusqu'à concurrence du montant de dividendes qu'il touche sur les actions. Tout ce que nous donnons ici, c'est la garantie de l'Etat; or, si l'intérêt est payé par le principal débiteur, c'est-à-dire la compagnie, tout ce que nous obtenons après cela en guise d'intérêt sur les anciennes actions que nous possédons, c'est tout bénéfice, comme on dit.

M. VIEN: On n'a pas encore réglé la question de savoir si les actions garanties peuvent, oui ou non, recevoir de nouveaux dividendes au delà de la garantie de 4 p. 100. Participeraient-elles aux bénéfices supplémentaires des dividendes qui seraient répartis? Le bill ne dit point que les actionnaires seront privés des dividendes supplémentaires, si le réseau en gagne.

L'hon. M. MEIGHEN: S'agit-il des porteurs d'actions garanties?

M. VIEN: Oui, les nouveaux porteurs d'actions garanties.

L'hon. M. MEIGHEN: Les nouveaux porteurs d'actions garanties ne peuvent obtenir rien autre chose que le 4 p. 100. Pourquoi leur accorderions-nous le droit à autre chose? Le paragraphe "c" de l'article 4 dit clairement que leurs actions ne leur donnent pas droit à autre chose et c'est tout ce qu'ils peuvent obtenir. Les actions que nous émettons en échange ne comptent ni droit de vote ni propriété pour les porteurs; c'est l'Etat qui conserve le droit de vote et la propriété.

M. DENIS: Nous avons établi, hier soir, et même auparavant, que le Gouvernement, en se grevant de 216 millions et davantage dans cette transaction a un intérêt direct dans cette compagnie et que dorénavant il devra prêter son concours financier à la compagnie, quand elle en aura besoin, et que ce réseau sera pour ainsi dire la propriété de l'Etat, dès que ce traité aura été conclu.

En droit strict, il n'est peut-être pas exact de dire que la ligne est la propriété du Gouvernement, mais elle le sera en pratique, parce que ce dernier devra lui accorder son appui chaque fois que les circonstances l'exigeront. En conséquence, son passif et son actif sont le passif et l'actif du Gouvernement, et il nous importe de savoir si par cette émission de nouvelles actions, la compagnie augmente ou non ses engagements. Selon les apparences le passif se trouve augmenté parce que les anciennes actions qui aujourd'hui constituent une dette courante seront encore à l'avenir, comme elles sont présentement, une obligation dont la compagnie sera responsable. Puis, en sus de ces anciennes actions, nous aurons aussi les nouvelles actions garanties. Le ministre dit que les actions ne constituent pas un passif pour une compagnie.

L'hon. M. MACLEAN: Que ferait l'honorable député des actions ordinaires et des actions de priorité?

M. DENIS: Je voudrais que le Gouvernement émît des obligations jusqu'à concurrence du montant fixé par les arbitres, lesquelles obligations pourraient être échangées contre les actions. Le Gouvernement donnerait ses obligations et le capital-actions de la compagnie resterait au même point.

L'hon. M. MACLEAN: C'est virtuellement une obligation que les porteurs actuels reçoivent. Ce sont des titres qui auront priorité sur les actions ordinaires.

M. DENIS: Je ne sais pourquoi le Gouvernement prend ce moyen détourné au lieu d'échanger simplement les obligations du Gouvernement contre les actions. Car nous achetons les actions; nous achetons les actions privilégiées de 1er, 2e et 3e rangs au montant fixé par la sentence des arbitres.

L'hon. M. MACLEAN: Et nous émettons en échange ce qui constitue des actions garanties.

M. DENIS: J'émettrais des obligations du Gouvernement.

L'hon. M. MACLEAN: Il n'y a pas à distinguer entre des obligations et des actions garanties.

L'hon. M. FIELDING: S'il s'agissait d'une transaction entre deux compagnies de chemin de fer, il serait patent que ce projet de loi a pour effet de grever la compagnie de capital dilué. Vous allez acquérir 180 millions d'anciennes actions que vous obtiendrez, je compte bien, à prix réduit, et vous allez émettre de nouvelles actions en échange. Les deux blocs d'actions représentent la même chose et si vous les laissez toutes deux sur le marché, votre capital va se trouver excessivement arrosé. Si cette opération se faisait simplement entre deux compagnies de chemin de fer, il y aurait lieu de l'interdire. Je n'y vois pas d'inconvénient, car du moment que le Gouvernement achète les actions, qu'il les fasse disparaître ou les garde en portefeuille, le résultat est le même. S'il les supprimait, naturellement il n'en serait plus question. et il en sera virtuellement ainsi s'il les garde en portefeuille, car il n'y a guère lieu de prévoir qu'elles rapporteront jamais un dividende, et dans ce dernier cas, ce dividende irait au Gouvernement.

L'hon. M. MACLEAN: Si on les supprimait, il faudrait aviser à quelque moyen d'émettre des nouvelles actions afin de donner à la compagnie le droit de voter.

L'hon. M. FIELDING: Il est évident qu'il y a deux séries d'actions représentant le même actif. Vous allez acheter 180 millions d'actions de priorité et d'actions ordinaires à l'aide d'une émission d'autres actions. En laissant subsister les deux séries vous obérez la compagnie d'actions diluées, ce qui ne serait pas toléré dans le cas d'une transaction entre deux compagnies. Mais en pratique, ces actions que l'on retire, qu'elles soient supprimées ou non, se réduisent à peu de chose. C'est une simple question de comptabilité et elles peuvent continuer de figurer comme obligation. Si jamais elles rapportent un dividende le Gouvernement étant détenteur de ces actions, le touchera. Je n'ai pas de crainte bien sérieuse de ce côté.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'article 4 me semble être le plus fâcheux du projet de loi. Le Gouvernement a allégué à la Chambre et au comité que la compagnie du Grand-Tronc lui avait demandé de l'aide, et qu'il fallait présenter ce bill pour sauver la compagnie et continuer l'exploitation de ces chemins de fer. Si l'on ne présentait pas ce projet de loi, a-t-on dit, le Grand-Tronc serait acculé à la ruine. Or, je prétends que le Gouvernement n'était pas tenu de faire l'acquisition des 60 millions d'actions ordinaires, pour la plus grande partie de valeur fictive et en y apposant son cachet, lui donner une valeur de 4 p. 100 à perpétuité. Quel motif avait-on d'en agir ainsi? Aucun ministre n'a donné d'explication plausible à la Chambre. Ce n'était pas en vue d'en arriver au marché, car le Gouvernement avait nombre d'autres moyens d'arriver à cette fin. Le Grand-Tronc était endetté vis-à-vis du Gouvernement. Il se trouvait dans l'impossibilité de remplir ses engagements au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, et le Gouvernement aurait pu le mettre en liquidation, s'il l'eût voulu. Le Gouvernement ne saurait donc prétendre qu'il a été forcé de garantir 60 millions d'actions sans valeur et d'y apposer son cachet, pour en faire des obligations perpétuelles au taux de quatre pour cent. Je ne dis pas que la totalité du capital-actions était de nature fictive, mais nous savons que la valeur en était sensiblement majorée.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a-t-il quelque raison à faire valoir à l'appui de son assertion que ces actions sont en quelque sorte majorées?

M. SINCLAIR (Guysborough): Mon honorable ami n'a jamais donné à la Chambre le prix auquel elles se sont vendues à l'origine.

L'hon. M. MEIGHEN: Ces actions se sont toujours vendues au pair et plus que le pair. Les premières actions furent émises par le Great Northern and Western Railway, au montant d'environ 5 millions. Le reliquat du stock s'est vendu au pair et même au delà du pair, de sorte qu'il n'y a rien de fictif dans toutes ces actions. L'honorable député parle sans renseignements suffisants.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ces actions ne valent pas le pair depuis des années. Que le ministre se donne la peine de consulter les cotes de la bourse à la salle de lecture du Parlement et il se rendra compte que ces actions se vendaient à 45 il n'y a pas si longtemps, tandis qu'elles se sont vendues à 50 ces jours derniers.

L'hon. M. MEIGHEN: Le prix auquel elles sont revendues n'a rien à voir à la question. Des actions qui ont été primitive-

ment vendues au pair ne sauraient être majorées. L'argent est tombé dans le trésor de la compagnie. Il peut se faire que la valeur des actions fluctue avec le chiffre des dividendes qu'elles représentent, mais cela ne veut pas dire qu'elles sont majorées. L'honorable député affirme donc à tort que ces actions sont majorées.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est la première fois que j'entends cette affirmation dans la bouche du ministre.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

M. SINCLAIR: Les actions garanties du Grand-Tronc étaient cotées au-dessous de 50.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député parle des actions garanties. Nous sommes d'accord sur la valeur de ces actions. Elles ne sont certainement pas majorées. Elles se sont vendues ouvertement sur le marché et jamais moins qu'au pair, à ma connaissance. Tout l'argent est tombé dans le trésor de la compagnie: on ne peut donc prétendre que ces actions sont majorées.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'accepte l'affirmation du ministre à ce sujet. Je soutiens toutefois qu'à l'époque où il a préparé ce contrat, ces actions se vendaient moins de 50. Nie-t-il ce fait?

L'hon. M. MEIGHEN: Je le nie.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je base mon affirmation sur une citation de l'"Economist", numéro du mois de septembre. J'ose espérer que le ministre admettra que ce journal est reconnu comme une autorité en la matière.

L'hon. M. MEIGHEN: Elles ont baissé, mais jamais au-dessous de 50.

M. SINCLAIR (Guysborough): Puisque ces actions se vendaient en bas de 50 à la bourse de Londres, il y a quelques semaines, pourquoi le Gouvernement intervient-il pour leur garantir à perpétuité un intérêt de 4 p. 100? Pourquoi a-t-il suivi cette ligne de conduite? La principale objection que je tiens à faire valoir contre l'adoption du présent article, c'est que nous obligeons le pays à garantir un intérêt perpétuel de 4 p. 100 sur ces 60 millions de piastres d'actions. Avec la seule garantie du Grand-Tronc ces actions ne pouvaient prétendre au rang des obligations. La compagnie n'a pas payé de dividendes sur ces actions depuis deux ans, parce que ses recettes ne lui ont pas permis de le faire. Or, si la compagnie continue à ne pas encaisser de surplus, ces actions garanties par le Grand-Tronc ne devront pas avoir plus de valeur sur le marché aujourd'hui qu'elles n'en avaient à cette date. Mon honorable ami a constamment cherché à faire croire à la Chambre depuis le commencement de ce débat, et il l'a répété à maintes reprises, que le Gouvernement se propose d'appliquer les propositions du rapport Drayton-Acworth. Or, je relève à la page 65 de ce rapport la déclaration suivante:

> Nous considérons que le capital-actions de la compagnie représente intrinsèquement une faible valeur à l'heure qu'il est. Si nous nous basons sur la présente valeur du revenu régulier, l'indemnité raisonnable à accorder serait très modique.

En face d'une pareille opinion, toutefois, mon honorable ami consent à accorder la garantie du pays à des actions qui, il le reconnaît lui-même, ne valent guère plus que 50 cents à la piastre et il propose de remonter leur valeur à 80 ou 90. Relativement à cette question, mon honorable ami a affirmé cet après-midi que les obligations à 4 p. 100 ne valent que 72½ sur le marché de Londres. J'ai consulté un peu plus tard certains journaux londoniens pour m'assurer si cette affirmation était exacte ou erronée. J'ai relevé l'article qui suit dans un journal appelé "Canada" et portant la date du 20 septembre 1919:

> Les finances du Canada.
>
> Le marché a été passablement actif sur les valeurs canadiennes. Le cours des obligations du Dominion remboursables en or s'est maintenu. Les obligations 4½ p. 100 se sont vendues à 95, et les obligations 4 p. 100 à 78. Les obligations 3½ p. 100 sont fermes à 71.

Or, mon honorable ami a déclaré ici cet après-midi, que les obligations à 4 p. 100 valaient environ 72½, tandis que les journaux de Londres annoncent qu'elles sont fermes à 78. Il existe donc une différence appréciable entre l'affirmation du ministre et les chiffres que je relève dans les journaux londoniens. Nous avons donc le droit de soutenir que la garantie d'un intérêt de 4 p. 100 que le Gouvernement accorde à ces actions porte leur valeur à 78 sur le marché de Londres. S'il en est ainsi, en consentant à garantir un intérêt normal de 4 p. 100 sur 60 millions d'actions, nous assumons une lourde responsabilité et nous obligeons inutilement le contribuable canadien à se charger les épaules d'une somme qui s'élèvera à plusieurs millions de piastres. Cela ne devrait pas être. Je proposerai donc un amendement. L'article porte:

> En considération partielle de cette acquisition, le Gouvernement peut convenir et garantir le paiement:
>
> (a) Des dividendes payables semi-annuellement, à 4 p. 100 par année, sur les actions garanties actuelles.

Je propose:

Que l'article 4 soit modifié par la radiation du paragraphe de la lettre "a".

L'hon. M. MEIGHEN: Je regrette que l'honorable député ait si peu suivi le conseil du représentant de Témiscouata (M. Gauvreau) assis à côté de lui. Il a été tant de fois répondu à cette question que la Chambre en doit être complètement ahurie, mais il va falloir, je suppose, que j'inflige de nouveau à la Chambre des explications vingt fois répétées. Il y a plus d'une semaine déjà, j'ai fait connaître à la Chambre le prix auquel se vendaient dans le temps les actions garanties. Autant que je me souviens, c'était 55, mais je n'en suis pas sûr. J'ai déclaré cette fois-là, et je déclare de nouveau que la présente garantie a nécessairement un effet de hausse sur ces actions. Je disais cet après-midi que l'obligation 4 p. 100 se vendrait à 72 sur le pied de notre emprunt national. J'ai supposé que l'obligation garantie serait de trois ou quatre points inférieure et nous ne pourrions pas dire par conséquent qu'elle vaudrait plus de 68 ou 69. Cela est absolument juste. L'honorable député assure que, d'après une cote qu'il a à la main des obligations 4 p. 100 se vendent à 78 sur la place de Londres. Cela est fort possible. Bien des choses sont susceptibles de produire ce résultat. Un fait important, c'est la date d'échéance et l'échéance peut être proche pour ces obligations. Plus l'échéance est proche, plus elles ont de valeur.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il s'agit d'obligations à long terme.

L'hon. M. MEIGHEN: Celles dont parle l'honorable député sont-elles à long terme?

M. SINCLAIR (Guysborough): Cette circonstance en hausserait la valeur.

L'hon. M. MEIGHEN: Non pas, elle la diminuerait au contraire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pas le moins du monde.

L'hon. M. MEIGHEN: Supposons une obligation 4 p. 100 à échoir dans un an, à une époque où l'argent vaudrait 5½ p. 100, est-ce que cette obligation ne vaudrait pas 95, 96, ou 97?

M. SINCLAIR (Guysborough): Pas autant que si elle avait dix années à courir. Mon honorable ami pourra voir par la cote actuelle des obligations à 5½ p. 100 du gouvernement fédéral que celles dont le paiement est exigible en 1933 se vendent à un plus haut prix que celles dont l'échéance est plus rapprochée.

[M. Sinclair (Guysborough).]

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que le taux en est plus élevé. Mon honorable ami ferait bien de ne pas être trop affirmatif. Dans le cas d'un taux d'intérêt inférieur à la normale, inférieur à celui qui porte les actions au pair, l'argent vaut environ 5½ p. 100 et l'obligation canadienne vaut alors 72½, c'est-à-dire une obligation à 5½ p. 100 se vendra 100 piastres. Prenez le cas d'une autre émission à un taux moins élevé, à 4 ou à 3 p. 100 par exemple; plus l'échéance est reculée, moins vaut l'obligation, et "vice versa". Si elle échoit dans un an, elle vaut presque le pair; mais, dans le cas d'une émission 7 p. 100, plus l'échéance est reculée, plus grande sera la valeur de l'obligation, et "vice versa".

C'est pour n'avoir pas suffisamment réfléchi à la chose que l'honorable député m'a contredit. Je ne sais à quelle source l'honorable député empruntait ses chiffres, mais il s'agit vraisemblablement d'une émission d'obligations à court terme.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je dois dire au ministre que la cote n'en dit rien, mais je serai heureux de le renseigner là-dessus.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est probable qu'il s'agit d'une obligation de la nature de celle que j'ai mentionnée; si en effet l'honorable député trouve qu'à 5 p. 100, une obligation vaut 100 dollars, celle de 4 p. 100 vaudra 72 et une fraction, comme je le disais cet après-midi. Si l'obligation est à court terme, elle vaudra davantage, mais ici, nous l'assurons à perpétuité, et notre obligation à long terme, émise à 4 p. 100, ne pourrait pas se vendre à plus de 72 et une fraction, même dans le cas d'une obligation directe. Mais elle est indirecte, et ne pourrait valoir plus de 68 ou 69. L'autre émission s'est vendue, je crois, à 55. La différence est due à une hausse, il est vrai, mais cela est inévitable, puisque tout paiement doit d'abord s'appliquer à cette émission, puisqu'ils ont priorité quant au principal cas de liquidation et quant aux intérêts dans tous les cas comme charge sur les revenus.

Cela étant, dès qu'il aura été convenu qu'il faudra payer $2,500,000 pour les cinq années sur les actions garanties, sur les trois émissions d'actions privilégiées et sur les actions ordinaires, il s'ensuivra que tout cet argent devra aller aux porteurs d'actions garanties. Il serait impossible qu'il en fût autrement, mais en retour, nous nous faisons céder par les porteurs d'actions garanties leur pouvoir de voter. Un membre de la gauche a osé dire que cette cession

équivalant à une confiscation. J'ai défendu la mesure en alléguant que la garantie donnée par le Gouvernement avait ajouté à ces actions une plus-value dont les détenteurs avaient bénéficié en retour de la cession de leur pouvoir de voter, de sorte qu'elle était, en somme, tout à fait juste. Le point soulevé par l'honorable député a été étudié à fond, et la difficulté dont il a parlé a été pesée avec soin, mais comme nous avions offert de payer $2,500,000 qu'ils ont persisté à refuser durant un an et demi, et comme les porteurs de ces obligations devaient être d'abord payés et qu'en faisant cette offre nous nous conformions strictement au rapport Drayton-Acworth, il n'y avait aucun moyen de prévenir cette plus-value. Nous aurions préféré ne rien faire qui fût de nature à augmenter la valeur d'aucun effet quand nous n'étions pas appelés à bénéficier de cette plus-value; mais nous n'en souffrons ni directement ni indirectement, ce n'est qu'un paiement équitable effectué en conformité des conclusions du rapport Drayton-Acworth.

L'hon. M. FIELDING: J'ai si souvent traité ce point que je dois m'excuser d'y revenir, mais je me sens obligé de dire quelques mots en réponse à l'honorable ministre. Il y a certains faits dont il faudrait tenir compte. D'abord, on l'a souvent répété et il est évident que ces actions garanties furent cotées récemment à 45, à la bourse de Londres. J'ai déjà dit qu'elles furent cotées à 48 le 18 septembre, et on a fait observer qu'il s'était produit ce qu'on appelle à la bourse une "rupture", qui en avait fait hausser le prix. Un particulier désireux d'acheter de ces actions aurait tout simplement offert aux détenteurs, par l'entremise d'un courtier, pour les déterminer à vendre, un peu plus que le prix courant, qui était alors de 45. L'honorable ministre tente vainement de se justifier en disant qu'ils ne voulaient pas vendre. Dans ce cas, tout ce que le Gouvernement avait à faire, c'était de leur dire qu'il leur laisserait leurs actions, protégerait leurs droits acquis et leur paierait l'intérêt ainsi qu'un dividende, mais seulement dans le cas où les recettes permettraient de payer un dividende sur ces actions-là. Quand j'ai soulevé ce point, l'honorable ministre a dit—et je regrette d'avoir à le répéter—que, dans ce cas, la fusion des divers intérêts deviendrait impossible. Il se trompait du tout au tout, comme je l'ai alors signalé. Toutes ces compagnies possèdent des filiales. Le Grand-Tronc-Pacifique, comme il le sait, est une compagnie distincte du Grand-Tronc, et il doit y avoir une comptabilité distincte par rapport à ses recettes. Il sait également que le Vermont-Central, dont il s'agit au cours de ce débat, est une ligne tributaire du Grand-Tronc et qu'il doit exister une comptabilité distincte par rapport à ces recettes. Toutes les compagnies ont toujours tenu une comptabilité distincte relativement à chaque branche de leur réseau. Il n'y a donc rien d'extraordinaire à cet égard. A l'heure qu'il est, le ministre des Chemins de fer obéit, en ce qui concerne le réseau des chemins de fer nationaux, à une convention intervenue entre le gouvernement fédéral et celui du Nouveau-Brunswick, en vertu de laquelle une certaine proportion des recettes est attribuée au gouvernement provincial et une certaine proportion au gouvernement fédéral. On a donc tort de prétendre que, par suite du régime que je préconise, il serait impossible d'opérer une fusion. Cet argument ne vaut rien, tout expert en chemin de fer l'avouera. Il peut être quelque peu difficile de tenir une comptabilité distincte pour chaque branche d'un réseau, mais cela se pratique généralement. Si les détenteurs de ces actions ne voulaient pas les vendre au prix courant ni à un prix plus élevé, il était on ne peut plus facile de les leur laisser, tout en leur assurant qu'ils recevraient ce qu'elles auraient produit. C'eût été là une proposition équitable et conforme au principe des affaires, et c'est celle qu'on eût faite s'il s'était agi d'une transaction entre particuliers.

Venons-en à la question de la valeur des actions. J'ai déjà dit que, d'après moi, non pas maintenant mais quand la question de finance aura été réglée, le prix des actions que le Gouvernement garantit montera de 45 à 85 ou 90.

Une crise financière sévit à l'heure qu'il est, et je n'affirme pas qu'on pourrait aujourd'hui les vendre à 90; cependant, je ne crois pas dépasser les bornes, et des gens qui connaissent bien le marché financier de Londres vous diront que, sous peu, lorsque les choses reprendront leur assiette, ces actions vaudront 85 à 90. Mais, supposons qu'elles ne vaillent pas autant. Admettons qu'elles vaudront à peu près 70. De 45 à 70, il y a un écart de 25 points. Vingt-cinq points sur 60 millions représentent un pur gaspillage de 15 millions des fonds publics du Dominion. Il n'y a pas à sortir de là; c'est incontestable. Si l'on peut invoquer un argument à l'encontre de ce raisonnement, il me reste encore à l'apprendre. Celui qu'on tire du fusionnement est réfuté; mon honorable ami doit comprendre qu'il était erroné. "Mais", dit-il, "il y a le droit de voter". Cela implique que nous dépendons

des actionnaires du Grand-Tronc pour la suppression de ce droit. La compagnie du Grand-Tronc est—je ne dirai pas une compagnie en banqueroute; c'est là une expression trop dure—en défaut envers l'Etat, et celui-ci n'est pas tenu d'obéir à sa dictée. L'Etat doit être juste envers le Grand-Tronc, puis dire: "Si vous ne voulez pas d'un arrangement raisonnable tout ce que je puis faire, c'est de vous confier à un séquestre", et que deviendra votre droit de vote, dans ce cas? De sorte que, sous tous les angles, cette opération me paraît un gaspillage et une imprévoyance. A mes yeux, c'est un pur gaspillage d'au moins 25 à 30 millions de dollars au détriment de la population canadienne. Même en acceptant les dires du ministre lui-même, c'est un pur gaspillage d'au moins 15 millions des fonds de l'Etat dont on ne devrait pas distraire un seul denier.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député offre sa vieille théorie comme alternative.

L'hon. M. FIELDING: Oui, certes.

L'hon. M. MEIGHEN: Après avoir fait une offre aux actionnaires du Grand-Tronc, leur laisserions-nous leurs actions, s'ils refusaient d'accepter l'offre?

Comment l'offre se ferait-elle? Comment atteindre les cent mille actionnaires? En deuxième lieu, en supposant qu'ils ne l'accepteraient pas, que nous conviendrons à l'alternative et que nous leur laisserions leurs actions, n'auraient-ils pas la faculté de voter? Ils sont copropriétaires. A la première nouvelle qu'un arrangement était conclu, des journaux ont eu l'idée que c'était précisément ce qui avait lieu. Le Toronto Globe, craignant que les actions garanties ne fussent laissées entre les mains de ces dizaines de milliers d'individus auxquels nous nous associons pour exploiter le Grand-Tronc, a publié un article dénonciateur. Un journal de l'Ouest en a fait autant. Mais cela n'a pas eu lieu. L'honorable député trouve que le gouvernement canadien ferait bien d'être copropriétaire du réseau avec des milliers et des milliers d'actionnaires là-bas, en Angleterre; d'en avoir la régie avec eux; d'être tenu de leur envoyer des avis de convocation, et le reste, avant de pouvoir faire quoi que ce soit au sujet de l'entreprise. Une thèse plus absurde est à peine concevable.

Or, je le répète avec toute l'énergie qui est en moi, un tel fusionnement est complètement impossible, si nous devons rendre compte aux actionnaires du Grand-Tronc. Cela se pourrait peut-être s'il n'y avait qu'une voie ferrée; ce n'est pas ce qu'on entend par fusionnement. Ainsi, le réseau du Nord-Canadien, dont les actions nous appartiennent, ne possède qu'une partie des actions du Duluth and Western; par conséquent, il faut une comptabilité à part pour les opérations de ce chemin de fer. Mais cela est facile; ce n'est qu'une courte voie ferrée. Nous ne fermons la porte à personne; nous exploitons ce chemin de fer comme tous les autres, et nous rendons justice, il va sans dire à la minorité des actionnaires.

Le Vermont-Central est, pour ainsi dire, dans la même situation relativement au Grand-Tronc; ce n'est qu'une simple ligne et le Grand-Tronc rend compte à la minorité de ses actionnaires—il n'y a rien d'embarrassant dans ce cas. Mais voici un réseau complet, celui du Grand-Tronc. Nous pouvons, il est vrai, tenir compte des opérations; ce n'est pas là que gît la difficulté, et je n'ai jamais invoqué cela comme un obstacle. Voici la difficulté: Supposons que, étant propriétaires du Grand-Tronc, nous décidions, pour des motifs d'économie, de fermer la voie entre Toronto et Ottawa, le pourrions-nous? Nous constatons, à la fin de l'année, que nous n'avons pas assez pour payer 4 p. 100 aux détenteurs des actions garanties qui nous demandent: "Comment sela se fait-il"? "Eh bien", leur dirons-cela se fait-il"? "Eh bien", leur dirons-Voici les comptes; nous n'avons pas encaissé la somme sur votre réseau". Mais ils diront: "Vous avez fermé cette voie et détourné toutes les recettes en faveur du Nord-Canadien, le rival du Grand-Tronc entre Ottawa et Toronto".

Il vous est facile de nous dire que nul dividende ne nous sera payé, après avoir cessé d'exploiter notre réseau et mis ainsi vos autres lignes en meilleur rapport. C'est là une illustration. C'est à cela qu'aboutit l'intégration; c'est là l'avantage qu'elle nous procure, sans parler des sacrifices qu'elle nous impose, et aussi des restrictions, si nous sommes tenus de rendre compte aux actionnaires du Grand-Tronc. C'est clair comme le jour. C'est tout autre chose au début de l'intégration d'un réseau. On sacrifie alors certaines lignes et, comme résultat, le réseau pris en bloc rapporte mieux; les installations d'une ligne sont utilisées au bénéfice de l'autre. La chose est impossible si vous êtes tenus de rendre aux actionnaires de tout le système un compte juste et équitable de votre gestion.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas que mon honorable ami puisse convaincre des experts en matière de chemin de fer

qu'il existe en principe une distinction aussi marquée entre la comptabilité d'un réseau de sept milles de long et celle d'un réseau dont le parcours s'étend à un millier de milles.

L'hon. M. MEIGHEN: Au point de vue de la comptabilité, la situation est la même.

L'hon. M. FIELDING: Il suffit de tenir les comptes pour rendre aux actionnaires les dividendes qui leur sont dus. Mon honorable ami invoque l'article du Toronto Globe; j'aurais eu tout autant raison de me servir des articles de la Montreal Gazette et du Montréal Star; mais si j'avais fait cela, mon honorable ami aurait dit que mes remarques n'étaient pas topiques. Je ne l'ai pas fait, mais mon honorable ami parle de l'article du Globe qui prétend savoir de quelle manière la question du Grand-Tronc doit être réglée. On ne saurait me tenir responsable de ce que publie ce journal; je me propose de discuter la question simplement au point de vue pratique et en elle-même.

L'honorable député n'est nullement fondé à invoquer les difficultés de la comptabilité. Toute compagnie de chemin de fer de quelque importance au Canada a des compagnies subsidiaires. Je ne dis pas que ceci ne comporte aucune difficulté mais cette difficulté n'est pas insurmontable. Je rappelerai à mon honorable ami qu'à ses côtés se trouve le ministre des Chemins de fer qui doit rendre un compte détaillé des opérations du chemin de fer Saint-John Valley, en prélevant pour le compte du gouvernement du Canada une certaine proportion des recettes, le reste allant aux actionnaires, soit le gouvernement du Nouveau-Brunswick. S'il est possible d'agir ainsi dans ce cas, il devrait être également possible de le faire sur une plus grande échelle; cela est simple il me semble.

L'honorable monsieur nous parle des injustices commises à l'égard des actionnaires. Assurément il ne peut y avoir d'injustice si vous achetez de ces gens au prix du marché et même à un prix plus élevé. Si ces gens n'acceptent pas votre offre, vous dites: "Eh bien messieurs, nous laissons la chose entre vos mains et nous allons protéger vos intérêts". Je ne vois pas où se trouve l'injustice. Si les actionnaires du Grand-Tronc ne sont pas raisonnables, s'ils demandent des choses absolument injustes, l'honorable ministre connaît le remède. Nous sommes les créanciers de la compagnie du Grand-Tronc, et sur requête cette compagnie peut être mise en séquestre tout aussi facilement que l'a été le Grand-Tronc-Pacifique. Ceci étant fait, que devient ce droit de voter? A quoi sert de faire des sacrifices en vue d'obtenir ce droit de vote lorsque nous pouvons l'acquérir par un autre moyen? Je ne suggère pas que le Grand-Tronc soit mis en séquestre, mais je dis que ce serait une mesure que nous pourrions parfaitement prendre. Si la compagnie du Grand-Tronc ne voulait pas être raisonnable, si elle ne tenait pas à accepter une offre généreuse et raisonnable, alors nous serions justifiés de séquestrer ses biens.

L'hon. M. MEIGHEN: J'espère que le comité me permettra de nouveau d'attirer l'attention de l'honorable député sur un point que je pensais avoir suffisamment éclairci,—à savoir que je n'ai jamais prétendu qu'une comptabilité de ce genre pouvait être difficile. La tenue des comptes est chose assez facile; la difficulté se trouve dans l'exploitation. Il est facile de tenir des comptes au point et d'indiquer la somme des bénéfices, mais on pourrait vous répliquer; "Vous avez exploité le réseau de manière à favoriser d'autres lignes"—c'est ce que produit le merger, l'intégration des diverses lignes.

L'hon. M. FIELDING: Si vous les mettez en séquestre vous leur enlevez le pouvoir même de faire des embarras; ce serait l'affaire du séquestre.

L'hon. M. MEIGHEN: Maintenant, nous en sommes arrivés au point précis; il s'agit de savoir s'il y aura lieu ou non de recourir à la séquestration; l'honorable député est libre de choisir l'alternative qu'il voudra. Nous pouvons toujours avoir recours à la séquestration, mais cette solution aboutit à l'absorption par le Canadien-Pacifique. Est-ce que l'honorable député prétend que le gouvernement du Canada pourrait acheter aux conditions fixées par le séquestre?

L'hon. M. FIELDING: C'est une question de droit; je n'y répondrai point.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est plus qu'une question de droit. En quelle posture serait le gouvernement fédéral si le Grand-Tronc était déclaré en liquidation et mis en vente? D'abord, il y aurait plusieurs ventes. Il y a, je suppose, cinquante différentes compagnies; il y aurait cinquante liquidations, dont quelques-unes aux Etats-Unis. Dans quelle situation se trouverait le Gouvernement canadien s'il lui fallait acheter à une vente par liquidation aux Etats-Unis? Le Gouvernement demanderait-il au Parlement un blanc-seing pour aller à cette vente et donner le pion à tout enchéris-

seur? L'honorable député donnerait-il lui-même ce blanc-seing au Gouvernement? Quels cris ne feraient pas entendre les membres de la gauche si l'on faisait cette proposition! Et ce ne serait pas sans raison, parce que jamais, à ma connaissance, un Gouvernement a demandé un tel pouvoir; il faut une limite. Si nous ne pouvons aller acheter aux Etats-Unis, qui ira? Celui-là seul qui veut les lignes. Mais qui?

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourquoi l'honorable ministre dit-il qu'il faudrait plusieurs liquidateurs? Si je comprends bien, le Grand-Tronc possède les actions de certaines compagnies auxiliaires, mais ces actions font partie de l'actif du Grand-Tronc qui serait remis entre les mains du receveur. Si le Grand-Tronc possède mille actions du Vermont-Central et que le premier cesse son exploitation, cela ne veut pas dire que le Vermont-Central suivra cet exemple.

L'hon. M. MEIGHEN: Exactement. Les obligations du Vermont-Central suspendraient l'exploitation de ce chemin de fer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Peut-être.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils y seraient forcés. Qui se chargerait des obligations? Le Vermont-Central cesserait alors son service. Une autre compagnie auxiliaire en Canada doit cesser ses travaux, parce que le Grand-Tronc ne peut s'en occuper. Cela veut dire un autre séquestre. Nous en avons dans tout le pays et aux Etats-Unis, et l'on demande au Gouvernement de partir avec des blancs-seings signés par le Parlement pour renchérir sur tout compétiteur voire même le Grand-Tronc quel que soit le prix. La chose est impossible. C'est la fin du séquestre; c'est là où il nous jette dans les griffes du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. FIELDING: Chaque fois que le ministre met le Pacifique-Canadien sur le tapis, je sais qu'il est à court d'arguments. Je sais qu'il ne parlerait pas du Pacifique-Canadien si sa position était meilleure. Qu'il me suffise de rétorquer que le Pacifique-Canadien ne peut s'emparer du Grand-Tronc sans en obtenir l'autorisation du Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Très bien!

L'hon. M. FIELDING: Pourquoi donc alors le ministre répète-t-il sans cesse que, si nous ne faisons pas ceci et cela, le Pacifique-Canadien va prendre possession du Grand-Tronc? Il sait que ce raisonnement ne vaut rien.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Je veux dire que l'honorable député a raison de déclarer qu'il devrait s'adresser au Parlement. Ce serait le cas, s'il achetait en son nom propre, mais non s'il organisait une compagnie auxiliaire, comme il l'a fait souvent, ainsi que d'autres compagnies. Alors, il n'aurait pas besoin de l'autorisation du Parlement. Mais, en supposant qu'il le fasse et qu'il soit prêt à offrir un prix de tant, que le Grand-Tronc accepte de vendre, et que le Parlement refuse, quel serait alors le devoir du Parlement? Acheter le Grand-Tronc à ses propres conditions? Intervenir entre l'acheteur et le vendeur et refuser à l'un d'acheter et à l'autre de vendre en déclarant qu'il va lui-même en faire l'acquisition à ses propres conditions?

Est-ce là le devoir du Parlement? Donc, tout autre résultat d'une liquidation, tel qu'une acquisition par l'Etat, devient impossible et l'intervention du Pacifique-Canadien est la seule conséquence possible. Non, les honorables députés n'aiment pas que nous parlions du Pacifique-Canadien, mais c'est la grande compagnie qui pourrait retirer des avantages de ce chemin de fer. Si nous refusons les négociations et laissons mettre le Grand-Tronc en liquidation le Pacifique-Canadien s'en emparera. C'est la vérité toute nue.

L'hon. M. FIELDING: Je vois avec plaisir que le ministre avoue que nous l'avons acculé à la nécessité de se rebattre sur le Pacifique-Canadien.

Nous l'avons forcé à employer cet argument parce que le Gouvernement n'est pas en mesure de discuter la question à fond sans s'appuyer sur le Pacifique-Canadien.

Un fait notoire important est à la connaissance du pays, à savoir que le Pacifique-Canadien ne peut prendre possession d'un seul mille du réseau du Grand-Tronc sans que toute la question ait été régulièrement soumise au préalable à l'assentiment du Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Ou en créant une compagnie auxiliaire.

L'hon. M. FIELDING: Certainement. Une compagnie auxiliaire, toutefois, ne peut acquérir la haute main sur le réseau du Grand-Tronc à moins de s'adresser au Parlement et de faire adopter une loi à cet effet. Nulle compagnie ne peut acquérir la direction de ces entreprises sans que le Parlement soit appelé à légiférer.

Mon honorable ami affirme qu'il s'agit de faire un choix entre la nationalisation de ce chemin de fer ou l'administration par un séquestre. Pour moi, il s'agit de décider

entre le projet d'acheter une certaine quantité d'actions à un prix raisonnable et même un peu plus ou bien de les acquérir à un prix fort élevé qui fera tomber de 15 à 20 millions dans l'escarcelle des spéculateurs de Londres aux dépens du contribuable canadien.

M. CLARK (Red-Deer): Quand ce ne serait qu'aux fins de procurer quelques instants de repos aux vaillants duellistes, je ferai quelques remarques relativement à un aspect de la question dont l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) et l'auteur du présent amendement (M. J. H. Sinclair) ne me paraissent pas tenir compte. L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), je puis bien le dire, est un vieil ami à moi; j'admire le zèle qu'il déploie au service du peuple canadien et je repose une grande confiance, règle générale, en la droiture et la justesse de son jugement. Je ne suis pas aussi bien au courant des détails techniques de la question que les honorables membres tant de la gauche que de la droite, qui ont pris part au débat et nous ont amusés et renseignés. Si j'ai bien compris la question, elle offre un aspect plus élevé, qui a percé à travers les débats prolongés que nous avons entendus depuis quelques jours.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Guysborough lancer l'insinuation que toutes les actions sont majorées. Je ne suis pas renseigné à l'égard des actions de la compagnie du Grand-Tronc, mais je connais quelque chose quant aux capitaux des chemins de fer du Royaume-Uni. Je connais nombre de chemins de fer anglais dans lesquels les actionnaires ont placé 160 livres sterling pour chaque part qu'ils détiennent et que l'on pourrait racheter aujourd'hui bien en bas de 100 louis sur le marché de Londres. Or, j'imagine que les conditions, qui ont amené cette dépréciation des actions des chemins de fer de la Grande-Bretagne, sont précisément les mêmes ici, où elles ont fait également baisser la valeur des obligations du Grand-Tronc. Donc, si mes conclusions sont exactes, il s'ensuit que pour débattre convenablement un tel problème dans l'enceinte du Parlement d'un pays que nous croyons tous grand et qui grandira encore, nous l'espérons, il faudrait nous garder de l'aborder à la façon d'un juif du pire type au lieu de l'envisager en hommes d'Etat. S'il est vrai que les actionnaires anglais, dans nombre de cas peut-être, des veuves, des vieillards ont acheté ces actions à un prix bien plus élevé que leur valeur actuelle, quel est donc le motif qui les a décidés à placer leur argent dans cette exploitation? C'est parce qu'ils avaient foi au succès d'une entreprise canadienne, construite dans les limites du pays dont nous sommes appelés à administrer les affaires ici. Si nous abordions l'examen de la question avec les yeux et l'esprit d'hommes d'Etat, nous n'hésiterions pas à proclamer, en toute justice pour ces capitalistes qui ont eu plus de foi dans l'avenir de notre pays que certains honorables députés, nous serions en mesure de montrer plus de générosité sinon plus de justice à l'égard de ces gens. Voilà l'un des aspects du problème que je tiens à signaler à l'attention de l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) et je suis convaincu qu'il est de nature à en appeler à l'esprit public élevé dont il est doué.

Cependant, il y a encore un autre aspect à cette question. Le Canada aura encore besoin des capitaux britanniques et la Grande-Bretagne aura encore des placements à faire à l'étranger. Il s'agit non seulement de conserver intacte l'excellente réputation que notre pays s'est acquise par le passé, mais d'augmenter encore le prestige du Canada à l'avenir. Donc, si nous espérons obtenir à l'avenir d'autres capitaux de la mère patrie, si nous voulons que le Canada conserve l'estime dont il jouit à l'heure qu'il est aux yeux des capitalistes, des hommes d'Etat et de la population tout entière de la mère patrie, nous devons nous poser la question suivante: Allons-nous accroître la bonne opinion que la population de la mère patrie professe à notre égard, allons-nous ajouter à la bonne réputation dont nous jouissons aux yeux de l'empire et du monde entier, si nous tentons de conclure ce que je n'hésite pas à appeler un marché de juif avec les actionnaires du Grand-Tronc au lieu de considérer toute l'affaire avec les yeux d'hommes d'Etat.

Si par hasard l'agitation qui se fait en Grande-Bretagne à cette heure autour de la nationalisation des chemins de fer aboutissait à un résultat, se trouve-t-il quelqu'un pour croire que la nation anglaise traiterait ses concitoyens d'une façon aussi dure? Si j'ai compris les enseignements de l'histoire et si je suis quelque peu au fait de ces problèmes, je sais qu'une nation se montre toujours généreuse à l'égard d'un particulier; elle en a les moyens et c'est pour le mieux.

A l'égard de tous les citoyens, c'est la mère par excellence. C'est invariablement le rôle de la nation par rapport aux individus qui la composent. S'il en est ainsi, s'il en était ainsi, et c'est bien ce qui arriverait dans le cas d'un marché semblable entre

la mère patrie et ses citoyens—je soutiens que nous sommes assez grands pour suivre cet exemple magnifique, pour envisager cette affaire non pas au point de vue étroit de la cote des actions à la bourse, mais en nous mettant à la place de ceux qui ont placé des fonds dans cette entreprise parce qu'ils croyaient à la bonne foi du Canada, et au point de vue plus étroit encore de notre propre intérêt dans l'avenir. Je soumets à mon honorable ami (M. Fielding) cet argument où le Pacifique-Canadien au moins n'est pour rien. Quant à ce gaspillage de 15 ou 20 millions dont on parle, je tiens à lui dire que je ne jugerais pas tel la dépense de 120 millions si c'était nécessaire au bon renom du Canada. Je veux faire cet autre appel à mon honorable ami. Je l'ai entendu avec le plus grand plaisir exprimer une foi qui est absolument d'accord avec celle que j'exprimais moi-même à une session, il n'y a pas longtemps: qu'avec le temps notre pays déviendra assez fort pour soutenir ces voies. Il a défendu, et je défends avec lui, les décisions du Gouvernement dont il fut ministre. Je partage absolument avec lui cette foi en l'avenir du Canada. Mais je perdrais cette foi si je m'abaissais à lésiner avec des actionnaires qui parfois sont des veuves, ayant besoin de leurs dividendes pour vivre. Les placements sur la bonne foi de notre pays exigent d'être considérés dans un esprit de justice, oui, de justice, mais aussi de libéralité, je dirais même de générosité.

L'hon. M. FIELDING: Je puis adhérer cordialement à toutes les paroles, à peu près, de mon honorable ami. Mais descendons des nuages; soyons pratiques. L'homme d'affaires anglais, surtout de la place de Londres, est une personne très pratique; et les veuves et les orphelins qui achètent ces actions sont probablement défunts. Je puis dire que ces actions, dans les derniers six mois, sont passées en grande partie aux mains de certains de ces juifs de Londres que mon honorable ami ne voudrait pas que nous prenions comme modèles dans nos achats. Je crois donc que les 15, 20, ou peut-être 25 millions gaspillés ici n'iront pas aux veuves et orphelins, mais aux spéculateurs de Londres. Ils viennent d'acheter ces actions à des prix très bas et ils attendent que le gouvernement du Canada y appose le sceau qui leur donnera tout cet argent.

Il y a un autre point que je veux indiquer. Mon honorable ami parle de lésiner. Mon conseil, c'était que nous ne devions pas tenir ces gens à la cote des actions à la bourse, bien qu'il n'y eût aucune injustice à le faire. L'Anglais ne s'attend pas à ce qu'on le traite en petit enfant dans le cours ordinaire de ses affaires. Il n'attend de toute chose que sa valeur marchande. Ma proposition, c'était que nous offrions à ces gens cinq ou dix points de plus que la cote de la bourse Qu'est-ce à dire? Le don pur et simple de 6 millions de dollars du peuple, au delà de l'exigence de la bourse. Et mon honorable ami dit que c'est lésiner.

M. CLARK (Red-Deer): Je me lève seulement pour dire en une seule phrase qu'entre autres lacunes du présent état d'esprit de mon honorable ami, il se trouve une inconséquence très flagrante, car, après tout, si nous lésinons sur la bonne foie et le crédit du Canada, il n'y a pas grande différence entre le prix de 6 millions qu'il y met et celui de 20 millions qu'il prétend que j'y mets.

L'hon. M. MEIGHEN: Il faut ajouter, pour être équitable envers les actionnaires, qu'il est tout à fait injuste, tout à fait erroné, et même pire que cela, je pense, de prétendre que le capital ait changé de mains à la suite d'un fait quelconque survenu en ce pays. Les actions, en Grande-Bretagne s'achètent en vue d'un placement et non pas de l'échange à la bourse. On ne vend les actions à la bourse qu'à l'occasion. J'ai tâché de trouver le montant qui a changé de mains; il est très faible. Sans doute, des cotes sont indiquées, car une faible quantité se trouve à atteindre la bourse. Mais le capital, dans l'ensemble, est resté où il était, depuis dix, vingt, trente et même quarante ans en certains cas. Ce renseignement vient des directeurs de la compagnie. La proportion qui a changé de main est infime; je ne crains pas de dire que, récemment, elle a été pratiquement négligeable, ce que je confirmerai plus tard. Cette impression que veulent répandre mon honorable ami (M. Fielding) et d'autres, qu'il se fait de l'agiotage à proximité du cabinet, est indigne. Je suis peiné que mon honorable ami y mêle son nom.

L'hon. M. FIELDING: C'est la seconde fois que l'honorable ministre sans l'ombre d'une raison me représente comme disant que des personnes dans l'intimité du Gouvernement avaient fait de l'agiotage. Il n'a pas l'ombre d'une raison pour faire une pareille affirmation, mais il l'a faite dans ce débat comme il en a fait beaucoup d'autres pour étayer une cause qui ne peut être défendue sur son bon droit.

L'hon. M. MEIGHEN: En tout cas, agiotage par quelques personnes quelque part.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai fait aucun reproche au Gouvernement, sauf quant à

l'imprévoyance que manifeste ce marché. Je suis le dernier homme dans cette chambre qui douterait de l'intégrité d'un ministre quelconque. Je n'avais aucune pareille pensée. Je dis que cette négociation a ouvert la porte à la spéculation. L'honorable ministre dit que les actions sont achetées à Londres non pas en vue de spéculation mais comme placement. Mon honorable ami rêve certainement. Sur la place de Londres comme sur toute autre place, chaque fois qu'il y a une occasion de réaliser des bénéfices les effets changent de mains. Je ne sais pas pour quel montant il en a été acheté récemment, mais j'ose dire qu'une fois que ce bill sera adopté et que le gouvernement aura apposé son sceau sur cette garantie de 4 p. 100, les actions se vendront. Néanmoins, qu'elles soient vendues ou qu'elles restent entre les mains de ces gens, il n'y a aucun doute que le gouvernement ne paie ces actions des millions de plus que leur juste valeur marchande.

M. LAPOINTE (Montréal): En vue de la persistance de mon honorable ami (M. Meighen) à dire que le Pacifique-Canadien est en arrière de cette opposition à cette loi, je me permets d'attirer son attention sur un discours prononcé par le président de cette compagnie, M. Beatty, en présence de lord Shaughnessy et des gros millionnaires de la cité de Montréal à l'ouverture de la campagne en faveur de l'emprunt de la Victoire dans cette ville la semaine dernière. Après que sir Henry Drayton eut parlé de l'emprunt de la Victoire, M. Beatty déclara que le Pacifique-Canadien n'avait absolument rien à faire avec l'opposition faite à cette mesure, et j'accepte sa parole. Il a dit que le Pacifique-Canadien ne pouvait acheter le réseau du Grand-Tronc sans la permission du gouvernement et qu'en tous les cas ils n'en voulaient pas, parce que cela voudrait dire que dans bien des endroits ils auraient simplement des lignes côtoyant leurs propres lignes, et en un sens se feraient concurrence à eux-mêmes. Parlant d'une façon plutôt sarcastique du rapport Drayton-Arworth, M. Beatty exprima sa surprise qu'un grand avocat comme sir Henry Drayton n'eût pas fait valoir de meilleurs arguments dans son rapport. Il continua en disant qu'il n'était pas là pour discuter des affaires de chemin de fer, mais pour parler de l'emprunt de la Victoire, et pour montrer que le Pacifique-Canadien voulait aider le pays à faire honneur à ses obligations, il annonça que cettt compagnie allait souscrire 20 millions de piastres à l'emprunt national, ce qu'elle a fait.

Lorsque le Gouvernement refuse d'accorder la moindre attention au président du Pacifique-Canadien, je suis forcé de me demander s'il n'y a pas des intérêts étrangers en arrière de cette opération. On affirme que la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien désirait vivement la nomination du séquestre, mais les ministre n'ont apporté aucune preuve à l'appui de cette assertion. Ne vous paraît-il pas, monsieur le président, que le ministre de l'Intérieur devrait comprendre qu'un séquestre serait très capable de gérer tout le réseau? Naturellement, il le comprend, mais il s'efforce de nous faire croire, si nous étions aussi crédules, qu'il faudrait cinquante ou soixante et quinze séquestres, ou autant qu'il y a de lignes. Il a dit aussi qu'il serait impossible de tenir les comptes d'exploitation de ces diverses lignes. Eh bien, s'il en est ainsi, cela prouve simplement que ses employés sont des incapables, et devraient être renvoyés souverainement. Maintenant, monsieur le président, je désire qu'il soit bien compris que la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien n'exerce aucune influence sur moi, et en ce qui concerne la propriété des chemins de fer canadiens, je dois dire que lorsque le Gouvernement a entrepris d'acquérir le Nord-Canadien, j'ai déclaré que je serais en faveur de la nationalisation à condition que tous les chemins de fer fussent acquis en même temps et mis en service sous la haute direction du gouvernement. Je crois que cela eût été infiniment mieux que d'acheter les chemins de fer un à un. Quant aux actions du Nord-Canadien, j'ai exprimé l'opinion que le gouvernement devrait acheter la majorité des actions. Au lieu de faire cela, il a renvoyé à des arbitres la question de la valeur de ces actions. Il en est résulté que le pays a dû payer $10,800,000 pour des actions sans valeur. Et il propose de faire la même chose dans le présent cas. Le ministre des Finances (sir Henry Drayton) connaît bien les opérations de ce genre, et il sait très bien que ce bill est redigé de façon à offrir des chances de spéculation à ceux qui ont monté cette affaire.

Ce projet de loi est rédigé de façon à ce que les actionnaires du Grand-Tronc bénéficient dans la plus large mesure possible de la transaction. Voilà pourquoi le Gouvernement a été en butte à l'hostilité du Board of Trade de Montréal, qui a décidé qu'il n'y avait plus rien à faire à cet égard, puisque le Gouvernement avait décidé à faire adopter cette loi. La délégation qui s'est rendue auprès du cabinet est maintenant devant le Sénat et j'espère que ses représentations se-

ront couronnées de plus de succès. J'espère que le Sénat, en temps utile, disposera du projet de loi de façon à prouver aux membres de cette Chambre, qui sont tenus de lui prêter appui, que c'est une mesure peu judicieuse.

(L'amendement est rejeté et l'article est adopté.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

La séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi 29 octobre, 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A CONFERER LA GRATUITE DES CHEMINS DE FER AUX AGENTS D'IMMIGRATION.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) demande à déposer un projet de loi (bill n° 38) tendant à modifier la loi relative à l'immigration et ayant pour objet d'accorder la gratuité des chemins de fer aux fonctionnaires du service de l'immigration.

Plusieurs VOIX: Expliquez-vous.

L'hon. M. CALDER: Ce bill est très court. Il ne renferme qu'un seul et unique article décrétant que les compagnies de transport devront laisser voyager gratuitement les fonctionnaires de l'immigration dans l'exercice de leurs fonctions.

On voudra bien se rappeler qu'à la dernière session, nous avons incorporé dans la loi des chemins de fer une disposition abolissant les billets de faveur. Or, le département de l'Immigration possède, à la frontière, de l'Atlantique au Pacifique, un grand nombre d'agents que la nature de leurs fonctions oblige à voyager pour ainsi dire toute la journée sur les trains. En l'absence d'une loi comme celle que je dépose, l'Etat sera obligé de payer pour le transport de tous ces fonctionnaires. La loi des douanes renferme une disposition en faveur des douaniers.

(La motion est adoptée; le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

[M. Lapointe (Kamouraska).]

QUESTIONS.

LE COMITE DE RAPATRIEMENT.

M. DUFF demande:

1. Quels sont les noms et adresses des membres du comité de rapatriement?
2. Est-ce que ce comité existe encore, et dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions?
3. A-t-on payé de l'argent à l'un quelconque des membres de ce comité? Dans l'affirmative, à qui, combien, et pour quel travail ou service?
4. Combien ce comité a-t-il jusqu'ici coûté au pays?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation):

1. Le président du conseil et les ministres de l'Intérieur, du Travail, du Rétablissement des soldats dans la vie civile, de l'Immigration et de la Colonisation.

2. Oui. Maintien pour chaque province d'un comité consultatif de l'association des vétérans de la grande guerre et d'un secrétaire. Un comité consultatif aide au règlement des difficultés des anciens soldats, en liaison avec les différents ministères.

3. Non.

4. $194,309.08.

L'INDEMNITE DE VIE CHERE.

M. PARENT demande:

1. Les employés de l'arsenal fédéral de Québec ont-ils reçu l'indemnité de vie chère, et dans la négative, pourquoi?
2. Les employés du ministère de la Marine à Québec ont-ils reçu l'indemnité de vie chère, et dans la négative, pourquoi?

L'hon. HUGH GUTHRIE (au nom du ministre de la Marine):

1. Ceux des employés de l'arsenal fédéral qui ont droit à l'indemnité de vie chère pour 1919-1920 ont reçu cette indemnité.

2. Oui. Le personnel de l'agence a reçu mensuellement son indemnité Les artisans et manœuvres l'ont eue en partie, et le reste leur sera payé le moment venu.

VENTE DE TIMBRES D'EPARGNE.

M. DUFF demande:

1. Quelle somme a-t-on retirée de la vente des timbres d'épargne, depuis l'inauguration du système?
2. Quelles sommes a-t-on payées pour impressions, réclames, appointements, et autres item respectivement?
3. Quel est l'excédent total retiré de la vente de ces timbres d'épargne?

L'hon. M. MACLEAN: Les chiffres tirés des livres du ministère des Finances sont les suivants pour la période écoulée le 23 octobre 1919:

1. Montant reçu de la vente de timbres d'épargne et d'économie de guerre par le comité national des épargnes de guerre,

$2,792,558.74; moins le rachat de timbres d'économie et d'épargne de guerre, $287,717.14.

Invendus le 23 octobre 1919, $2,504,841.60.

2. Montant dépensé par le comité national des épargnes de guerre, $459,422.71.

3. Au 23 octobre 1919, $2,045,418.89.

RESTRICTIONS DE LA TRESORERIE ANGLAISE.

M. DEMERS demande:

1. Est-il vrai que les restrictions de la trésorerie sont telles, en Angleterre, qu'il est impossible de placer du capital britannique en Canada, mais que ces placements peuvent être faits aux Etats-Unis?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement canadien a-t-il fait des représentations au gouvernement britannique? Et qu'en est-il résulté?

L'hon. M. MACLEAN: Nul renseignement que de telles restrictions existent.

RESTRICTIONS A L'IMPORTATION CONTRE L'ALLEMAGNE ET L'AUTRICHE.

M. PARENT demande:

1. Des restrictions sont-elles actuellement en vigueur pour empêcher l'importation au Canada de marchandises et produits venant d'Allemagne et d'Autriche? Dans l'affirmative, quelles sont-elles?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de les abolir? Dans l'affirmative, quand?

3. Les relations commerciales entre le Canada et l'Allemagne, et entre le Canada et l'Autriche sont-elles réellement les mêms qu'avant la guerre? Dans la négative, pourquoi?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1. Pour ceux des pays ennemis où pendant la guerre des restrictions existaient dans le cas de certaines marchandises, il faut un permis de les importer, mais nul permis n'a été refusé pour l'Allemagne et l'Autriche.

2. Advenant la ratification des traités de paix, nulle restriction n'existera au commerce d'importation des pays entre lesquels ces traités auront été ratifiés, sauf les restrictions imposées par les lois du Canada.

3. Il en est du commerce d'importation comme il a été dit dans la réponse à la question n° 1. Les exportations sur l'Allemagne ne sont pas plus restreintes que sur n'importe quel autre pays étranger. Les exportations sur l'Autriche sont soumises à l'obtention d'un permis, lequel toutefois n'a jamais été refusé. Ce contrôle des importations et des exportations est une conséquence des règlements établis pendant la guerre à l'égard du commerce avec l'ennemi, et il est aboli aussi rapidement qu'on le juge praticable. Le paiement des dettes d'avant-guerre sera sujet aux stipulations du traité de paix.

SERVICE DE L'INFORMATION PUBLIQUE.

*M. DUFF demande:

1. Combien le département de l'Information publique a-t-il jusqu'ici coûté au Canada?

2. Combien de personnes ont été employées dans ce département?

3. Ce département fonctionne-t-il encore? Dans l'affirmative, quel travail public fait-il?

L'hon. HUGH GUTHRIE (solliciteur général):

1. Depuis l'organisation du service au mois de décembre 1917 jusqu'au 30 septembre 1919, approximativement $168,000, y compris tous les frais d'impression.

2. Le nombre des employés a été de 25 au plus; il est aujourd'hui de 12.

3. Oui. Les moyens employés par le ministère pour une diffusion des renseignements pendant la guerre ont été dans une large mesure consacrés depuis aux problèmes de la reconstitution et du rapatriement.

On a composé et distribué dans tout le Canada des brochures et brochurettes ayant trait à ces questions. On a pris soin de mettre sous les yeux du peuple la description des exploits de l'armée expéditionnaire du Canada. Le département a beaucoup aidé à la distribution de ces publications et l'on est à en composer d'autres concernant les dernières phases de la guerre.

En vue d'assurer de plus vastes marchés aux produits canadiens et de faire connaître les ressources du Canada, le département fait de la publicité sur une grande échelle en Angleterre, en coopération avec la mission canadienne du commerce. Il coopère aussi avec le bureau d'information du gouvernement fédéral récemment ouvert à New-York.

Le département s'occupe, en outre, de surveiller la production d'une pellicule publiée chaque semaine pour illustrer l'activité du Canada et en donner la plus haute idée aux auditoires des salles de vues animées. Il est tenu de voir à ce que le but qu'on s'est proposé en ayant recours à ces vues animées soit atteint, et à ce que les conditions du contrat soient remplies.

Le département est intimement associé au comité chargé de la publication relative à la campagne de l'emprunt de la Victoire. La tâche comprend des travaux de routine importants.

M. H. P. HILL, M.P.P.

M. d'ANJOU demande:

1. De combien de commissions M. H P. Hill, avocat d'Ottawa, a-t-il fait partie de 1914 à 1919?

2. Quel salaire a-t-il reçu du Gouvernement, pour services rendus dans ces différentes commissions, de 1914 à 1919?

3. Quelle était la nature de ses services dans chaque cas?

L'hon. HUGH GUTHRIE (solliciteur général):

Renseignement venant du ministre du Travail:

1, 2 et 3. M. H.-P. Hill n'a été membre d'aucune commission instituée par le ministre du Travail, de 1914 à 1916. Cependant, il a été membre de huit conseils de conciliation et d'enquête instituées pour s'enquérir de certains différends industriels en vertu de la loi de 1907 à ce sujet. On lui a payé, en tout, $945.11.

Renseignements venant du ministre des Travaux publics:

1. De deux commissions.

2. $745.

3. Conduite d'une enquête dans le cas du surintendant J. L. Nelson, accusé de malversation concernant l'achat d'une certaine quantité de charbon destiné à des bateaux dragueurs dans la Colombie-Anglaise, et d'une enquête au sujet de l'ouvrage en pilotis n° 16, à Saint-Jean-Ouest.

VENTE DE MATERIEL D'AVIATICN PAR LA COMMISSION IMPERIALE DES MUNITIONS.

M. MACKIE (Edmonton) demande:

1. Est-il vrai que peu après la signature de l'armistice, de cinq à sept millions de dollars valant d'avions de rechange et d'outillage servant au service aérien en Canada, a été mis en vente par la commission impériale des munitions?

2. Des soumissions avaient-elles été demandées? (a) Dans l'affirmative, furent-elles annoncées dans la presse du Canada avant qu'on disposât de ce fourniment? (b) Dans la négative, pourquoi?

3. Cette vente, comportant de cinq à sept millions de dollars d'équipement comme susdit, était-elle sanctionnée par le gouvernement canadien, ou par la commission impériale des munitions?

4. Quelle partie de l'équipement valant comme susdit a été vendue à Frithof G. Ericsen, ou à ses associés d'affaires, et pour quelle somme?

5. N'est-il pas vrai que cet équipement, valant de cinq à sept millions de dollars, a été virtuellement vendu audit Frithof G. Ericsen, pour la somme d'environ $75,000?

6. Dans l'affirmative, à quelles conditions?

7. Le Gouvernement sait-il que ladite vente de cet équipement comprenait: (a) environ quatre cents aéroplanes J.N. 4 Curtiss neufs ou virtuellement neufs valant approximativement $8,000 chacun; (b) cinq et six cents moteurs Curtiss valant plusieurs milliers de dollars chacun; (c) des milliers d'ailes supplémentaires valant chacune plusieurs centaines de dollars; (d) des parties de rechange en quantités telles qu'elles pourraient servir à l'assemblage d'au moins six cents aéroplanes quant aux parties appelées pièces de rechange?

8. Cedit Frithof G. Ericsen n'est-il pas un étranger d'origine suédoise?

9. Le Gouvernement sait-il que ledit Frithof G. Ericsen et ses associés d'affaires ont revendu aux Américains de fortes quantités de cet équipement aérien acheté comme susdit, et ont fait de ce chef des profits excessifs?

10. Pourquoi le gouvernement canadien n'a-t-il pas pris des mesures, s'il n'en a pas prises comme question de fait, pour acquérir de la commission impériale des munitions lesdits équipements aériens, etc., pour le bien du public canadien?

11. Le Gouvernement sait-il que plusieurs Canadiens (des particuliers) ont demandé à la commission impériale des munitions des renseignements sur la vente desdits équipements aériens, dans le but de les acheter, et que la commission impériale des munitions leur a dit que ces articles n'étaient pas à vendre?

12. Le gouvernement canadien ou un ministre quelconque de la Couronne savait-il qu'on avait disposé en faveur dudit Frithof G. Ericsen, ou qu'on avait négocié avec lui, touchant l'achat de cesdits équipements aériens?

13. Est-il vrai ou non que ledit Frithof G. Ericsen, ou l'un quelconque de ses associés d'affaires, étaient à l'emploi de la commission impériale des munitions lorsque la transaction a été close, ou immédiatement avant?

14. A quel prix lesdits équipements ont-ils été vendus aux aviateurs canadiens par ledit Ericsen?

15. Combien de machines et d'équipements susdits ledit Ericsen et ses associés ont-ils vendus, et à quel prix?

16. Quelle proportion des ventes ont été faites en Canada, aux Etats-Unis et ailleurs, respectivement?

16. Quelle proportion des ventes ont été faites au Canada, aux Etats-Unis et ailleurs, respectivement?

17. Combien reste-t-il de ces équipements en la possession et sous la régie dudit Ericson au Canada?

18. Le Gouvernement canadien se propose-t-il de s'enquérir de toute la transaction, et des à part ledit Frithof G. Ericton, qui figurent dans cette transaction, afin d'échapper au reproche qu'on adresse au Gouvernement à cause de ces équipements?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): 1 à 9 inclusivement. La commission impériale des munitions a été nommée par le gouvernement impérial, et elle n'est pas comptable ni tenue de faire rapport au gouvernement du Canada. Celui-ci ne possède donc aucun renseignement sur l'incident en question.

10. La commission impériale des munitions a offert de vendre au gouvernement canadien les avions, pièces de réchange ou d'outillage qui lui restaient; mais, vu que le gouvernement était d'avis qu'il ne pourrait pas les utiliser pour le service public et qu'il ne s'adonne et n'a pas l'intention de s'adonner au brocantage, il a signifié à la commission impériale des munitions son refus de les acheter.

11 et 12. La commission impériale des munitions a déclaré que, si le gouvernement du Canada ne se souciait pas d'acheter les avions et les équipements disponibles, elle les vendrait à d'autres. Le Gou-

vernement ne savait pas qui se proposait de les acheter.

13 à 17 inclusivement. Le Gouvernement n'en sait rien.

18. Non. Le Gouvernement n'a pas juridiction sur la commission impériale des munitions et il n'est pas comptable de sa conduite. La commission n'a de comptes à rendre qu'au gouvernement impérial.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA SASKATCHEWAN.

M. MYERS: Je désire appeler l'attention du ministère sur une dépêche aux journaux qui a parue ce soir dans l'"Ottawa Journal". La voici:

Le gouvernement de la province de Saskatchewan va faire vendre ou s'emparer lui-même du Grand-Tronc-Pacifique, à moins que l'intérêt sur les obligations garanties par la province ne soit payé intégralement, c'est ce que dit le premier ministre, M. Martin. Cette déclaration est en réponse aux nouvelles des journaux qui rapportent que l'honorable M. Meighen et l'honorable M. Reid auraient dit que la province demeurera responsable de sa garantie, malgré le projet de loi fédéral concernant l'acquisition du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique.

J'aimerais savoir s'il est possible de régler ces réclamations, vu que le Grand-Tronc-Pacifique est actuellement aux mains d'un séquestre. N'est-il pas très probable que les réclamations du gouvernement de la Saskatchewan ne seront pas réglées, lors de l'acquisition des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, aux termes des prescriptions législatives soumises à la Chambre ?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer): Les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique sont actuellement aux mains d'un séquestre. Celui-ci ne peut pas payer l'intérêt qui est exigible depuis quelque temps. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sont également tenus de payer cet intérêt qui devra être acquitté dans l'intervalle. Lorsque le sort du réseau sera définitivement fixé, nous nous occuperons de la réclamation des détenteurs d'obligations.

RAPPORT DU COMITE DU RETABLISSEMENT DES SOLDATS.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, puis-je signaler au ministre de l'Immigration et de la Colonisation, certaines nouvelles publiées dans les journaux, ce matin, au sujet du rapport du comité dont il est le président. Je voudrais lui demander si un rapport a déjà été déposé sur le bureau ; sinon, quand le sera-t-il? De plus, je lui demanderai comment il se fait que des passages importants de son prétendu rapport sont parvenus à la presse avant que le rapport lui-même ait été communiqué à la Chambre des communes.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): L'honorable député en sait aussi long que moi sur la manière dont le rapport a pu se glisser dans les journaux de ce matin. En vérité, tous les membres du comité sont fort chagrins que la presse ait eu vent, d'une manière ou d'une autre, des conclusions que nous étudions à l'heure qu'il est. Le comité se réunira à trois heures et demie ou quatre heures, cet après-midi, et il examinera l'affaire, à n'en pas douter, et il se demandera s'il y a des mesures à prendre concernant ces révélations. Le comité n'a pas encore arrêté ses conclusions. Il y aura une autre réunion, avant l'approbation finale du rapport. Elle aura lieu cet après-midi; par conséquent, les communications faites aux journaux, avant l'adoption définitive du rapport, ne sont pas bien fondées. Nous avons parcouru tout le champ de nos travaux, et nous avons préparé des conclusions que nous pensons modifier.

Le tout est maintenant sous presse, et si l'impression en est terminée à temps nous croyons pouvoir présenter ce rapport à la Chambre probablement ce soir ou demain. Il me semble que la Chambre devrait prendre connaissance du fait que certaines conclusions de ce comité ont été transmises de quelque manière à un des journaux de la ville qui en a tiré profit pour faire connaître au public quelques-unes de nos décisions avant même qu'elles aient été définitivement arrêtées par le comité.

M. CLARK (Red-Deer): Le ministre ne croit-il pas sage d'apaiser l'opinion publique en assurant la Chambre que si l'on découvre le journaliste qui a commis cette imprudence il sera appelé à comparaître à la barre de la Chambre?

L'hon. M. CALDER: Je ne me crois pas tenu pour le moment de donner une telle assurance, mais je suis d'avis que la chose mérite certainement d'être discutée devant le comité, voire même, s'il y a lieu, devant la Chambre.

LE NOUVEL EDIFICE DU PARLEMENT.

M. McKENZIE: Je voudrais ici attirer fortement l'attention du ministre des Travaux publics—et je souligne le mot "fortement"—au sujet d'une question que je tiens à poser relativement au degré d'avancement

des travaux dans les nouveaux édifices parlementaires; prévoit-il que nous y serons rendus pour la prochaine session du Parlement? Nous avons tous espoir que le ministre des Travaux publics fera à cette fin tout ce qu'il est en son pouvoir de faire.

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics): Afin d'éviter la répétition de semblables question à l'avenir, qu'on me permette de dire que la construction de l'édifice parlementaire a été laissée à d'autres que le ministre des Travaux publics qui, d'ailleurs, n'est pas responsable des travaux.

L'hon. M. KING: Le leader de la Chambre peut-il nous dire qui est en mesure de nous renseigner au nom du Gouvernement relativement à la date probable à laquelle le Parlement pourra se réunir dans le nouvel édifice?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre suppléant): Personnellement, je n'en sais rien. Si je me rappelle bien le Parlement a nommé un comité composé de députés des deux côtés de la Chambre et qui était chargé, jusqu'à un certain point, de surveiller la construction du nouvel édifice, les plans de l'intérieur et autres. Je crois bien que ce comité doit être responsable au Parlement qui l'a nommé. Quant au ministre en particulier qui serait en mesure de répondre à cette question je suis d'avis que la tête dirigeante du comité en question, doit être le ministre des Travaux publics.

IMMIGRANTS FRANCAIS ET BELGES.

M. PARENT: On me faisait remarquer tout récemment que les immigrants belges et français à destination du Canada, au moment de monter dans le train, à New-York, en route pour le Canada, avaient eu à subir un questionnaire rédigé en langue anglaise. Ces gens ne comprennent pas l'anglais et lorsqu'ils viennent en Canada ils supposent que les deux langues y sont officielles. Le ministre de l'Immigration et de la Colonisation voudrait-il porter remède à cet état de choses, de manière à ce que le questionnaire auquel doivent répondre les immigrants français et belges soit imprimé en français?

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas bien saisi la question posée par l'honorable membre. Si j'ai bien compris elle a trait à certains passagers qui nous arrivent de France et de Belgique...

M. PARENT: Qui débarquent à New-York.

[M. McKenzie.]

L'hon. M. CALDER: ...sont soumis à certain interrogatoire rédigé en anglais, langue qu'ils ne comprennent pas. Je vais m'enquérir de la chose et je serai en mesure de dire à l'honorable monsieur quelle est la règle suivie par le ministère sous ce rapport.

M. PARENT: Afin d'être bien compris, je vais répéter ma question. Certains immigrants venant de France et de Belgique, lorsqu'ils débarquent à New-York et qu'ils s'apprêtent à monter dans le train qui doit les amener au Canada, ont à répondre de la part des officiers d'immigration canadiens à un questionnaire imprimé en langue anglaise seulement, malgré leur assurance qu'ils s'en viennent dans un pays où les deux langues sont censées être officielles. Je suggère que ces questionnaires soient imprimés dans les deux langues, et je demande au ministre de bien vouloir porter remède à la situation. Est-ce assez clair?

L'hon. M. CALDER: Je puis assurer l'honorable membre que la chose sera prise en considération en vue de constater s'il est possible de donner suite à sa proposition.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 33), déposé par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, tendant au rachat du réseau du Grand-Tronc.

M. le PRESIDENT: Quand le comité a levé la séance, hier soir, les quatre premiers articles du projet de loi avaient été adoptés.

Sur l'article 5 (le gouvernement peut retirer ou rembourser les actions garanties actuelles et les nouvelles actions garanties).

L'hon. M. KING: Qui a fait insérer les mots "trente ans"? Est-ce le Grand-Tronc?

L'hon. M. REID: C'est ce qui a été convenu après discussion.

L'hon. M. KING: Cet article semble confirmer mon opinion de l'autre jour que le projet comporte réellement la faculté de racheter le Grand-Tronc après trente ans. Cet article met le Gouvernement dans l'impossibilité, s'il le désirait, d'être maître de la ligne avant cette date. Aux yeux des adeptes de la nationalisation, son mérite consiste à substituer l'intérêt public à celui des profits. Les partisans de la nationalisation cherchent à ne pas débourser

une partie des bénéfices de l'exploitation pour les verser en dividendes aux actionnaires. Mais, en vertu de ce bill, les dividendes continueront à être payables aux actionnaires, non seulement durant trente ans, mais à perpétuité. Cet article met le pays dans l'impossibilité de se débarrasser de cette énorme dette en trente ans. En imposant à l'entreprise ces charges fixes onéreuses, on se met dans l'impuissance de réduire le coût du transport, soit des voyageurs, soit des marchandises.

A cause même de cette nationalisation, la cherté de la vie ne serait pas diminuée.

Dans les circonstances, je pense que le Gouvernement devrait permettre au pays d'acquérir le chemin de fer, s'il le désire, d'ici à trente ans et ne pas l'empêcher d'avoir des chemins de fer de l'Etat. Je proposerais donc de modifier l'article 5 en biffant les mots "après trente ans".

L'hon. M. REID: Le raisonnement de l'honorable leader de l'opposition ne me paraît pas fort sérieux. Il ne croit pas que l'Etat sera réellement propriétaire du Grand-Tronc tant qu'il n'aura pas acquis et payé les actions garanties. Les porteurs d'actions garanties seraient sans doute heureux que nous leur payions maintenant leurs actions en les acquérant. Je ne pense pas que ce le Gouvernement du jour ou aucun autre voudra acheter ces actions d'ici à trente ans, ou des années plus tard, tant qu'ils pourront obtenir l'argent à 4 p. 100. S'il nous fallait acheter les actions aujourd'hui, nous serions obligés d'emprunter à 5½ ou 6 p. 100. Mais nous avons enlevé quelque valeur à ces actions, pour les actionnaires, en les privant du vote, en ne les considérant que comme un engagement et en permettant aux actionnaires de garder leurs actions en gage de la garantie donnée par le Gouvernement.

Je ne crois pas qu'il serait raisonnable de laisser les choses en cet état. Nous avons jugé qu'il était de notre intérêt de fixer une limite, mais que cette limite devrait être très éloignée, l'argent étant placé à un taux d'intérêt si peu élevé. Je ne vois pas quel avantage aurait l'Etat d'acheter les actions avant ce temps-là. La nationalisation n'en saurait souffrir, puisque toutes les autres actions, les première, deuxième et troisième émissions privilégiées et les actions ordinaires sont transférées à l'Etat. Nous acquérons des actions au montant de 180 millions. De 240 millions, nous avons 180 millions et la compagnie a encore 60 millions d'actions sans droit de vote en gage de la garantie. Je ne vois pas l'avantage de l'amendement de l'honorable député.

L'hon. M. KING: Si l'on examine sérieusement l'opération on verra la futilité du raisonnement du ministre qui dit que le pays épargne réellement de l'argent en ne faisant pas le rachat à présent et que, s'il le faisait, il devrait emprunter à 5½ p. 100. Le ministre ne fait pas remarquer à la Chambre que le Gouvernement se propose de garantir ces actions basées sur le prix à 4 p. 100. A l'heure qu'il est, les actions seraient achetées au cours actuel. La garantie que le Gouvernement se propose de donner aux actions doublera sa valeur et équivaudra à l'achat au moyen d'argent emprunté à 8 p. 100 au lieu de 5½, taux qu'il faudrait payer aujourd'hui, dit le ministre.

On ne saurait soutenir que le Gouvernement ait raison de chercher à acheter ces actions à l'heure qu'il est. Ce n'est pas le temps d'ajouter à la dette nationale. Cependant, nous espérons que d'ici à vingt-cinq ans la situation sera beaucoup plus favorable. Il serait injuste de mettre les gouvernements futurs et la prochaine génération dans l'impossibilité d'acquérir ces actions à une date quelconque avant l'expiration des trente ans et d'imposer ainsi au réseau l'obligation perpétuelle de payer ces dividendes de 4 p. 100 garantie par le Gouvernement. Voilà qui est clair, n'est-ce pas? Aussi, le ministre ne doit-il pas ignorer qu'aux yeux de ceux qui sont favorables à la nationalisation, tout l'avantage de ce régime consiste à faire disparaître la nécessité de payer des dividendes à des particuliers. Or, la proposition dont il s'agit aura pour effet d'attribuer non plus à la compagnie, mais au Gouvernement, le paiement des dividendes qu'ils devront recevoir.

L'hon. M. REID: J'ai toujours compris qu'il n'y avait moyen de se libérer d'une responsabilité et de cesser de payer des dividendes qu'en payant les actions qu'on acquiert. Par conséquent, ceux qui, à l'avenir, emprunteront l'argent nécessaire au paiement de ces actions devront en payer l'intérêt. L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a dit, hier soir, que ces actions étaient majorées. Etant allé aux renseignements, j'ai découvert que le public en avait payé la plus grande partie au pair et que l'argent ainsi réalisé avait été appliqué à l'exploitation du réseau.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est ce que j'ai admis au sujet des actions garanties. En disant que presque toutes les ac-

tions étaient majorées je voulais parler des actions ordinaires; encore ne sont-elles par toutes majorées, car le ministre a établi qu'on avait payé 30 millions sur les actions ordinaires.

L'hon. M. REID: Peut-être serait-il à propos de dire au comité que lors de l'émission des 60 millions d'actions garanties, la plus grande partie de ces actions fut payée au prix du pair, qu'une autre partie fut payée 98, et qu'une faible partie fut payée 95. Les actionnaires d'Angleterre ont payé au pair toutes les actions dont nous parlons maintenant. Ceux qui pensent le contraire ont donc tort.

Quel que soit actuellement le cours de ces actions, il serait absurde pour le Gouvernement ou pour qui que soit d'en acheter à présent. Il peut y en avoir quelques-unes à vendre, et si elles valent moins qu'en temps normal, c'est parce que le taux de l'intérêt est élevé; mais avant la guerre, elles se vendaient de 95 à 105. Comme le dit l'honorable député, elles vaudront plus quand la situation se sera améliorée et que le taux de l'intérêt aura baissé. Alors elles vaudront plus que le pair, et voilà pourquoi nous voulons les acheter au pair. En agissant ainsi nous nous protégeons d'autant.

L'hon. M. KING: Pourquoi vous interdire à vous-mêmes l'achat de ces actions jusqu'à une certaine date dans l'espace de trente ans? Pourquoi ne pas réserver au Gouvernement le droit de conclure cet achat en aucun temps où il serait évident qu'il doit le conclure?

L'hon. M. REID: Elles équivalent à des obligations. Il faut donc qu'il soit fixé un terme pour leur rachat.

L'hon. M. KING: Pourquoi?

L'hon. M. REID: Nous ne vendons pas des obligations à la condition que nous pourrons les rembourser n'importe quand. Il faut qu'elles soient détenues durant un certain temps, et nous avons convenu d'une période de trente ans.

L'hon. M. FIELDING: On peut parler d'actions majorées et de leur valeur courante en temps et lieu, mais il ne s'agit pas de cela ni dans l'article ni dans la proposition d'amendement à l'étude. J'admets bien que nous ne devrions pas acheter ces actions à l'heure qu'il est, et je n'entends pas revenir à la question de leur valeur courante, mais voici la situation: Le ministre prend pour admis que, selon la motion du député de Prince (M. King), nous demandons au Gouvernement d'acquérir les actions à une certaine date prochaine, et il dit que le taux d'intérêt dépasse aujourd'hui 4 p. 100. Certes, nous n'avons pas lieu d'être tentés d'en faire l'acquisition à présent, mais l'intérêt pourra être de moins que 4 p. 100 bien avant trente ans. La guerre a eu pour effet de déprécier les valeurs et d'augmenter le taux de l'intérêt, mais il devra se produire une réaction; nous avons déjà emprunté, avant la guerre, à 3 et 3¾ p. 100, et aux jours heureux d'un autre ministère, nous avons emprunté à 2¾ p. 100.

Nous ne bénéficierons pas de sitôt, je pense, de ces taux favorables d'intérêt. Mais il n'est pas déraisonnable de conjecturer que d'ici à bien moins de trente ans, le gouvernement du Canada pourra emprunter de l'argent à moins de 4 p. 100; et si cet événement heureux se produit, en aucun temps, pour quel motif continuerons-nous à payer 4 p. 100 à ces gens, quand l'argent ne vaut que 3 et 3½ p. 100? Nous ne demandons pas, par cet amendement, que le Gouvernement soit, à une date particulière, obligé d'acquérir ce capital-actions; nous nous contentons de dire que le Gouvernement aura la faculté de le prendre. S'il ne lui convient pas de le prendre, aujourd'hui, peut-être jugera-t-il opportun de l'acquérir au cours des cinq ou dix années prochaines. Alors, pourquoi, je le demande, désirons-nous que, peu importe l'amélioration relevée dans le marché monétaire, nous allons continuer à payer 4 p. 100 sur ces actions durant trente ans? Je crois que l'argument invoqué par mon honorable ami est basé sur une conception erronée et qu'il devrait appuyer l'amendement.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député lui-même ne l'appuie pas, puisque l'amendement lui-même ne dit pas que nous devons racheter ces actions dans cinq, dix ou vingt ans; s'il le faisait, il serait plus raisonnable. L'honorable député devrait se rappeler que ces titres sont perpétuels et, que leur échéance ne saurait jamais se produire; il a également le pouvoir de voter. On demande aux actionnaires, d'abord, de renoncer à leur droit de vote—point que nous avons débattu déjà—;en second lieu, de renoncer au caractère perpétuel des actions en nous mettant à même de les racheter. On a fixé trente ans, parce qu'on a estimé qu'il était plutôt improbable que nous ayons d'ici là un taux moins élevé que celui de 4 p. 100, vu l'état où le globe se trouve, aujourd'hui, sans compter les obligations énormes dont sont encombrés à l'heure qu'il est, tous les marchés monétaires. En

outre, une obligation doit être une obligation; il est tout-à-fait déraisonnable de demander au peuple de mettre ces valeurs dans un état tel qu'elles perdent entièrement leur nature. Si une obligation doit être rachetable, cela—ainsi que l'honorable député le constatera sans difficulté—la fait sortir complètement de la catégorie des obligations—c'est un fait totalement inconnu des marchés, autant que je sache, et l'honorable député le sait lui-même qu'il en est ainsi. Il pourrait se faire—je ne crois pas être excellent juge en la matière, personne, je pense, ne l'est actuellement—il pourrait se faire que le Gouvernement pût tirer avantage d'un tel rachat d'ici trente ans. Il pourrait encore arriver que, à un moment, au cours de cette période, il soit équitable de le faire, si l'occasion s'offrait au Gouvernement de racheter ces actions, pourvu qu'on prolongeât le temps, de façon à ce que ces obligations fussent encore des obligations, ou des garanties du caractère qu'on avait l'intention de leur attribuer, et non pas un simple document temporaire dont on pourrait s'emparer, en tout temps, et qui n'aurait plus, par conséquent, de valeur marchande. Il pourrait être sage de limiter les trente ans—j'ignore s'il y aurait ou non de la difficulté à pourvoir à cela; j'opinerais plutôt dans l'affirmative. Je crois, cependant, que l'honorable député, s'il appréhende que l'argent ne rapporte pas 4 p. 100 d'ici trente ans, reconnaîtra que le vrai moyen à prendre à cet égard, c'est de réduire ces trente ans à un intervalle plus court. A mon avis, il serait tout-à-fait déraisonnable de laisser simplement l'affaire dans un état tel que nul ne sache qu'il aura son obligation ou qu'il retirera son argent.

L'hon. M. FIELDING: On ne peut appeler cela une obligation que dans un sens—celui qui veut que nous prenions une garantie de peu de valeur et que nous lui attribuions le caractère de garantie de l'Etat. A ce point de vue, on peut appeler cela une obligation; je ne veux pas cependant insister sur cet aspect de la question. L'émission d'obligations à échéance de trente ans, avec le droit de rachat dans l'intervalle, n'est pas un fait insolite. Dans ce cas-là, on est partie à une transaction; on offre au public quelque chose qu'on lui conseille d'acheter, et l'on doit rendre les conditions aussi attrayantes que possible. Ce n'est pas ce qui arrive ici. Nous n'offrons rien au public et nous n'essayons pas de lui faire la cour afin de l'engager à l'acheter. On nous cajole pour que nous achetions au pair des actions dont la valeur ne représente que 45 ou 50 p. 100 de la valeur d'émission. Je ne puis concevoir au monde de raison qui nous empêche d'avoir l'option absolue de racheter ces valeurs, en aucun temps. Il va sans dire que si nous devons prendre des actions qui ne représentent qu'une valeur minime, aujourd'hui, et assumer l'obligation soit de payer 4 p. 100 à perpétuité, soit de les racheter, nous devrions avoir le droit de les racheter, au moment qui nous convient le mieux. Si dans cinq années d'aujourd'hui, nous voulons racheter tout le stock, quel tort cela causera-t-il aux détenteurs? Ils possédaient quelque chose qui valait 40 ou 50, et nous leur payons 100 p. 100. Il n'est pas raisonnable de nous dire que nous devons continuer à payer cet intérêt de 4 p. 100 durant trente ans. Je crois qu'après réflexion, les honorables membres de la droite réaliseront la faiblesse du point de vue où ils se placent. Nous devrions avoir le droit de racheter ces actions ou de les acquérir, au moment qui nous convient.

S'il ne vous convient pas de le faire maintenant, la chose pourrait nous convenir l'an prochain, ou dans cinq ou dix ans d'ici. Pourquoi serions-nous obligés de payer 4 p. 100 soit à perpétuité, soit pendant la longue période de trente ans?

L'hon. M. MEIGHEN: Je pense qu'il n'est que juste et rationel de fixer une limite.

L'hon. M. FIELDING: Non.

L'hon. M MEIGHEN: L'honorable député prétend que cette obligation devrait être rachetable à n'importe quel moment. Je ne crois pas que ce soit avantageux pour le pays; s'il y avait quelque avantage, on pourrait l'accepter. Mais quel avantage y a-t-il pour nous d'avoir le privilège de racheter une obligation de 4 p. 100? Personne, je crois, ne pourrait honnêtement dire qu'il y ait aucun avantage possible, du moins avant cinq, dix ou quinze ans; si mon opinion vaut quelque chose, il n'y a aucun avantage à cela d'ici vingt ou peut-être trente ans. Il est inutile de demander une chose qui ne peut nous être avantageuse et qui est déjà désavantageuse pour quelque autre. Je suis prêt, cependant, à remettre l'article à plus tard, et voir si nous ne pourrions pas fixer une limite plus courte que trente ans.

L'hon. M. FIELDING: Nous ne parlons pas de possibilités ou de probabilités; nous n'avons nullement besoin de nous inquiéter des unes ou des autres. Voici un cas dans lequel nous allons nous soumettre à l'obligation de rembourser ces actions. Si nous y consentons, nous pouvons acquitter les actions aujourd'hui au pair; nous aurions,

sans le moindre doute, le droit de le faire. Or, si nous avons ce droit aujourd'hui, pourquoi ne pourrions-nous pas conserver ce droit pour demain ou le jour suivant, ou n'importe quel jour? Serait-il mal de notre part, aujourd'hui, si nous avons l'argent, et que cela nous convient, de verser à ces heureux mortels 100 p. 100 pour ce qui maintenant n'en vaut que 45? Si nous avons le droit de les désintéresser aujourd'hui, pourquoi n'aurions-nous pas ce même droit demain? Pourquoi limiter notre droit? Pourquoi n'aurions-nous pas le choix au lieu de ces heureux mortels?

L'hon. M. REID: L'honorable député sait qu'en ce moment le peuple du pays achète des obligations à 5½ p. 100 rachetables dans quinze ans?

L'hon. M. FIELDING: Quel rapport y a-t-il entre ces deux choses?

L'hon. M. REID: Cela démontre que nous ne croyons pas que le taux de l'intérêt baisse d'ici un bon nombre d'années. Des corporations vendent des obligations portant 4 p. 100 rachetables dans cinquante ans; de sorte que le peuple sent qu'il n'y a pas grand danger que le taux de l'intérêt descende au-dessous de 4 p. 100 d'ici au moins trente ans. Cependant, comme l'a dit le ministre de l'Intérieur, il pourrait être bon, si l'on a certains doutes à ce sujet, de raccourcir le temps; pour cette raison, je suggère de remettre cet article à plus tard, afin de pouvoir étudier l'affaire. Je ne crois pas, cependant, qu'il soit juste de ne fixer aucune limite quelconque.

M. PARENT: Le préambule du bill dit:

Considérant qu'il est expédient pour Sa Majesté d'acquérir l'intégralité du capital-actions de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, sauf les actions garanties à 4 p. 100 susmentionnées.

Le préambule déclare donc bien clairement que les actions garanties de 4 p. 100 ne seront pas acquises, mais d'après l'article que nous discutons en ce moment, nous voyons que le Gouvernement va racheter ces actions. Le préambule devrait être corrigé de manière à le faire accorder avec l'article présentement en discussion. Il y a un autre point: ai-je raison d'assurer que les nouvelles actions garanties constituent ce qui devrait remplacer les présentes actions garanties?

L'hon. M. REID: Non, elles remplaceront les actions privilégiées de 1er, 2e et 3e rang, ainsi que les actions ordinaires

[L'hon. M. Fielding.]

(L'honorable M. Reid propose le renvoi de la discussion sur l'article 5 et l'amendement.)

Sur l'article 6 (le conseil d'arbitrage à nommer détermine la valeur des actions de priorité et des actions ordinaires).

M. CAHILL: Si les actionnaires n'acceptent pas la distribution du montant déterminé par les arbitres, seront-ils obligés d'accepter le montant déterminé? Le Gouvernement a-t-il pris quelques mesures quant à la manière de distribuer le montant déterminé?

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a aucune mesure ou entente quant à la distribution du montant déterminé, s'il en est, par les arbitres. Naturellement, nous ne nous inquiétons pas de la manière dont il sera distribué. Nous nous occupons d'établir quelque mode de distribution; autrement, la sentence arbitrale n'a pas d'effet. Ce dont nous prenons soin, c'est de trouver quelque mode effectif qui nous dégage de toute responsabilité. Les représentants de la compagnie ont pensé qu'il serait peut-être très difficile d'arriver à une entente définitive entre ces catégories d'actionnaires. Les porteurs des actions ordinaires n'ont rien du tout, mais ils ont leur droit de vote, et ils pourraient s'opposer à renoncer, par leur signature, à toute possibilité d'avoir jamais quelque chose, sans rien recevoir du fait de cette renonciation.

On avait prévu toutes ces questions, cela va sans dire; mais on avait pensé que ces actionnaires verraient d'un bon œil les arbitres décider le mode de répartition de la somme adjugée. Notre propre sécurité est parfaite; car, s'ils ne consentent pas qu'il en soit ainsi en validant et en rendant obligatoire le contrat par leur signature, alors nous ne sommes plus tenus à rien. Du moment que le contrat est légalisé et signé en bonne et due forme, tous les actionnaires doivent accepter le mode de répartition décidé par les arbitres.

M. CAHILL: Advenant un litige entre les actionnaires après le prononcé de la sentence arbitrale, sommes-nous tenus à la garantie des 60 millions?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. CAHILL: Sur quelle base se pose le droit de vote qui appartient aux différentes actions?

L'hon. M. MEIGHEN: A moins que les actionnaires ne valident par leur signature le contrat qui les oblige à s'en tenir au jugement arbitral, quant à son montant et à sa répartition, alors la garantie de l'Etat

n'existe plus; nous ne sommes plus obligés à rien. Toutefois, si les actionnaires signent le contrat, alors tout est fini; nous n'avons plus à nous en occuper. A la page 57 du livre bleu, figure un état indiquant le nombre de voix proportionnel dont dispose chaque actionnaire, et l'honorable député pourra utilement consulter cet état. Quant aux actions garanties de 4 p. 100 et quant aux actions de première, de deuxième et de troisième priorité, chaque actionnaire dispose de quatre voix par 100 livres sterling. Quant aux obligations perpétuelles, il ressort de cet état que le porteur des actions de 5 p. 100 du Grand-Tronc a droit à quatre voix par 100 livres sterling; il a droit au même nombre de voix pour les actions de 4 p. 100 du Grand-Tronc, et à deux voix par 100 livres sterling pour les actions de 4 p. 100 du Nord-Canadien. Aux actions ordinaires il est attribué une voix par 100 livres sterling.

M. CAHILL: Quant au droit de vote des porteurs d'obligations perpétuelles, je désire savoir si ces obligataires ont renoncé à ce droit, en échange de la garantie du payement de l'intérêt sur ces obligations?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est ce que nous exigeons d'eux. Ils doivent renoncer absolument à ce droit.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'appelle l'attention du ministre sur la rédaction de cette dernière partie de l'article. Si je ne me trompe, l'article en question prescrit que, l'arbitrage terminé, les actions garanties sont distribuées en échange des actions ordinaires et des actions privilégiées. La dernière partie de l'article est ainsi conçue:

Après transfert ou attribution de ces actions à l'Etat dans les proportions que les arbitres déterminent.

Mon observation se rattache à la phrase "attribution de ces actions à l'Etat." Le ministre nous a toujours dit que le titre de ces biens est dévolu à la compagnie du Grand-Tronc. Je comprends parfaitement qu'une propriété soit dévolue à la couronne; mais dire que les actions sont dévolues à l'Etat, voilà une expression qui a bien le mérite de la nouveauté. Qu'est-ce que le Gouvernement? Il y a la couronne à laquelle les actions peuvent être dévolues, ou bien il y a la personne civile de la compagnie du Grand-Tronc. L'une ou l'autre peut détenir le titre des actions, et je désire savoir du ministre si, à son avis, c'est bien là l'expression à employer ici.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me pardonnera, j'espère, si j'apporte d'abord une rectification à la réponse que j'ai donnée à l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). Si je ne me trompe, j'ai dit que les actions ordinaires jouissaient d'une voix par 100 livres sterling. C'est deux voix par 100 livres.

En réponse à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), je dois dire que tout ce que j'ai affirmé, c'est que les actions sont attribuées à la couronne, non pas à la compagnie. Les actions dont nous faisons le rachat deviennent la propriété de l'Etat, c'est-à-dire la propriété de la couronne.

Si nous employons le mot "Etat", c'est que, dans l'article 2 du bill, il est ainsi défini:

Sa Majesté le roi représenté par le ministre fédéral des Chemins de fer et des Canaux, agissant sous l'autorité du Gouverneur en conseil.

Cette personnalité, Sa Majesté le roi, à tel titre est appelé "le Gouvernement".

M. SINCLAIR (Guysborough): Je comprends cela; seulement je dirais que les actions doivent être attribuées à la couronne.

L'hon. M. MEIGHEN: Il en est ainsi, puisque l'Etat est synonyme de Sa Majesté le roi, représenté par le ministre des Chemins de fer. L'honorable député ne saisit pas parfaitement tout l'effet de la définition qui dit: "Sa Majesté le roi, représenté par le ministre des Chemins de fer." Sa Majesté le roi est le Gouvernement, et ainsi quand nous employons le mot "l'Etat" dans le texte de ce bill, nous voulons dire "Sa Majesté le roi". Par conséquent, l'article 6 en discussion serait le même que s'il était ainsi conçu:

Après le trnsfert ou l'attribution de ces actions à Sa Majesté.

M. JACOBS: J'aimerais savoir si le marché doit contenir une clause à l'effet de déterminer le mode de procédure que suivront les arbitres pour fixer la valeur des actions. Il y a plusieurs moyens, plus ou moins satisfaisants, d'en arriver à cette détermination de valeurs. Par exemple, les arbitres peuvent faire entrer en ligne de compte la valeur future de cette ligne, ce qu'elle pourra valoir au pays une fois son exploitation développée, ou encore ils peuvent prendre en considération ce qu'il coûterait pour reconstruire le réseau. Il peut être bon de poser certaines règles sur lesquelles se guideraient les arbitres dans leurs travaux d'arbitrage. Nous savons ce qui est arrivé lorsque les arbitres en sont venus à l'évaluation des actions du Nord-Canadien. Nous nous attendions à ne rien payer du tout, et en défini-

tive, nous avons dû débourser jusqu'à 11 millions.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est précisément ce que nous ignorons, car c'est faux. Dans la convention relative au Nord-Canadien, on a fixé un maximum de 10 millions et c'est tout ce qui a été payé. J'ai laissé passer une foule d'avancés de ce genre, car je pensais que les honorables membres les croyaient erronés, mais, vraisemblablement, mon honorable ami ne le savait pas lorsqu'il a dit cela.

M. TRAHAN: La décision comportait $10,800,000.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais ce montant n'a pas été payé parce que le marché stipulait que 10 millions seulement seraient payés, quelle que fut la décision des arbitres. Se trouve-t-il d'autres honorables députés qui auraient besoin d'être mieux renseignés à ce sujet?

M. JACOBS: Le ministre n'est pas tout-à-fait d'aussi bonne humeur qu'il devrait être à cause de ce qui est arrivé, lundi dernier, dans Victoria-et-Carleton, mais nous comprenons cela. Ce que je désire faire ressortir c'est qu'en parlant d'actions sans valeur, nous voulons dire qu'elles n'ont rien coûté du tout à leurs propriétaires. C'est entièrement du capital dilué.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député se trompe là-dessus. Elles ont coûté à leurs propriétaires d'énormes sommes sous forme de terres. Néanmoins, cela n'a rien de commun avec la question à l'étude; non plus que mon humeur, mais l'honorable député saura que je suis d'humeur égale et sereine?

M. JACOBS: Sereine peut-être, mais non pas égale.

L'hon. M. MEIGHEN: Il peut y avoir eu quelque chose de fâcheux dans cette circonscription tout comme dans Assiniboine.

M. JACOBS: Il n'y avait pas de ministres là.

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a cette différence que dans Carleton nous n'avons pu enlever qu'une couples de villes, et tout en ayant réussi à obtenir des majorités à ces endroits nous étions trop pris par ce bill, ici, pour faire davantage. Dans Assiniboine, me dit-on, même dans les villes on s'est prononcé contre l'honorable député qui s'était rendu là. Pour en revenir à la question soulevée par l'honorable député, d'abord sur ce que l'on doit considérer, je puis dire que l'on a pensé que le meilleur moyen de procéder à l'arbitrage dans l'intérêt de tous les intéressés était de ne pas imposer de ligne de conduite aux arbitres sur ce dont il fallait tenir compte. J'ai vu dans les journaux, surtout dans ceux de l'Ouest, des articles laissant entendre que l'on devait tenir compte des perspectives de l'avenir quant à la valeur du réseau. Il n'a été établi rien de tel. Si les arbitres jugent à propos de ne pas tenir compte de cette valeur en perspective, ils sont libres de laisser cela de côté, et il en est de même pour tout le reste. En un mot, on s'en tient au même principe que celui sur lequel s'appuie la loi actuelle concernant l'expropriation ou l'acquisition de bien-fonds pour la couronne. C'est-à-dire, les élements de valeurs que les arbitres, ou la cour de l'Echiquier, comme ce serait le cas, règle générale, croient devoir faire entrer en ligne de compte. C'est là où les choses en sont restées. Les arbitres ne sont astreints à aucun mode de procédure.

M. JACOBS: Ils ont carte blanche.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils ont carte blanche pour éliminer ce qu'ils veulent.

M. VIEN: Le projet de loi ne devrait-il pas fixer une date à laquelle la valeur devrait être établie? A ce que je comprends, rien n'indique que les arbitres devront évaluer l'actif de la compagnie à une date déterminée.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis d'avis que cela est juste, en tant qu'il s'agit de fixer la date. Cette question a été soulevée au début de la discussion, et j'ai dit dans le temps qu'il fallait nécessairement fixer une date dans le marché. Aujourd'hui, j'ajouterai que la date devrait être antérieure, de quelque temps peut-être, à celle de la convention. Je n'ai pas eu le temps de discuter la chose au conseil, mais dans le cas où il faudrait fixer cette date un peu plus tard, il faut alors une clause portant que l'on ne devrait tenir aucun compte de toute influence exercée sur les valeurs du fait de ce bill ou en prévision de ce bill.

M. COCKSHUTT: J'ai déjà soulevé quelques objections contre cet article au cours des remarques que j'ai faites l'autre jour et je tiendrais à obtenir l'assurance du ministre que le Gouvernement s'abstiendra d'appeler trois juges à faire partie du tribunal d'arbitrage. L'un des arbitres devrait être soit un expert en matières de chemin de fer, soit un homme d'affaires. Je n'ai pas entendu la réponse du ministre relativement à cette objection. J'ai fait observer aussi que je préférerais, si c'est possible, voir le Gouvernement fixer une limite que les arbitres ne sau-

raient dépasser. or, le ministre est resté muet sur ce point. Le pays reste donc dans l'ignorance des sommes maxima qu'il peut être appelé à verser pour acquérir ces actions, comme nous l'avons fait pour le rachat du Nord-Canadien.

Une autre question qui n'est pas prévue dans cet article, c'est de savoir laquelle des parties sera obligée de payer les frais de l'arbitrage. Cette expertise entraînera évidemment des frais considérables. On fera comparaître, j'en suis sûr, des témoins d'un peu partout pour établir la valeur du chemin de fer et des actions.

Je ne vois pas que l'on ait créé un organisme quelconque à cet effet.

Il s'agit de décider ensuite si cette commission d'arbitrage siégera en Canada, en Grande-Bretagne ou dans les deux pays? Les arbitres seront-ils autorisés à entendre les dépositions des deux côtés de l'océan indifféremment?

Un bon nombre des actionnaires demeurent en Angleterre; il est donc important à mon avis de fixer d'avance où la commission d'arbitrage tiendra ses séances, car j'imagine à tort ou à raison que si les arbitres siégent exclusivement parmi les actionnaires, cela pourrait exercer une certaine influence sur leur décision, à cause de l'air ambiant. Je me sentirais plus rassuré si je savais que la commission tiendra ses séances dans une ville canadienne ou se transportera aux endroits jugés nécessaires en ce pays. Je suppose donc que la commission établira son siège à un endroit central en Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: J'étais absent lorsque mon honorable ami a discuté dernièrement la composition de la commission d'arbitrage. Il demande maintenant que le Gouvernement donne l'assurance qu'elle ne se composera pas de trois juges. Je ne suis pas en mesure de faire cette promesse pour plusieurs bonnes raisons. Le Gouvernement n'aura son mot à dire que pour le choix d'un seul des arbitres; le sien.

M. COCKSHUTT: Mais si le Gouvernement n'a pas l'intention de choisir un juge, vous pouvez fort bien décréter que la commission ne se composera pas de trois juges.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions prendre pareil engagement, évidemment, si nous pensions qu'il serait sage de le faire, mais je ne tiens guère à lier le Gouvernement de cette façon, ni à faire planer des soupçons immérités sur toute la magistrature du pays en éliminant particulièrement les juges de cette commission en proclamant ipso facto qu'ils sont inaptes à décider de la valeur de ces actions.

Je n'ai pas du tout l'idée que le choix du Gouvernement se portera sur un juge. Cette question n'a pas été étudiée à venir jusqu'aujourd'hui. Je ne crois pas toutefois qu'il serait pour le mieux que les trois arbitres soient des juges.

Quant à l'endroit où la commission tiendra ses séances, il va sans dire qu'elle siégera en Canada. On voudra bien observer toutefois que la lettre du 9 octobre déclare que le troisième arbitre devra être un juge de la cour supérieure du Canada.

L'hon. M. FIELDING: Le bill ne le dit pas, n'est-ce pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Cette disposition se trouve dans la lettre du 9 octobre, de sorte qu'il sera nécessaire de l'incorporer dans la convention. Quant à la question de savoir si la commission siégera ou non à l'étranger il ne serait guère sage à mon sens de déclarer qu'elle n'aura pas le droit de siéger en dehors des limites du Canada. Les arbitres peuvent juger à propos, pour ne citer qu'un exemple, de se rendre aux Etats-Unis afin d'estimer la valeur des biens que la compagnie du Grand-Tronc possède chez nos voisins du Sud. Je ne prétends pas que cela sera nécessaire, mais c'est possible. Je ne vois pas toutefois qu'il soit nécessaire que la commission aille siéger en Grande-Bretagne.

M. COCKSHUTT: Le siège de la compagnie est situé en Angleterre.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas quelle aide les arbitres pourraient bien obtenir de ce côté.

M. VIEN: Une aide précieuse, à moins que nous n'ayons les pouvoirs de forcer la compagnie à apporter ses livres au Canada.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'est guère possible que la compagnie refuse de le faire car elle ne peut espérer d'obtenir une décision sans que les arbitres soient mis au courant de toutes ses affaires. Cet argument toutefois a assez de poids à mes yeux pour me démontrer qu'il serait peu sage de lier les mains des arbitres à ce sujet.

Pour ce qui est de la fixation d'un maximum à la sentence arbitrale, il est à peine besoin de dire que nous avons sérieusement étudié cet aspect de la question. Il y a du pour et du contre.

La mention d'un maximum est regardée par quelques-uns, comme étant de la nature d'une indication aux arbitres de ce que le pays serait prêt à payer sans se plaindre outre mesure. D'autre part cependant, la mention d'un maximum constitue une sauvegarde et elle serait considérée comme étant une assurance que nous ne nous en rapportons pas absolument même à des juges pour la détermination des engagements du pays au delà d'un certain chiffre. Cette mention aura, sans doute, pour effet de calmer les esprits inutilement inquiets. Quant à moi, j'étais porté à croire, et je ne suis pas loin de croire encore, qu'à tout prendre, il nous serait plus avantageux de ne pas indiquer un maximum ; mais il en est beaucoup, je le sais, qui pensent autrement. Je n'ai pas d'opinion bien arrêtée à ce sujet, et je ne demanderais pas mieux que d'être éclairé sur ce point, par la députation. Si un maximum doit être arrêté, je présume qu'il serait opportun de le fixer au minimum que la compagnie a offert d'accepter pendant tout le cours des négociations. Ce serait dire aux arbitres de ne dépasser, en aucun cas, ce minimum. Je n'ignore point que les représentants de la compagnie se prévaudraient de la mention d'un maximum pour dire qu'elle entend ne pas se contenter du minimum, puisque le maximum pourrait lui être accordé. Il me semblerait, cependant, que nous ne pourrions guère, en arrêtant un maximum, dépasser le minimum de la compagnie.

Quant aux frais de l'arbitrage, nous paierons ceux que nous auront faits et la compagnie paiera les siens. Nous paierons, par exemple, les avocats employés pour le Gouvernement, et aussi, je présume, notre propre arbitre. Je ne sais, s'il a été pourvu au paiement du troisième arbitre. Je n'y ai vraiment pas pensé. Je ne saurais dire de mémoire, ce qui a été fait à cet égard, dans le cas de l'arbitrage du Nord-Canadien, mais le ministre des Finances de l'époque doit se le rappeler. Généralement parlant, nous payerons les frais que nous aurons faits et la compagnie payera les siens.

M. DENIS: Je me rends parfaitement compte de la difficulté qu'il peut y avoir à arrêter maintenant ce maximum, puisque, avant de pouvoir arriver à un chiffre équitable, les experts devraient examiner les biens matériels de la compagnie, ses dettes, etc. Nous ne pouvons donc même pas tenter d'établir, aujourd'hui, un maximum qui pût être raisonnable. Ne pourrions-nous pas tourner la difficulté en déclarant que, comme nous ne pouvons évaluer les biens à cette phase de la procédure, la décision des arbitres ne sera pas finale, et il y faudra l'approbation ou la ratification du Parlement.

C'est avec la plus entière sincérité que je fais cette proposition, sans le moindre dessein de critique, et je crois que ma sincérité est démontrée par cela, que je suis d'accord avec le ministre, pour dire que nous ne pouvons pas maintenant arrêter le chiffre d'un maximum. Or, à cause, précisément de ce fait que nous ne pouvons arrêter ce maximum dans une opération de cette importance; à cause des nombreuses difficultés en présence desquelles vont se trouver les arbitres; à cause aussi du fait que la valeur réelle de la propriété ne sera connue du Parlement et du public, qu'après le rapport des experts; à cause de toutes ces circonstances, comme de bien d'autres que je ne mentionne pas maintenant, ne serait-il pas opportun d'énoncer, dans le bill, que la décision des arbitres devra être soumise au Parlement? Une fois cette disposition insérée dans la loi, je m'efforcerais, pour ma part, avec les faibles moyens dont je dispose, de faire une étude approfondie de toute l'opération. je tâcherais d'établir, de mon mieux, la véritable valeur des biens, pour pouvoir ensuite aborder l'examen de la question d'une manière intelligente. Le premier de nos devoirs doit être, selon moi, de sauvegarder les intérêts du pays, et nous devrions connaître, au juste, la valeur de ces biens, dans une affaire surtout qui monte à des centaines de millions. Je me renseignerai, de mon mieux, sur tous les aspects de l'entreprise, quand je devrais y consacrer des semaines et, lorsque j'en viendrais à discuter au Parlement la décision des arbitres, je l'approuverais, si elle était raisonnable. Je l'appuierais de mon vote, car je ne suis pas opposé à la nationalisation des services publics, et c'est là une opinion que partagent un grand nombre de membres de la gauche.

Il devra naturellement être compris que je parle pour moi-même seulement. Autant que je peux voir, l'opposition à cette mesure ne vient pas de ce que l'on est opposé à la nationalisation. Nous sommes en train de discuter les détails de l'affaire, et nous voulons justice pour le pays. Afin de ne pas compromettre les intérêts du peuple à un degré quelconque, je prierais le ministre de bien vouloir consentir à ce que la décision des arbitres soit soumise au Parlement. Chacun de nous aura alors une occasion d'étudier cette affaire à l'aide

[L'hon. M. Meighen.]

de renseignements complets et, du premier jusqu'au dernier, nous pourrions nous convaincre de la justice ou de l'injustice de cette décision. Je pense que chacun de nous devrait être mis à même d'exprimer son opinion à cet égard; mais, dans les conditions où l'affaire se présente aujourd'hui, nous n'avons vraiment pas les renseignements qu'il faudrait.

On nous dit bien que nous pouvons demander tous les renseignements dont nous avons besoin, mais, pour moi, je me trouverai encore bien peu au fait de cette question quand le Parlement l'aura décidée. Personne ne saurait connaître ce projet à fond avant d'avoir pu étudier le témoignage des experts. En soumettant cette proposition à la considération du ministre je tiens à le convaincre que je suis inspiré par le seul désir de protéger l'intérêt public et que je suis étranger à tout esprit de critique. Je voudrais savoir s'il pense qu'il serait à propos de soumettre la sentence arbitrale au Parlement?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il qu'elle soit soumise aussi aux actionnaires, avant qu'ils soient tenus de s'y conformer?

M. DENIS: Je suppose que les actionnaires devront y donner leur assentiment auparavant.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire comme nous, avant de la connaître. Mais si nous avons le pouvoir de l'accepter ou de la rejeter après qu'elle aura été rendue et que nous aurons appris en quoi elle consiste, l'honorable député est-il d'avis que les actionnaires devraient avoir cette même attitude?

M. DENIS: Il ne devrait y avoir aucune objection à ce que nous puissions examiner la sentence arbitrale avant que les actionnaires soient appelés à y donner leur assentiment.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne saisit pas bien ce que je veux dire. Nous sommes à étudier le traité, les actionnaires vont l'étudier ensuite, et la question sera soumise à l'arbitrage, puis les arbitres rendront leur sentence. Or, l'honorable député veut-il que cette sentence soit soumise au Parlement afin qu'il puisse décider de l'accepter ou de la rejeter?

M. DENIS: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: Veut-il aussi que les actionnaires soient mis à même d'en faire autant?

M. DENIS: Je n'y ai pas d'objection.

L'hon. M. MEIGHEN: Très bien. Je vais maintenant m'occuper de la proposition de l'honorable député, en commençant par lui faire remarquer qu'il a commis une erreur. Je n'ai pas dit qu'il était impossible de fixer un maximum maintenant, j'ai même demandé que l'on discutât l'à-propos d'en fixer un et j'ai dit que si l'on décidait cette question dans l'affirmative, le maximum devrait représenter la somme la moins élevée que les actionnaires s'étaient déclarés prêts à accepter. Cependant, c'est le temps de fixer le maximum, si nous tenons que la fixation d'une limite dépende de nous. L'honorable député dit que nous devrions soumettre cette question à l'arbitrage, mais ne pas consentir à être liés, par la sentence arbitrale. D'après lui, nous devrions être libres de l'accepter ou de la rejeter, et les actionnaires devraient avoir ce même privilège. Or, nous procédons tout autrement, d'ordinaire, quand il s'agit d'acquisition de propriété. Si le prix n'est pas accepté, le Parlement désigne quelqu'un pour le fixer. Ainsi, le juge de la cour d'échiquier décide à cœur d'année des questions où il s'agit de plusieurs millions. J'ai moi-même pris part à un arbitrage où il s'agissait d'une réclamation de 10 millions. Dans ce cas, la question fut décidée par un homme que le Parlement avait désigné à cette fin. D'accord avec les principes fondamentaux de notre jurisprudence, la loi qui le nommait ne disait pas que sa décision serait soumise au Parlement pour être acceptée ou rejetée. Si, dans le présent cas, la sentence arbitrale devait être soumise au Parlement ainsi qu'aux actionnaires, à cette fin, où en serions-nous, et qu'aurions-nous à faire dans l'intervalle? La commission d'administration prendrait-elle la gestion du réseau et continuerait-elle de travailler à l'unification de nos chemins de fer? Enfin, qu'arriverait-il? Ce qui est certain, c'est que l'arbitrage n'en aurait pas été un et qu'il aurait tout simplement constitué une inutilité.

M. CAMPBELL: Ne nous trouverions-nous pas alors dans un cas semblable à celui qui se présente souvent, sous l'empire de la loi relative aux différends industriels, quand il survient de ces différends?

L'hon. M. MEIGHEN: La loi relative aux différends industriels pourvoit à ce que l'on tente un moyen de conciliation, avant qu'une grève puisse être légale. Mais dans le présent cas, les procédures sont toutes différentes.

Il ne saurait y avoir une comparaison qui cloche plus. Nous saurons plus tard, dit l'honorable député (M. Denis), ce qui a

été arrêté, chose que nous ignorons maintenant. Il le découvrira dans l'intervalle et indiquera le moyen—car il est plus logique que plusieurs des critiques du projet de loi. Il a examiné la preuve et lu les dépositions des spécialistes qui ont rendu témoignage devant le tribunal. Lorsque, nous aurons étudié la décision, ajoute-t-il, nous verrons si celui-ci a tort ou raison.

L'absurdité de cette proposition n'apparaît-elle pas à l'honorable député? Ayant nommé un tribunal composé de juges pour entendre des témoins, observer leur conduite, étudier tout le problème, en consacrant des mois à cette besogne, nous nous constituerions en tribunal d'appel pour repasser la preuve et dire si la décision est bonne ou mauvaise! Est-ce que ce ne serait pas vraiment prendre une attitude des plus absurdes? De fait, elle est insoutenable. Serions-nous mieux en état de dire ce qui découle logiquement de la preuve quant à la valeur des actions que ceux qui ont recueilli les témoignages, qui ont été nommés à cette fin, qui en font leur occupation et qui sont habitués à ce travail? Ne sont-ils pas plus en mesure de s'acquitter de cette tâche que nous, qui n'avons rien à y voir, qui n'avons pas de loisir à y consacrer et qui ne lui en consacrerons pas, comme toute la députation le sait? Pour ces trois motifs, d'abord, parce que cela est entièrement contraire au principe de l'arbitrage, tel qu'établi par la loi canadienne et par les lois de tous les autres pays civilisés ; en deuxième lieu, parce que cela ne nous mènerait nulle part et qu'il n'existerait pas d'arangement lorsque nous aurions fini, car l'arbitrage n'aboutirait à rien et à la fin, après avoir fait toute cette dépense, nous nous trouverions exactement au point de départ; et, en dernier lieu, parce que nous ne serions pas en mesure de reviser intelligemment la décision rendue par un tribunal indépendant, composé de juges, après avoir entendu les dépositions et vu les témoins, tribunal dont la mission spéciale est de trancher la question avec sagesse et impartialité. . .

M. COCKSHUTT: M'est-il permis de relever une conclusion fausse dans les commentaires du ministre, au sujet de ma demande, relativement au choix de trois juges? J'ai bien fait comprendre, l'autre jour, que je n'étais pas opposé à la présence de quelques juges, et j'ai exprimé mon admiration pour les tribunaux de ce pays et pour l'administration de la justice. Ce que j'ai dit, c'est que tous les membres de la commission d'arbitrage ne devraient pas être des juges. Je suis d'avis qu'il faut

[L'hon. M. Meighen.]

examiner les biens matériels du chemin de fer. A part des juges, il y a, au pays, d'autres spécialistes dont l'habileté, pour estimer ces biens matériels, est plus importante, à mes yeux, que les qualités requises d'un juge.

M. JACOBS: Ils devraient être témoins.

M. COCKSHUTT: Quelqu'un de compétent devrait faire une inspection minutieuse du réseau. Le matériel roulant et tout doivent entrer en ligne de compte, et cette partie de l'actif doit être examinée. Selon moi, un juge n'est pas le plus propre à cette tâche, mais il est probablement le plus propre à présider le tribunal d'arbitrage. Je ne critique aucunement les juges à nos cours de justice. Quant aux inconvénients de la fixation de la somme la plus élevée qui pourrait être allouée, avant que j'eusse posé la question, le ministre avait déjà dit que, dans l'affaire du Nord-Canadien, nous avions économisé $800,000, parce que nous avions décidé que la somme allouée ne devrait pas dépasser 10 millions. Le tribunal a jugé que l'entreprise valait $10,800,000, mais nous avons économisé $800,000, parce que nous avions fixé une limite; certes, la somme n'est pas considérable, mais elle en vaut la peine.

Dans cette importante affaire, où l'écart sera plus grand, il ne me paraît pas mauvais que nous établissions une limite. Dire que les arbitres se rendront à la limite uniquement parce que vous l'aurez fixée, c'est mettre en doute leur sagesse. Nous ne les engageons pas à se rendre au bout; mais nous leur disons seulement qu'ils ne pourront pas dépasser cette borne, à moins que vous ne vous adressiez de nouveau au Parlement pour obtenir son consentement. Fixer la somme qui pourra être allouée à 20, 25 ou 50 millions de dollars, ce n'est pas les inviter à se rendre jusqu'à cette somme. Ils sont censés ne se guider que sur la preuve, et je prétends que ce n'est pas les engager à se rendre à la limite exacte que nous aurions fixée. C'est plutôt leur déclarer qu'ils ne peuvent pas la dépasser, à moins qu'ils n'obtiennent l'autorisation de ceux qui devront payer la somme allouée.

On pourra prétendre que, s'il y a un maximum, il devra y avoir un minimum. Je n'en suis pas sûr. Si les actionnaires sont d'avis qu'il devrait y avoir un minimum, il y aurait peut-être lieu d'examiner la question. Dans le cas du Nord-Canadien, l'établissement d'un maximum nous a procuré un léger avantage.

Je soumettrai d'autres réflexions au ministre.

Je n'appuierai pas davantage là-dessus, car je ne tiens pas à mettre obstacle à l'adoption de cette clause; mais je crois que le nœud de toute la question, le mode d'estimation que l'on doit adopter, se trouve impliqué dans cette clause. La nature du résultat dépendra en grande partie des arbitres qui seront appelés à faire cette estimation. Il est important de sauvegarder de toute manière les intérêts du pays, car se serait porter un coup fatal à la nationalisation des services publics si, dès le début, on allait payer un prix trop élevé en retour des biens réels du Grand-Tronc. Ce n'est pas mon but de critiquer le bureau d'arbitrage, mais nous nous apprêtons à faire une chose qui, nécessairement, va coûter beaucoup d'argent, et pourtant il faut protéger les intérêts du pays par tous les moyens possibles. Si je suggère ces choses au ministre—il était absent l'autre jour lorsque j'ai parlé sur le sujet—ce n'est que dans l'espoir qu'il voudra bien les étudier très sérieusement. Si mes propositions ne sont pas pratiques, je sens que j'ai fait mon devoir en indiquant ce que j'ai considéré comme étant des mesures de protection nécessaires; je me suis aussi efforcé de montrer que ce bureau d'arbitrage, une fois nommé, sera le plus compétent pour ce genre de travail qu'il était possible de trouver.

L'hon. M. KING: Je suis d'avis que le ministre a passé trop rapidement sur l'idée exprimée par l'honorable député de Nelson (M. Campbell), relativement à l'application possible du principe de la loi des différends industriels à l'égard de cette mesure. La loi des différends industriels s'applique aux différends survenus entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. Comme on le sait, chaque partie intéressée a le droit, en vertu de cette loi, de nommer un membre sur le bureau en question, puis les deux parties s'entendent sur la nomination d'un troisième membre. Lorsque ce bureau rend sa décision le public a droit non seulement de la connaître, mais d'en exprimer toute son opinion. La théorie qui est à la base de cette loi favorise en dernière analyse la décision du public relativement au cours qu'il importe de suivre; c'est l'expression de cette volonté qui constitue ce que l'on doit mettre en vigueur. En conséquence, la loi s'appuie sur la théorie que si la sentence est raisonnable, elle sera appuyée par l'opinion publique et acceptée, en définitive, par les parties contractantes. D'autre part, si la sentence n'est pas de nature à satisfaire une ou les deux parties, la loi pourvoit à ce que chacune d'elles, avant d'être engagée, ait l'occasion d'attirer l'attention du public sur le côté injuste de la sentence.

Dans le cas présent, nous avons une situation presque identique. Le Gouvernement a demandé que les arbitres soient appelés à étudier des choses incertaines et inconnues, parce que l'estimation des actions existantes sera acceptée par les deux parties. Si les arbitres rendent une sentence justifiée par les preuves en mains, cette sentence recevra l'appui du public et, à cause de cela, les deux parties se trouveront engagées. Elles accepteront cette décision de bonne volonté, parce qu'elle sera visiblement appuyée par le public. Si je saisis bien la portée des remarques de mon honorable ami de Nelson, il croit que le public devrait être mis en demeure de connaître la sentence des arbitres et que chacune des parties devrait avoir l'occasion de dire si elle croit que cette sentence est à tous les points de vue juste et raisonnable. Si elle croit qu'elle n'est pas raisonnable, elle devrait avoir l'occasion d'indiquer le rapport sous lequel elle manque de justice.

Si nous étions appelés à étudier une opération de ce genre pour la première fois nous serions peut-être prêts à accepter tout ce qui a été dit en vue de dissiper nos craintes relativement aux conséquences. Cependant, je crois que si nous étudions un peu l'opération, nous constaterons qu'elle est à peu près semblable au rachat du Nord-Canadien. Il existait, à cette époque, des actions dont la valeur s'élevait à peu de choses. On en fit faire l'estimation par un bureau d'arbitrage et le public se trouva obligé d'en payer les frais en conséquence sans avoir été mis en demeure d'accepter ou de rejeter la sentence—ces frais s'élevaient à environ 10 millions. Lorsqu'une fois on a joué le peuple et qu'on l'a obligé à payer une telle somme par le moyen de procédures de ce genre, je crois que nous sommes justifiés de demander au Gouvernement s'il ne serait pas sage de voir à ce que le peuple ne soit pas joué une seconde fois; et cette fois ce sera peut-être pour une somme beaucoup plus considérable, car personne ne sait le montant que peut comporter une telle opération.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il insinuer que les juges chargés de cette décision étaient ou malhonnêtes ou incompétents? (Exclamations).

L'hon. M. KING: Ce n'est nullement mon intention d'insinuer. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, l'honorable membre voudra-t-il nous dire s'il s'attaque à la sentence rendue?

L'hon. M. KING: Ce n'est nullement mon intention, et le ministre le sait bien, de critiquer les juges d'aucune façon.

Je ne rapporterai pas mes propres paroles au ministre, mais celles d'un homme qui a le droit, je pense...

L'hon. M. MEIGHEN: Peu m'importe les paroles de qui que ce soit. Je veux savoir pourquoi vous encouragez. . .

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. MEIGHEN:. . . ceux qui ont attaqué la décision des juges?

L'hon. M. KING: Je dis simplement à mon honorable ami, comme je l'ai déjà fait observer, que je ne lui demanderai pas d'accepter ma parole. Je lui rappellerai l'opinion d'un homme dont le nom est plus respecté que celui de tout autre qui a siégé dans l'enceinte parlementaire, je veux parler de sir Wilfrid Laurier. Le pays partage mon estime, sans doute, pour la personnalité de sir Wilfrid Laurier. Je vais maintenant donner à l'honorable ministre l'opinion de sir Wilfrid relativement à l'opération dont il a parlé. Dans le dernier message, de sir Wilfrid Laurier au peuple du Canada, il a parlé en ces termes de l'acquisition du Nord-Canadien:

L'un des aspects de la loi de la dernière session est que l'Etat devient propriétaire des actions de la compagnie, de la valeur nominale de 60 millions. Jamais une piastre n'a été payée pour ces actions. Les experts nommés par le Gouvernement pour évaluer toute l'entreprise, experts d'une habileté et d'une expérience reconnues, ont déclaré eux-mêmes que les actions de la compagnie n'ont aucune valeur.

Cependant, le Gouvernement a décidé de nommer une commission d'arbitrage pour évaluer les biens que ces experts avaient déclarés n'être d'aucun prix.

L'opposition a demandé que le rapport des arbitres, quel qu'il pût être, fût présenté au Parlement pour être approuvé. Bien que cette motion ait été rejetée, il est du devoir du pays de déclarer que l'affaire ne doit pas être regardée comme définitivement close par l'acte d'une Chambre agonisante, mais qu'elle doit être présentée encore une fois au nouveau Parlement pour y être discutée.

Voici en quoi diffère uniquement ce que je viens de lire au sujet de l'opération du Nord-Canadien et ce que propose le Gouvernement par cette mesure. Au lieu que les droits du peuple soient violés par le fait d'un Parlement moribond, cette violation est due aux actes d'un Gouvernement qui a déjà perdu la confiance du pays, comme on le voit de tous côtés par les manifestations de l'opinion publique. Les droits du peuple sont usurpés par un ministère qui n'est pas excusable de faire une opération de cette envergure sans permettre aux contribuables de dire ce qu'ils en pensent.

Je veux bien faire comprendre qu'elle ressemble à celle du Nord-Canadien, parce que le pays se rend bien compte de ce qu'a été cette affaire. Je répéterai un extrait de ce que je viens de lire au sujet de cette opération:

Les experts nommés par le Gouvernement pour évaluer toute l'entreprise, experts d'une habileté et d'une expérience reconnues, ont déclaré eux-mêmes que les actions de la compagnie n'ont aucune valeur.

Voici un parallèle exact. Nous avons devant nous le rapport de la commission Drayton-Acworth. Le ministre ne pourra guère objecter que les membres de cette commission n'étaient pas des hommes d'une habileté et d'une expérience reconnues. Cependant, que dit le rapport de la valeur de ces actions? On trouve à la page 65:

Même si le Gouvernement les déchargeait entièrement...

c'est-à-dire le Grand-Tronc.

...comme il a été proposé par leur président, de leur malheureuse entreprise du Grand-Tronc-Pacifique—et comme nous l'avons déjà dit nous ne pouvons croire que cette demande puisse être justifiée suffisamment—il est évident que la compagnie du Grand-Tronc n'est pas et ne sera pas pour quelque temps encore, dans une position qui lui permette de débourser des fonds à titre de dividendes. Nous considérons tout le capital-actions de la compagnie comme ayant très peu de valeur intrinsèque à l'heure actuelle. Basée sur la valeur présente du revenu susceptible d'être maintenu, la compensation équitable serait très petite.

Ainsi, au sujet de cette affaire, des hommes capables et expérimentés apprennent au Parlement que même si le Gouvernement déchargeait entièrement le Grand-Tronc-Pacifique—ce qu'ils disent que le Gouvernement ne devrait pas faire, mais ce qu'il fait quand même par cette mesure—tout le capital-actions de la compagnie n'a que très peu de valeur intrinsèque. Les deux affaires sont donc exactement analogues. Maintenant, poursuivons le parallèle à un autre point de vue. L'opposition demande au Gouvernement de faire exactement ce qu'elle demande au sujet de l'opération du Nord-Canadien, afin d'échapper à la situation que j'ai décrite. L'opposition a demandé que le rapport des arbitres, quel qu'il fût, fût présenté au Parlement pour approbation.

Si le Gouvernement avait, dans l'affaire du Nord-Canadien, soumis la décision des arbitres à l'approbation du Parlement, celui-ci aurait alors décidé si le pays devait donner 10 millions pour des actions pour lesquelles pas une piastre n'avait été payée. Nous prétendons donc, de ce côté

(la gauche) qu'en présence de cette opération, le ministère doit se rendre aux raisons qui justifient de soumettre au Parlement la décision de la commission d'arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: Pour répondre aux points abordés par mon honorable ami, je n'ai pas besoin de parler longtemps. Il rappelle la vieille question d'arbitrage du Nord-Canadien et il nous répète, pas très clairement, toutefois, ce qui a été dit et redit, et ce que l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) remarque avoir été répondu vingt fois. L'honorable député est le principal coupable dont s'est plaint, hier soir, l'honorable membre de Témiscouata.

D'abord, le rapport Drayton-Acworth n'a pas recommandé de ne rien donner pour les actions du Nord-Canadien—on ne le voit nulle part—mais de faire déterminer le prix par des arbitres. En second lieu, dans la comparaison des valeurs de cette ligne, la commission trouve quil y a peu de valeur, sinon aucune, mais elle a omis de son propre aveu, d'après son rapport signé et déposé sur le bureau de la Chambre, une propriété de plusieurs millions et 30 millions en argent. L'honorable député m'entend-il? La commission Drayton-Acworth a laissé de côté à peu près 30 millions en argent et, par une erreur dans l'appréciation des terrains occupés par le tracé, plusieurs millions. J'espère que l'honorable député me comprend. Voici comment la chose s'est faite, sans qu'il y eût rien de voulu: les obligations de la compagnie ont été vendues et sont devenues, par conséquent, une dette de la compagnie; elles ont paru au passif. Mais comme les lignes à construire avec les produits des obligations ne venaient que d'être commencées, ou ne l'avaient peut-être pas été du tout, l'argent ne fut pas versé. Il était en fidéicommis pour la construction de ces lignes. Le Nord-Canadien n'avait pas cet argent, qui devait servir à ses fins seulement, et qui devait être remis par la compagnie de fidéicommis à mesure que les chemins de fer étaient construits.

J'espère que l'on m'a compris. Comme l'argent n'était pas dans le trésor, le rapport a laissé de côté la somme que j'ai mentionnée. Je parle d'après mes souvenirs et d'après les renseignements que me donnent les experts qui sont à mes côtés. Cependant, je sais que la somme était très élevée, que les auteurs du rapport ont admis eux-mêmes leur erreur et que les documents à ce sujet sont sur le bureau de la Chambre.

M. JACOBS: Qu'est devenu l'argent?

L'hon. M. MEIGHEN: Il est employé à la construction des lignes.

M. JACOBS: Par le Gouvernement?

L'hon. M. MEIGHEN: Par la compagnie. Qu'en aurait-on fait? Il est placé en fidéicommis et ne peut servir à d'autres fins. Sans doute, *la* question est jugée claire. Réellement, il y a eu de l'argent d'omis, le produit des obligations garanties par les gouvernements provinciaux avec lesquelles nous n'avions rien à faire. Cet argent était là, en fidéicommis, ne pouvant servir qu'à la construction des chemins de fer. Comme il n'était pas dans le trésor, naturellement, il n'en a pas été tenu compte et les honorables députés peuvent facilement constater la cause de l'erreur.

M. TOBIN: Quels sont les noms des lignes ainsi construites?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne puis les donner maintenant, ils sont dans l'état qui a été déposé. Ils paraissent tous au procès-verbal de l'arbitrage que les honorables députés ne semblent pas avoir lu, bien qu'ils condamnent entièrement l'arbitrage.

On s'est plaint, l'autre jour, que le procès-verbal n'a jamais été publié ni déposé sur le bureau. Mais, il y a eu un an au mois d'avril qu'il est sur le bureau. Les honorables députés semblent ne pas y avoir fait allusion. Ils attaquent la décision en ayant bien soin de remarquer qu'ils n'attaquent point les juges; que ce sont des gens honorables et compétents, mais qu'ils ont rendu une décision malhonnête. Voilà la position derrière laquelle se retranche, cet après-midi, le leader de l'opposition.

M. JACOBS: Nous avons des causes dans lesquelles le jugement d'un magistrat de la cour supérieure est cassé en appel, le jugement de la cour d'appel infirmé par la cour suprême, celui de la cour suprême infirmé par le comité judiciaire du conseil privé. L'honorable député prétend-il que les juges qui ont rendu ces décisions avant qu'elles atteignent le conseil privé sont malhonnêtes et incompétents?

L'hon. M. MEIGHEN: Mais non.

M. JACOBS: C'est l'argument que l'honorable ministre invoque.

L'hon. M. MEIGHEN: Nullement. Il est fort possible que les juges aient commis une erreur. Mais l'honorable député indiquera-t-il ce en quoi ils se sont trompés, en appréciant la preuve? Soutient-il sérieusement qu'un rapport qui omettait ces actifs—rapport ex parte fait sans qu'on eût imposé à

la commission le devoir de fournir aux détenteurs des actions l'occasion d'en établir la valeur—devrait être tenu pour final, sans qu'on pût en appeler?

M. JACOBS: On prétend que la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, c'est-à-dire, Mackenzie et Mann, n'a jamais payé 5 cents de ces actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est aucunement le point en discussion. Cela est faux du reste, mais ce n'est pas ce dont il s'agit.

M. JACOBS: L'honorable ministre dit-il que cela n'est pas vrai?

L'hon. M. MEIGHEN: Je sais absolument que cela est faux. Je puis démontrer à l'honorable député qu'il n'en sait rien.

M. JACOBS: Le ministre me permettra peut-être de lire. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Non, j'y arrive à l'instant, mais je réponds maintenant à l'autre objection. Il s'agit de connaître si le capital-actions valait quelque chose. Il aurait pu et même si l'on n'en avait rien payé, il pourrait encore avoir une certaine valeur. Nombre d'actions qui n'ont pas coûté un prix élevé, à l'origine, valent aujourd'hui beaucoup d'argent. Un stock ne peut-il donc jamais prendre de la valeur? De fait, le rapport Drayton-Acworth, préparé sans qu'on eût fourni aux détenteurs l'occasion de faire la preuve de la valeur de ces actions, ne saurait en toute décence, en honneur et en droit, être accepté à l'appui de la prétention qu'elles n'ont absolument aucune valeur et qu'il n'y a pas lieu de permettre aux détenteurs de ces actions de prouver le contraire. Cette commission était aussi honorable et aussi compétente que toute autre qui ait jamais été chargée de déterminer la valeur des titres réels. Le Parlement deviendra-t-il une cour d'appel des jugements?

M. JACOBS: Il l'est quelquefois.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'en ai jamais entendu parler.

M. JACOBS: La cause de Calgary, relativement à la loi du service militaire.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Parlement n'a pas siégé en appel dans cette affaire.

M. JACOBS: Mais le Gouverneur en conseil l'a fait. Il a notifié une cour de l'Alberta qu'elle ne devait pas se conformer à la décision de la cour d'appel de l'Alberta.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouverneur en conseil lui a donné cet avis? Eh! bien, c'est un fait que j'ignore.

[L'hon. M. Meighen.]

M. JACOBS: Ou bien le ministre de la Justice a donné des instructions, l'un ou l'autre.

L'hon. M. MEIGHEN: Aucunement. Je connais assez bien le ministre de la Justice, pour pouvoir affirmer, sans être particulièrement renseigné sur cette affaire, qu'il ne donnerait jamais d'instructions à un tribunal, qu'il ne l'a jamais fait. J'invite l'honorable député à répéter cela, lorsque le ministre de la Justice sera ici présent.

M. JACOBS: Je le ferai volontiers, ici, et maintenant. Je demande au ministre si des instructions n'ont pas été envoyées par le Gouvernement—j'ignore par quel département ministériel—à la cour d'appel de l'Alberta ou à certains autres tribunaux de ne pas se conformer à une certaine décision. Je crois que c'était celle de l'affaire Lewis.

L'hon. M. MEIGHEN: Non; j'étais en Angleterre à ce moment, mais je connais assez bien les membres du Gouvernement pour dire qu'ils ne donneraient pas d'instruction à une cour de justice.

M. JACOBS: L'honorable ministre connaît-il quelque chose de l'incident?

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami peut évoluer aussi prestement qu'homme au monde surtout lorsqu'il traite une question dont il ignore tout. Dira-t-il que nous aurions raison, si nous tentions d'infirmer un jugement d'une cour de justice? Ce serait tout à fait inexcusable.

M. JACOBS: Ce n'est pas la question.

L'hon. M. MEIGHEN: Au contraire. L'honorable député demande au Parlement de dire que nous aurions infirmé la sentence arbitrale au sujet du Nord-Canadien.

M. JACOBS: Je demande à l'honorable ministre s'il a une connaissance quelconque des instructions données par le Gouvernement, dans la cause Lewis, relevant de la loi du service militaire.

Des DEPUTES: A la question.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler au comité que nous discutons l'article 6 du projet de loi, qui traite de la nomination d'une conseil d'arbitrage, aux fins de déterminer la valeur des actions privilégiées et ordinaires du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc.

J'ai pensé qu'il était juste de permettre à l'honorable ministre de remettre au point certaines comparaisons qui ont été faites avec l'arbitrage du Nord-Canadien, mais les honorables députés ne devraient pas s'écarter davantage de l'article que nous discutons.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne dirai donc plus rien à cet égard, sauf ceci: Nous ne pouvons nous empêcher de nous extasier devant un argument qui dit: "J'ai raison, parce qu'un témoin de mon côté dit cela; j'ai raison parce que je cite sir Wilfrid Laurier qui en effet s'accorde avec moi". Je conçois que, au cours de la discussion, on se réclame d'opinions émises par un adversaire: ce sont des aveux; mais c'est la première fois que j'entends un honorable député prétendre qu'il a raison parce que quelqu'un de son propre parti dit la même chose, et qu'il désire que son argument soit accepté. Naturellement, nous savons tous à quoi nous nous exposons si nous osons mettre en doute la sagesse infinie de feu sir Wilfrid Laurier. Néanmoins les faits sont les faits. On me pardonnera peut-être si j'informe l'honorable membre (M. King) qui n'a pas fait partie de la députation pendant nombre d'années, qu'à une époque où nous cherchions à écouter la nécessité de prendre à notre charge le Nord-Canadien, à une époque où nous avons adopté la politique qui avait été celle de tous les gouvernements au Canada pendant des années—celle d'aider la compagnie sous forme de garantie—le parti auquel appartenait alors mon honorable ami, et qu'il appuyait sans doute avec dévouement à sa manière, proposa dans cette Chambre de nous mettre en frais d'acquérir ces actions par arbitrage, gourmanda vertement le gouvernement parce qu'il ne voulait pas accepter cette motion, exprima le désir de nommer un tribunal d'arbitrage pour déterminer la valeur de toutes les actions, et fixa à 30 millions le maximum de la valeur des actions.

M. TOBIN: Après que cette résolution eut été proposée, combien d'argent le présent Gouvernement a-t-il prêté à Mackenzie et Mann?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas un dollar.

M. TOBIN: Combien d'obligations a-t-il garanties?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas un dollar. Ce gouvernement a garanti les obligations du réseau Nord-Canadien. Cela a-t-il aidé à Mackenzie et Mann, ou était-ce au détriment de leurs actions? Est-ce que le fait de donner notre garantie a augmenté la valeur des actions, ou l'a dépréciée? L'honorable député voudra-t-il répondre à cela?

M. TOBIN: Elle a sans doute aidé les affaires financières de Mackenzie et Mann

L'hon. M. MEIGHEN: Alors si 30 millions étaient un maximum raisonnable avant cette aide quel serait un maximum raisonnable après? Après cette aide, l'honorable député jugeait que c'était une abomination de fixer un maximum de 10 millions; mais avant d'avoir donné cette aide, il jugea que 30 millions était un maximum raisonnable.

M. TOBIN: C'était ce que nos arbitres dans leur rapport ont déclaré ne valoir pas un sou.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, les arbitres ont fixé la valeur à 10 millions. L'honorable député a attaqué d'une façon peu virile, l'honnêteté de ces messieurs. Ils n'étaient pas du tout des arbitres.

M. TOBIN: Je veux dire les commissaires. L'honorable ministre aimerait-il que je lui lise ce que contenait ce rapport?

L'hon. M. MEIGHEN: On nous l'a lu il y a environ deux minutes, mais si l'honorable député veut récréer le comité en le lisant de nouveau, je ne m'y oppose pas. Je lui demanderai de lire aussi l'avis donné dans ce rapport de soumettre à l'arbitrage le paiement annuel que les propriétaires des actions devaient recevoir selon leurs conclusions.

M. JACOBS: Après avoir dit d'abord que les actions ne valaient rien.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans un rapport subséquent, ils ont virilement reconnu avoir omis de faire état de plusieurs millions en numéraire d'un montant de près de 30 millions, et de terres d'une valeur de plusieurs millions, dont je ne peux en ce moment indiquer le chiffre exact.

M. JACOBS: Où cela est-il officiellement et virilement déclaré?

L'hon. M. MEIGHEN: Dans une lettre déposée sur le bureau de la Chambre. Pourquoi l'honorable député n'étudie-t-il pas ces documents?

M. JACOBS: Elle n'est pas publiée dans un rapport supplémentaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, elle est sous forme de lettre déposée sur le bureau de la Chambre.

M. JACOBS: Quand?

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a plusieurs mois, mais un jour que l'honorable monsieur était dans la Chambre, et elle a été lue en Chambre.

M. JACOBS: Je vous demande pardon.

L'hon. M. MEIGHEN: On a donné lecture de ce document ici même et il est inséré au compte rendu. Voilà précisément ce que je reproche à nos honorables collègues. Ils se mettent toujours ainsi dans l'embarras, j'allais dire d'une façon puérile, avant d'essayer de s'éclairer sur les faits. C'est la première fois, sans doute, que l'honorable député apprend l'existence de ce document.

M. JACOBS: J'ai lu le rapport. J'en conviens, je n'ai pas lu le rapport dressé après décès.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'a pas lu le rapport modificateur.

M. JACOBS: Non, pas le rapport dressé après décès.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas un rapport sincère, je suppose.

M. JACOBS: Nullement.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, pourquoi l'honorable député ne l'a-t-il pas lu?

M. JACOBS: Je ne suis pas responsable des erreurs du rapport dressé par la commission Drayton-Acworth. Je me borne à lire le rapport dans sa teneur actuelle.

L'hon. M. MEIGHEN: J'en conviens, l'honorable député n'est pas responsable; mais pourquoi veut-il que les actionnaires soient responsables?

M. JACOBS: Comment le dépôt de certaines sommes dans le trésor, à cause d'obligations, pourrait-il porter atteinte à leur valeur?

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que c'est la propriété des actionnaires. Est-ce là une réponse satisfaisante?

M. JACOBS: C'est la propriété des obligataires, non pas celle des actionnaires.

L'hon M. MEIGHEN: Non, ce n'est pas la propriété des obligataires; les obligations sont leur propriété. Est-ce que ces obligataires doivent avoir en même temps les obligations et l'argent? L'argent est la propriété de la compagnie, qui peut l'utiliser pour ses besoins. L'honorable député prétend-il sérieusement qu'il n'en faut pas tenir compte en déterminant l'actif de la compagnie? Ce serait insensé. (Protestations.)

M. JACOBS: Le ministre se sert du vocabulaire qu'il a employé à la tribune, lundi dernier.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce vocabulaire a produit son effet, en ce qui me concerne.

[M. Jacobs.]

Toutefois, je n'ai pas eu l'intention d'offenser l'honorable député. L'expression est parlementaire, mais j'y substituerai volontiers...

M. JACOBS: Inutile. Je vous le pardonne, car vous êtes coutumier du fait.

L'hon. M. MEIGHEN: Je dirai qu'il n'est ni loyal ni juste d'affirmer que l'actif de la compagnie doit être déterminé d'une manière fixe et irrévocable, sans tenir compte d'une somme de 30 millions, propriété de la compagnie, et je dis à l'honorable député que pareil engagement est enfantin. Je connais quelque peu sa mentalité et je voudrais le guérir de son esprit de parti. Je le sais, il conviendrait que j'ai raison.

M. JACOBS: Médecin, guéris-toi toi-même.

L'hon. M. MEIGHEN: J'en conviens maintenant, et me voilà guéri. Quant à l'arbitrage, il concorde parfaitement avec l'arbitrage précédent, au point de vue de l'honneur et de la justice, et si quelques honorables députés peuvent réussir à le perfectionner sous ses deux angles ou bien à la lumière de ces épreuves, qu'ils formulent donc leur avis. Quant à soumettre la question au Parlement, cela reviendrait tout simplement à constituer le Parlement en cour d'appel pour reviser une décision judiciaire. Ce serait le renversement de tous les principes qui président aux jugements des tribunaux, et tout cela, en dernière analyse, n'aboutirait qu'à des retards et à des impasses sans fin. En d'autres termes, cela reviendrait encore à la mise en liquidation.

L'hon. M. KING: Le ministre a dit que la proposition tendant à soumettre la question au Parlement serait dérogatoire à l'honneur des arbitres; or, je veux lui faire observer...

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela. Je ne veux pas permettre à l'honorable député de m'attribuer la paternité de pareille affirmation. Je n'ai pas dit que ce serait dérogatoire à l'honneur des arbitres. J'ai dit que lorsque l'honorable membre affirme que la sentence arbitrale avait grevé le pays d'une somme qu'il n'aurait pas dû payer, il a fait une affirmation dérogatoire à l'honneur de ces arbitres; et il ne saurait se tirer de là.

M. JACOBS: Nullement.

L'hon. M. KING: Comme le ministre le sait parfaitement, si cette sentence arbitrale eût été soumise au Parlement, jamais il

n'aurait consenti à ce qu'on soulageât ainsi le trésor public d'une somme de 10 millions de piastres au bénéfice de ceux qui ont reçu cette somme.

L'hon. M. MEIGHEN: Est-ce que le Gouvernement, l'année précédente, aurait considéré 30 millions comme une somme suffisante?

L'hon. M. KING: Ce n'est pas du tout ce dont il s'agit. J'en suis sur un cas absolument semblable à celui dont il est question. J'étais sur le point de dire au ministre que, relativement à la loi des différends industriels, dont parlait l'honorable député de Nelson (M. Campbell), on dit aux messieurs qui agissent en qualité de juges dans ces causes que leur décision doit être soumise à l'opinion publique avant d'être acceptée par l'une ou l'autre des parties en cause; que cette décision ne saurait engager ces parties avant qu'elles aient eu l'occasion de la reviser. Par conséquent, les juges ne se considèrent pas pour cela l'objet d'attaques injustes. Ils reconnaissent simplement que l'opinion publique a un rôle à remplir, tout comme n'importe quel autre élément dans une grosse opération. Permettez-moi d'attirer aussi l'attention du ministre sur une autre considération. Si quelqu'un manque d'égards c'est plutôt le ministre vis-à-vis de ceux qui font partie de cette Chambre, car tout ce que je demande c'est que les membres de cette Chambre aient le droit de décider si une sentence quelconque devra être acceptée ou rejetée ou encore si elle doit être examinée plus à fond. Lorsque le ministre dit que nous ne pouvons permettre à cette Chambre de se prononcer au sujet d'une décision qui aura été rendue de crainte qu'on y voie un blâme à l'adresse des juges, il manque lui-même d'égards envers tous les députés de la Chambre.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'hésite pas à blâmer les députés s'ils se formalisent de m'entendre dire que, sans avoir entendu les témoignages, ils ne sont pas aussi à même d'apprécier la question que les juges du pays qui instruisent l'affaire. Si c'est là, par exemple, porter atteinte à l'intelligence du chef de l'opposition (M. King) je crains d'être obligé de reconnaître le bien fondé de l'accusation. L'honorable député demande de s'en rapporter à l'opinion publique. C'est assurément une nouvelle conception du libéralisme que de laisser à l'opinion publique le soin de rendre des décisions d'ordre judiciaire.

L'hon. M. KING: Je n'ai jamais rien dit de tel.

L'hon. M. MEIGHEN: Les arbitres qui rendent la décision instruisent l'affaire judiciairement, interrogent les témoins, voient leur manière d'agir, en viennent à une décision, après quoi ils laissent intervenir l'opinion publique et disent si la décision doit être imposée ou non aux actionnaires. Est-ce ce qu'il entend? Pourquoi ne pas laisser l'opinion publique être le dernier facteur lorsqu'il s'agit d'établir quels sont les droits des particuliers devant les tribunaux du pays? Supposons le cas d'un individu qui s'empare des biens d'un autre, et qu'un différend surgisse, l'honorable député voudrait que le juge rende d'abord son jugement et qu'ensuite on s'en rapporte à l'opinion pour décider si ce jugement doit être de dernier ressort ou non. Il s'agit ici de fixer la valeur d'une propriété. Le libéralisme de l'honorable ministre consiste-t-il à laisser à l'opinion publique le soin de déterminer la valeur de la propriété?

L'hon. M. KING: Le libéralisme, tel que je l'entends, consiste en ce qu'en dernier ressort, c'est l'opinion publique qui devrait diriger le Parlement. Lorsqu'on ne fournit pas au public l'occasion de se prononcer, ce que le ministre lui refuse, les représentants au Parlement devraient au moins pouvoir se faire son interprète. Voilà toute la question. Le ministre lui-même et tout le ministère devraient se rendre compte de cette responsabilité vis-à-vis des représentants du peuple. Les délégués du peuple à ce Parlement ont conscience de leur responsabilité à cet égard et ce que nous reprochons au Gouvernement dans cette affaire, c'est d'ignorer complètement l'opinion publique, d'ignorer complètement les représentants du peuple dans cette Chambre et, dans sa précipitation, il procède d'une manière tout à fait inconstitutionnelle, en ce qui concerne l'opinion du public soumise par l'intermédiaire de ses représentants dans ce Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne saisit pas bien son propre argument. Le Gouvernement s'inspire certainement de l'opinion publique et s'il ne croyait pas cette mesure appuyée par l'opinion publique il ne l'aurait naturellement pas présentée.

L'hon. M. KING: Elle ne l'est certainement pas.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député voudra bien attendre que je le repousse sur son propre terrain? Le Gouvernement peut se tromper dans son estimation de l'opinion publique.

L'hon. M. KING: Il se trompe bien certainement.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député peut se tromper également. Cela lui est arrivé très souvent, et chaque fois il avait la même assurance qu'aujourd'hui, mais ce n'est pas ce dont il s'agit. Le Parlement est dirigé par l'opinion publique, mais est-ce que cela veut dire que le soin de décider ce que vaut en dollars la propriété du Grand-Tronc devrait être laissé à l'opinion publique?

L'hon. M. KING: Au Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Il dit: Que l'opinion publique se prononce et ensuite nous reviendrons au Parlement.

M. JACOBS: C'est un euphémisme.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit: Qu'un tribunal judiciaire, après avoir entendu les dépositions des témoins sous serment, décide de la valeur d'une certaine exploitation dont les affaires sont fort compliquées; que l'opinion publique accomplisse ensuite son œuvre par tout le pays et se réflète au Parlement et nous verrons après cela si le tribunal judiciaire a eu tort ou raison.

Est-il possible de fournir un plus frappant exemple de ce que j'appellerai le bolchévisme de salon. N'est-ce pas là l'essence même de la doctrine bolchéviste?

M. JACOBS: Pas du tout. Le Parlement constitue la plus haute cour d'appel du pays.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement, mais en tant qu'il s'agit de politique et des principes des lois.

M. CANNON: En tout.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, mon honorable ami (M. Cannon) est d'avis que le Parlement devrait reviser toutes les décisions des tribunaux touchant la valeur des biens des particuliers.

M. CANNON: Sous le régime de notre Constitution, le Parlement constitue le plus haut tribunal du pays en tout et partout, si bien que si un citoyen n'est pas satisfait de la décision d'un tribunal quelconque, il peut en appeler au Parlement par une pétition. Cette procédure est constitutionnelle et je ne crois pas que le ministre soutiendra le contraire.

L'hon. M. MEIGHEN: Un citoyen peut recourir à cette procédure; cependant, il n'est pas à ma connaissance que le Parlement ait jamais revisé les jugements de nos tribunaux.

M. CANNON: Le Parlement a le droit de le faire, s'il le juge à propos.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela voudrait dire que le Parlement se laisse guider par les principes bolchévistes. Il ne s'agit pas en l'espèce d'une procédure constitutionnelle. Ces principes sont contraires au droit parlementaire pratiqué en Grande-Bretagne. Ce n'est plus la justice britannique à laquelle nous sommes habitués et ce n'est pas la ligne de conduite que le présent Gouvernement entend suivre.

L'hon. M. KING: L'essence de la transaction ce sont les sommes que le trésor canadien sera obligé de débourser en conséquence de cet arbitrage. Le ministre de l'Intérieur soulève la question des décisions judiciaires dans le but de faire croire que la gauche se porte à des attaques contre la magistrature. Je l'ai fait observer hier, il existe une limite que tout esprit purement juridique ne saurait dépasser; il accuse une tendance à s'en tenir si exclusivement aux principes du droit, qu'il n'est pas en mesure parfois de se rendre compte de la direction de l'opinion publique, non formée aux finesses de la procédure dans certaines questions. Il s'agit d'un problème qui intéresse les contribuables canadiens et qui continuera à les intéresser pendant une période de trente ans et plus. Il s'agit d'une transaction qui imposera de lourdes obligations financières aux contribuables à une époque où le pays en a déjà plus qu'il n'en peut supporter. Nous proposons donc, qu'avant de charger les contribuables canadiens de ces terribles obligations dont le chiffre est encore inconnu aujourd'hui et qui peuvent s'élever à des sommes énormes et peser lourdement sur toute une génération, le Gouvernement fournisse l'occasion à l'opinion publique de se manifester dans tout le pays et par la bouche de ses représentants au Parlement.

Je dois des remerciements au ministre d'avoir clairement établi la ligne de démarcation qui nous sépare quant à notre façon d'estimer la tendance de l'opinion publique. Les principes libéraux que je professe me portent à croire que l'opinion publique a le droit de faire entendre sa voix et de faire sentir l'influence dont elle dispose au Parlement avant que le marché ne soit consommé. Le ministre est d'avis, de son côté, que nous devons passer outre l'opinion publique. Il prétend que nous devons suivre en toute cette affaire la procédure qu'il est disposé à recommander au Parlement à son titre d'avocat et qui revêt la pire forme de toryisme qui soit connue dans le monde entier.

L'hon. M. MEIGHEN: Les savants commentaires qu'a présentés mon honorable ami relatifs aux limites assignées à l'esprit des hommes de loi seront peut-être précieux pour nos collègues (MM. Cannon et Jacobs) et je leur recommanderai de les approfondir.

Les observations que l'honorable député a faites au sujet de l'opinion publique se résument purement et simplement à défigurer d'une façon maladroite le sens de mes paroles. Il a déjà eu l'occasion de faire ces observations maladroites avant aujourd'hui et j'y ai amplement répondu. Je n'ai jamais prétendu que le Parlement doive résister à l'influence de l'opinion publique; je ne puis donc m'expliquer pourquoi l'honorable membre prend la parole à tout bout de champ, refuse de prendre note de mes paroles et s'entête à les défigurer suivant que cela fait son affaire.

M. MANION: Si la Chambre veut bien me permettre de revenir à l'article 6, je demanderai au ministre s'il est en mesure de donner le chiffre approximatif que devraient atteindre la sentence arbitrale pour égaler l'offre qu'a faite le Gouvernement aux fins d'acquérir le réseau du Grand-Tronc? Je sais que cette offre reposait sur une échelle à base variable, mais l'opinion qu'a exprimée l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) m'a fortement impressionné.

L'hon. M. MEIGHEN: L'offre du Gouvernement était de $2,500,000 pour les trois premières années, 3 millions pour les cinq années suivantes et $3,600,000 ensuite annuellement pour le reste des 999 années. Je ne pourrais dire au juste, à combien la somme s'élèverait si la répartition en était faite sur toute la durée des 999 ans, par montants annuels égaux. Au dire des actuaires, ce serait, je pense, près de $3,330,000 par année, c'est- à-dire que l'offre du Gouvernement équivaudrait à celle d'une somme de $3,330,000, ou à peu près, chaque année pendant 999 ans.

Le Gouvernement s'engage à payer la somme de $2,500,000 sur les actions garanties; il resterait, par conséquent, $830,000 par année. Si donc, la décision des arbitres est conforme à cette prévision, elle sera d'un chiffre à peu près égal à celui de nos offres. Il va de soi que le Gouvernement entend ne payer rien de plus qu'une somme de $2,500,000; et c'est là ce que nous soutiendrons devant les arbitres. Nous avons fait une offre considérée comme juste et raisonnable, et non comme étant d'un chiffre à prendre pour minimum de la valeur à établir.

M. MANION: A combien s'élèverait la capitalisation de cette somme ?

L'hon. M. MEIGHEN: Juste à vingt-cinq fois le montant.

M. JACOBS: Pendant les deux jours, où il a été question de la manière dont ce stock allait être évalué, je n'étais pas à la Chambre, mais on me dit que l'on a quelque peu débattu le point de savoir si une date serait fixée d'après laquelle les arbitres procéderaient. Cela semble indiquer que les arbitres tiendront compte de la valeur que les actions peuvent avoir de fois à autre sur la place de Londres.

S'il en devait être ainsi, je pense que l'affaire n'aboutira à rien, par cela qu'à la bourse de Londres, les fonds publics sont dans les mains des spéculateurs, la valeur qu'ils attribuent aux actions d'une compagnie, représente celle de ses biens matériels. Certaines de ces actions, notamment les actions garanties, celles dont nous nous apprêtons à garantir les intérêts à 4 p. 100, ont subi, il y a quelques années, une baisse des quatre cinquièmes. Plus d'une fois, ces actions garanties n'ont eu aucun dividende.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député est dans l'erreur; deux ans seulement, elles n'ont pas eu de dividende.

M. JACOBS: J'ai étudié cette affaire dans le livre du professeur Skelton sur l'histoire du Grand-Tronc. Voici ce que j'y trouve à la page 196 :

Au point de vue des actionnaires, la politique d'expansion ne s'est justifiée que de 1881 à 1883, quand l'Ouest jouissait d'une prospérité inconnue jusque-là. L'année 1883 a été celle où les affaires du Grand-Tronc ont été le plus florissantes. Cette année-là, en effet, la compagnie a payé des dividendes, non seulement sur ses actions garanties, mais encore sur ses actions de première, de deuxième et de troisième priorité. Jamais ensuite, jusqu'en 1902 a-t-il été fait même un paiement partiel sur les actions de troisième priorité, pas avant 1900, sauf en 1887, pour une fraction, a-t-il été rien payé sur les actions de deuxième priorité. Les dividendes pour les actions de première priorité n'ont été que fractionnaires et accidentels. Le plus souvent nul dividende n'a été payé sur les actions garanties. Vers 1895, la situation financière de cette puissante compagnie était si peu brillante que les titres de l'émission au pair de 16,000,000 de livres sterling, titres qui, en 1883, avaient une valeur marchande de 12,000,000 de livres...

Je suppose qu'il s'agit là des actions garanties.

...ne valaient plus, en 1894, que 3,500,000 livres. Les titres de date prostérieure...

Cela se rapporte, je suppose, aux actions de première, de deuxième et de troisième priorité et aux actions ordinaires

Les titres de date postérieure étaient devenus de simples jetons à la bourse pour les joueurs. Où trouver la cause de cette situation? Il n'y en avait pas qu'une, mais plusieurs. La première, c'était le capital. Pour commencer, la ligne avait été évaluée à un prix excessif, et les nouvelles acquisitions en avaient doublé les charges permanentes. D'autre part, les gains nets ne s'étaient accrus que de 10 p. 100. Les lignes tributaires vivaient aux dépens de la ligne principale.

C'est là un extrait du chapitre 11 sur les développements du Grand-Tronc, dans un livre dû à la plume de monsieur le professeur Skelton, qui a fait une étude approfondie sur la matière.

Pour arriver à une conception juste de la valeur de ces stocks, il faudra prendre l'actif et le passif matériels et les évaluer de cette manière. Impossible autrement de parvenir à une juste évaluation du stock. Si nous tenons compte de la valeur du prix de ces actions à la bourse de Londres, nous sommes dans les mains des agioteurs et les escamoteurs.

M. CAHILL: Le ministre a dit qu'une somme de $3,600,000 avait été offerte par le Gouvernement comme maximum. Est-il en mesure de nous dire quelle somme le Grand-Tronc a fixée, comme devant être le minimum qu'il accepterait en règlement?

L'hon. M. MEIGHEN: Cela apparaît dans les lettres. La somme est indiquée en livres sterling, mais elle équivaut à près de $5,660,000.

M. CAHILL: Cette proposition a dû être faite dans un temps où la compagnie pouvait encore avoir des illusions sur ce qu'elle obtiendrait. Cette lettre est datée du 8 août 1918. Plus tard, la compagnie a dû comprendre qu'il fallait en rabattre. A-t-il été fait quelque autre proposition dans les pourparlers relatifs au minimum?

L'hon. M. MEIGHEN: Aucune; jamais personne n'a fait entendre que la compagnie pût être prête à accepter moins.

M. CAHILL: Quelle était la différence entre ce que le Grand-Tronc demandait et ce que le Gouvernement était disposé à offrir?

L'hon. M. MEIGHEN: Elle représentait l'écart entre les $2,500,000 que le Gouvernement paie à titre d'intérêt sur les actions garanties, et les $5,600,000, c'est-à-dire qu'elle était de $3,100,000.

M. CAHILL: Le Gouvernement offrait $2,500,000 pour les trois années, $3,000,000 pour les cinq années suivantes, et $3,600,000 par année dans la suite. En multipliant par 25 les $3,600,000 et les $5,600,000 afin de trouver la différence totale, nous arrivons à $50,000,000. Est-ce cette somme-là que le Gouvernement croit devoir faire l'objet de l'arbitrage?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement a fait une offre de $2,500,000, de $3,000,000 et de $3,600,000, et elle n'a pas été acceptée. S'il y a arbitrage, le seul minimum que nous pourrons fixer sera de $2,500,000, c'est-à-dire l'intérêt des actions garanties. Le minimum de la compagnie étant de $5,600,000, la différence sera donc de $4,160,000.

M. CAHILL: Si le Gouvernement pensait . . .

M. le PRESIDENT: L'article 6 pourvoit à l'institution d'un tribunal d'arbitrage, mais non à ce que ce comité fixe le montant de la sentence. L'honorable député n'a donc pas droit de poser des questions concernant la valeur actuelle du réseau du Grand-Tronc ou le montant de la sentence à être rendue par les arbitres.

M. CAHILL: Je m'incline, monsieur le président. Mais ne devons-nous pas songer à l'objet pour lequel nous nommons des arbitres?

M. le PRESIDENT: Oui, mais à l'occasion de cet article, il n'y a pas lieu de rechercher quel montant les arbitres devront allouer.

M. CAHILL: Je cherche non pas à savoir combien les arbitres pourront allouer, mais seulement à savoir sur quoi ils se prononceront. Si je ne me trompe, la compagnie s'est déclarée prête à accepter une somme capitalisée qui représenterait 50 millions de plus que ce qui est offert par le Gouvernement, et si les arbitres doivent fixer une somme plus élevée, nous ferions mieux de régler la question sans avoir recours à l'arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'a peut-être pas l'intention de faire d'erreurs de chiffres, mais il en a fait une. La différence entre le minimum du Gouvernement et celui de la compagnie est de $3,160,000 capitalisés à 4 p. 100. Cette somme, multipliée par 25, représenterait 77 millions.

M. CAHILL: Il faudrait prendre la différence qui existe entre le maximum du Gouvernement et le minimum de la compagnie, au lieu de la différence qu'il y a entre le minimum de l'un et celui de l'autre.

M. le PRESIDENT: Tant qu'il n'aura pas été décidé qu'il faut ajouter à ce bill un article établissant quel sera le maximum de la sentence, les honorables députés devront s'abstenir de discuter, à l'occasion de la discussion de cet article, quel sera la sentence.

M. CAHILL: Je ne discute pas la question de savoir quelle sera la sentence.

L'hon. M. MEIGHEN: Avant que l'article ne soit adopté, je tiens à faire une déclaration au comité à ce sujet. Je crois rencontrer l'approbation des honorables députés en disant qu'au lieu de risquer la nomination d'un troisième arbitre, qui est, comme on le comprend, un des facteurs les plus essentiels à la solution du problème, on a décidé M. le juge Cassels, de la cour d'échiquier, à agir comme troisième arbitre. Avec l'approbation du Parlement à cet égard comme à tous autres, nous sommes prêts à insérer dans l'article une disposition comportant que le juge en chef Cassels, de la cour d'échiquier, sera la troisième arbitre.

M. McKENZIE: Nommera le troisième arbitre.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, qu'il sera lui-même le troisième arbitre. Il est particulièrement à propos qu'il soit choisi, parce qu'il est le juge en chef du tribunal qui décide toutes les causes entre l'Etat et les particuliers, et sa longue expérience, sa grande habileté et sa haute intégrité le recommandent spécialement comme protecteur des droits de tous, dans le présent cas. J'ai donc l'intention de proposer un amendement demandant que le troisième arbitre soit sir Walter Cassels, juge de la cour de l'Echiquier du Canada, et que, s'il vient à mourir ou à ne pouvoir agir pour d'autres causes, les deux arbitres nommés puissent en choisir un troisième. Je ne puis donner le texte exact de ma proposition d'amendement, parce que le texte qu'on m'a soumis ne s'adapte pas parfaitement à celui de l'article, mais je vais faire lecture de ce qu'il convient d'ajouter à l'article et je soumettrai, plus tard, la proposition d'amendement elle-même.

La commission d'arbitres comprendra trois membres dont un sera nommé par le Gouvernement, un autre par le Grand-Tronc et le troisième sera sir Walter Cassels, juge de la cour d'échiquier du Canada. Dans le cas où sir Walter Cassels deviendrait incapable d'agir, lesdites parties choisiront un tiers arbitre qui sera, soit un juge de la cour d'échiquier du Canada, soit l'un des juges de la cour suprême du Canada.

M. JACOBS: Le poste a-t-il été offert au juge en chef Meredith avant d'être offert à sir Walter Cassels?

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'a jamais été offert à personne.

M. McKENZIE: Le ministre a fait la revue des achats de propriétés par l'Etat. Je me souviens que l'acquisition des terrains nécessaires aux voies ferrées dépendait exsivement d'un comité. En 1886, en 1887 ou 1888, l'Intercolonial a été prolongé à travers l'île du Cap-Breton. J'étudiais alors le droit à Sydney, et je me souviens avoir rencontré les membres de ce comité qui avaient l'habitude de parcourir tout le Canada pour estimer les terrains. Ce comité était nommé par le Gouvernement; mais, à la longue, vu l'importance de l'affaire, il a été privé de sa juridiction qui a été attribuée à la cour d'échiquier. Lorsque le ministère des Chemins de fer et des Canaux et les propriétaires des terrains ne peuvent pas s'entendre, la cour d'échiquier peut décider en dernier ressort. Il n'y a pas lieu de critiquer cette manière de faire. J'insiste moins depuis qu'on nous a dit que le juge en chef de la cour d'échiquier jouera un rôle important dans cet arbitrage, mais j'allais proposer au Gouvernement d'examiner s'il ne serait pas possible de nous en rapporter entièrement à la cour d'échiquier.

Le juge en chef de la cour d'échiquier sera le tiers arbitre, et tout le monde admet que celui-ci est le personnage important dans un arbitrage. Au demeurant, un tribunal d'arbitrage est un piètre tribunal. Tout d'abord, les deux parties y ont un représentant bien décidé à soutenir la cause de son client. Le Grand-Tronc choisit quelqu'un qui sera son défenseur, nous désignons le nôtre. Celui-ci est partial à notre égard, et l'autre est partial pour le Grand-Tronc. Tout semble reposer sur l'impartialité et l'habileté du tiers. Nul ne dira qu'un tribunal qui doit rendre un arrêt grâce à un compromis est un tribunal de premier ordre. Si le juge en chef de la cour d'échiquier doit être le tiers, la principale force motrice; s'il doit conduire la barque au port, pourquoi ne pas confier toute l'affaire à la cour d'échiquier, sans l'embarrasser en lui adjoignant deux individus qui tirent en sens contraire, et dont chacun mettra tout en œuvre pour trouver le moyen d'obtenir une décision favorable à ses propres intérêts?

Il n'y a pas très longtemps, nous avons acheté le Québec-Saguenay et un autre chemin de fer de la province de Québec. Nous avons rendu une loi qui autorisait la cour d'échiquier à estimer ces entreprises. La manière dont le juge de cette cour a conduit l'affaire a été grandement satisfaisante. Elle n'a peut-être pas plu à tout le monde; mais, la manière pratique dont le juge l'a conduite fait l'éloge de cette façon de procéder selon moi. Nous reconnaissons tous l'intégrit et l'habileté du juge en chef de la cour d'échiquier.

Il est éminemment apte à trancher de semblables problèmes. Je ne conçois pas de raison valable de ne pas remettre toute l'affaire à la cour d'échiquier. C'est le seul tribunal que nous ayons au Canada pour régler une affaire de ce genre. Il a pleine faculté d'assigner des témoins de tous les coins du pays. Il peut siéger n'importe où au Canada, puis, rendre sa décision.

Monsieur le président, possédant une organisation dont l'objet formel est de s'occuper de semblables affaires, je ne vois pas pourquoi nous chercherions ailleurs, ni pourquoi nous nous ferions du mauvais sang au sujet d'un arbitrage. Voici une cour absolument capable et de la plus haute réputation, et nos amis d'Angleterre, ou d'un autre coin du globe, que la valeur de ces actions intéresse devraient être contents de permettre à monsieur le juge Cassels d'instruire l'affaire et de communiquer sa décision. Voilà les motifs qui m'inspirent. Une fois que le principe est établi, je ne vois pas qu'il importe beaucoup qu'il s'agisse d'un petit chemin de fer, au lieu d'un grand. Celui de la province de Québec n'est pas si petit, et puisque nous avons jugé satisfaisante cette façon de procéder pour en constater ce qu'il valait, je ne vois pas pourquoi nous n'appliquerions pas le même moyen et le même principe à un plus grand chemin de fer. S'il y a une raison valable de n'en rien faire, la députation et le public ont le droit de la connaître.

L'hon. M. DOHERTY: En proposant de soumettre cette affaire au juge de la cour d'échiquier purement et simplement, l'honorable député a fait observer que, à ses yeux, la commission d'arbitrage se composera d'un individu qui soutiendra les intérêts du Grand-Tronc, d'un deuxième qui défendra ceux de l'Etat, et que le tiers arbitre sera le personnage important et le facteur déterminant.

Si cette opinion est exacte, nous laissons la chose à la décision du juge de la cour d'échiquier et, ainsi nous en arrivons au même résultat pratique que si nous la soumettions au juge de la cour d'échiquier seul. D'autre part, je crois qu'il ne faut pas oublier que même en supposant que chacun des deux autres arbitres qui seraient associés au juge, pourrait faire preuve d'une disposition plus favorable à l'égard des réclamations de ceux qui l'auraient choisi, il apportera néanmoins à ce tribunal—du moins c'est ce que tend à favoriser ce projet de loi—l'aide d'experts en ces matières qui serait d'une grande valeur pour le juge de la cour d'échiquier dans l'étude de ces questions. Il arrive assez souvent dans les tribunaux, surtout lorsqu'il s'agit d'étudier des questions de ce genre et qui demandent de grandes connaissances techniques, d'avoir recours aux services de personnes expérimentées que l'on pourrait appeler des estimateurs dont l'expertise est d'une grande valeur en pratique. Je voudrais souligner à votre attention la distinction que l'on doit faire entre l'opération actuelle et l'exploitation d'une propriété pour le compte d'un chemin de fer, ou encore l'acquisition d'un chemin de fer par voie d'expropriation. Il ne faut pas oublier qu'ici nous cherchons à acquérir les valeurs d'une compagnie au moyen d'une entente conclue avec les intéressés, et par conséquent nous ne pouvons pas leur dire que nous ne tiendrons pas compte de leurs vues dans la composition d'un bureau chargé de déterminer la valeur de la propriété que nous nous apprêtons à acquérir. Etant donné que nous cherchons à conclure une entente, il serait peut-être arbitraire de notre part de vouloir imposer à l'autre partie contractante l'obligation de soumettre à un tribunal particulier le dissentiment qui existe entre nous. Je le répète, nous ne procédons pas par voie d'expropriation. Nous voulons un tribunal composé de manière à satisfaire les deux parties contractantes. En dehors de cela, je ne vois pas, comme je viens de le dire, quel avantage il pourrait y avoir à associer au juge de la cour d'échiquier les arbitres désignés; quant au résultat pratique, nous obtenons en définitive, comme l'honorable député vient de le signaler, la détermination de cette question par le juge de la cour d'échiquier.

L'hon. M. FIELDING: Le juge de la cour d'échiquier ne serait-il pas plus en mesure d'obtenir des renseignements techniques en faisant appel aux services de conseillers techniciens—assesseurs comme nous les appelons dans d'autres cas—que de chercher à se procurer ces techniciens par le procédé en question? Par exemple, le gouvernement du Canada va nommer un arbitre et rien ne nous dit que ce sera un homme possédant des connaissances spéciales. Le Grand-Tronc va nommer un arbitre et rien ne nous dit non plus que ce sera un expert dans ces matières. Dans les deux cas, ces hommes sont nommés à titre d'arbitres, bien qu'on puisse croire qu'il n'est pas nécessaire de nommer des techniciens. En conséquence, si l'on exige des hommes possédant des connaissances techniques, je suis d'avis que le juge de la cour d'échiquier pourrait

plus facilement s'en rapporter aux services d'assesseurs que si l'on a recours au moyen proposé.

L'hon. M. DOHERTY: Je ferai observer que s'il arrivait qu'aucun des hommes qui doivent coopérer avec le juge ne fût un technicien dans les conditions voulues, rien n'empêcherait les arbitres de prendre les mesures nécessaires pour se renseigner d'autre manière.

M. McKENZIE: Je pourrais dire au ministre de la Justice que partout nous avons des tribunaux composés d'un seul juge. Si dans sa sagesse et son expérience, le Parlement, dans ce pays ou ailleurs, avait constaté qu'un tribunal composé de deux ou trois juges constitue un tribunal plus compétent que celui composé d'un seul juge, il y a longtemps qu'on aurait des tribunaux de première instance composés de plus d'un juge. Pour ma part je suis convaincu qu'un seul homme peut plus facilement connaître d'une cause que deux ou trois. Pour cette raison, je suis d'avis que la cause qui nous intéresse devrait être confiée au juge de la cour de l'échiquier seulement plutôt que de lui associer deux collègues à tendances divergentes. Sans doute, si trois hommes siègent dans une cause particulière en vue d'en arriver à la vérité, cela peut avoir un avantage; mais je dis au ministre de la Justice que sa grande expérience sur le banc de la cour supérieure doit lui enseigner que, dans une question de ce genre, il préférerait s'en rapporter à son propre jugement que d'avoir à tenir compte de l'opinion de collègues siégeant à ses côtés. Il préférerait tirer ses propres conclusions, rendre sa propre décision, plutôt que d'en passer par l'opinion des collègues ayant des opinions tout autres et aboutissant à des conclusions diamétralement opposées.

Ce n'est pas le collègue que j'aimerais à voir siéger avec moi sur le banc de la magistrature, mais c'est la position dans laquelle nous allons placer monsieur le juge Cassels, habitué à entendre des causes seul et rendre ses jugements sans intervention. Maintenant, nous allons le placer comme un tampon entre les deux hommes les plus habiles, peut-être, du pays. Dans ces conditions, je ne crois pas que nous puissions obtenir les meilleurs résultats du juge Cassels. Il faudrait, dans cette affaire, lui donner carte blanche, et avoir droit d'appel de sa décision à un tribunal supérieur, tout comme pour les autres décisions qu'il peut rendre. A mon avis, il vaudrait mieux traiter ainsi cette question très importante que de l'exposer au conflit de deux hommes que le juge Cassels fera de son mieux pour mettre d'accord.

L'hon. M. MURPHY: Les ministres de l'Industrie, des Chemins de fer et de la Justice n'ont fait aucune objection à la demande de mon honorable ami (M. McKenzie). S'il n'est pas fait droit à cette demande, il est une considération qu'il ne faut pas oublier avant l'adoption de cet amendement. Avant l'arrivée à la Chambre du ministre de la Justice, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a répété l'avis qu'il a donné, il y a quelques jours, que les membres de cette commission d'arbitrage ne devraient pas tous être des juges. Le ministre de l'Intérieur a débattu cette idée avec l'honorable député de Brantford. Si je me rappelle bien, le ministre, tout en ne s'engageant pas, a laissé entendre qu'il serait bon de nommer dans la commission un expert des chemins de fer ou des affaires.

Maintenant qu'il a été décidé de nommer le juge Cassels troisième arbitre, ce n'est plus la même chose. En présence de ce fait, et l'honorable député de Brantford ayant eu l'impression que le ministre de l'Intérieur s'était rangé à son avis il est besoin plus que jamais d'agir à ce sujet. Je prie le ministre de la Justice de considérer l'affaire avant de demander le vote sur l'amendement.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a parfaitement rapporté, je crois, ce que j'ai dit au comité en réponse à la proposition de l'honorable député de Brantford. Je suis d'avis que les trois membres de la commission ne devraient pas tous être des juges, pour les raisons invoquées par l'honorable député de Brantford. Maintenant que nous avons nommé un juge comme l'un des arbitres, il ne me semblerait pas sage d'imposer des restrictions à l'une ou à l'autre partie dans le choix de leur propre représentant. Nous ne pourrions certainement pas le faire à l'égard du Grand-Tronc et cela ne serait pas sage pour nous-mêmes. Moins il y aura de restrictions, mieux ce sera pour nous. Nous devons, sans contredit, essayer d'obtenir les services des hommes les plus capables du pays.

L'hon. M. MURPHY: Si j'ai fait ces observations, c'est que le ministre de la Justice a semblé discuter la composition de la commission au point de vue du choix de trois juges comme membres. Voilà, du moins, la conclusion que j'ai déduite de ses observations.

L'hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas voulu créer cette impression. Même, je crois avoir

dit qu'il serait possible et désirable, vu qu'on ajoutait ces deux membres, que l'un, ou peut-être les deux, devraient posséder les connaissances techniques et les qualités spéciales requises pour traiter cette affaire.

L'hon. M. MURPHY: Je pensais que mon honorable ami avait manifesté une préférence touchant la nomination de ces deux évaluateurs.

L'hon. M. DOHERTY: Parlant de la méthode adoptée par les tribunaux pour le choix de ces experts, j'ai dit qu'on les appelait évaluateurs et que la disposition d'après laquelle la commission d'arbitrage serait composée de trois membres, en regard de la proposition qu'un juge seul fût nommé, a créé la possibilité de stipuler expressément, dans la nomination de l'un ou des deux autres, l'espèce d'aide que les tribunaux demandent parfois dans la personne d'évaluateurs.

L'hon. M. MEIGHEN: Je propose:

Que l'article 6 soit amendé en biffant aux 8e et 9e lignes, les mots suivants: "par les deux ainsi nommés ou, à défaut d'entente, par les juges à être désignés dans ladite convention" et en les remplaçant par les suivants: "sera sir Walter Cassels, juge de la cour suprême du Canada. Au cas où sir Walter Cassels mourrait ou serait incapable d'agir, lesdites parties s'entendront au sujet d'un troisième arbitre qui sera soit le juge de la cour d'échiquier du Canada ou l'un des juges de la cour suprême du Canada".

L'hon. M. FIELDING: Et si les dites parties ne peuvent s'entendre au sujet du troisième arbitre, qu'arrivera-t-il?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est là, je crois, une éventualité par trop lointaine.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas. Il y a actuellement dans le texte du projet de loi une disposition relative à un désaccord sur la nomination d'un troisième arbitre. Je suppose que mon honorable ami l'avait oublié?

L'hon. M. MEIGHEN: Maintenant que nous sommes définitivement d'accord au sujet de ce membre de la commission, l'éventualité dont parle mon honorable ami me paraît être bien lointaine, puisque, pour y donner lieu, il faut que l'homme meurt ou devienne incapable de remplir ses fonctions. L'une ou l'autre de ces circonstances me semble être un événement lointain.

L'hon. M. FIELDING: Espérons-le.

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'espère sincèrement, comme, aussi bien, nous l'espérons tous. L'autre éventualité serait celle d'un désaccord entre les deux sur le choix à faire d'un juge de la cour suprême ou de la cour d'échiquier, et c'est là une éventualité qui me paraît être plus lointaine encore. Même dans le premier projet, un événement n'a pas été prévu; celui de deux juges ne pouvant s'accorder sur le choix d'un troisième arbitre. Cette éventualité, toutefois, n'était pas, je pense, beaucoup plus lointaine que celle dont il est présentement question. Il me semblerait donc qu'il est peu nécessaire de la prévoir. Si elle devait se produire, elle mettrait fin à la convention, et il faudrait venir devant le Parlement pour aviser à un autre moyen de faire ce choix.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre ne doit pas laisser se produire un événement qui nous obligerait à revenir sur la convention.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce serait malheureux, je le conçois, mais il n'y a rien là qui puisse m'effrayer. La décision serait alors vraisemblablement rendue avec beaucoup plus de confiance et d'unanimité qu'elle ne paraît devoir l'être aujourd'hui. Je ne laisse pas de croire que le Parlement agit avec beaucoup de circonspection.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

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

Reprise de la séance.

M. le PRESIDENT: Lorsque le comité a levé sa séance, à six heures, nous avions adopté les articles 1, 2, 3, 4 et 6, le 5e ayant été laissé de côté avec la proposition d'amendement de l'honorable député de Prince (M. King.)

Sur l'article 7 (ratification par les actionnaires).

M. McKENZIE: Le paragraphe "b" mentionne que les livres de la compagnie pourront être examinés, de même que tout ce qui lui appartient. Ce que nous disons au ministre et au Gouvernement, c'est que cet examen devrait avoir lieu avant de clore la convention, ou encore avant de mettre fin aux délibérations du Parlement. Il n'est guère consolant pour le pays d'apprendre qu'après avoir convenu d'acheter ce réseau, après que tout aura été accompli en vue du rachat, en tant que le Parlement est concerné, il nous sera permis de faire un examen de ce que nous aurons obtenu. Le ministre des Chemins de fer doit sûrement comprendre que le moment de faire cet examen, c'est quand l'opération n'est

pas encore terminée; il doit comprendre qu'il nous faudrait connaître exactement l'état du chemin, savoir combien de wagons et combien de locomotives on va nous passer, connaître en un mot tout ce qui entre dans la composition du chemin. Il doit comprendre que nous devrions connaître quelles sont les chances d'avenir de l'entreprise, savoir si le chemin est de quelque rapport ou non, savoir si, convenablement administré, il a des chances de produire quelque chose. Le rapport Drayton-Acworth dit qu'il faut 51 millions pour mettre le chemin en bon état et le pourvoir de l'outillage dont il a besoin pour satisfaire aux demandes du public, une fois qu'il sera convenablement administré.

Avec une telle déclaration contenue dans un rapport qui date de deux ou trois ans, il me semble qu'avant de racheter le chemin, avant de consentir à le payer une somme considérable, il serait bon d'obtenir au préalable la sorte de rapport dont parle le paragraphe "C" de l'article 7, et les renseignements recueillis de cette façon devraient ensuite être soumis à la Chambre. Je ne sais vraiment quelle réponse le Gouvernement peut faire à une semblable proposition. On nous dit sur tous les tons que ce marché ne devrait pas être conclu à la hâte, qu'on nous donnerait tout le temps voulu pour nous enquérir des détails de cette très importante opération; mais à quoi sert de faire des promesses qu'on ne remplit pas. Personne, ici, ne cherche à se renseigner, ou, du moins, personne n'obtient les renseignements qu'il désire. A quoi bon, alors, assurer que le temps ne nous manquera point et que nous pouvons faire toutes les demandes qu'il nous plaît, alors qu'on nous refuse le moyen de connaître quelque chose?

Quand on s'informe au ministre de la plate-forme ou du matériel roulant, il lit une lettre du gérant, M. Kelley, disant que la voie est en bonne état. Contre cela, on a le rapport Drayton-Acworth, disant que la voie a été négligée depuis nombre d'années, qu'on a escamoté sur ses recettes, 31 millions en versements de dividendes, argent qu'on aurait dû appliquer à l'entretien convenable du réseau. Qui, faut-il croire? Nous avons nommé une commission, dite Drayton-Acworth, chargée d'enquêter à fond l'état de cette voie; elle a fait le rapport que j'ai mentionné, et cela il y a deux ou trois ans. Néanmoins, nous méconnaissons tout cela. Nous nous en tenons à une lettre, en termes très généraux de la part du gérant, l'homme qui veut vendre la propriété, et nous disons à la population canadienne: "La voie est en bon état; nous acceptons comme définitif ce renseignement; nous achèterons la propriété." Ce n'est pas nécessairement s'opposer à la nationalisation ou à ce marché que d'exiger toute la prudence des affaires dans l'acquisition de cette voie. Nous nous trouverons à acquérir nombre de voies ferrées aux Etats-Unis.

M. le PRESIDENT: Je dois appeler l'attention du comité, et de l'honorable député, sur le fait qu'une discussion quant à l'opportunité d'acquérir le Grand-Tronc, n'est certainement pas régulière en ce moment où nous délibérons l'article 7 du projet de loi. Le motif du projet de loi a déjà été discuté, et l'article 7, déclare simplement que cette voie sera confiée à un conseil d'administration, et que ses livres, rapports et dossiers peurront être vus de toute personne nommée par le ministre des Chemins de fer. Or, la valeur actuelle, l'état actuel du chemin sont des questions qui, au jugement du président ne se rapportent nullement à l'article en discussion.

M. McKENZIE: J'aimerais savoir du ministre ce que signifie cette proposition qu'il nous fait à l'alinéa "b", sinon, qu'il y aura une enquête, suivie de rapport à la Chambre, sur l'état de la voie ?

L'hon. M. REID: L'alinéa "b" s'explique de lui-même. Le but est celui-ci. Nous aurons un arbitrage sur la valeur du réseau du Grand-Tronc. Les employés du Grand-Tronc prépareront leur cause, quant à l'actif, au passif, etc., d'après les livres de la compagnie. Ils feront leur preuve devant le jury. Le Gouvernement juge que, pour se protéger, il doit avoir accès à tous les livres. Il pourra ainsi, non seulement vérifier les déclarations faites aux arbitres, mais se rendre compte de la preuve à leur soumettre sur l'actif et le passif. Si les livres nous renseignent sur l'état physique de la voie, ce sera d'autant mieux. Le Gouvernement juge qu'il doit jouir du même avantage que le Grand-Tronc, et avoir accès aux livres, en vue de se renseigner. Pour s'assurer de l'état matériel de la voie, il faudra peut-être la faire inspecter. Mais les arbitres auront le pouvoir de nommer, à cette fin, leurs propres inspecteurs, s'il est nécessaire d'aller jusque là. L'article se comprend à la simple lecture.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourquoi le Gouvernement ne laisse-t-il pas la compagnie gérer la voie jusqu'à l'achat des actions? D'après cet article, le Gouverne-

ment devra se charger de la voie dès que la convention aura été ratifiée par la majorité des actionnaires.

Un comité de gestion devra exploiter la voie jusqu'au transfert des actions au Gouvernement. Qu'arrivera-t-il alors, on ne le dit pas. Mais, je présume que la voie fera partie du réseau national canadien. Pourquoi la compagnie ne pourrait-elle pas rester responsable de la gestion de la voie jusqu'au changement de propriétaire? Nous ne faisons que nous causer des embarras, nous rendre responsables des déficits et des avances, si nous administrons la voie dans l'intervalle. Je ne vois aucune bonne raison à cela. Il serait plus droit et plus honnête de ne pas se charger de la voie avant le trànsport des actions.

L'hon. M. REID: Nous voulons profiter aussitôt que possible de la réunion des deux réseaux. Ce sera plus économique. Le conseil d'administration pourra conclure des ententes quant à l'échange du trafic. Cela aussi, profitera et au réseau du Grand-Tronc et au nôtre. Plus, nous les mettrons vite ensemble, mieux ce sera pour l'un et l'autre.

Je dois avouer que je ne connais pas grand'chose en fait d'exploitation de chemin de fer, et je serais heureux que le ministre expliquât au comité à quel échange de trafic il pense. Quelle part de trafic, croit-il, recevra le Grand-Tronc des chemins de fer du Gouvernement, et quelle partie de ce trafic passera des chemins de fer du Gouvernement au Grand-Tronc, en raison du fusionnement des deux réseaux? Où se fera cet échange de trafic, et de quoi se composera-t-il surtout?

L'hon. M. REID: Le trafic recueilli dans la province d'Ontario à destination de l'Ouest, par exemple, sera transféré au chemin de fer du Gouvernement, probablement à North-Bay, et passera sur notre propre réseau, et il en sera de même du trafic recueilli à la frontière de Niagara.

M. SINCLAIR (Guysborough): N'est-ce pas ce qui se fait actuellement?

L'hon. M. REID: Non.

M. SINCLAIR (Guysborough): N'existe-t-il pas un arrangement pour l'échange du trafic entre le Grand-Tronc et les chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. REID: Il existe un arrangement, mais comme je l'ai expliqué l'autre soir, lorsque le Grand-Tronc a conclu cet arrangement il a stipulé que lorsqu'un expéditeur donnerait instruction d'acheminer ses marchandises sur un certain chemin, elles devraient passer par ce chemin.

M. SINCLAIR (Guysborough): Avez-vous intention de priver l'expéditeur du droit de dire par quelle route ses marchandises seront expédiées?

L'hon. M. REID: Non, mais si le Grand-Tronc ne se raccordait pas avec notre réseau, il pourrait aiguiller le trafic sur quelqu'autre chemin de fer. Il lui est facile de s'entendre avec l'expéditeur simplement au moyen d'une indication sur la lettre de voiture, mais lorsque les deux chemins sont exploités de concert, il sera à l'avantage des deux de voir à ce que les marchandises passent sur nos propres chemins au lieu de les détourner vers quelqu'autre.

M. SINCLAIR (Guysborough): Est-ce que le ministre veut laisser entendre que le Grand-Tronc ne remplit pas son marché d'échanger le trafic avec les chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. REID: Il prétend le faire, mais nous nous sommes chamaillés avec lui tout le temps depuis que le marché à été conclu, il y a quelques années. Nous n'avons jamais joui des avantages que nous espérions lorsque le marché a été fait. Nous n'avons jamais eu le trafic que nous nous attendions d'avoir sur l'Intercolonial, par exemple, entre Halifax et Saint-Jean.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre nous a dit, l'autre jour, que le Grand-Tronc ne partageait pas équitablement avec l'Intercolonial le produit du long parcours. Maintenant je l'entends dire que lorsque ce marché sera mis en vigueur, l'Intercolonial recevra une part raisonnable du long parcours. Mais cela sera simplement prendre l'argent dans une des poches des chemins de fer de l'Etat pour le mettre dans l'autre. Cela n'ajoutera pas un sou aux revenus du chemin de fer ou du pays. Lorsque deux réseaux seront exploités ensemble, il ne semble pas qu'il doive y avoir lieu, au point de vue pratique, à se montrer rigoureux dans la division du produit du long parcours. Mon honorable ami paraît avoir quelque chose comme cela dans l'esprit. Je prétends qu'il possède la complète autorité de régler ces questions relatives à l'échange de trafic au temps présent par l'entremise de la commission des chemins de fer. A mon avis, il n'y a aucune nécessité de prendre charge de ce chemin de fer, et de nous rendre responsables de son exploitation et des déficits qui devront nécessairement se produire jusqu'à ce que nous prenions les actions et possédions le chemin.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami a tort en disant que la commission des chemins de fer a le pouvoir de dire par quelle voie passera le trafic.

M. SINCLAIR (Guysborough): Elle a le pouvoir d'ordonner de faire un échange.

L'hon. M. REID: Non, elle n'a que le pouvoir d'amener les chemins à s'entendre quant à un échange de trafic. Certains chemins refusent d'échanger le trafic à un certain endroit, mais la commission des chemins de fer peut les amener à faire un arrangement pour l'échange de trafic, à des endroits, par exemple, où les chemins se croisent.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne veux pas dire que la commission des chemins de fer peut diriger le trafic vers le Pacifique-Canadien plutôt que vers le réseau du Grand-Tronc, mais la commission a certainement le droit de s'occuper de l'échange de trafic.

L'hon. M. KING: Cet article fait revivre une question que nous avons discutée plus à bonne heure, et il est possible que le ministère, en étudiant l'affaire, puisse être arrivé à une conclusion différente. L'article porte que dès que le traité aura été ratifié par la majorité des porteurs des actions énumérées au préambule, etc., certains droits et privilèges seront accordés. Le ministère est-il encore déterminé à ne pas accorder aux représentants du peuple au Parlement, les mêmes droits que ceux qu'il accorde aux actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc?

Si le Gouvernement consent à insérer dans le projet de loi, à la suite des mots "ratifié par", ces mots: "le Parlement et", le pays se trouvera alors sur un pied d'égalité avec les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc et il sera reconnu par là que le public a droit à tout autant d'égard que ces actionnaires. Le ministre (M. Meighen) n'est-il pas d'avis qu'il peut donner au Parlement l'assurance que ces deux mots seront insérés dans le projet de loi, avant l'adoption de cette mesure?

L'hon. MEIGHEN: Le Parlement, à titre de représentant du peuple, se trouve en meilleure situation que les actionnaires, puisqu'il conclut pour ainsi dire le traité et a le pouvoir de le modifier, cependant que les actionnaires n'ont que le pouvoir de dire "oui" ou "non". Nous voulons que le Parlement conserve cette situation si avantageuse.

L'hon. M. KING: Ce n'est pas là répondre à la question. Le ministre nous a dit à diverses reprises, au sujet de certains articles du projet de loi, qu'on les y a insérés, parce que la compagnie du Grand-Tronc ne veut pas permettre qu'on fasse autre chose.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. KING: Je demande bien pardon au ministre, s'il n'a pas dit cela; du moins il l'a reconnu.

L'hon. M. MEIGHEN: Nullement.

L'hon. M. KING: Alors je pose la question au ministre: pourquoi les actions garanties de 4 pour 100 ne sont-elles pas inscrites au traité avec les autres actions et soumises à l'arbitrage? L'autre jour, le président du conseil (M. Rowell) nous a dit que c'est parce que la compagnie du Grand-Tronc n'a pas voulu y consentir.

L'hon. M. MEIGHEN: Le président du conseil a sans doute dit en réalité ce que j'ai maintes fois répété: que cela tient à ce que le minimum fixé par le Gouvernement s'applique nécessairement et légalement aux actions garanties.

L'hon. M. KING: Dois-je en conclure que le ministre donne un démenti à son collègue et affirme qu'il est faux que la compagnie du Grand-Tronc ait tenu à ce que ces actions fussent inscrites dans le projet de loi dans la teneur actuelle?

L'hon. M. MEIGHEN: Je le répète, le président du conseil a sans doute dit en réalité précisément ce que je viens d'affirmer. Si c'est là donner un démenti à mon collègue, je le lui donne.

L'hon. M. KING: Je prétends encore que l'article en discussion, dans sa rédaction actuelle, attribue aux actionnaires le droit de ratification qu'il refuse au Parlement. Quand nous demandions pourquoi le Gouvernement tenait à faire adopter à la hâte ce projet de loi, on nous disait qu'il importait de faire rédiger ce contrat à aussi bref délai que possible, on rédigera ce traité en temps utile, mais d'après la teneur de cet article le traité n'aura aucune valeur en un sens quelconque, tant qu'une assemblée générale des actionnaires n'aura pas été spécialement convoquée dans le but de l'étudier. Quand le traité aura été rédigé et que l'assemblée spéciale des actionnaires se sera prononcée à cet égard, il se sera bien écoulé quelques mois, et le Parlement siégera de nouveau.

Les parties contractantes ne souffriront guère de retard en permettant au Parlement, quand il sera convoqué, de se prononcer sur le traité conclu avec les actionnaires du Grand-Tronc. J'adjure encore une fois le Gouvernement, au nom du pays, d'accorder aux représentants du peuple les mêmes privilèges et les mêmes droits qu'il attribue aux actionnaires du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Envers qui le comité de direction sera-t-il responsable? Il y a quelques jours, le ministre des Chemins de fer a dit

Tout agent qui n'agit point d'après ce principe sera congédié à bref délai, tant que je serai ministre des Chemins de fer.

L'an dernier, le ministre nous a dit que le Gouvernement ne s'ingérerait pas dans l'administration du réseau des chemins de fer nationaux, or, le 13 octobre, page 1272-1273 de l'édition non revisée du hansard, il nous a dit que tout agent qui désobéirait à ses ordres, tant qu'il serait ministre des Chemins de fer "serait révoqué à bref délai". Je tiens à savoir quelle sera la situation de ces commissaires. Seront-ils directement sous les ordres du ministre?

L'hon. M. REID: L'administration sera sous la direction du réseau du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Ainsi, les deux directeurs n'auront donc qu'à émarger au budget. Seront-ils responsables envers quelqu'un?

L'hon. M. MEIGHEN: Les fonctions du comité de direction sont énoncées dans le projet de loi. Le Gouvernement aura deux représentants, la compagnie du Grand-Tronc deux représentants également. Ces quatre titulaires en choisissent un cinquième et ces cinq commissaires sont chargés de l'administration du Grand-Tronc.

Nos représentants devront nous rendre compte de leurs actes, et leurs représentants seront à leur tour responsables vis-à-vis d'eux. C'est un système indépendant d'administration mixte. C'est un système conçu pour être appliqué pendant l'intervalle qui s'écoulera entre le marché lui-même et la décision définitive des arbitres. C'est une espèce d'administration mixte dans l'intervalle pour que les propriétaires de la ligne ne s'en désintéressent pas complètement au moins jusqu'à ce que les arbitres rendent leur sentence, et afin que d'autre part, on puisse jouir immédiatement des avantages vers lesquels nous visons tous, c'est-à-dire l'unification des lignes.

[L'hon. M. King.]

M. CAHILL: Deux seront nommés par le Gouvernement et seront responsables vis-à-vis de ce dernier, et deux seront nommés par le Grand-Tronc auquel ils doivent rendre compte. Est-ce bien cela?

L'hon. M. MEIGHEN: Responsables en ce sens que leur devoir consiste à voir à ce qu'à notre point de vue, la ligne soit bien administrée. Je ne m'imagine pas qu'ils devront nous faire des rapports quotidiens ou autre chose de ce genre. Ils constituent une administration indépendante mixte du réseau.

M. CAHILL: A qui le cinquième commissaire devra-t-il rendre compte?

L'hon. M. MEIGHEN: Il sera responsable, j'imagine, vis-à-vis sa propre conscience d'abord, et ensuite vis-à-vis du pays et de la compagnie.

M. CAHILL: S'il n'a pas plus de conscience que n'en laissent voir certains ministres, le pays est bien à plaindre.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je dois prier l'honorable député de retirer cette observation; c'est certainement contre l'usage parlementaire.

M. CAHILL: Je me rends à votre décision, monsieur le président. Les commissaires seront-ils responsables vis-à-vis du ministre des Chemins de fer—j'entends les commissaires que le Gouvernement nommera?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai dit quelle était la nature de leur responsabilité.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre nous a dit que ce sera un mode d'administration mixte, deux hommes devant être nommés par le Grand-Tronc et deux par le Gouvernement. Supposons que l'exploitation de la ligne accuse une perte pour les deux ou trois premiers mois d'administration par ces commissaires, est-ce le Gouvernement ou la compagnie qui fournira les fonds pour combler le déficit?

L'hon. M. MEIGHEN: Si je comprends bien, le point que soulève mon honorable ami, il veut savoir qui supportera les pertes, qui touchera les bénéfices, s'il y en a, durant la période d'administration du comité? Les actionnaires du Grand-Tronc sont propriétaires de la ligne jusqu'à ce que les arbitres aient rendu la sentence.

M. SINCLAIR (Guysborough): C'est-à-dire lorsque les actions auront été remises au Gouvernement?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. SINCLAIR (Guysborough): Jusqu'à ce moment-là, la compagnie de chemin de fer supportera les pertes?

L'hon. M. MEIGHEN: Je pense que ce n'est pas tout à fait cela. Supposons que l'évaluation des actions soit fixée comme datant le 1er octobre 1919; immédiatement à la suite de la décision des arbitres, nous émettrions nos actions pour le paiement des leurs et nous deviendrons les actionnaires. Le Grand-Tronc est responsable de toutes les obligations de la ligne à cette époque tout comme aujourd'hui. Nous sommes les propriétaires des actions et, naturellement, nous faisons l'acquisition de la compagnie subordonnément à tous ses engagements. Nous ne supportons pas la perte en ce sens que la valeur de nos actions se trouve dépréciée par ce fait. Nous devenons propriétaires des actions à cette date, et naturellement, la valeur des actions se trouve altérée en raison du passif de la compagnie d'une part et de ce que vaut son actif d'autre part. Si, grâce à l'administration, l'actif acquiert de la valeur, le cours des actions en bénéficie d'autant, de même que s'il y a augmentation du passif, la valeur des actions se trouve dépréciée en conséquence. C'est le Grand-Tronc qui, à ce moment comme aujourd'hui, supporte la perte; et c'est elle dans les deux cas qui profite des bénéfices, s'il y en a.

M. McKENZIE: Cela ne me paraît pas bien clair. Qui paie l'argent? Supposons que nous exploitions la ligne au nom du Grand-Tronc, en réalité c'est le Gouvernement du Canada. Ce terme n'est, à vrai dire, qu'un mot, qu'une indication. Si elle rapporte des bénéfices, ils appartiennent au Gouvernement; mais s'il y a perte c'est le Gouvernement qui subit la perte. Si nous perdons de l'argent pendant la période d'administration intérimaire, si l'on constate qu'il faut cent mille dollars ou un demi million pour maintenir l'exploitation, ces fonds devront être prélevés sur une partie des revenus du pays. Ils ne proviennent pas du trésor de la compagnie. Cette dernière est sans ressources mais nous la soutenons et sommes tenus de lui fournir les fonds. Par conséquent, il est inutile de parler de ces actions. Une fois les actions entre nos mains et mises en portefeuille, ce n'est plus qu'une chose sans signification; Peu importe alors de discuter le point de savoir ce qu'elles valent au pays.

Le gouvernement n'en a cure; il s'en sert comme d'un moyen aux fins d'obtenir possession du réseau. Du moment qu'il sera mis en possession du chemin de fer, il pourra l'exploiter au nom du ministre des Chemins de fer ou au nom du Grand-Tronc à son choix. Il s'agit identiquement de la même propriété et si son exploitation se solde par un déficit, le Grand-Tronc sera exactement dans la même situation que l'Intercolonial.

Voici la question que j'ai posée au ministre: Supposons qu'au bout d'un ou de cinq mois que l'administration du chemin de fer sera passée aux mains de cette commission de cinq membres on se trouve en face d'un découvert de $1,000 ou de $10,000, qui sera appelé à combler ce déficit? Je prétends que si les recettes du chemin de fer ne sont pas suffisantes pour faire face aux dépenses, nous serons appelés à combler le déficit. Si je fais erreur, je demande des explications à ce sujet.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons les mêmes relations avec le Grand-Tronc qu'ont les actionnaires de n'importe quelle autre compagnie. La compagnie devra solder le déficit, s'il y en a un. Nous pouvons diriger les affaires de la compagnie, mais c'est elle qui sera responsable.

M. McKENZIE: Mais la compagnie, c'est l'Etat.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout; nous sommes les actionnaires. Il s'agit d'une situation absolument différente. Nous gagnerons ou nous perdrons suivant que la compagnie obtiendra ou non du succès, mais parce que nous devenons actionnaires de la compagnie. Il est préférable pour la compagnie que nous ayons cette administration commune afin que nous soyons en état d'exploiter les deux réseaux aussitôt que possible, car c'est le meilleur moyen de le faire avec profit. Il vaut donc mieux pour la compagnie et conséquemment pour nous qui devenons actionnaires de la compagnie que cela se fasse au plus tôt.

M. SINCLAIR (Guysborough): Pour moi la question n'est pas si claire que cela et je diffère d'opinion avec le ministre à ce sujet. A quelle date l'Etat deviendra-t-il propriétaire des actions et du réseau du Grand-Tronc? Ne devient-il pas propriétaire du réseau à la date de la livraison des actions?

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il est donc évident que l'Etat ne doit pas être tenu responsable des pertes que la compagnie peut subir antérieurement à cette date. La compagnie doit remettre son réseau entre les mains du Gouvernement avant que nous commencions à combler les déficits. La commission d'arbitrage devrait fixer la date à laquelle le chemin de fer pourra être livré

à l'Etat, mais la compagnie devrait être tenue responsable de toutes les pertes subies jusqu'à la date indiquée.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est exactement ce que je prétends.

M. SINCLAIR (Guysborough): On devrait déduire le montant des pertes de la somme que toucheront les actionnaires en paiement de leurs actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Les actionnaires n'ont rien à faire avec l'administration de la compagnie pendant la période où ces pertes peuvent se produire. Il s'agit d'une sorte de méthode commune aux fins de concilier les divergences d'opinion que manifeste la Chambre à ce sujet.

Il est vrai qu'au sens strict de la loi, nous ne devenons pas propriétaires des actions tant qu'elles ne nous auront pas été transportées subséquemment à la sentence arbitrale qui sera rendue; je me sers toutefois du langage strict de la loi lorsque je prétends que nous devenons propriétaires des actions dès que le traité ou la convention est mis en vigueur. Nous prenons alors l'engagement de devenir propriétaires de la compagnie. Nous espérons d'être mis en possession des titres réguliers en attendant la décision des arbitres, mais l'Etat est virtuellement propriétaire du réseau dès que la convention est mise à effet. Nous attendons toutefois d'être mis régulièrement en possession du réseau tant que les actions n'auront pas été remises entre nos mains.

La valeur des actions est estimée jusqu'à une certaine date, mais du moment que le contrat est signé nous devenons de fait propriétaires du réseau et conséquemment la valeur de nos actions dépendra du succès ou de l'insuccès de la compagnie.

L'hon. M. FIELDING: Il n'est pas utile que le Grand-Tronc nomme des administrateurs si nous devenons propriétaires du réseau à cette date. Pourquoi le Grand-Tronc aurait-il quelque chose à faire avec la nomination des administrateurs? La compagnie nous cède sa propriété; nous devenons propriétaires virtuels du réseau; cependant elle conserve le droit de nommer deux des membres qui formeront le conseil d'administration.

L'hon. M. MEIGHEN: Le raisonnement de mon honorable ami, je l'admets, a un certain poids. Il m'a fait hésiter avant aujourd'hui; cependant, il y a du pour et du contre et voici le plan que nous avons adopté dans le but de résoudre la difficulté. La compagnie du Grand-Tronc dit: "Vous deviendrez propriétaires de mon réseau, c'est vrai, aussitôt que vous aurez signé le traité à une date fixée, mais vous ne devriez pas réclamer le droit d'entrer en pleine possession, de vous substituer à moi et d'administrer ma propriété"...

L'hon. M. FIELDING: ... "même si vous êtes propriétaires"?

L'hon. M. MEIGHEN: ... "à tout événement tant que nous ne saurons pas le chiffre du prix que nous recevrons en retour." Or, le Gouvernement a suivi une procédure analogue dans le cas du Nord-Canadien, bien que nous ayons pris plus amplement possession de ce chemin de fer que dans ce cas-ci. Sous le régime de la convention que nous avions conclue avec la compagnie, nous avons appelé un certain nombre de directeurs à faire partie du conseil d'administration, en attendant la décision définitive des arbitres.

Le projet auquel on s'est arrêté pour satisfaire tout le monde, ç'a été de mettre l'administration de la ligne dans les mains d'un conseil, sans toucher à l'organisation de la compagnie. De cette manière, elle ne pourrait prétendre avoir été dépossédée de son bien, comme si nous prenions possession du tout et avions sous la main, tous les fonctionnaires, auquel cas, il lui serait bien difficile d'obtenir la preuve qui lui est nécessaire. Il y avait beaucoup à dire en faveur de ce point de vue, de même qu'il y avait beaucoup à dire en faveur du point de vue opposé. Quant à moi, il m'a paru que c'était là un arrangement équitable.

L'hon. M. KING: Le ministre peut-il nous dire vers quel temps, à peu près, aura lieu le transport de ces actions?

L'hon. M. MEIGHEN: Je crois que le projet de loi, ou la lettre, du moins, dit neuf mois. Je n'aimerais pas à assurer que le transport en pourra être fait dans ce temps-là, mais je l'espère sincèrement. Le transport des actions n'a pas une bien grande importance, puisque, s'il n'a pas lieu aussitôt après la décision des arbitres, le Gouverneur en conseil a plein pouvoir de déclarer qu'elles appartiennent à la couronne, et il les paiera en conséquence.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le conseil sera dissous à la date du transport des actions ordinaires et de priorité?

L'hon. M. MEIGHEN: Le transport "ou l'attribution", dit l'article.

L'hon. M. KING: Le ministre pense que ce sera neuf mois.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce sont les délais dans lesquels la chose devra se faire. J'aimerais qu'elle le fût plus tôt. Si j'avais à calculer moi-même le temps où la chose devra avoir lieu, je ne dirais point qu'il faudrait ce temps-là.

M. CAHILL: Y a-t-il quelque disposition relative à la désignation d'un cinquième membre du conseil, au cas d'un différend entre les autres ?

L'hon. M. MEIGHEN: Aucune. Nous n'avons pas cru probable que quatre hommes d'affaires pussent ne pas s'entendre sur le choix d'un cinquième.

M. McKENZIE: Il y a naturellement un grand nombre d'administrateurs attachés dans le moment aux diverses compagnies. Cèderont-ils la place à ce conseil d'administration, ou la présente administration sera-t-elle subordonnée à celle du conseil, et par suite de quels arrangements cela se produira-t-il ?

L'hon. M. MEIGHEN: Aux termes du projet de loi, la présente administration est subordonnée au conseil; elle n'est pas déplacée, mais subordonnée.

M. PARENT: Le ministre aura-t-il la complaisance de me dire si par les mots "la majorité des porteurs des actions" mentionnés dans cet article, il faut entendre une majorité en valeur ou en nombre ?

L'hon. M. MEIGHEN: Une majorité de ceux qui ont droit de vote.

M. PARENT: Ce n'est pas là ce que dit l'article, et il vaudrait peut-être mieux de l'indiquer clairement.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être.

M. PARENT: Le ministre consentirait-il à une modification dans ce sens ?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est bien là ce que signifie l'article, au dire des juristes. Je consentirais, volontiers à une modification, s'il y avait un doute à cet égard, mais on m'assure qu'en droit, la disposition ne peut avoir un sens autre que celui-là.

L'hon. M. MURPHY: L'honorable ministre s'est servi du mot "traité" en discutant, non seulement cet article, mais ceux qui le précèdent. Je me demande parfois, ce que veut dire ce mot de "traité"? Par exemple, il en est mentionné un dans l'article 2, et c'est là celui qui donne au Gouvernement l'autorisation de se porter acquéreur de la totalité du capital, et ainsi de suite. Dans la première ligne de l'article 7, on se sert de l'expression "ledit traité". Je suppose qu'il s'agit là de ce qui sera soumis à l'arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est un terme dont la définition est donnée à l'article 2, lequel porte :

> Subordonnément aux dispositions de la présente loi, Sa Majesté le roi, représenté par le ministre des Chemins de fer et des Canaux du Canada, agissant sous l'autorité du Gouverneur en conseil (ci-après appelé "le Gouvernement"), peut conclure un traité (ci-après désigné "ledit traité") avec la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada (ci-après dénommée le "Grand-Tronc").

C'est un terme défini.

L'hon. M. MURPHY: Dans cet article, la phrase, en ce cas, veut-elle dire le traité dont parle l'article 2 ?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. MURPHY: Et il sera soumis à l'arbitrage.

L'hon. M. MEIGHEN: La convention mentionnée dans l'article, est celle qui est soumise à l'arbitrage.

L'hon. M. MURPHY: N'ayant pas ici le texte de l'amendement apporté à l'article 6, j'ignore si les mots "le dit traité", dans la 5e ligne, ont disparu, par suite de cet amendement.

L'hon. M. MEIGHEN: Ils ont disparu.

L'hon. M. MURPHY: Il ont disparu, dites-vous?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. MURPHY: Il y a une autre observation à faire à ce sujet. Voici le texte du paragraphe "a" de l'article 7:

> Il est constitué un conseil d'administration se composant de cinq personnes, dont deux nommées par le Grand-Tronc, deux par le Gouvernement, et la cinquième par les quatre ainsi nommées, pour assurer l'exploitation du réseau du Grand-Tronc (en tant qu'il est possible de ce faire), en harmonie avec les chemins de fer nationaux du Canada, les deux réseaux étant, autant que possible, considérés dans l'intérêt du public, comme un réseau unique.

Le Livre bleu contenant la correspondance et les autres données relatives à ce projet fait voir que le Grand-Tronc possède, contrôle ou détient à bail, aux Etats-Unis, 1,665 milles de chemin de fer. A une phase moins avancée du débat, à l'occasion de la deuxième lecture du bill, je crois, le député de Shelburne (M. Fielding) a demandé au ministre de l'Intérieur ou à un autre membre du cabinet si l'on s'était occupé de connaître les objections que le gouvernement américain pourrait avoir à l'exploitation d'un réseau de chemins de fer aux

Etats-Unis par le gouvernement canadien, et l'on a donné une réponse négative comportant que le Gouvernement ne connaissait aucune objection et ne possédait pas de renseignements à ce sujet. Les derniers mots de l'article que je viens de lire me font songer de nouveau à ce point-là. L'ayant jugé très important quand il s'en est agi tout d'abord, je m'en suis enquis à Washington, et j'ai appris que le gouvernement canadien ne pourrait exploiter la partie du réseau du Grand-Tronc située aux Etats-Unis, sans en avoir obtenu la permission du gouvernement américain. J'ai appris, en outre, que si le gouvernement américain ne fait pas l'acquisition des chemins de fer situés aux Etats-Unis, on va, en tous cas, inaugurer dans ce pays-là, sous le nom de "zonage", un régime par suite duquel l'exploitation de certains groupes de chemins de fer sera limité à certaines zones définies, possédant respectivement comme pivot quelque grand centre, et assujetties à certains autres règlements. L'exploitation de la partie américaine du réseau du Grand-Tronc va donc être régie par le gouvernement américain ou par l'autorité américaine qui préside aux chemins de fer. Le Gouvernement devrait donc, pour cette double raison, posséder des renseignements et les fournir au comité. En tous cas, je lui signale ce point. S'il a des renseignements à fournir, il devrait les fournir maintenant, et s'il n'en a pas, il devrait s'en procurer et nous les communiquer avant que la délibération de ce bill ne tire à sa fin.

L'hon. M. MEIGHEN: Lors même que les renseignements obtenus par l'honorable député seraient exacts—et je veux bien croire qu'ils le sont—la situation n'en serait pas plus difficile. Si le gouvernement américain continue d'exploiter les chemins de fer, il traitera les compagnies dont les actions appartiennent au gouvernement canadien de la même manière que celles dont les actions appartiennent à d'autres détenteurs. C'est ce à quoi nous nous attendons et nous ne demanderions jamais plus. Si, toutefois, les Etats-Unis devaient assujettir leurs chemins de fer à un nouveau régime d'après le principe du "zonage", les compagnies appartenant au Grand-Tronc, dont nous détiendrons les actions, seraient traitées de la même manière que toute autre compagnie des Etats-Unis. Nos voisins nous traiteraient comme ils auraient traité sir Alfred Smithers, ses associés et tous les actionnaires du Grand-Tronc, s'ils étaient restés propriétaires de ces actions.

[L'hon. M. Murphy.]

En un mot, il n'y a aucunement lieu de douter que lorsque le Gouvernement sera devenu propriétaire des actions de la ligne mère, les lignes secondaires qu'elle possède ou détient à bail soient traitées autrement qu'auparavant. Nous n'avons donc aucune raison de prévoir une attitude hostile de la part des autorités américaines.

L'hon. M. MURPHY: Il n'y a certes pas lieu de penser que le gouvernement américain se montre hostile au Grand-Tronc. Cependant, mon honorable ami peut-il dire ce qui arriverait peut-être, si le gouvernement américain prenait, à l'égard de l'exploitation des chemins de fer par un gouvernement étranger, une attitude différente de celle qu'il a prise au sujet de leur exploitation par une compagnie?

Je comprends que cette éventualité n'est pas à craindre en ce moment; pourtant, elle est du domaine des possibilités. Cette considération peut être un facteur important dans le calcul de la valeur des biens matériels qui se trouvent aux Etats-Unis, et qui sont soumis à l'arbitrage. Si l'exploitation du réseau, l'acheminement du trafic, et le reste, sur certaines parties du réseau, situées aux Etats-Unis, se trouvaient entravés par ce nouveau système de zones, la valeur de certains biens matériels de l'entreprise pourrait être amoindrie. C'est pour cette raison en particulier que j'ai appelé l'attention de mon honorable ami sur cette question.

L'hon. M. MEIGHEN: S'il est probable que cela ait une influence sur la valeur, la commission devra certainement en tenir compte.

M. McKENZIE: Le représentant de Québec-ouest (M. Parent) a soulevé une question relativement au sens de la majorité des porteurs des actions. Voici la règle d'interprétation dans de tels cas: le sens naturel qui s'attache au langage doit être accepté, à moins que le contraire ne soit clairement indiqué par la loi. Le sens naturel de ce langage serait la majorité des têtes, pour ainsi dire, non pas la majorité en valeur. Prenons le simple exemple de cinq actionnaires dont l'un possède dix actions et dont les autres en possèdent une, chacun. Si l'interprétation du ministre est bonne—et elle l'est peut-être—celui qui détient dix actions ferait la loi aux quatre autres, car ils n'ont que quatre actions en tout, tandis que le premier en a dix. Mais, à moins d'y être obligés, nous aurions peine à conclure qu'un seul forme la majorité des actionnaires. J'ai toujours constaté que les

auteurs qui traitent des compagnies, établissent une distinction entre la majorité en nombre et la majorité en valeur.

L'hon. M. MEIGHEN: J'accepterai un amendement s'appliquant à la question que l'honorable député (M. Parent) a soulevée; j'émets l'idée d'insérer les mots " des voix accordées", après le mot "majorité", dans la deuxième ligne de l'article 7. Je propose ces mots, plutôt que les mots "en valeur", car les actionnaires ne votent pas d'après la valeur de leurs actions. On me dit que l'article, tel que rédigé, a un effet légal, bien que je ne me rappelle aucune décision sur ce point. Toutefois, il n'y aura aucun doute, si les mots "des voix accordées" sont ajoutés.

(L'amendement est adopté.)

M. CAHILL: Je remarque que les actions garanties 4 p. 100 représentent 400,000 voix et que les actions-débentures, qui sont aussi garanties par l'Etat, en représentent 1,161,-952, soit un total de 1,561,952, en plus que la moitié des voix réunies, attribuées aux actions-débentures, aux actions privilégiées et aux actions ordinaires. Les actions garanties 4 p. 100 augmentent de valeur et deviennent des actions profitables, au lieu de ne rien rapporter. Je remarque aussi que les actions-débentures, dont deux émissions sont de 4 p. 100 augmentent aussi de valeur, grâce à la garantie de l'Etat. Il est fort concevable que les porteurs de ces actions et de ces débentures approuveraient l'arrangement, et que les propriétaires des autres actions—en réalité la minorité des actions—qui seront soumises à l'arbitrage s'opposeraient à celui-ci. Le Gouvernement croirait-il qu'il est à propos de maintenir l'arrangement, si la majorité des propriétaires des actions qui doivent être soumises à l'arbitrage s'opposaient?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, le Gouvernement se croirait tenu de le faire, si les actionnaires du Grand-Tronc possédant les voix auxquelles chaque actionnaire a et a toujours eu droits d'après la loi approuvait l'arrangement. Je n'ai pas calculé comment ces voix se répartissent. Mais, ils ont arrêté entre eux l'attribution de ces voix; c'est leur affaire; ce n'est pas réellement la nôtre.

M. CAHILL: Quand ont-ils arrêté le nombre des voix afférentes aux actions garanties?

L'hon. M. MEIGHEN: Lorsqu'ils ont promis des fonds. C'est à cette condition qu'ils ont souscrit et qu'ils ont accepté des actions. Par conséquent, nous ne pouvons obtenir leur verdict que de la manière qu'ils peuvent légalement le rendre. Si l'arrangement est injuste, ce n'est pas à nous de le rendre juste.

M. CAHILL: Le Gouvernement considère-t-il qu'il aurait raison de pousser l'affaire, si l'on s'occupait d'un groupe d'actions et si on les convertissait, pour ainsi dire, en obligations, comme cela aura lieu, au dire du ministre? Ces 60 millions d'actions sont virtuellement transformées en obligations par cette opération, et les autres obligations augmentent de valeur. On choisit certains groupes de ces titres et l'on en augmente la valeur, peut-être au détriment des autres. Ne serait-ce pas nous exposer à un procès que d'entreprendre l'affaire sur ce pied-là?

L'hon. M. MEIGHEN: La réponse que j'ai donnée couvre entièrement ce point.

Je suppose que ceux qui y ont placé la plus grande partie de l'argent, et qui ont droit aux premières réclamations, ne seraient pas disposés à passer sous le contrôle des créanciers hypothécaires. Si ces créanciers doivent avoir le contrôle, ils pourraient tout aussi bien attendre et permettre aux premiers financiers de se rallier à eux. Après avoir tenu compte de toutes ces choses, ils ont déterminé cette distribution de leur droit de vote, et par l'exercice de ce droit de vote, ils peuvent légalement se lier eux-mêmes. Cela les regarde. Lorsqu'ils se lient ainsi nous acceptons les conséquences de la décision qu'ils expriment par une telle mesure.

L'hon. M. MURPHY: Lorsqu'il a répondu à l'honorable député de Pontiac (M. Cahill), le ministre a-t-il dit que le Gouvernement se proposait de donner suite au projet quel que soit le vote que les actionnaires pourraient donner à la séance convoquée pour l'étude de ce contrat?

L'hon. M. MEIGHEN: Si le vote est adverse, nous nous trouvons dans l'impossibilité de procéder. Par contre, si le vote est favorable nous agirons.

M. McKENZIE: Le ministre des Chemins de fer (M. Reid) a donné comme raison de la nomination de ce comité qu'il était devenu nécessaire d'opérer immédiatement l'échange du trafic à certains endroits. Il nous a parlé, par exemple, de la nécessité de cet échange à North-Bay. Peut-il y avoir à l'heure actuelle quelque relation entre le principal réseau du Grand-Tronc et North-Bay, qui est la propriété et sous le contrôle du Grand-Tronc? Sinon, quelle peut en être la relation?

L'hon. M. REID: Le Grand-Tronc effectue l'échange du trafic à North-Bay avec notre réseau actuel du Nord-Canadien.

M. McKENZIE: Quelle route suit-on pour se rendre à North-Bay?

L'hon. M. REID: La principale voie du Grand-Tronc s'étend de Toronto à North-Bay; il y a aussi le "Canada Atlantic", dont le parcours s'étend jusqu'à North-Bay.

M. McKENZIE: On me dit qu'en faisant l'échange du trafic du Grand-Tronc au Transcontinental, il faut utiliser un chemin de fer qui est la propriété du Gouvernement de l'Ontario, le "Timiskaming and Northern Ontario". Est-ce le cas? Est-ce que nous avons fait quelques arrangements à cet effet avec le gouvernement d'Ontario?

L'hon. M. REID: Le Grand-Tronc y possède, jusqu'à un certain point, des droits de circulation. S'il fait circuler un train sur cette voie, il est tenu de payer au gouvernement d'Ontario un certain droit de passage. C'est là le seul moyen par lequel le Grand-Tronc puisse atteindre le Transcontinental à l'heure actuelle. Lorsque nous aurons acheté le Grand-Tronc et que celui-ci formera partie du Transcontinental, nous pourrons effectuer un raccordement avec le Nord-Canadien, à North-Bay.

M. McKENZIE: Pour ce qui a trait au transport des marchandises, aurons-nous besoin, lorsque la route nous appartiendra, de modifier les arrangements qui existent aujourd'hui relativement au Grand-Tronc; c'est-à-dire au sujet du trafic qui se fait actuellement sur cette ligne, suivant ce que l'on croit être le mode d'exploitation le plus avantageux?

L'hon. M. REID: Oui, et en voici la raison. Aujourd'hui, le Grand-Tronc peut bien passer son trafic au Pacifique-Canadien, à North-Bay; il peut bien aussi l'expédier par Sarnia et de là par quelques navires jusqu'à Port-Arthur, puis au Pacifique-Canadien jusqu'à Calgary, Edmonton ou à la côte du Pacifique. Cela ne dépend pas de nous, à l'heure actuelle. L'honorable député peut bien vouloir expédier un wagon de marchandises de Montréal à Vancouver; et le Grand-Tronc lui dira peut-être: Nous allons transporter vos marchandises sur notre réseau jusqu'à Sarnia; nous les ferons expédier de cet endroit par voie d'eau jusqu'à Port-Arthur et de là, par la voie du Pacifique-Canadien, jusqu'à Vancouver. Cette compagnie pourrait encore les expédier à Owen-Sound ou Midland et de là, par les vaisseaux du Pacifique-Canadien, qui les transporteraient jusqu'à Port Arthur, puis par voie ferrée jusqu'à Vancouver. A l'heure actuelle nous perdons le trafic sur tout ce parcours. Si nous avions la haute direction du Grand-Tronc, nous pourrions centraliser, comme je le disais tout à l'heure, tout le trafic de l'Ontario et de Québec, actuellement aux mains du Grand-Tronc, sur les chemins de fer nationaux du Canada. Ainsi, si nous voulions expédier des marchandises à Vancouver, nous pourrions les expédier d'abord à North-Bay, puis sur le réseau du Nord-Canadien jusqu'au Pacifique. Si nous voulions les expédier par eau et voie ferrée, nous pourrions les faire passer à Goderich, les confier aux navires qui font le service des lacs pour le Nord-Canadien, et ainsi le Nord-Canadien se trouverait à profiter de ce trafic additionnel qu'il ne peut avoir aujourd'hui. Puis, en arrivant à Port-Arthur, ces marchandises seraient transportées jusqu'à Vancouver sur la voie du Nord-Canadien. Il en résulterait pour nous, sur un long parcours, une immense somme de trafic que nous n'avons pas aujourd'hui.

De plus, il y a le trafic que les steamers de la ligne White Star affiliée au Grand-Tronc transportent de l'Europe. Le Grand-Tronc le conduira par Sarnia ou Midland en été. Je ne sais pas si nous en avons eu du tout. C'est probablement le Pacifique-Canadien qui l'a transporté à la côte. L'honorable député verra que lorsque le Grand-Tronc fera partie du réseau national, si ce trafic se fait par voie ferrée, nous l'enverrons à North-Bay, et lorsqu'il arrivera en cet endroit, il sera transporté sur le réseau national. Lorsque le trafic de l'Ouest effectué par le réseau national dans l'Ouest et la province de Québec arrivera à North-Bay, nous pourrons le transmettre au Grand-Tronc qui fera partie de notre réseau. A présent, cela ne nous concerne pas, parce que le réseau national canadien s'abouche soit avec le Pacifique-Canadien, soit avec le Grand-Tronc.

De grandes parties de ce trafic peuvent être transportées par le Pacifique-Canadien parce que peu importe au réseau national que le Pacifique-Canadien ou le Grand-Tronc s'en occupent, les tarifs étant les mêmes, fixés par la commission des chemins de fer. La ligne la plus directe aura le trafic. Un chemin de fer transporte le trafic aussi loin qu'il peut, parce que les tarifs sont divisés proportionnellement au parcours de chaque chemin de fer.

M. McKENZIE: Seulement, l'expéditeur enverra ses marchandises par la voie la plus courte et la moins coûteuse. Les expéditeurs n'auront-ils pas le choix de la ligne à laquelle ils confieront leurs marchandises?

Ils ont pu favoriser le Grand-Tronc comme étant la ligne la plus directe et la moins coûteuse, mais l'administration ne peut forcer un homme qui a quelques wagons de marchandises à expédier, disons de Montréal à Vancouver, et qui le fait charger d'abord sur le Grand-Tronc, à garder cette ligne jusqu'à destination. L'expéditeur est libre de choisir la voie la plus rapide et la moins chère. Le tarif du transport a une influence sur le prix de ses marchandises, et il prendra garde de payer le tarif le moins élevé possible.

Le Grand-Tronc, pas plus qu'aucun autre chemin de fer, ne peut imposer l'itinéraire, à moins que le tarif et les avantages du transport ne convainquent l'expéditeur. Ainsi, tous les avantages dont parle le ministre peuvent ne pas compter. Tout dépendra des commodités de la ligne, du tarif, et en général de la facilité qu'elle aura à rivaliser avec les autres chemins de fer.

L'hon. M. REID: Que les marchandises soient expédiées par le Grand-Tronc, le Nord-Canadien ou le Pacifique-Canadien, le tarif est exactement le même. Il est fixé par la commission des chemins de fer. Le tarif d'un wagon de marchandises de Montréal à Vancouver sera le même pour toutes les lignes, si tout le transport se fait par voie ferrée. Il en est de même, si le transport se fait par terre et par eau, par terre, par exemple, jusqu'à Sarnia, Midland, Goderich ou Owen-Sound, puis, par eau, jusqu'à Port-Arthur, et encore par terre. L'itinéraire par terre et par eau est un peu moins coûteux que par chemin de fer exclusivement.

Je suppose que l'agent du Grand-Tronc à Montréal obtient d'un expéditeur qu'il envoie un wagon de marchandises à Vancouver. Il est très rare qu'un expéditeur dise qu'il faut envoyer ses marchandises par le Grand-Tronc et le Nord-Canadien, ou par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien. Tout ce qu'il demande, c'est que ses marchandises arrivent à destination le plus tôt possible. Le Grand-Tronc transporterait les marchandises aussi loin qu'il pourrait sur sa propre voie. La distance jusqu'à Sarnia, par exemple, serait plus grande que jusqu'à North-Bay, et il serait à l'avantage du Grand-Tronc de transporter les marchandises aussi loin que possible sur sa voie, afin d'obtenir une plus grande proportion du tarif qui, naturellement, dépend de la longueur du parcours. L'expéditeur ne se soucie guère de l'itinéraire, parce que le tarif est le même pour lui sur toutes les lignes.

Lorsque nous aurons le Grand-Tronc, tous nos chemins de fer seront exploités en commun, et il sera de notre intérêt que les marchandises soient transportées à destination par les chemins de fer de l'Etat. Je sais que si un expéditeur le désirait, il pourrait exiger que ses marchandises soient transportées par le Grand-Tronc jusqu'à North-Bay, et puis à Vancouver par le Pacifique-Canadien. Le tarif serait le même, mais il est très rare que cela soit demandé. C'est la compagnie de chemin de fer qui, en général, inspire l'expéditeur, afin qu'elle transporte les marchandises sur la plus grande distance possible. Quand nous aurons acquis cette ligne, nous aurons une bien plus grande proportion du trafic qu'aujourd'hui.

M. CANNON: Lorsque le Grand-Tronc sera entre les mains de cette administration, que fera le Gouvernement au sujet des terminus de Québec et de Lévis?

Je tiens à le faire observer au ministre, la situation à Lévis est absolument intolérable à l'heure qu'il est.

M. le PRESIDENT: Je désire prévenir notre collègue qu'il ne peut aborder la question de la gare terminus de Lévis. L'honorable membre n'ignore pas que la gare de Lévis appartient au réseau national canadien et ne dépend point du comité administratif qui n'est pas encore organisé.

M. CANNON: Je vous ferai respectueusement observer, monsieur le président, que le Grand-Tronc a aussi une gare terminus à Lévis.

M. le PRESIDENT: Je n'affirme point que le Grand-Tronc ne possède pas de gare à Lévis. Je dis seulement que l'article en délibération se rapporte à la nomination d'un conseil administratif et qu'en conséquence la question de l'honorable député n'a pas sa raison d'être à propos de cet article.

M. CANNON: L'article décrète la nomination d'un conseil administratif "pour assurer l'exploitation du réseau du Grand-Tronc, en relation avec les chemins de fer nationaux canadiens, les deux réseaux étant autant que possible considérés, au point de vue du bien public, comme un réseau unique". Le Gouvernement a donc l'intention d'exploiter les chemins de fer nationaux canadiens et le Grand-Tronc dans l'intérêt public. Or, je crois qu'il serait dans l'intérêt public, monsieur le président, que le ministre nous fasse connaître à cette étape du débat quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour favoriser l'intérêt public en ce qui concerne les gares terminus de Québec et de Lévis. La ques-

tion est très importante et elle intéresse grandement la population, du moins le district de Québec.

M. le PRESIDENT: J'ai déjà décidé que l'importance de la question ne saurait autoriser une discussion à l'occasion de l'article qui fait l'objet du débat et qu'en conséquence le règlement interdit d'y répondre à cette étape.

M. CASGRAIN: A propos de la composition du conseil administratif, est-ce l'intention du Gouvernement de nommer des hommes du métier et des experts en matière de chemin de fer? L'intérêt général du pays exige, je crois, que le Gouvernement se procure les services des plus hautes compétences, afin que cette entreprise gigantesque soit conduite de façon à atteindre le résultat que recherche le Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous partageons absolument l'avis de l'honorable député à cet égard.

M. CANNON: L'honorable ministre est-il en mesure de dire à quel article nous en étions lorsqu'il a communiqué à la Chambre tout à l'heure certains renseignemnts touchant les plans qu'il entend exécuter pour le transport des marchandises entre North-Bay et Vancouver et entre Montréal et Sarnia?

L'hon. M. REID: J'ai répondu à une question que m'a posée l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie).

M. CANNON: Quels appointements toucheront les membres du conseil administratif?

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'est pas à ma connaissance qu'on attachera un traitement à ces fonctions. Le Gouvernement n'a pas encore décidé le chiffre du traitement que recevront les directeurs.

M. McKENZIE: Le Parlement a adopté à la dernière session une loi créant la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens. Je ne sais plus au juste si c'est bien là le nom de la compagnie, mais peu importe; le ministre sait de quoi il s'agit. Quand le projet sera exécuté, est-ce que le Grand-Tronc dépendra de la compagnie que nous avons créée pour prendre la direction de tous les chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous avons l'intention de dissoudre le conseil administratif dès que les arbitres auront rendu leur sentence et que l'Etat sera mis en possession des actions de la compagnie. C'est au Gouvernement qu'il appartiendra alors de choisir un mode d'administration. Nous nommerons peut-être des actionnaires comme directeurs du chemin de fer, qui seraient élus suivant les formalités ordinaires. Cependant, nous avons l'intention de fusionner le Grand-Tronc avec le réseau national des chemins de fer canadiens pour faire gérer ses affaires par le même conseil d'administration.

M. McKENZIE: Sous le régime des dispositions applicables à la compagnie que nous avons créée en vertu de la loi adoptée à la dernière session?

L'hon. M. MEIGHEN: Effectivement.

M. PARENT: Ausstitôt que le rachat de l'actif aura été consommé, est-ce que le droit de vote des actionnaires sera abrogé "ipso facto"? Le Gouvernement a évidemment déjà fait un contrat avec la compagnie du Grand-Tronc, car le mot "ratification", comporte qu'il y a quelque chose qui doit être approuvé. Je suis d'avis que s'il n'existe qu'une seule convention, le droit de vote des actionnaires devrait être abrogé dès qu'ils auront ratifié la convention. Je tiendrais à ce que le ministre élucide ce point.

L'hon. M. MEIGHEN: Le dispositif que renferme l'article 4 répond à la question de l'honorable député.

Toutefois, concurremment avec cette garantie des dividendes et de l'intérêt sur les actions garanties actuelles et les actions-débentures actuelles, respectivement, les pouvoirs de voter aux assemblées des actionnaires du Grand-Tronc, que les porteurs desdites actions, respectivement, possèdent ou peuvent exercer présentement, doivent cesser et prendre fin d'une façon absolue.

C'est-à-dire que le droit de vote tombe sitôt la garantie du Gouvernement donnée.

M. PARENT: Peut-être n'étais-je pas clair. Ce projet de loi ne traite que d'une seule convention. Quand elle sera ratifiée, tout son contenu aura force de loi, à tous égards. Je serais donc porté à croire que le droit de voter cessera dès la ratification.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela ne me paraît pas être la conséquence logique.

M. PARENT: Je ne vois pas comment vous pourriez faire deux parts de la convention.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous n'en faisons pas deux parts. Quand les deux parties auront signé la convention, elles se trouveront liées par chacun de ses articles. Mais aucune de ses clauses ne stipule qu'elles perdent toutes deux leur droit de voter jusqu'à la sentence arbitrale définitive et la garantie qui sera donnée en con-

séquence. C'est-à-dire, les actionnaires peuvent, conformément aux articles du projet de loi, exercer leur droit de vote dès la signature de la convention jusqu'à la suppression de ces pouvoirs du fait de la garantie.

M. ROBB: Nombre de compagnies subsidiaires devront être acquises en même temps que le réseau du Grand-Tronc. Pourvoit-on à la représentation du conseil d'administration aux réunions des directeurs de ces différentes compagnies subsidiaires: du Central-Vermont, du Southern-New-England, du Détroit, du Grand-Haven-Milwaukee, et du Grand-Tronc-Ouest? Certains directeurs du Grand-Tronc en sont les vice-présidents. Dès la transmission des affaires de ces compagnies au conseil d'administration, il lui faudra des représentants aux bureaux de ces compagnies. Or je ne vois rien qui y pourvoit.

L'hon. M. MEIGHEN: Le conseil d'administration n'a aucune sorte de représentation au bureau du Grand-Tronc. Les opérations de ce chemin de fer se font d'après le programme que dicte le conseil d'administration, qui est souverain. Chaque tronçon du réseau du Grand-Tronc est subordonné au conseil d'administration. En conséquence, celui-ci peut donner des ordres quant à tout le réseau, en fait d'exploitation. Il peut commander aux directeurs principaux ce qu'ils devront faire des compagnies subordonnées. D'après ma façon de voir, il peut dicter au bureau de direction la ligne de conduite des compagnies subordonnées.

M. CASGRAIN: Le Gouvernement a-t-il une idée quelconque, présentement, des deux personnes qui le représenteront au conseil d'administration?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Je ne sache pas avoir entendu mentionner de noms déjà.

M. CASGRAIN: L'alinéa "b" déclare que les livres, procès-verbaux, rapports, documents et autres archives, et tous les chemins de fer et matériels des compagnies comprises dans le réseau du Grand-Tronc doivent, en tout temps, être accessibles à l'examen et à l'inspection. Cet article s'appliquera-t-il tout le temps, ou seulement tant que dureront les pouvoirs du conseil d'administration?

L'hon. M. MEIGHEN: Jusqu'à ce que l'arbitrage ait pris fin et que les pouvoirs d'inspection cessent.

(L'article est adopté).

Sur l'article 8 (prêts au conseil d'administration sur billets ou obligations du Grand-Tronc):

L'hon. M. KING: Cet article est particulièrement fâcheux. Le projet semble aller de mal en pis à mesure que nous avançons. Je lis l'article:

Le Gouvernement peut prêter audit conseil d'administration, sur les billets ou autres obligations du Grand-Tronc, les sommes que le Gouvernement peut, au besoin, juger nécessaires pour poursuivre l'exploitation ou améliorer le réseau du Grand-Tronc.

Voyez la portée de cela. Le conseil d'administration aura cinq membres, dont deux sont favorables à la compagnie, deux autres au Gouvernement. Et le ministre de l'Intérieur nous a assuré, ce soir, que ces quatre membres seront si bien de la même idée qu'il n'est pas nécessaire d'indiquer un mode de choisir le cinquième. Cet article porte que le Gouvernement peut, sans en réclamer au Parlement le droit, prêter à ce conseil toute somme qu'il désire, ou que le comité juge nécessaire en vue d'améliorer la voie ou d'en maintenir l'exploitation.

Qui est "le gouvernement"? L'article 2 jette un peu de lumière sur ce que l'on veut désigner par "le gouvernement":

Subordonnément aux dispositions de la présente loi, Sa Majesté le Roi, représenté par le ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada, agissant sous l'autorité du Gouverneur en conseil (ci-après appelé "le Gouvernement").

En d'autres termes, le Gouvernement est le ministre des Chemins de fer et Canaux, à toutes fins que de droit. Cet article dit que le ministre des Chemins de fer et Canaux peut, à même le trésor, prêter à ces cinq messieurs, les sommes dont ils peuvent avoir besoin pour poursuivre l'exploitation ou l'amélioration du réseau du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Sous l'article d'un arrêté du conseil.

L'hon. M. KING: Oui, si vous le voulez. Cela laisse simplement la chose au conseil, sur le conseil ou la proposition du ministre lui-même. Si le Parlement veut renoncer au dernier vestige du contrôle qu'il exerce sur l'exécutif, nous devrions adopter cet article, mais si le Parlement veut retenir le contrôle quelconque qu'il peut exercer sur les dépenses, on ne devrait pas laisser subsister cet article. S'il faut de l'argent pour exploiter ou améliorer le réseau du Grand-Tronc, que le ministre vienne au Parlement tout comme le fait le Gouvernement pour les autres crédits qui peuvent être nécessaires, qu'il dise

au Parlement de quel montant d'argent il a besoin, et lui demande de voter ce montant. Je ne crois pas me servir d'un terme trop fort en disant que cet article est absolument fâcheux en ce qu'il prive entièrement le Parlement de son contrôle sur les subsides qui peuvent être nécessaires pour cet objet. Sous le couvert de ce terme "l'exploitation ou l'amélioration du réseau du Grand-Tronc", le ministre peut dépenser des fonds publics pour toutes les fins imaginables se rattachant à ces chemins, construire des hôtels, des lignes d'embranchements, et des gares; il peut aller dans tout comté de ce Dominion où le chemin de fer va passer et trouver que telle ville en particulier a besoin d'amélioration, ou que ce comté en particulier a besoin de ces améliorations, et donner l'assurance que le Parlement lui a accordé le droit de prêter à la compagnie tout l'argent qu'il lui plaît de dépenser pour l'exécution de ces améliorations. Comme le dit mon honorable ami (M. McKenzie), nous en avons vu une illustration caractéristique il y a peu de semaines. Nous avons vu dans un des journaux publiés à Kingston une lettre de l'un des candidats en perspective à l'élection qui allait avoir lieu dans cette ville, disant qu'en vue de ce que des amis lui avaient dit, et en vue de ce que l'on a prétendu que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait dit au sujet de ce qui devrait se faire à Kingston, il était inutile pour lui de se porter candidat, et qu'en conséquence il se retirerait, et il en est résulté que le ministre des Finances (sir Henry Drayton) a été élu sans opposition. Cet état de choses est possible sous le régime de cet article. Rien ne peut être plus subversif des droits du Parlement et des intérêts du peuple, que de donner un si vaste pouvoir au Gouvernement.

M. EDWARDS: Est-ce pour cette raison que le candidat grit à Kingston s'est retiré aussi?

L'hon. M. KING: Je n'ai pas le moindre doute que cela n'ait pu avoir été la raison, étant donné que, d'après les rapports, des représentations ont été faites sur une vaste échelle.

M. EDWARDS: Mon honorable ami se trouvait là juste quelques heures avant que ce candidat se retirât, et je pensais qu'il aurait quelque renseignement à ce propos.

L'hon. M. KING: L'honorable député était à Kingston pour un objet entièrement différent, et n'a rien eu à faire, d'une manière ou d'une autre, dans le choix d'un candidat pour Kingston, mais considérant que le gentleman unioniste qui avait été choisi comme candidat dans cette circonscription avait exprimé l'opinion qu'il lui était absolument inutile de se présenter parce que le Gouvernement avait fait tant de promesses aux électeurs sur ce qui allait se faire à Kingston, je ne doute nullement que le candidat n'ait pu penser que ses chances seraient également minces dans les circonstances. Je ne pense pas qu'on puisse se servir de termes trop forts pour décrire les dangers de fraude que comporte un article de ce genre, et je proposerais donc de retrancher l'article 8 complètement.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): L'honorable monsieur croit-il que ses remarques soient très flatteuses à l'égard de la population de Kingston?

L'hon. M. KING: Je n'ai fait que citer les paroles d'un citoyen de Kingston, et je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit d'une façon ou d'une autre.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): L'honorable député semble croire que le ministre des chemins de fer a fait, en sa qualité de ministre de la couronne, tant de promesses au peuple de Kingston qu'un des candidats a pensé que s'il ne maintenait pas sa candidature, on en inférerait que la population de Kingston se laissait facilement influencer.

L'hon. M. KING: Mon honorable ami se désintéresse de la lecture des journaux. Ce candidat unioniste, un des partisans de mon honorable ami, écrit, sous sa propre signature, au "Standard" de Kingston, une lettre où il affirme avoir accepté la candidature que lui avaient offerte les citoyens de Kingston, à titre de candidat unioniste, mais qu'il avait décidé de ne pas briguer les suffrages parce qu'on lui a représenté que le ministre des Chemins de fer a tellement prodigué les promesses de travaux publics au bénéfice de la ville de Kingston, qu'il comprend qu'il lui serait parfaitement inutile de continuer la lutte.

M. ARMSTRONG (Lambton): La chose a été niée à plusieurs reprises.

L'hon. M. KING: Je vais donner lecture du "Standard" de Kingston, du vendredi, 10 octobre.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

L'hon. M. KING: Le ministre ne désire peut-être pas que je fasse mon exposé des faits.

Ce matin, M. Hughes a écrit une lettre donnant des précisions au sujet du retrait de sa candidature. Voici cette lettre:

Plusieurs DEPUTES: A la question.

L'hon. M. KING: Si le président déclare que j'enfreins le règlement, je discontinuerai ma lecture.

M. le PRESIDENT (M. Fripp): A mon avis, l'honorable député n'enfreint pas le règlement.

L'hon. M. KING (lisant):

Au rédacteur du "Standard":

Monsieur,—Je désire faire savoir au public que je retire ma candidature au poste de député à la Chambre des communes. La raison pour laquelle j'en suis arrivé à cette décision, c'est que, d'après une rumeur, l'honorable J. D. Reid aurait déclaré à un certain nombre de notables citoyens que, si l'on accepte sir Henry Drayton pour représentant de la circonscription, la ville de Kingston en bénéficierait grandement et l'on se chargerait des améliorations du port. Comme je suis un bon et loyal citoyen de Kingston, ayant toujours travaillé au mieux de ses intérêts, j'ai cru ne pas pouvoir prendre la responsabilité de continuer la lutte et de mettre obstacle au progrès matériel de la ville. J'espère sincèrement que sir Henry Drayton verra à ce que les travaux soient commencés prochainement et à ce que Kingston devienne le terminus oriental de la navigation des Grands lacs.

Les honorables députés saisiront-ils bien la pensée de l'auteur de cette lettre?

Kingston deviendra le terminus oriental de la navigation des Grands lacs.

Je remercie les nombreux citoyens qui m'avaient assuré de leur appui et je leur demande de bien vouloir aider à l'agrandissement et à la prospérité de Kingston.

(Signé): J. M. Hughes.

Monsieur le président, admirez l'étroite connexité de cette lettre avec l'article du bill en discussion. Le candidat retire sa candidature parce qu'on lui a donné à entendre que Kingston deviendrait le terminus oriental de la navigation des Grands lacs et l'article en délibération demande au Parlement d'attribuer au ministre des Chemins de fer le droit de faire de Kingston le terminus de la navigation des Grands lacs, s'il croit que cela puisse aboutir au perfectionnement du réseau du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Le chef de l'opposition (M. King) ne peut-il faire preuve de loyauté dans cette matière? Pourquoi tronquer ainsi les faits? A quoi se résume la lettre dont l'honorable député vient de donner lecture? L'auteur dit que "il est bruit" ou que "la rumeur court dans la ville". Le chef de l'opposition qui parcourt le compte rendu des débats de jour en jour, a dû sans doute lire ma réponse à l'affirmation en question qui y figure. Voici en substance cette réponse: l'auteur de cette lettre n'a pas fait acte de présence aux réunions auxquelles j'ai assisté; mais un citoyen, un unioniste, qui s'y trouvait, a nié, le lendemain, l'exactitude de cette allégation. Le chef de l'opposition sait qu'un citoyen qui assistait à la réunion à laquelle j'étais présent a publiquement nié l'exactitude des faits relatés dans cette lettre, et, cependant, il a donné lecture de cette lettre, ce soir. Sachant que l'exactitude de l'affirmation contenue dans la lettre a été niée par le citoyen ou par les personnes présentes à l'assemblée en question, il n'en persiste pas moins à soutenir la véracité des affirmations contenues dans cette lettre.

J'ai fait ma dénégation, l'autre jour, et en présence du chef de l'opposition, j'oppose un nouveau démenti, et j'affirme l'absolue inexactitude des allégations contenues dans cette lettre. Je le répète, je n'ai jamais fait pareilles promesses, et je demande à l'honorable député que lorsqu'il citera de nouveau cette lettre, il y joigne ma dénégation qui figure déjà au hansard, comme il le sait.

L'hon. M. KING: Je dois dire à mon honorable ami que j'accepte volontiers et sans la moindre arrière-pensée, la déclaration qu'il vient de faire. En donnant lecture de cette lettre, je ne visais qu'à répliquer à mon honorable ami (M. Edwards) qui avait soulevé une question concrète, touchant cette campagne politique à Kingston. J'ai cité cette lettre qui se passe de commentaire; elle donne la raison alléguée par son auteur pour expliquer le retrait de sa candidature. Il est possible que le candidat lui-même ait fait erreur, en alléguant la raison qui l'a engagé à retirer sa candidature et dans l'information qu'on lui avait donnée.

Je suis bien prêt et disposé à croire ce que disait le ministre et qu'il ne devrait pas être tenu responsable de rien de tel. Je ne veux pas blâmer le ministre, mais je tiens à bien faire entendre que lorsque des bruits de cette nature courent il y a doublement lieu de surveiller de très près les lois que nous adoptons dans ce Parlement afin de ne pas donner au public la moindre occasion d'appréhender que pareille chose ne se produise.

L'hon. M. REID: Naturellement, si vous vous en rapportez aux racontars de journaux ainsi qu'aux rumeurs et aux lettres émanant de gens qui ne sont pas au fait de la situation.....

L'hon. M. KING: Cet homme était candidat.

L'hon. M. REID: .... vous pourriez aussi bien retrancher cette clause du projet de loi ou toute autre clause qui s'y rapporte. Le

chef de l'opposition tente de faire croire au peuple que si nous faisons l'acquisition du Grand-Tronc, le ministre des Chemins de fer aura pour toujours le pouvoir en vertu de cet article, de construire des hôtels et de dépenser l'argent de toutes les façons.

L'hon. M. KING: Mais non.

L'hon. M. REID: Le projet de loi porte que non pas seulement le ministre, mais le Gouvernement doit autoriser les dépenses, et dans ce cas seulement, pendant la période d'administration de ce comité.

L'hon. M. KING: Assurément.

L'hon. M. REID: Voilà tout.

L'hon. M. KING: Non pas indéfiniment. Je voudrais savoir pendant combien de temps la direction sera confiée à ce comité d'administration. Pendant neuf mois?

L'hon. M. REID: Pendant que l'on procédera à l'arbitrage. Le chef de l'opposition essaie de créer l'impression dans le public que dans cet intervalle le ministre des Chemins de fer va entreprendre la construction d'hôtels sur le parcours de ce grand réseau. Je dois dire à l'honorable monsieur que tant que cette vague de prohibition couvrira le pays il n'y a pas lieu de craindre sous ce rapport.

M. EDWARDS: Il me semble qu'on ne devrait pas permettre au chef de l'opposition de s'en tirer avec les digressions dans lesquelles il s'est lancé il y a quelques instants. Après s'être complètement abstenu de discuter ce qui se rapportait au projet de loi, il entame la question de l'élection de Kingston. Constatant qu'il faisait absolument fausse route sur la question, il a essayé de s'en tirer en disant qu'il n'en parlait que pour répondre à une question que j'avais posée. Pourquoi ai-je posé cette question, si ce n'est parce que l'honorable député a parlé lui-même de la cité de Kingston et a dit que M. Hughes avait retiré sa candidature dans cette élection. C'est ce qui m'a engagé à poser une question au sujet de la retraite du candidat libéral dans Kingston. L'honorable député a la mémoire excessivement courte si trois minutes après avoir parlé il ne se rappelle plus ce qu'il a dit. C'est l'honorable monsieur qui a abordé la question, et ce, sachant parfaitement qu'il ne discutait pas le fond de la question ou de l'article; il faisait de la politique et encore était-ce de la politique de mauvais aloi. Non seulement il se livrait à une discussion mesquine mais il dissimulait délibérément à la Chambre des faits qui se rattachaient à la question dont il parlait tout particulièrement—c'est-à-dire l'élection de Kingston. L'honorable député savait parfaitement lorsqu'il a soulevé la question de la retraite de M. Hughes de la lutte dans Kingston. . . .

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. LAPOINTE (Montréal): L'honorable député contrevient au règlement.

M. EDWARDS: Il savait très bien que le ministre avait opposé un démenti à toutes les allégations faites contre lui.

M. LAPOINTE (Montréal): Est-ce que cela se rattache au projet de loi?

M. EDWARDS: La circonscription. . . .

M. LAPOINTE (Montréal): L'honorable député contrevient au règlement.

M. le PRESIDENT (M. Fripp): Je dois demander à l'honorable député de limiter ses observations à la clause à l'étude.

M. LAPOINTE (Montréal): Le président devrait certainement rappeler l'honorable député à la question.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. EDWARDS: Assurément, je ne peux m'expliquer comment il se fait que lorsque je me lève avec les meilleures dispositions pour discuter une question, mon honorable ami de vis-à-vis souffre d'un excès de bile. Cela arrive très souvent à mon honorable ami.

M. LAPOINTE (Montréal): L'honorable député n'est pas en règle. Je demande l'application du règlement.

M. le PRESIDENT (Fripp): Je prie l'honorable député de borner ses remarques à l'article en discussion.

Une VOIX à droite: Que faut-il penser des observations faites tout à l'heure par le chef de l'opposition?

M. EDWARDS: Je ferai tout mon possible pour me conformer au règlement tel que vous l'interprétez, monsieur le président, mais je sais que vous m'accorderez la même latitude que vous avez permise au chef de l'opposition. Je n'occupe pas, je le sais, une situation aussi haute que la sienne. Cependant, le règlement existe pour le chef de l'opposition comme pour moi, humble représentant du peuple. Je comprends très bien. . . .

M. LAPOINTE (Montréal): A la question.

M. EDWARDS: L'allusion que le chef de l'opposition a faite. . .

Quelques DEPUTES: A la question.

M. EDWARDS: . . . à l'élection de Kingston. Quant à la retraite de l'un des candidats . . . . .

VOIX nombreuses: A la question, à la question.

M. EDWARDS: Le chef de l'opposition a acquis lui-même passablement d'expérience à ce sujet.

M. PELLETIER: Monsieur le président, je demande à soulever une question de règlement. Nous délibérons en ce moment sur l'article 8, mais l'honorable député de Kingston (M. Edwards) parle de l'élection de Kingston qui n'a absolument aucun rapport avec l'article en question. J'émets l'avis que la Chambre se remette au travail et discute la question au fond.

M. le PRESIDENT: Notre collègue se rendra facilement compte que j'ai été dans l'impossibilité de suivre le cours des remarques de l'honorable député qui a la parole. Je suis convaincu que notre honorable collègue bornera ses observations à l'article en discussion. Avant de le rappeler au règlement, j'aimerais à me rendre compte si oui ou non ses remarques ont trait à cet article.

M. EDWARDS: Monsieur le président. .

M. LAPOINTE (Montréal): Quel est l'article en délibération?

M. le PRESIDENT: L'article 8.

M. LAPOINTE (Montréal): Voyez donc à ce que l'honorable député s'en tienne à la discussion de cet article.

M. EDWARDS: Je désire offrir mes remerciements les plus sincères à l'honorable membre (M. L. A. Lapointe) pour le concours qu'il m'a prêté. Je discuterai donc l'article peut-être pas aussi bien qu'il pourrait le faire lui-même, mais en faisant de mon mieux.

J'ai toujours cru que quand un collègue soulève certaine question devant la Chambre, il est permis aux autres membres de la discuter. Eh bien, le chef de l'opposition a lu une lettre publiée dans les colonnes du "Standard" de Kingston, avec la permission du président. Je ne discute pas la question de savoir si oui ou non le chef de l'opposition avait le droit de soulever cet incident, mais j'ai cru que du moment qu'on lui a permis de le faire, j'étais dans mon droit en répondant aux allégations qui ont été faites.

Le chef de l'opposition a fait allusion à l'élection de Kingston et il a lu une lettre qui est censée avoir trait à l'article actuellement en discussion. De fait, avec cette finesse et cette habileté dont certains avocats sont doués de préférence à leurs confrères et que quelques-uns croient posséder lorsqu'il n'en est rien, le chef de l'opposition a déclaré . . . . .

M. LAPOINTE (Montréal): J'aimerais à savoir, monsieur le président, si l'honorable membre parle sur le pouvoir conféré au gouvernement fédéral de prêter de l'argent au conseil administratif? Je ne l'ai pas entendu prononcer un mot relatif à l'article 8.

M. le PRESIDENT: L'honorable député (M. Lapointe) ne m'a pas laissé le temps suffisant pour me rendre compte du but des observations de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). Si j'ai bien compris, notre honorable collègue expliquait pourquoi il s'est éloigné de l'article en discussion. Il a déclaré que le chef de l'opposition a lu avec l'assentiment de la Chambre, une certaine lettre, qui a provoqué une discussion. Or, puisque le chef de l'opposition a obtenu la permission de lire cette lettre, il n'est que juste, à mon avis, qu'un député de la droite réponde aux allégations qui ont été faites.

Je me permettrai toutefois de faire observer à l'honorable député et à la Chambre, que le fait d'avoir toléré la lecture d'une lettre n'ayant aucun rapport à l'article en discussion ne saurait donner lieu à des débats interminables sur ce point. Je prierai donc l'honorable député de Frontenac d'abréger ses remarques autant que faire se peut sur ce sujet et je prierai instamment nos honorables collègues de revenir à l'étude de l'article en délibération.

M. EDWARDS: Monsieur le président. . .

M. LAPOINTE (Montréal): Monsieur le président, le ministre des Chemins de fer a répondu au chef de l'opposition.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

M. LAPOINTE (Montréal): Monsieur le président, je soulève la question de règlement. Le député de Frontenac n'a pas le droit de discuter cette lettre; le ministre des Chemins de fer a donné sa réponse et l'incident est clos.

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Le président a pu errer dans sa décision, mais il l'a rendue et l'honorable député de Frontenac a la parole. Je ne vois pas comment je puis changer ma décision, et je prierais seulement l'honorable député de Frontenac de bien vouloir se restreindre à quelques brèves observations sur cet incident.

M. EDWARDS: Je vous remercie, monsieur le président. Je pense vraiment devoir

céder la place à mon honorable ami (M. L. A. Lapointe); il y a tant de bruit de l'autre côté que je n'ai pu saisir ce qu'il a dit.

Le point soulevé par le chef de la gauche était qu'une élection avait eu lieu dans Kingston, que l'un des candidats avait abandonné la partie, incident qu'il a rattaché à cet article, assurant qu'il avait eu un effet sur sa conception. Je me soumets de bonne grâce, monsieur le président, à votre décision, par le motif que ce débat me paraît être absolument irrégulier. Je crois que le chef de la gauche a contrevenu aux règlements de la Chambre dans les remarques qu'il a faites et, comme ancien parlementaire, comme chef d'un parti, il devait savoir qu'en allant aussi loin, il outrepassait ses droits. Je pense avoir le droit de lui répondre. Quoi qu'il en soit, monsieur le président, je ne retiendrai pas davantage l'attention du comité; je me rends à votre désir et je laisse tomber l'affaire.

M. LAPOINTE (Montréal): Merci!

L'hon. M. FIELDING: Maintenant que l'incident de Kingston est clos—pure parade qui peut avoir eu un certain intérêt—revenons à l'affaire principale.

S'il est un principe reconnu dans les institutions parlementaires britanniques, c'est bien celui d'attribuer à la Chambre des communes l'affectation des deniers publics. Le présent article est en opposition flagrante avec ce principe fondamental du gouvernement parlementaire anglais. Le ministre des Chemins de fer ne peut obtenir un sou pour les dépenses courantes de son département sans soumettre à la Chambre un état estimatif de ces dépenses, et c'est à bon droit qu'il en est ainsi. Or, que propose cet article? Voici en quels termes il est conçu:

> Le Gouvernement peut prêter audit conseil d'administration, sur les billets ou autres obligations du Grand-Tronc, les sommes que le Gouvernement peut, au besoin, juger nécessaires pour poursuivre l'exploitation ou améliorer le réseau du Grand-Tronc.

Combien de temps ce conseil restera-t-il en fonction, c'est là une affaire toute de circonstance; elle n'a ici que peu d'importance pour nous. Le ministre de l'Intérieur dit que les opérations du conseil s'étendront sur une période d'au moins neuf mois, et il ne s'étonnerait point si elle durait plus longtemps. Nous savons tous que les opérations de cette sorte progressent avec beaucoup de lenteur, et je ne serais pas surpris que ce conseil restât en fonction pendant un temps considérable. Nous désirons tous maintenir les droits de la Chambre des communes. Il n'est donc sûrement pas déraisonnable de dire au Gouvernement: Supprimez cet article et, si vous avez besoin d'argent pour les fins qui y sont mentionnées, soumettez-nous vos prévisions et votons les sommes nécessaires, selon notre habitude. Quelle raison pouvons-nous avoir de donner au Gouvernement un blanc-seing pour l'exploitation, la gestion et l'amélioration—oui, l'amélioration—du réseau du Grand-Tronc? Mon honorable ami assure qu'il ne commencerait pas par bâtir des hôtels; il désire, je suppose, savoir auparavant si les hôtels seront tenus avec ou sans buvette. J'espère que le Gouvernement n'insistera pas pour l'adoption de cet article. Pour ma part, je suis d'avis qu'il faut maintenir les droits de la Chambre des communes. Je demande en conséquence au Gouvernement de bien y réfléchir avant de chercher à faire accepter par la Chambre une telle disposition.

L'hon. M MEIGHEN: Avant que le chef actuel de la gauche eût pris la parole pour prononcer une fois de plus un discours politique, que la députation me paraît avoir interrompu d'une manière peu bienveillante, j'avais pensé à faire une déclaration relativement à cet article. Il m'a paru en effet que, dans un détail à tout le moins, l'article s'écarte de la procédure établie, et l'observation de l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) me l'a fait comprendre encore davantage. Ce n'est pas moi qui ai rédigé le présent bill; il a été préparé aussitôt après l'échange des dernières lettres, ou vers le même temps. La fonction propre de la Chambre des communes est indubitablement de voter les subsides. Ce détail qui dans l'article me semble manquer d'à-propos, c'est la présence du mot " améliorer".

Le Gouvernement ne ferait pas mal ou, dans tous les cas, pas trop mal de demander au Parlement de voir à ce que le réseau soit exploité, mais il ne conviendrait pas de conférer un vague pouvoir d'amélioration, même pour le temps durant lequel le comité administratif doit exercer la direction. Naturellement, si le montant était fixé, la fixation d'une limite aux dépenses à faire pour les fins d'exploitation donnerait tout simplement à l'article le même effet qu'un crédit adopté par le Parlement, il n'y aurait aucune différence entre les deux. Je ne saurais dire quel devrait être le montant estimatif ni s'il est possible de faire une évaluation à présent, mais il ne serait pas déraisonnable de demander au Gouvernement de limiter le montant appli-

cable à l'exploitation du réseau. Limiter ce montant, ce serait l'assimiler à un crédit pour cette fin. Je proposerais donc de réserver l'article, afin que nous tâchions de voir s'il est possible de fixer le montant requis à cette fin; cela permettrait au Parlement de juger de l'autorisation conférée par cet article.

M. McKENZIE: On nous a dit qu'il serait probablement demandé des crédits au cours de cette session. Quelle difficulté y aurait-il à insérer dans ces crédits le montant dont le ministre aura besoin, et à le voter de la manière ordinaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas au juste quels crédits il y aurait lieu de demander. Il n'y aurait pas beaucoup de différence dans tous les cas. Je ne saurais l'assurer, mais il me semble possible que cet article soit réservé en attendant que nous demandions des crédits. Je proposerais qu'il fût réservé.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 9 (stipulations du traité concernant les arbitres, les serments, la preuve et la sentence).

M. McKENZIE: Quel est le texte de l'article 3 tel qu'il a été modifié? Il y était dit, avant cela, qu'en sus des stipulations y énoncées le traité pourrait contenir les autres clauses et conditions que les parties pourraient arrêter.

M. le PRESIDENT: La proposition d'amendement avait pour objet l'insertion des mots, "non compatibles avec les dispositions de cet acte", à la suite du mot "conditions", dans la dernière ligne.

M. McKENZIE: Voici l'article 9:

Ledit traité doit, en autres clauses nécessaires et d'usage, stipuler...

Il est dit, dans l'article 3, qu'on ne devra rien insérer dans le traité qui soit incompatible avec l'acte, tandis que cet article parle "d'autres clauses nécessaires et d'usage". Que veut-on dire par être autorisé à faire "d'autres clauses nécessaires et d'usage" que celles qui sont comprises dans l'article 9?

L'hon. M. MEIGHEN: On a voulu parler de certains détails, comme la nomination de sténographes pour recueillir les témoignages et ainsi de suite. Je n'aurais aucune objection à un autre texte que l'honorable député pourrait préférer. Tel qu'il est, l'article 3 confère l'autorisation nécessaire pour voir aux détails, sous forme de clauses et de dispositions dans le traité. On pourrait tout aussi bien retrancher les mots: "stipuler entre autres clauses nécessaires et d'usage."

M. McKENZIE: L'objet de l'amendement apporté par le ministre à l'article 3 consistait à restreindre le pouvoir du Gouvernement de déterminer ce que devrait contenir le traité, mais ces mots pourraient être considérés comme annulant la restriction et conférant encore de la latitude. L'article 9, venant après l'article 3, le corrigerait, et l'on pourrait dire qu'il annule l'effet des restrictions de l'article 3.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être. Je propose donc de modifier l'article 9 en rayant, dans la 1re et la 2e ligne, les mots: "stipuler entre autres clauses nécessaires et d'usage."

M. JACOBS: Ne pourrions-nous pas obtenir copie du projet de convention? D'après la coutume, le texte du contrat devrait être incorporé dans le bill lui-même, afin que nous puissions en prendre connaissance.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est impossible, car le projet de convention n'est pas encore dressé et la rédaction d'un traité exige du temps. J'en sais quelque chose, et mon honorable ami en sait encore plus long que moi à ce sujet. Dans le cas où je me suis trouvé concerné il a fallu plusieurs semaines pour nous assurer que le contrat était complet et contenait toutes les sauvegardes. Parfois aussi, les procureurs de l'autre partie ne sont pas prêts à agir, et je crois que, dans le présent cas, ils ne le sont pas. Nous procédons aussi rapidement que possible, mais je ne saurais dire quand le contrat sera au complet.

M. SINCLAIR (Guysborough): Ce serait procurer une grande satisfaction au comité que de lui procurer, si possible, copie de la convention.

Je ne pense pas que le document soit aussi difficile à rédiger que le ministre le donne à entendre. D'après ce petit livre rouge, le "Canadian Parliamentary Guide", il y a dans le ministère dix avocats éminents. Le premier ministre est absent, et nous savons tous qu'il l'est pour une raison valable. Deux autres ministres sont ici ce soir et Dieu sait où sont les sept autres. Mais pourquoi ne les ferait-on pas travailler pendant une journée pour rédiger ce traité et le soumettre aux membres de la Chambre, afin que ceux-ci puissent voir ce qu'il renferme. Lorsqu'il y a tant de savants juristes dans le ministère, il me semble déraisonnable de nous prier de renoncer

au plaisir de voir ce document avant de l'approuver.

Il y a autre chose. On s'est demandé l'autre jour si les actions ne devaient pas être estimées d'après leur valeur à une certaine date. Je relève ce passage dans le hansard:

M. McKenzie: Le Gouvernement désignera-t-il un jour où la valeur de ces actions devra être établie?

L'hon. M. Meighen: Oui.

M. McKenzie: Le Gouvernement se propose actuellement de prendre en main ce réseau et ces actions pourront acquérir une plus grande valeur que sous l'ancien état de choses, lorsqu'elles ne rapportaient pas de dividendes et n'avaient, pour ainsi dire, aucune valeur marchande. Au début de l'arbitrage, nous devrions désigner un jour pour que les arbitres examinent la valeur de ces actions à cette date-là.

C'est là une question que le traité pourrait régler. Le ministre a-t-il songé à insérer cette stipulation et, dans l'affirmative, l'incorporera-t-il dans la loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Dans la préparation du traité tout est aisé, bien entendu, sauf ce qu'on entreprend de faire. Il y a des avocats dans le ministère, mais le chiendent c'est que leur temps est dissipé et gaspillé et que leurs efforts sont perdus par suite des nombreuses questions réitérées de l'opposition.

M. JACOBS: Et par suite de leur intervention dans les élections complémentaires.

L'hon. M. MEIGHEN: Elle n'a pas duré longtemps; un jour ou deux seulement. Pensez à ce que mon honorable ami (M. McMaster) aurait pu faire, s'il eût été ici depuis deux semaines?

M. JACOBS: Il eût rendu des services réels.

L'hon. M. MEIGHEN: Il ne semble pas avoir été très utile là où il était.

M. JACOBS: Il a donné le mauvais exemple au ministre.

L'hon. M. MEIGHEN: Il a donné beaucoup de mauvais exemple. Mon honorable ami lui-même est avocat. Quant à moi, je lui permettrais de s'absenter pendant une semaine, afin qu'il pût rapporter au moins un brouillon du traité. Il comprendrait alors quelle tâche ardue et large c'est vraiment.

Quant à fixer un jour, il faudra en désigner un. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner ou de discuter quel serait le jour propice, mais j'avoue franchement que ce qui me semblerait le bon temps ce serait le premier octobre de cette année, ou un peu plus tôt.

[M. Sinclair (Guysborough).]

M. SINCLAIR (Guysborough): Oui, plus tôt.

L'hon. M. MEIGHEN: Afin qu'il ne fût pas possible qu'il y eût une augmentation de valeur causée par le traité. Si ce jour-là n'était pas choisi ou si l'on désignait un jour qui permettrait de dire que le traité a pu influer sur la valeur, les arbitres ne devraient pas tenir compte de l'augmentation, aux termes du traité.

M. ROBB: Non seulement il importe que nous ayons le traité sous les yeux, afin que nous connaissions le jour fixé pour l'estimation des actions, mais nous nous préoccupons aussi des 2,000 milles et plus de voie ferrée située aux Etats-Unis. Nous nous intéressons aussi aux obligations détenues par les différentes provinces du Canada. Le Grand-Tronc a donné certaines garanties au sujet du Grand-Tronc-Pacifique et celui-ci a donné des garanties relativement à des embranchements dans lesquels les provinces ont un intérêt. Les journaux nous apprennent qu'il existe une divergence d'opinion entre le Gouvernement et les provinces concernant ces obligations.

Pour en revenir aux Etats-Unis, j'ai quelques chiffres que je voudrais faire approuver par le Gouvernement. Le capital du Vermont-Central est de $2,984,600 dont $2,191,000 appartiennent au Grand-Tronc. La dette consolidée en cours est de $11,750,000. Le Grand-Tronc garantit l'intérêt sur les obligations et il comble le découvert jusqu'à concurrence de 30 p. 100 des recettes brutes provenant des opérations faites en commun. Le Vermont-Central possède aussi des actions et des obligations du chemin de fer du sud de la Nouvelle-Angleterre, chemin projeté et partiellement construit de Palmer (Mass.) à Providence (R.-I.), mais l'entreprise a été abandonnée. Le Vermont-Central a fait, pour le compte de cette ligne, des avances d'environ $10,000,000 qui figurent à l'avoir de son bilan sous la rubrique " Avances."

Cet argent est perdu, et aujourd'hui des poursuites ont été intentées pour violation de contrat et à cause des dommages causés par suite de l'abandon de l'entreprise. J'apprends que le procès se continue pour réclamation d'une somme de 3 millions, et il serait bon de savoir quelle sera la responsabilité que nous allons prendre à cause de cette poursuite. Nous nous lançons dans une entreprise de chemin de fer qui dessert divers Etats de la république voisine. L'Etat du Maine a émis une ordonnance obligeant la compagnie filiale du Grand-Tronc à installer un "Block System", dans un délai fixé. Une faible partie seulement de cette

installation a été effectuée. Si nous achetons ce réseau, ce sont des choses qui doivent nécessairement ajouter aux obligations du Dominion. Je crois que nous devrions avoir ici tous les détails du contrat afin que nous sachions exactement quelle sera, dans cette entreprise, notre part d'obligations relativement à cette ordonnance de l'Etat et au sujet desquelles obligations nous ne sommes pas suffisamment renseignés. Ce réseau comporte certaines obligations qui ne sont pas encore satisfaites et au sujet desquelles nous nous engagerons par l'achat de ce service.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut parler de certaines entreprises relatives au chemin de fer Vermont-Central, au sujet duquel prétend-il il existe certains différends qui ne sont pas encore réglés. S'il veut bien s'en rapporter à la page 1023 des Débats il y trouvera la lettre du 9 octobre qui contient le passage suivant:

> Nous avons jusqu'à présent parlé d'une façon générale de la "Compagnie du Grand-Tronc", mais afin de prévenir tout malentendu sur le sens de cette expression, il sera inséré à la convention d'arbitrage, dont il est question plus loin, la définition nécessaire de l'expression et une déclaration montrant comment les diverses compagnies et leurs entreprises sont dirigées par la compagnie-mère—soit par des actions et combien, des baux, des ententes ou autres choses faisant une distinction, sous ces divers rapports, entre la propriété et la gestion directe de la compagnie-mère et la propriété et gestion qu'elle détient indirectement par l'intermédiaire de compagnies comprises dans le réseau.

Le contrat projeté par cette clause doit pourvoir entièrement à la définition détaillée des relations diverses qui existent entre les parties constitutives du réseau du Grand Tronc, y compris un état précis de toutes les obligations relevant de chacune de ces parties. Je ne suis pas très renseigné au sujet des obligations spéciales qui semblent avoir donné naissance au différend concernant le chemin de fer "Southern-New-England". La préparation du contrat demande beaucoup de temps à cause de la nécessité d'y faire entrer tous ces points sous une forme clairement définie. Il faut que toutes ces questions soient placées devant les arbitres qui sont tenus de les examiner. En supposant que cette obligation existe, et que jugement soit rendu en faveur du chemin de fer Vermont-Central, ceci implique une plus grande responsabilité contre cette dernière compagnie, et par conséquent ses actions se trouvent diminuées en valeur au taux de cette responsabilité; il en résulte une diminution conséquente dans les actions du Grand-Tronc lui-même.

En conséquence, toute l'opération projetée repose sur le fait que si ces actions sont réduites en valeur, nous n'avons pas à payer cette différence dans la valeur. Je ne saurais donner plus de renseignements en ce qui regarde la nature des obligations dont parle l'honorable monsieur.

M. ROBB: Le ministre admettra que nous nous lançons dans une entreprise entraînant un procès dont le montant réclamé est de 3 millions et que nous serons appelés nécessairement à soutenir.

L'hon. M. MEIGHEN: Le procès en question suivra son cours naturel tout comme si nous n'achetions pas cette propriété. La défense sera représentée par les défendeurs de la poursuite. Nous ne sommes pas les défendeurs dans cette cause; d'après ce que l'honorable député vient de dire je crois bien que les défendeurs sont les propriétaires du Vermont-Central. Il va s'en dire que nous sommes intéressés au résultat de la poursuite, mais nous n'avons rien à y voir. Il faut se fier à la direction de cette compagnie sous ce rapport. Nous serons en mesure de dicter alors la politique que doit suivre la direction en matière d'administration, mais nous n'avons pas le droit de dicter à cette direction la ligne de conduite qu'elle doit suivre relativement à ce procès.

M. CANNON: Comment le ministre peut-il prétendre que les défendeurs seront les mêmes lorsque le Gouvernement aura réalisé le projet actuel? Si le Gouvernement achète ce réseau il deviendra le défendeur dans ce procès, sinon il ne peut être question pour lui de devenir propriétaire de ce chemin de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne sais trop de quelle manière je pourrais répondre à cette question, à moins de répéter ce que j'ai fait déjà bien des fois; cependant, il n'y a qu'une réponse. Le fait de revenir propriétaire des actions du Grand-Tronc ne change en rien l'entité de la compagnie qui reste la même. Elle conserve le droit de poursuivre en justice et elle est passible de se faire poursuivre. Pour cette même raison le fait pour le Grand-Tronc, la compagnie mère, de vendre ses actions n'affecte aucunement son entité ni même l'identité d'une compagnie subsidiaire. De la même manière nous sommes propriétaires des actions des chemins de fer nationaux du Canada et au nombre des compagnies subsidiaires qui forment parties constitutives de ce réseau se trouvent le Nord-Canadien et le Nord-Canadien de Québec.

Le Nord-Canadien est souvent poursuivi, comme tout autre chemin de fer; il en est de même du Nord-Canadien de Québec. Le Gouvernement ne court pas à la défense du Nord-Canadien; celui-ci s'en charge. Ce sera la même chose pour le Vermont-Central ou toutes ses compagnies filiales.

L'hon. M. FIELDING: Si le Nord-Canadien est condamné, qui paie?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Nord-Canadien.

L'hon. M. FIELDING: Mais le Nord-Canadien, cela veut dire les contribuables du pays; nous possédons les actions. Sans contredit, si cette cause est pendante aux Etats-Unis, et si un jugement est rendu contre le chemin de fer au moment où nous en ferons l'acquisition, quel que soit le nom de la compagnie, c'est avec les deniers publics que l'on paiera.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai dit, il y a un moment, que le résultat de ce procès nous intéresse certainement.

L'hon. M. FIELDING: "Intéresse" est un mot peu expressif.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous sommes intéressés comme actionnaires de la compagnie. Supposons que mon honorable ami possède des actions dans une compagnie poursuivie devant les tribunaux, cette compagnie ne se défend-elle pas elle-même? L'honorable député ne retient pas les services d'un avocat lui-même, sous prétexte qu'étant actionnaire, il veut aider la compagnie. C'est la même chose ici. Nous ne donnons pas d'instructions à cette compagnie dans cette affaire, pas plus que dans les autres. Le jugement nous intéresse certainement de même que le sont les actionnaires de toute compagnie engagée dans un procès.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre dit que nous ne donnerons pas d'instructions. Tout ce que nous faisons est de payer la note.

M. CANNON: De l'avis du ministre, le seul intérêt du pays dans les chemins de fer est celui d'un actionnaire ordinaire pour le montant de ses actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. CANNON: Que faites-vous alors de la propriété de l'Etat?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous sommes concernés pour le montant de nos actions, mais cela n'empêche pas la compagnie de s'occuper de ses affaires.

[L'hon. M. Meighen.]

M. CANNON: Si j'ai des actions au montant de 200 ou 1,000 piastres dans une compagnie, je suis certainement intéressé dans cette compagnie, mais je ne puis prétendre que je possède la compagnie. Le Gouvernement dit aujourd'hui que le seul intérêt qu'il aura dans l'entreprise, si le bill est adopté et la convention signée, sera l'intérêt ordinaire d'un actionnaire. Comment peut-il soutenir que la question débattue par le Parlement est celle d'une propriété publique en regard d'une propriété privée?

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'honorable député n'avait que peu d'actions, il ne serait que peu intéressé, et s'il les avait toutes il serait très intéressé dans la compagnie, mais, tout de même, il ne serait qu'actionnaire de la compagnie. Il en est de même pour l'Etat.

M. CAHILL: Le ministre dit-il que la ligne des Etats-Unis a été construite et abandonnée?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai appris que le Vermont-Central a commencé une ligne qu'il n'a pas continuée. C'était certainement une faute. Il y a aussi une autre ligne importante du Grand-Tronc que l'on a commencée et que l'on aurait dû abandonner, ce qui n'a pas été fait. Mais nous n'y pouvons rien.

M. CAHILL: Le ministre sait-il que l'on a dépensé 10 millions pour le New-England?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'en sais rien.

M. CAHILL: Le ministre avait un renseignement précis, lundi soir, lorsqu'il a dit au sujet du Southern-New-England:

> Pour dire ce qui en est, cette construction n'a pas été faite, et ainsi peu importe ce que comportait l'autorisation. Ce que cette ligne avait d'obligations émises, elle s'en est servie pour sa propre voie. La dette, telle qu'on l'a déjà donnée et consignée au hansard, est de $11,750,000.

Apparemment, cela ne ressemble pas au renseignement qu'il nous donne maintenant.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne donne pas de renseignement; c'est ce qu'on m'a appris et tout ce que je sais.

M. CAHILL: Le ministre dit qu'il sait simplement que la ligne du New-England a été commencée.

L'hon. M. MEIGHEN: On m'informe que cette compagnie a eu quelque droit de passage, mais j'ai déjà dit que la ligne n'était pas construite. J'ignore au juste ce que l'on a fait. On n'a jamais posé de rails.

M. ROBB: Est-ce que le ministre possède quelques renseignements relativement au

procès pendant devant les tribunaux des Etats-Unis?

L'hon. M. MEIGHEN: On m'informe qu'il y a une cause pendante.

M. ROBB: Le ministre est-il en mesure de renseigner la Chambre relativement à l'installation d'appareils automatiques du block-system dans l'Etat du Maine, dont on estime le coût à $4,000 par mille?

L'hon. M. MEIGHEN: En réalité, j'ignore tout de ce block-system. Il offre peut-être certains côtés intéressants sur lesquels je pourrai me procurer des renseignements, si on le désire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le ministre des Chemins de fer a promis d'obtenir des renseignements relativement aux 30 millions de garanties que le Grand-Tronc a autorisé le Vermont-Central de donner. Je soupçonne, bien que je n'en sois pas certain, qu'une partie de cette somme a servi à la construction de ce chemin de fer. Si je m'en souviens bien, le ministre a promis hier de communiquer des renseignements à la Chambre à ce sujet.

L'hon. M. REID: Le Vermont-Central a obtenu l'autorisation d'émettre pour 30 millions de piastres d'obligations, mais il ne l'a jamais fait.

M. CAHILL: Est-ce que l'administration du fonds de retraite et des pensions sera confiée au comité administratif?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce fonds est administré en conformité avec les règlements. Je ne pense pas que le comité administratif ait jamais eu quoi que ce soit à faire avec cela. Ce fonds doit être administré sous le régime de règlements fixes...

M. CAHILL: Est-ce que le comité administratif ou les arbitres auront quelque chose à faire avec la gestion de ce fonds?

L'hon. M. MEIGHEN: Tout ce que les arbitres auront à faire avec le fonds de pensions, ce sera de tenir compte des obligations qu'il comporte ou de l'actif qu'il représente. Ils n'auront rien à faire avec l'administration. Je suppose, toutefois, que le comité administratif, s'il y tient, pourra peut-être exercer une certaine influence sur ce fonds. Cependant, si l'honorable député veut bien se donner la peine de consulter le compte rendu des débats du 10 octobre, page 1024, il se rendra compte que la lettre du 9 octobre expose clairement l'attitude que nous entendons prendre à cet égard. Cette attitude fera partie de la convention et nous devrons nous y conformer entièrement en ce qui concerne le fonds des pensions, le fonds des retraites et toutes les questions énumérées dans cet article. Je fais allusion au dernier paragraphe de la lettre du 9 octobre, qui est reproduite à la page 1024 du hansard.

M. CAHILL: Mais, s'il survenait quelque chose dans l'intervalle, qui aurait juridiction en cette matière; sera-ce les arbitres, le comité administratif ou les anciens directeurs?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce ne sera certainement pas le comité administratif.

M. CAHILL: Sera-ce alors la compagnie ou les arbitres?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce sera l'administration du Grand Tronc.

M. CAHILL: Le comité administratif?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Je ne vois pas pour quelle raison le comité administratif interviendrait dans la gestion de ce fonds. En tout cas, les administrateurs ne pourraient intervenir pour violer l'article de la convention ou faire fi du dernier paragraphe de la lettre du 9 octobre. Ces droits sont incorporés dans la lettre en question et reconnus par le traité.

L'hon. M. FIELDING: Je désire appeler l'attention du ministre sur l'alinéa "a" de l'article 9. Le traité stipulera:

> La nomination des arbitres, la direction des opérations d'arbitrage, la prestation des serments et le reste.

Est-ce que nous avons le droit de conférer le pouvoir de faire prêter serment de cette manière-là? Est-ce bien là la formule à employer?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous le pouvons certainement, si le statut nous y autorise.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que le statut nous y autorise?

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement; il le dit en toutes lettres. Le statut nous autorise à le faire par convention.

L'hon. M. FIELDING: En vertu de l'article 9?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce tout?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui; le statut décrète que:

> Ledit traité doit, entre autres clauses nécessaires et d'usage, stipuler... la prestation des serments.

Je ne suis pas dans la pensée du rédacteur. Je suppose qu'il a voulu dire que le

traité stipulera que les arbitres pourront eux-mêmes administrer le serment et qu'ils devront assermenter les témoins avant d'entendre leurs dépositions ou encore qu'il pourrait peut-être y avoir des exceptions à cette règle. Cette disposition est destinée à permettre de stipuler dans le traité qu'il y aura des exceptions ou qu'il n'y en aura pas et à permettre aux arbitres d'assermenter des témoins.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas de peine à comprendre la nécessité de conférer aux arbitres ce pouvoir, mais l'idée que j'exprime, c'est que je doute que si cette disposition attribue aux arbitres le pouvoir de faire prêter le serment, une simple allusion incidente dans la convention suffise pour cela

L'hon. M. MEIGHEN: L'article 10 fera disparaître la difficulté que l'honorable député entrevoit:

Le Gouvernement et le Grand-Tronc, ainsi que chacune des compagnies comprises dans le réseau du Grand-Tronc, et toutes les personnes qui y sont intéressées, ont respectivement par les présentes l'autorisation et le pouvoir de conclure ledit traité, aux et subordonnément aux termes énoncés aux présentes, et de faire et d'accomplir toutes actions et choses qui peuvent être jugées nécessaires pour observer et accomplir les termes et conditions dudit traité s'y conformer pleinement.

L'hon. M. FIELDING: Je persiste à demander à mon honorable ami de tenir compte de ce détail, en se rappelant que l'on accorde ordinairement, dans une forme directe, l'autorisation d'assermenter. Il ne m'appartient pas d'enseigner la loi à mon honorable ami; je me contente de lui demander d'examiner si à son estime, l'alinéa "a" de l'article 9 attribue aux arbitres le pouvoir d'assermenter. Je ne le crois pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Je croirais plutôt que oui. Je demanderai que cette disposition soit revisée par l'avocat-conseil du Gouvernement. Entre temps, il est nécessaire de ne pas ajourner l'article, parce que si l'on constate l'embarras que mon honorable ami appréhende, nous pourrons y revenir plus tard.

M. McKENZIE: La loi elle-même et non la convention devrait spécifier les pouvoirs que les arbitres peuvent exercer à titre de juges.

L'hon. M. FIELDING: Sauf l'indication inscrite dans la loi.

M. McKENZIE: Il n'est aucunement nécessaire que la loi le dise, et c'est contraire à la pratique suivie pour la prestation du serment sous le régime de cette loi.

[L'hon. M. Meighen.]

M. ROBB: Cet article comporte le maintien des fonds de retraite, de pensions et d'assurance. Il y a apparemment trois sociétés d'assurances sur la vie, dans le cas du Grand-Tronc. Le ministre peut-il nous dire si elles sont de secours mutuels, si elles sont régies par les lois d'une province seulement ou de différents Etats et provinces et si elles sont solvables d'après les principes reconnus des actuaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Il s'agit ici d'une institution du Gouvernement purement interne et domestique, système de pension ou de retraite, ou plutôt des deux à la fois. Je ne crois pas que cette institution soit particulièrement touchée par les lois d'Etat ou d'une province. Les règlements de la compagnie régissent son administration. J'ignore ce que peut redouter l'honorable député d'une loi d'un Etat quelconque. Quoi qu'il en soit, et quel que puisse être l'effet de la loi d'un Etat quelconque, elle reste, après la mise en vigueur de la convention, ce qu'elle est maintenant.

M. ROBB: Je voulais seulement savoir si ces institutions présentaient les garanties de solvabilité exigées par les actuaires. Sinon, qui devra les mettre sur un pied ferme, la compagnie ou les employés assurés?

L'hon. M. MEIGHEN: On m'informe qu'elles satisfont aux exigences de la pratique des actuaires et que l'une ou l'autre société, une fois ses engagements soldés, aura à son acquis une somme considérable.

M. CAHILL: Rien n'appert-il de ce montant dans la déclaration du Grand-Tronc?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, le bilan indique l'état du fonds de retraite. J'y ai appelé maintes fois l'attention de l'honorable député, au sujet du bilan de la compagnie. Cela se trouve au livre bleu.

M. CAHILL: L'item de $302,871.54 "fonds spécial d'indemnités" comprend-il le fonds de retraite dont parle le projet de loi?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que ce soit cela.

M. CAHILL: Certes, le ministre a ses doutes.

L'hon. M. MEIGHEN: Il me faudra vérifier; je le fais toujours avant de rien affirmer. Si l'honorable député se reporte aux item sous les titres: réserve et dettes, page 38 du bilan. . .

M. ROBB: C'est pour l'assurance contre l'incendie.

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a l'assurance contre l'incendie et il y a aussi le "fonds

spécial pour indemnités" et la "réserve pour dépenses éventuelles". Ces item sont en verso du bilan, et indiquent ce qui advient des sommes en placement, jusqu'au moment de leur affectation à cet effet. Je dirais que les $302,871.54 étaient estimées à cela.

M. CAHILL: Ce n'est pas tout à fait la réponse donnée d'abord. Mais je suis heureux que le ministre soit revenu à mon idée sans chercher un subterfuge.

M. le PRESIDENT: Amendement adopté.

M. McKENZIE: Un moment. Je désire attirer l'attention du ministre sur l'alinéa "d" de l'article 9. On nous a dit un bon nombre de fois que le séquestre relevait de la cour d'échiquier. Maintenant nous dépouillons ce tribunal de cette attribution et disons au séquestre ce qu'il devra faire. Je ne crois pas que ce soit à propos.

Suivant la pratique générale, le séquestre relève du tribunal dans la juridiction auquel il se trouve, et il ne peut faire grand'chose sans l'autorisation du tribunal. Maintenant je suppose que si le ministre se présente devant le juge de la cour d'échiquier et lui demande une ordonnance lui disant de faire tout ce qui est nécessaire sous le régime de ce bill, il obtiendra cette ordonnance et cette instruction; mais par le présent bill nous enlevons l'affaire des mains du juge entièrement et la remettons entre les mains du Gouverneur en conseil. Je prétends qu'il est très irrégulier qu'une partie de la province soit soumise à la décision du juge de la cour d'échiquier, et qu'une autre partie ressortisse au Gouverneur en conseil. On nous a déclaré que le séquestre était soustrait à l'autorité du Gouverneur en conseil et placé sous la direction du juge. Je n'approuve pas du tout cette pratique de supprimer le contrôle du tribunal dans certains cas pour le laisser subsister dans d'autres, lorsqu'il est parfaitement clair que le ministre pourra obtenir du juge toute ordonnance quelconque qu'il désirera.

L'hon. M. MEIGHEN: Cette clause porte que le traité devra contenir les termes auxquels la qualité de séquestre passera du ministre des Chemins de fer au conseil de direction afin que le Grand-Tronc-Pacifique puisse être exploité comme une partie du réseau du Grand-Tronc. Or, il va sans dire que le traité ne peut faire que ce que les parties au traité peuvent faire, c'est-à-dire, ce que le Gouvernement peut faire, pour sa part, et le Grand-Tronc, de la part de l'autre partie; ils ne peuvent infirmer les décisions de la cour d'échiquier. Je disais que l'approbation du juge de la cour d'échiquier est nécessaire pour rendre effectifs des termes du traité à cet égard. Etant entendu entre lui et les actionnaires du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, que le séquestre a le pouvoir de transférer sa qualité de séquestre au conseil de direction, il devra aussi se présenter devant la cour d'échiquier pour obtenir l'approbation du juge. Je crois que cela va de soi au point de vue légal, il n'y a pas lieu de le spécifier ici.

M. CANNON: Le ministre voudrait-il expliquer la signification des mots de l'alinéa "a" la direction des opérations d'arbitrage"?

L'hon. M. MEIGHEN: Cela signifie la direction des opérations. Il dit "la direction des opérations"—c'est-à-dire, qu'ils décideront quelles opérations se feront et quelles opérations ne se feront pas.

M. CANNON: Qui décidera?

L'hon. M. MEIGHEN: Le conseil d'arbitrage.

M. CANNON: Je sais, mais l'alinéa dit maintenant:

"la nomination des arbitres, la direction des opérations d'arbitrage"...

Il ne dit pas les arbitres.

L'hon. M. MEIGHEN: Le traité y pourvoit mais la disposition serait que le conseil dirige ses propres opérations.

M. CANNON: Naturellement.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. CANNON: Mais le texte de l'alinéa maintenant pourrait donner lieu à une méprise. Il parle de la direction de l'arbitrage, mais il ne dit pas la direction de l'arbitrage par les arbitres.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement qu'il le dit.

M. CANNON: Il ne dit pas par qui.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, mais sans doute les termes du traité que l'on autorise de conclure ici, seraient rédigés de manière à donner au conseil la direction de ses propres opérations. Je pense que la lettre dit cela spécifiquement aussi, que le conseil dirigera ses propres opérations. Oui, je me rappelle distinctement qu'il le dit.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 10 (le Gouvernement, le Grand-Tronc, les compagnies et toutes les parties intéressées sont autorisés à conclure un traité):

M. McKENZIE: Le ministre pense-t-il que les sections du réseau, ou les compa-

gnies qui composent maintenant et qui à l'avenir composeront une partie du réseau, et qui se trouvent dans les limites des Etats-Unis, devront se faire autoriser par le Parlement pour être parties à ce traité?

L'hon. M. MEIGHEN: Bien, il va sans dire que l'effet de cet article ne peut comporter plus que la compétence législative reconnue au Parlement à l'égard, disons, d'un chemin de fer américain.

Je ne sache pas que nous puissions légiférer en pareille matière. Nous nous bornons à dire ici que le contrat intervient entre la compagnie du Grand-Tronc et le Gouvernement. Il est possible que d'autres compagnies deviennent parties contractantes. Il pourrait arriver que cela fût nécessaire. Seulement, dans la mesure où nous pouvons dire à ces compagnies, parties au contrat: "Vous serez autorisées à faire ce à quoi ce traité vous autorise" nous le déclarons ici. Si nous n'avons pas pareil pouvoir, alors, cela va sans dire, les choses restent en leur état et il n'en résulte aucun inconvénient. Nous ne pouvons agir en pareille matière que dans les limites de notre juridiction.

M. McKENZIE: A mon avis, ce serait une bonne disposition législative que de déclarer ici que nous ne légiférons que dans l'étendue de notre juridiction. Mais voici l'objet principal qui me préoccupe en ce moment: s'il arrive que ces compagnies américaines—américaines de nom et par le tracé de leurs voies—désirent adhérer à cette convention, je désire savoir si, de l'avis du ministre, elles auraient besoin d'une autorisation législative ou parlementaire à cet égard. Le cas échéant, il leur faudrait s'adresser aux législatures des Etats respectifs où elles sont établies pour obtenir pareille autorisation. Je demande donc au ministre s'il a prévu cette éventualité, advenant que ces compagnies, disons dans l'Etat du Massachusetts ou celui du Maine—s'adresseraient à leurs législatures respectives pour obtenir l'autorisation de donner leur adhésion à ce traité. Encore que nous ne puissions évidemment leur donner cette autorisation, puisqu'elles ne ressortissent pas à notre juridiction, il serait préférable de déclarer dans l'article en discussion que nous ne légiférons que dans les limites du Canada et dans l'étendue de la juridiction de ce Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'est guère probable qu'aucune de ces compagnies, sauf le Grand-Tronc, soit obligée de donner son adhésion au traité. Cette disposition ne figure ici que par mesure de prudence. Il n'est guère possible qu'une de ces compagnies américaines ait besoin d'obtenir de plus amples pouvoirs pour ce qu'elles voudraient faire.

M. CASGRAIN: Je désirerais que le Gouvernement nous donnât quelques éclaircissements touchant la situation de la compagnie des wagons Pullman. Hier soir, on nous a promis ces explications, en réponse à une question posée par un honorable député de la gauche.

M. le PRESIDENT: Le règlement de la Chambre n'autorise certainement pas l'honorable député à poser pareille question, à cette étape du débat. Hier soir, toutefois, le ministre a promis d'apporter une réponse à cette question, et je solliciterais l'assentiment unanime du comité à cet égard.

M. CASGRAIN: C'est à bon droit que je pose la question, puisque . . . .

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne saurait discuter la décision du président. Le règlement de la Chambre autorise la réponse à cette question.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député affirme avec raison qu'on a promis des renseignements touchant le mode d'exploitation des wagons Pullman par la compagnie du Grand-Tronc. L'information obtenue, paraît-il, est encore incomplète; mais je pourrais sans doute répondre d'une manière satisfaisante au but visé par l'honorable député, en disant que la compagnie fait le service de ses voitures Pullman, en conformité d'un contrat à long terme expirant en 1937, et que, d'après les stipulations de ce traité, la compagnie Pullman obtient une certaine quotité des recettes résultant de l'exploitation de ces voitures, à dater du moment où le Grand-Tronc réalise une certaine quotité. Voilà la nature de cette convention, mais pour le moment je ne saurais donner de précisions au sujet du chiffre des recettes.

M. CANNON: Que faut-il entendre par ces mots de l'article 10: "et toutes les personnes qui y sont intéressées"?

L'hon. M. MEIGHEN: Voici l'objet visé par le rédacteur: c'est que, outre les compagnies devenant parties au contrat, il pourrait arriver que des représentants des diverses catégories d'actionnaires soient obligés de signer le contrat, en leur capacité respective. Voilà l'éventualité prévue par le rédacteur. A mon avis, il n'est guère probable que pareille éventualité se réalise.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 11 (décrets du conseil autorisés dans le but d'attribuer à l'Etat les actions de priorité ou ordinaires non transférées, ou à déclarer vacant l'emploi de directeur, ou à donner autrement vigueur au traité).

M. McKENZIE: Cet article tend à attribuer au Gouverneur en conseil le pouvoir de céder les actions de cette compagnie. Nous visons à adopter un décret annulant les pouvoirs conférés à un citoyen de la Suisse en vertu des dispositions d'un certificat d'actions de cette compagnie dont il est détenteur, certificat qui est sa propriété personnelle et ne saurait recevoir d'atteinte quelconque, sauf quant à la valeur des actions, par suite de la détérioration des rails ou des voitures.

Dans le cas d'un individu, propriétaire d'un bien-fonds, lequel échappe à la juridiction de notre Parlement, nous ne pouvons légiférer sur l'un ou l'autre. Je suppose qu'il n'y a pas de mal à adopter cet article sous sa forme actuelle, mais je ne crois pas que nous donnions au ministre les pouvoirs que sembleraient lui conférer l'article dans sa teneur actuelle.

L'hon. M. FIELDING: La rédaction de cet article me paraît plutôt singulière. Les deux premières lignes sont ainsi conçues:

Tous arrêtés du Gouverneur en conseil, que le Gouvernement peut juger nécessaires afin d'attribuer au Gouvernement.

La formule ordinaire porterait que "le gouverneur en conseil" peut faire certaines choses. Au début du bill, "le gouvernement" est défini comme étant le ministre de Chemins de fer, mais la distinction entre le "Gouvernement" et le "Gouverneur en conseil", dans cette clause, me paraît être fâcheuse.

L'hon. M. MEIGHEN: En réalité, je crois que l'honorable monsieur a raison. Je propose que cette clause soit retranchée et que la suivante lui soit substituée:

Le Gouverneur en conseil peut rendre les arrêtés qui seraient jugés nécessaires afin d'attribuer au Gouvernement quelqu'une des actions de priorité ou actions ordinaires qui ne sont pas transportées au Gouvernement ou à ses mandataires, aux termes de la présente loi, ou nécessaires afin de laisser vacant un emploi de directeur, ou pour donner vigueur, d'autre façon, aux termes et dispositions dudit traité.

(L'amendement est adopté.)

M. McKENZIE: Que signifient les mots "ses mandataires"? Veut-on que ces actions, au lieu d'être attribuées au ministre des chemins de fer, c'est-à-dire au Gouvernement—puissent être attribuées à une autre personne désignée par le ministre?

L'hon. M. MEIGHEN: L'idée, je crois, est de les attribuer au ministre des Finances au lieu de les attribuer à Sa Majesté représentée par le ministre des Chemins de fer, ainsi que les mots "le Gouvernement" sont, de fait, définis.

Sur l'article 12 (abolition de la charge de séquestre du Grand-Tronc-Pacifique et cessation des procédures de la cour d'échiquier).

M. McKENZIE: Nous avons, il me semble, fait beaucoup de besogne aujourd'hui, Il y a certains renseignements qui s'imposent au sujet de cette clause et qui exigeront un peu trop de temps ce soir. Je n'ai pu me rendre compte exactement de nos relations avec le Grand-Tronc-Pacifique, de ce que cette ligne doit au public du Canada et de la manière dont elle s'acquittera de ses engagements aux termes de ce traité. Je suis d'avis que cela devrait être discuté sous cet article. Je serais bien aise, si le ministre réservait la clause jusqu'à demain, alors qu'il sera prêt à nous renseigner à fond sur la nature de nos relations à cet égard. Bien que la question ait été abordée incidemment à maintes reprises, je crois que l'on n'a pas encore donné une explication complète, ce qui n'exigerait qu'une dizaine de minutes. Pour ma part, j'aimerais que cette explication nous fût fournie avant de passer outre.

L'hon. M. MEIGHEN: Sur ce que le Grand-Tronc-Pacifique doit au Gouvernement?

M. McKENZIE: Oui, et comment on se propose d'acquitter cette dette. Le ministre m'a dit, il y a longtemps, au sujet de cette discussion, que le Grand-Tronc sera tenu de payer, quelle que soit la dette, mais les autres ministres disent qu'il n'en sera pas ainsi. Par exemple, les président du conseil privé (M. Rowell) a fait au début du débat un discours dans lequel il a dit que nous avions poussé le Grand-Tronc à passer cette convention, que nous devons aller en douceur avec lui au sujet de cette dette. Cependant le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a dit, comme on peut le voir en consultant le discours qu'il a prononcé aux premières phases de cette discussion, qu'il faudrait payer. Nous aimerions être renseignés exactement sur le mode de procédure que l'on suivra, comment on déterminera le montant dû, directement et indirectement, et comment il doit être

payé. Ce traité contient-il des conditions qui permettent aux arbitres de retrancher ce montant de la somme qu'ils fixeront en définitive, ne nous laissant payer que ce qui revient au Grand-Tronc après qu'il aura acquitté toutes ses obligations vis-à-vis du gouvernement canadien?

L'hon. M. FIELDING: Je ne veux pas me montrer trop sévère, mais encore une fois, me permettra-t-on d'attirer l'attention du ministre sur la rédaction de la clause 12, qui dit:

Après le transport ou l'attribution au Gouvernement des actions de priorité et des actions ordinaires, ainsi que prévu par les présentes, le Gouvernement...

Ce qui signifie, d'après mon honorable ami le ministre des Chemins de fer qui représente Sa Majesté le roi.

...peut, par arrêté en conseil décréter...

c'est-à-dire, le ministre des Chemins de fer est le maître absolu, et il peut donner des ordres au Gouverneur en conseil. Je ne crois pas que ce soit de bon usage.

L'hon. M. MEIGHEN: La rédaction en est tout à fait défectueuse. L'article devrait se lire:

Le Gouverneur en conseil peut décréter...

C'est le texte même que l'honorable député a proposé pour l'article 11.

M. le PRESIDENT: L'honorable M. Meighen propose de modifier l'article 12 en biffant le mot "Gouvernement" dans la 3e ligne dudit article ainsi que les mots: "par arrêté du conseil" dans la même ligne et de remplacer le mot "Gouvernement" par les mots "Gouverneur en conseil", de sorte que l'article sera ainsi conçu:

Après le transport ou l'attribution au Gouvernement des actions ordinaires et de priorité, ainsi que prévu aux présentes, le Gouverneur en conseil peut décréter l'abolition de la charge de séquestre du réseau du Grand Trunk Pacific Railway, ainsi que la cessation et le retrait des procédures qui s'y rattachent, engagées devant la cour de l'Echiquier du Canada.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce qu'il ne serait pas préférable de laisser les mots: "par arrêté du conseil?"

L'hon. M. MEIGHEN: Cela n'est pas nécessaire. C'est la seule manière dont le Gouvernement peut le décréter. Je n'ai pas d'objection à faire droit à la demande de l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie) de laisser l'article en suspens. Je me contenterai d'ajouter que les dettes que doivent respectivement à l'Etat le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc sont toutes énumérées dans le traité, et je n'ai jamais prétendu autre chose que toutes ces obligations devront être prises en considération par les arbitres. Je ne connais pas les affirmations que le président du conseil peut avoir faites en mon absence; je suis certain, cependant, qu'il est parfaitement au courant de la question qu'il a étudiée avec soin, de sorte que je serais fort surpris si les affirmations qu'il a faites diffèrent grandement des miennes

M. McKENZIE: Le ministre prétend-il que la convention aura tous les signes caractéristiques d'une véritable transaction d'affaire conclue entre deux grandes compagnies industrielles, que les sommes et les obligations que le Grand-Tronc-Pacifique doit et est obligé de remplir au bénéfice du peuple canadien seront étudiées à fond et réglées d'une façon raisonnable? Mais j'ai encore oublié quelque chose. D'autres gens ont des réclamations considérables à faire valoir contre le Grand-Tronc-Pacifique, outre les nôtres. Dès que nous acquérons ce réseau, nous assumons donc non seulement les obligations que la compagnie a prises envers le pays, mais aussi les engagements qu'elle a consenties à d'autres gens dont elle a emprunté de fortes sommes et qui détiennent ses actions et ses obligations. Certaines de ces valeurs sont garanties par le gouvernement fédéral, d'autres par le Grand-Tronc et d'autres encore ne sont pas garanties du tout, mais elles n'en grèvent pas moins le réseau du Grand-Tronc-Pacifique. J'espère que le ministre sera en mesure d'expliquer demain où nous en sommes à ce sujet, puisque nous sommes prêts à acquérir ce chemin de fer, comme le fait prévoir l'insertion de l'article 12, en assumant toutes les obligations que la compagnie à prises tant envers l'Etat qu'envers d'autres parties.

L'hon. M. MEIGHEN: Je promets de répéter demain à ce sujet les explications que j'ai déjà données à maintes reprises, et d'une façon aussi claire, je l'espère.

M. McKENZIE: Je ne me rappelle pas qu'il ait jamais été question des obligations et des réclamations des autres créanciers du Grand-Tronc-Pacifique, sauf celles qu'elle a assumées à l'égard du Canada; du moins, j'étais absent lorsque cette question a été discutée. Je n'ai jamais eu connaissance que le ministre ait fourni des explications à ce sujet.

L'hon. M. MEIGHEN: Ces explications ont été données. Nous ne nous opposons nullement toutefois à ce que l'examen de cet article soit différé. Quant à la question

de mon honorable ami qui désire savoir si la transaction sera conduite suivant le principe des affaires, je n'ai pas cru devoir insister sur ce point, car cela va de soi, dès que le Gouvernement du jour est en cause.

(L'amendement est adopté.)

M. CAMPBELL: Si la Chambre veut bien me le permettre, je poserai une question relativement au capital que représentent le chemin de fer et le matériel. Ce capital est estimé à $434,990,999.37, suivant les chiffres donnés à la page 38 du livre bleu. Les ministres ont peut-être déjà répondu à cette question, et s'il en est ainsi, je serai satisfait que l'on m'indique la page du compte rendu où sont consignées ces explications. Sur quoi s'est-on basé pour arriver à ces chiffres?

L'hon. M. MEIGHEN: Sur le coût réel du chemin de fer et du matériel. J'ajouterai qu'il est très probable que le matériel vaut bien plus à l'heure qu'il est que le prix qu'il a coûté. Le ministre des Chemins de fer a donné ces jours derniers une estimation raisonnable du matériel roulant qu'il évalue aujourd'hui à environ 180 millions de piastres.

M. CAMPBELL: Il ne s'agit pas de la valeur matérielle à l'époque où cet état fût préparé?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout; il s'agit du coût réel.

M. HAROLD: A-t-on déduit du prix coûtant les sommes que représente la détérioration?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, je ne le crois pas. Si vous déduisez un certain montant pour la détérioration, il vous faudra ajouter des sommes considérables pour la plus-value acquise, et dans ce cas, la différence ne serait pas en notre faveur.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

M. LAPOINTE (Montréal): J'ai appelé l'attention du ministre des Chemins de fer, il y a quelque temps, sur la situation dans laquelle allaient se trouver les villes, les diverses municipalités, les autorités scolaires, qui perçoivent les contributions de ces compagnies une fois que les chemins seront devenus la propriété de l'Etat. J'ai dit qu'à titre de biens du Gouvernement, ils seraient exempts de taxes locales. Ce projet de loi, s'il passe, constituera, par suite, un obstacle à la perception d'impôts par ces différents corps publics. On m'a adressé une copie de la lettre qui suit de M. Harold Fisher, maire de la ville d'Ottawa:

L'hon. J. D. Reid, M.P.,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa.

Monsieur,—Je suis le président de l'Union des municipalités canadiennes. Cette Union a été chargée de voir à ce que le projet de loi relatif au chemin de fer du Grand-Tronc contienne un article maintenant le droit des municipalités à imposer les biens de la compagnie, et de protester contre le vote du projet sans que l'on y insère une disposition dans ce sens. Les villes dont les noms suivent ont officiellement prié l'Union de prendre cette attitude: Montréal, Vancouver, Winnipeg, Québec, Galt, Chatham et Saint-Jean (P.Q.). Cette attitude a eu l'approbation non officielle de la ville de Toronto, comme de beaucoup d'autres localités, et leur approbation sera sans doute suivie d'un acte officiel.

Je mets sous ce pli une disposition rédigée par la ville de Montréal. Je ne suis pas sûr que cette rédaction soit la meilleure possible, mais elle servira à vous faire comprendre l'idée des municipalités.

Je prends la liberté d'adresser une copie de cette lettre à quelques-uns de vos collègues, et à quelques autres membres de la Chambre.

Bien à vous,
(Signé): Harold Fisher.

Pour répondre au désir de l'Union des municipalités canadiennes, je propose que soit insérée dans le bill la disposition suivante, comme article 13:

Rien dans la présente loi ni dans ses amendements ne préjudiciera à l'effet de tout droit de répartition ou de taxation appartenant aujourd'hui ou ci-après à toute municipalité ou institution municipale sur les biens ou revenus du chemin de fer, de ses auxiliaires, embranchements ou accessoires.

Au cas où cet article ne serait pas correctement rédigé, je prierais le ministre de lui faire donner la forme voulue, de façon que les autorités municipales soient satisfaites. Outre les taxes municipales ordinaires, il y a aussi la taxe scolaire qui peut avoir à souffrir de cette loi. J'espère que le ministre se persuadera de l'importance d'un tel article pour les municipalités.

L'hon. M. MEIGHEN: De même que l'honorable député, je suis absolument d'avis qu'il ne faut pas mettre d'obstacle au droit dont jouissent présentement les municipalités d'établir certains impôts. Tel est mon avis, et je le formule sans hésitation, malgré les remarques désobligeantes faites hier à ce sujet par le chef de l'opposition. Mais il n'est pas besoin d'un amendement pour assurer cet objet, lequel est déjà manifestement assuré. Il n'y a dans la présente loi absolument rien qui puisse d'aucune façon mettre obstacle à l'exercice du droit qu'une municipalité peut avoir d'imposer les biens de la compagnie. La présente loi a pour but l'acquisition de certaines actions. Par rapport à la compagnie, la position d'une municipalité sera la même après cette ac-

quisition qu'avant. Il est, par suite, manifeste qu'un amendement est inutile. Ce ne serait qu'une superfluité, comme l'on dit au barreau. Autant vaut déclarer que rien dans la présente loi n'aura pour conséquence de nous attribuer le produit de ces taxes, ou de modifier le passage de Vénus. Pourquoi alors ajouter l'amendement que l'on nous suggère? Il est évident que l'on cherche à faire croire aux municipalités qu'il y a là une intention d'empiéter sur leurs droits. Telle est la cause des pétitions qui nous arrivent. Que mes honorables collègues veuillent bien se joindre à moi pour assurer les municipalités que rien absolument dans la présente loi ne met obstacle à l'exercice de leurs privilèges. Voilà toute l'assurance dont elles ont besoin.

M. CAHILL: Quelle va être, par exemple, la situation des villes à travers lesquelles passe le Transcontinental en ce qui regarde les contributions?

L'hon. M. MEIGHEN: Rien absolument ne sera changé à leur situation.

M. CAHILL: Quelle est-elle?

L'hon. M. MEIGHEN: L'Etat possède le Transcontinental en propre. Je pourrais faire observer qu'une fois la présente opération terminée, le Gouvernement ne possédera que les biens qu'il possède aujourd'hui, ni plus ni moins, excepté qu'il détiendra les actions du Grand-Tronc. Ces actions, comme telles, ne seront point imposables, parce qu'elles seront à nous. Au reste, elles ne l'ont jamais été. La position des municipalités restera exactement la même qu'aujourd'hui.

M. CAHILL: Mon honorable ami doit voir que les villes du Transcontinental sont dans des conditions différentes de celles des villes situées sur le Grand-Tronc, puisqu'elles auront à payer leur part des déficits, s'il y en a, sans pouvoir taxer la partie du réseau qui rapporte des dividendes.

L'hon. M. MEIGHEN: Elles sont déjà dans cette position, et la présente loi n'y changera rien.

Est-ce juste? Toutes les municipalités devront aider à combler les déficits en contribuant à alimenter le fisc. Mais il en est qui se trouvent dans l'impossibilité de taxer une certaine partie du réseau de l'Etat.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne les mettons pas dans cette situation-là, elles s'y trouvent déjà.

M. CAHILL: Mon honorable ami reconnaîtra qu'il les met dans la position d'avoir à payer leur part du déficit.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Le Grand-Tronc-Pacifique fut construit par une compagnie, avec l'aide du Gouvernement. Tout le pays a dû contribuer à sa construction, mais les municipalités situées sur son parcours pouvaient le taxer. Quant au Transcontinental, construit également à même les deniers du peuple, les municipalités situées sur son parcours ne pouvaient l'imposer, bien qu'elles eussent contribué à sa construction. La situation n'est donc pas nouvelle; si l'on trouve qu'elle comporte aujourd'hui une injustice, on a dû trouver qu'il en était une auparavant, car il n'y a rien de changé.

M. CAHILL: Sauf que les municipalités situées sur le parcours du Transcontinental devront contribuer dans une plus forte proportion à combler le déficit du réseau des chemins de fer de l'Etat, c'est-à-dire qu'elles vont y contribuer, mais qu'elles n'auront pas le droit de taxer le réseau parce qu'il appartient à l'Etat au lieu d'appartenir à des particuliers. Mon honorable ami ne prétendra toujours pas que les municipalités sont dans une situation satisfaisante quand elles doivent payer des impôts pour combler des déficits de cette entreprise nationale et qu'elles n'ont pas droit de l'imposer?

M. ARCHAMBAULT: La position des municipalités sera-t-elle changée au bout de trente ans, si le Gouvernement décide de rembourser les actions émises?

L'hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

M. CANNON: Le ministre vient d'expliquer que les biens possédés aujourd'hui par le Grand-Tronc seront, à l'avenir comme ils l'ont été dans le passé, imposables par les municipalités et aussi par les commissions scolaires. Que dire de la propriété qui sera acquise ou construite à l'avenir? Si, par exemple, le Grand-Tronc construisait une nouvelle gare à Lévis, cette gare serait-elle imposable?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, si elle l'était sous l'ancien régime. Si, par exemple, l'opération dont il s'agit ne devait pas avoir lieu, et si, dans deux ans, le Grand-Tronc construisait une gare à Lévis, cette gare serait imposable dans le cas où elle l'eût été auparavant, que nous fussions ou ne fussions pas propriétaires des actions.

M. SINCLAIR (Guysborough): D'après le ministre, les municipalités situées sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique peuvent le frapper d'impôts. Ayant posé une question à ce sujet et au sujet du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, j'ai reçu, de la part de l'honorable ministre, une note contenant les renseignements suivants:

Grand-Tronc	$654,736.22
Nord-Canadien	206,627.20
Grand-Tronc-Pacifique	Néant.

Comment l'honorable ministre pourrait-il concilier cet exposé avec ce qu'il vient de dire?

L'hon. M. MEIGHEN: Voici l'explication: elle s'applique au Manitoba et aux autres provinces que le Grand-Tronc-Pacifique traverse. Ces provinces ont enlevé aux municipalités le droit de taxer et elles se le sont attribué à elles-mêmes en imposant une taxe d'après une base fixée par la loi provinciale. La taxe est donc payée à la province au lieu d'être payée aux municipalités. Bien que ceci soit étranger à la question, je dirai que, dans bien des cas, il y a eu exemption de taxes.

M. McKENZIE: Je suis surpris de la réponse du ministre de l'Intérieur au sujet de la propriété de ces différentes lignes qui vont être assujetties au contrôle du Gouvernement. Nous allons acquérir le Grand-Tronc-Pacifique et nous possédons, paraît-il, le Nord-Canadien tout entier. Il est vrai que nous possédons le Grand-Tronc au nom de la compagnie, mais en justice et en équité, cela ne voudra rien dire. Nous détiendrons le réseau sous le nom d'une compagnie qui aura cessé d'exister. En réalité, il appartiendra au peuple. On peut en dire autant de toutes autres lignes dont nous nous prétendons propriétaires; il en est justement ainsi par rapport à l'Intercolonial et au Transcontinental. C'est par une absolue fiction de la loi que nous sommes propriétaires de ces réseaux sous les noms de certaines compagnies.

Quelques-uns de ces chemins de fer qui appartiennent au public paieront des taxes, mais l'Intercolonial et le Transcontinental n'en paieront pas. Où est la justice en cela? Le cultivateur de l'île du Prince-Edouard supportera sa part du déficit de tout le réseau, mais il n'en recevra pas de taxes. Il est tenu au soutien des écoles comme si ces voies ferrées n'appartenaient pas au public. Le cultivateur de l'Ontario comble sa part du déficit; cependant, il retire du chemin de fer la taxe scolaire, la taxe municipale et toutes les autres taxes répartissables. Ces diverses entreprises appartiennent au même gouvernement et cette inégalité de traitement n'est pas juste. Un tel état de choses ne plaira pas à la population canadienne.

M. SINCLAIR (Guysborough): L'Intercolonial n'est-il pas lui-même une corporation?

L'hon. M. REID: Le titre de propriété de l'Intercolonial est attribué à l'Etat.

M. SINCLAIR (Guysborough): Il l'était avant d'être réuni au réseau de l'Etat.

L'hon. M. KING: L'Intercolonial ne sert pas de dividendes.

L'hon. M. REID: Il en servait avant la guerre.

L'hon. M. KING: Aux termes de la présente loi, les dividendes seront versés aux actionnaires.

L'hon. M. REID: C'est la population canadienne qui les touchera.

M. ROBB: Le ministre ne parle certainement pas sérieusement lorsqu'il déclare que les dividendes seront remis à la population canadienne.

M. le PRESIDENT: Qu'on observe le règlement. L'interruption du chef de l'opposition (M. King) n'avait pas trait au sujet. Elle ne se rapporte aucunement à la question actuellement soumise au comité, et j'espère que celui-ci ne recommencera pas une discussion sur la nationalisation.

M. CAHILL: Le ministère songera-t-il à décréter une disposition afin que les riverains de l'Intercolonial et du Transcontinental puissent avoir le privilège de taxer le chemin de fer comme les riverains d'autres parties du réseau de l'Etat. Selon moi, il ne devra pas y avoir d'inégalité de traitement au détriment de certaines villes.

L'hon. M. MEIGHEN: Le raisonnement de l'honorable député ne m'émeut guère; cependant, même s'il en était autrement, je ne vois pas que ce sujet puisse être discuté à l'occasion du présent bill. Si l'on croyait bon de le débattre plus tard, on pourrait le faire. J'ai dit que la thèse de l'honorable député ne m'émouvait guère, mais je ne vois pas que cela ait de l'importance d'une façon ou de l'autre.

M. CAHILL: Cela n'en a pas pour moi.

L'hon. M. MEIGHEN: Je le sais; je sais que d'autres considérations ont beaucoup plus d'importance pour l'honorable député.

Pour en venir au fond de la question, je dirai d'abord qu'il n'y a pas d'inégalité de traitement au détriment des Provinces maritimes dans l'état de choses actuel. Le Transcontinental se rend de l'Est à l'Ouest. Il n'est pas imposable parce qu'il appartient à l'Etat. Or, des députés soutiennent, j'imagine, que, vu que nous possédons les actions de compagnies qui exploitent cer-

tains chemins de fer, nous devrions frapper à la porte de l'Intercolonial et rendre imposable une propriété de l'Etat, je ne puis voir que ce raisonnement s'enchaîne. Un raisonnement semblable vous amènerait aux bureaux de poste, et vous seriez tenus de les rendre imposables, parce que ceux qui se servent de ces bureaux contribuent au déficit de l'Intercolonial, du Transcontinental, du Grand-Tronc-Pacifique, ou de tout autre chemin de fer qui se trouve à passer par là.

M. CAHILL: Le ministre dit-il que des bureaux de poste sont imposables et que d'autres ne le sont pas?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, mais le même raisonnement qui vous conduirait à la conclusion que nous devons supprimer l'exemption en faveur de l'Intercolonial, parce que les actions du Grand-Tronc nous appartiennent, vous conduirait à la même conclusion relativement aux bureaux de poste.

Le même raisonnement s'applique dans les deux, sauf que, dans l'un, il s'agit d'un chemin de fer, et dans l'autre, d'un bureau de poste.

Au sujet de ces compagnies, il faut aussi tenir compte que leurs biens sont actuellement imposables. Plusieurs municipalités ont subventionné ces compagnies, afin de les attirer, une raison étant qu'elles pourraient taxer leurs biens. Nul ne subventionne un chemin de fer national pour l'attirer. La logique de la situation me force à conclure que, n'y ayant pas d'injustice dans l'état de choses actuel, il n'y en aurait pas non plus à le maintenir.

M. McKENZIE: Le ministre nous dit que nous sommes dans la situation d'actionnaires ordinaires, en ce qui concerne le Grand-Tronc, lorsqu'il nous arrive d'en posséder les actions. Le plus grand malheur qui puisse arriver à l'actionnaire ordinaire, c'est de ne pas recevoir de dividendes sur ses actions.

Il n'est pas redevable à la compagnie pour une certaine somme d'argent; il a acheté ses actions et il en est le porteur. De notre côté, si le Grand-Tronc accuse une perte quelconque non seulement nous ne pouvons compter sur aucuns dividendes, mais nous aurons en plus à soutenir la perte qu'il pourrait subir.

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. McKENZIE: Assurément; le Gouvernement sera tenu de payer le déficit tout comme il paye celui du Grand-Tronc-Pacifique, du Nord-Canadien et de l'Intercolonial. Tout déficit que pourrait accuser un de ces réseaux est couvert par l'argent du peuple, et dire que nous serons dans la même position que les actionnaires est dire une chose absolument fausse.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous sommes absolument dans la même position que le sont les actionnaires relativement à la compagnie. Nous ne sommes pas responsables des deficits du Grand-Tronc; il est vrai que la compagnie du Grand-Tronc se trouve dans l'obligation d'emprunter et si elle accuse de nouveaux déficits le Gouvernement lui prête l'argent nécessaire et elle paye ses dettes. Mais nous avons l'espoir que tôt ou tard elle sera en mesure d'accuser un surplus.

M. MORPHY: Je soulève une question, et j'exige votre décision, monsieur le président, afin de savoir si cette discussion se rattache à une question quelconque dont serait saisi le comité.

M. le PRESIDENT: Il y a une proposition qui demande d'ajouter une clause au bill; elle se lit comme suit:

> Aucune disposition de cette loi ni de ses amendements ne doit porter atteinte à un droit quelconque de taxation que possède ou possédera ultérieurement une municipalité ou une institution municipale, par rapport aux biens ou aux revenus de la compagnie de chemin de fer ou d'une quelconque de ses filiales, embranchements ou lignes complémentaires.

C'est sur cette proposition que la discussion s'est faite.

M. JACOBS: Pour une fois, je suis d'accord avec le ministre de l'Intérieure, ce qui me porte à croire que je puis bien être dans l'erreur. Je reconnais avec lui que d'après l'interprétation strictement légale du bill nous ne sommes que les actionnaires du Grand-Tronc qui conserve sa personnalité légale, et à cause de cela il peut être responsable comme il l'a toujours été dans le cas de taxes municipales. Nous sommes propriétaires de la compagnie et nous pouvons en faire ce que nous voulons; mais ceci est à l'appui de l'objection soulevée par mon honorable ami de Prince (M. King) à l'effet que le contrôle absolu de ces réseaux par le Gouvernement n'est qu'une chimère. Le président du conseil (M. Rowell) a déclaré par tout le pays que nous allons devenir propriétaires et directeurs de ce réseau et que de ce fait la nationalisation des service publics va recevoir un grand élan au pays. Maintenant, par cette déclaration du ministre de l'Intérieur (M. Meighen) nous avons compris que nous ne pourrions pas devenir les propriétaires de ce réseau. Le Grand-Tronc vend une partie

de ses actions au Gouvernement et le pays, de ce que le Gouvernement n'achète pas le réseau, va perdre au moins un million par année sous forme de taxes.

M. LAPOINTE (St-Jacques): A cause des diverses interprétations données, ne serait-il pas plus sage d'adopter la motion que j'ai présentée? D'un côté on prétend que nous ne serons jamais les propriétaires du Grand-Tronc; d'autres nous disent que nous serons porteurs d'actions dans une compagnie qui n'en conserve pas moins son nom et sa personnalité. Pour ma part je n'en sais rien; l'avenir le dira. A cause des demandes de la part des municipalités et des villes dont j'ai fait mention il y a un instant, pourquoi le ministre de l'Intérieur n'accepte-t-il pas un texte qu'il puisse interpréter lui-même? Je ne prétends pas qu'on doive accepter la rédaction de ma proposition, mais il faudrait adopter quelque chose qui soit de nature à satisfaire les grandes villes, comme je le disais il y a un instant. Je crois que ce serait sage à cause des diverses interprétations et des difficultés qui pourraient survenir sur la question de savoir si nous serons actionnaires ou propriétaires. Mon honorable ami (M. Jacobs) croit que nous serons actionnaires. Ce n'est pas le point que je discute; je cherche à sauver la situation et je demande au Gouvernement de faire quelque chose en faveur de ces grandes villes et cela sur la demande du président de l'union des municipalités du Dominion, le maire Fisher d'Ottawa. Si le comité n'est pas en mesure d'en arriver à une décision ce soir, qu'il remette la chose à demain.

L'hon. M. MEIGHEN: Pour rassurer l'honorable député, qu'on me permette de dire qu'aucune différence d'opinion n'existe au sujet de ce que je viens de dire, c'est-à-dire, que si aucune clause n'est insérée, ces propriétés seront passibles d'être taxées à l'avenir tout comme elles l'étaient par le passé; c'est tout ce qu'on demande. Il n'y a pas de divergence d'opinion à ce sujet. Le dissentiment porte sur la question de savoir si l'on devrait insérer au bill une clause rendant l'Intercolonial passible d'être taxé. Nous sommes tous d'avis que sous ce rapport la loi n'est aucunement modifiée, et à cause de ce fait je crois qu'il devrait être satisfait.

M. CANNON: A l'heure actuelle le Transcontinental n'est pas imposable.

D'après le projet de loi, le conseil d'administration a le droit de prendre une partie de la ligne et de l'unir à une autre pour des fins d'administration. Supposons qu'une partie du Transcontinental soit raccordée au Grand-Tronc, le Transcontinental deviendrait-il partie du Grand-Tronc pour les fins de taxation?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Le fait de le remanier pour des fins d'administration ou d'exploitation ne change en rien le titre de pleine propriété; ce titre de pleine propriété serait encore à la couronne.

(L'amendement de M. Lapointe n'est pas adopté.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

La séance est levée à minuit moins dix.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 30 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

COMMUNICATION D'UN MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

M. l'ORATEUR: J'ai reçu de Son Excellence le Gouverneur général un message conçu en ces termes:

Messieurs de la Chambre des communes:
J'ai reçu avec grand plaisir l'adresse que vous avez votée en réponse à mon discours d'ouverture du Parlement, et je vous en remercie sincèrement.

1re LECTURE

Du projet de loi tendant à faire droit à John Robert Stephenson Carson.

QUESTIONS.

DETTE DU GRAND-TRONC ENVERS L'ETAT.

M. CASGRAIN demande:

Quelle est la somme que le Gouvernement prétend être due à l'Etat par le réseau des chemins de fer du Grand-Tronc?

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer.

1. Avance faite à la compagnie du Grand-Tronc antérieurement à la convention, $15,000,000.

2. Dû au ministère des Chemins de fer et des Canaux pour des rails, $1,279,760.07.

3. Solde dû aux chemins de fer du gouvernement canadien par le Grand-Tronc, le Grand Tronc-Pacifique et ses tributaires et par le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique, au 30 septembre 1919, $1,040,346.79.

4. Avance le 1er juillet 1918 pour permettre à la compagnie de payer les intérêts sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, $593,733.

5. Le premier septembre 1919, une avance pour permettre à la compagnie de payer l'intérêt sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique à savoir: $554,800.

Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, filiale du Grand-Tronc.

6. Obligations achetées par le Gouvernement d'après la loi de 1913 concernant le Grand-Tronc-Pacifique, savoir: £6,800,000, et faisant partie des obligations émises en vertu du chapitre 98 des lois de 1903, savoir: $33,093,000. Prêt de $6,000,000, fait sur dépôt de $7,500,000. Obligations garanties par le Gouvernement, émises en vertu du chapitre 24 des lois de 1914, savoir: $6,000,000. Avances en argent, à la compagnie, en différents temps, comme suit: D'après la loi de 1909, accordant un prêt au Grand-Tronc-Pacifique, $10,000,000; d'après la loi de 1913, accordant un prêt au Grand-Tronc-Pacifique, $15,000,000; d'après la loi des subsides de 1916, $7,081,783.45; d'après la loi des subsides de 1917, $5,038,053.72; d'après la loi des subsides de 1918, $7,471,399.93. Total des avances faites en argent: $44,591,137.10.

7. En outre, le Grand-Tronc-Pacifique doit au gouvernement fédéral, à titre d'intérêt sur les différentes avances, d'après un état de compte présenté à la compagnie pour le temps écoulé jusqu'au 1er octobre 1919, la somme de $7,568,983,83.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

L'ordre du jour appelle l'examen d'une motion présentée par sir George Foster, et ainsi conçue:

A partir de samedi prochain, 1er novembre, la Chambre se réunira à trois heures, et lundi prochain, 3 novembre et subséquemment, la Chambre se réunira à onze heures du matin, tous les jours, excepté le dimanche, et en plus de l'intermède ordinaire à six heures, il y aura aussi une suspension tous les jours de une heure à trois heures, et l'ordre des délibérations du vendredi sera le même le samedi.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre intérimaire): Monsieur, depuis que j'ai porté cette motion au Feuilleton, on m'a fait remarquer que samedi prochain est jour de fête et que la Chambre n'a pas coutume de siéger ce jour-là. Avec l'assentiment de la Chambre, je modifierai donc cette motion en rayant les mots: "samedi prochain, 1er novembre, la Chambre se réunira à trois heures, de manière que le texte de la motion que je vais présenter maintenant soit celui-ci:

Mardi prochain, le 3 novembre, et après cette date, la Chambre se réunira à onze heures du matin, tous les jours excepté le dimanche, et qu'en plus de l'intermède ordinaire à six heures, il y aura aussi une suspension tous les jours de une heure à trois heures, et l'ordre des délibérations du vendredi sera le même le samedi.

L'hon. M. FIELDING: Il y a plusieurs raisons pour lesquelles cette motion ne me semble pas opportune. D'abord, on n'a coutume de présenter une motion comme celle-là que vers la fin d'une session longue et laborieuse. Les circonstances peuvent alors justifier une expédition plus hâtive de la besogne. Mais nous n'avons pas siégé assez longtemps pour arriver à la fin d'une session longue et laborieuse, puisque la session actuelle n'en est pas encore à son deuxième mois et que le temps écoulé depuis qu'elle est commencée ne représente à peu près que la moitié de la durée ordinaire d'une session. Sans avoir consulté les archives ni aucune autre source de renseignements de ma propre expérience, je crois avoir raison de dire que mon honorable ami pourrait difficilement citer un seul cas où une motion comme celle-là ait été présentée dans le deuxième mois d'une session.

Un autre point que je désire signaler, c'est celui-ci: Quand on a allégué que le Gouvernement cherchait à faire adopter trop à la hâte une mesure de souveraine importance, le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a répondu que le Gouvernement n'irait pas trop vite, qu'il procéderait selon le cours ordinaire et que nous aurions amplement le temps d'étudier la mesure. L'honorable ministre du Commerce n'était peut-être pas présent quand on nous a donné cette assurance, mais, de fait, on nous l'a donnée. Je soutiens donc que sa motion constitue une violation de l'entente à laquelle nous en sommes venus alors.

Je ferai remarquer, en troisième lieu, que la motion de l'honorable ministre demande que nous siégions du matin au soir. Il est le doyen de la Chambre, mais il y a assez longtemps que nous sommes députés tous deux, pour savoir — comme nous le savons d'ailleurs — qu'en siégeant du matin au soir la députation décide les questions qui lui sont soumises, d'une manière qui laisse à désirer, parce qu'alors elle a trop de devoirs à remplir à la fois pour pouvoir s'en acquitter comme il conviendrait. Il ne faut donc

songer à présenter une motion comme celle-là que lorsqu'il y a urgence; mais dans le présent cas, il n'y a pas encore urgence.

La dernière raison et la plus importante de toutes, c'est que, je ne crains pas de le dire, mon honorable ami ne découvrira pas dans toutes les annales parlementaires du Canada qu'une motion de ce genre ait été présentée sans que la Chambre ait eu une seule occasion de discuter les affaires générales du pays. Nous nous sommes occupés de questions particulières. Le traité de paix en est une; le projet d'achat du Grand-Tronc en est une autre, et dans chacune de ces occasions, lorsqu'un député s'éloignait du sujet, il était, à bon droit, prié d'observer le règlement et de ne pas sortir de la question. C'est là une règle nécessaire et légitime du Parlement, mais tout nécessaire et légitime qu'elle est, elle doit être accompagnée d'une autre, à savoir: qu'on aura amplement le temps de discuter la situation générale du pays lors de la présentation d'une motion invitant la Chambre à se déclarer en comité des subsides. Nous sommes maintenant rendus à la fin du deuxième mois de la session, et l'occasion de le faire ne nous a pas encore été donnée, grâce à une motion demandant le renvoi du budget au comité des subsides. En vérité, le budget ne nous a pas encore été communiqué.

L'autre jour, j'ai demandé au ministre de la Justice (M. Doherty) s'il y aurait un budget, et il a répondu: "Oui, il y en aura un; il sera déposé sous peu." Je déclare en toute sincérité que le droit de discuter les affaires en général, lorsque la Chambre est invitée à siéger en comité des subsides, est l'une des plus précieuses prérogatives dont nous jouissions sous le régime parlementaire anglais. Elle a pour objet d'accorder beaucoup de latitude pour discuter tous les problèmes qui se rattachent aux affaires, et c'est la première fois dans les annales de ce Parlement qu'une motion semblable a été proposée avant qu'ait pu avoir lieu une telle discussion qui est l'essence même de notre régime parlementaire. Après réflexion, mon honorable ami, qui est un vieux routier, devra trouver que ce sont là des raisons bien suffisantes de ne pas maintenir cette motion.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il me semble assez difficile de plaire à mes honorables amis de la gauche. Ils paraissent émettre des avis contradictoires à des intervalles rapprochés. Cette motion, il est vrai, est présentée plus tôt qu'il n'est d'usage lors des sessions régulières, mais si l'honorable député (M. Fielding) tient compte que celle-ci est une session spéciale et qu'on ne s'attendait pas qu'elle serait bien longue, il sera porté à envisager la question sous un autre aspect. Qu'il compare l'époque de la présentation d'une motion comme celle-ci dans les circonstances que j'ai mentionnées et pendant cette courte session pour laquelle nous avons été convoqués, et il s'apercevra que cette motion vient relativement aussi tard qu'aux sessions normales, lorsqu'elle est présentée à une époque plus tardive, c'est-à-dire que plus de jours se sont écoulés depuis la réunion des Chambres.

La dernière raison qu'il donne a moins de poids pour ce motif-ci: le Parlement ne juge pas pratique de tenir des séances lorsque les comités se réunissent, car une grande partie des affaires les plus importantes de la Chambre se traitent dans les comités. Ceux-ci ont, pour bien dire, achevé leur besogne. Le temps de leurs membres n'est pas pris pour les séances de ces comités pendant la matinée, et les circonstances ne sont pas les mêmes. Nous invitons simplement les députés à venir étudier les affaires de la Chambre à une époque où, pendant une session régulière, ils seraient à l'ouvrage dans les comités. Ceux-ci ont mis la dernière main à leur tâche, et leurs membres peuvent disposer de leurs instants. Etant dégagés des travaux des comités, ce n'est pas beaucoup leur demander que de les prier de venir à la Chambre des communes entreprendre l'examen des questions qu'il convient et qu'il est nécessaire qu'elle règle elle-même. Ces deux réflexions enlèvent du poids à l'objection de mon honorable ami. Si nous en venons aux principes fondamentaux, nous sommes ici pour expédier les travaux de la session. Nous ne les avons pas accélérés par des moyens extraordinaires; nous n'avons pas employé la contrainte; nous n'avons pas précipité les délibérations de la Chambre et nous ne nous sommes pas proposé de le faire; mais vu que les comités ne siègent pas, il ne me paraît pas déraisonnable de demander aux députés de rester ici et de consacrer aux travaux de la Chambre tout le temps qu'ils devraient à la besogne des comités dans des circonstances normales.

Un mot maintenant du programme qui semble s'être présenté tout à coup à la pensée de mon honorable ami, et qui ouvre des horizons que nous n'avions pas encore contemplés.

Mon honorable ami croit peut-être qu'il est de mon devoir, à cette session spéciale et après deux mois de méditation, d'ouvrir

une discussion générale relativement aux conditions financières et autres du pays. Ce n'était pas là le but de cette session spéciale. A mon sens il s'agit de savoir si la chose est sage ou nécessaire. Il nous faudrait avoir des raisons très sérieuses pour dépenser, une fois la question principale réglée, un temps considérable à l'étude des questions politiques d'ordre général—parce qu'en définitive nous en arriverions à cela; il s'agit de savoir si nous ne devons pas plutôt terminer la besogne nécessaire, retourner à nos foyers et nous préparer à l'étude des affaires du pays à la session régulière du Parlement. C'eût été là notre devoir si nous n'avions pas été convoqués à une session spéciale et dans un but spécial. C'est à cette fin spéciale que la session actuelle a été convoquée; puis on a profité de la présence ici des députés pour leur soumettre un projet de loi nécessaire et urgent, afin de connaître toute leur opinion.

A titre de membre du Gouvernement je ne tiens pas à forcer les députés, qui en général peuvent employer leur temps comme ils l'entendent, à siéger l'avant-midi s'ils ne le veulent point. Cependant, vu qu'il n'y a pas de séances de comité à l'étude dans le moment, je crois que nous ferions bien d'ajouter les séances dans la matinée qui autrement serait employée aux travaux des comités. Mon honorable ami (M. Fielding) n'est guère plus âgé que moi et il ne manque pas plus de vigueur. Je suis bien prêt à me rendre ici pour les séances de l'avant-midi, de l'après-midi et du soir, s'il est nécessaire, afin de terminer régulièrement la besogne de la session. Quant aux jeunes, dont quelques-uns ne sont entrés au Parlement que tout récemment, ils ne sauraient invoquer la fatigue en face de leur devoir comme membres du Parlement.

M. DENIS: Je regrette d'avoir à faire perdre inutilement le temps de la Chambre, mais je ne saurais laisser passer l'occasion sans exprimer mon avis sur cette motion. Je ne suis pas prêt à admettre que le leader du Gouvernement a présenté un argument sérieux en faveur de la motion. Il a commencé par nous dire que bien que diverses opinions aient été exprimées. . .

M. EDWARDS: Je soulève la question de règlement, monsieur le président. La motion ayant été discutée par l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) et le leader du Gouvernement ayant donné la réplique, le débat doit nécessairement prendre fin; tout député ayant quelque chose à dire sur le sujet aurait dû le faire antérieurement.

[Le très hon. sir George Foster.]

M. le PRESIDENT: L'objection soulevée serait valable si j'avais averti la Chambre que le débat serait clos à la suite de la réplique du Gouvernement. Mais dans les cas de ce genre, qui relèvent généralement d'une entente préalable ou amicale, on a toujours accordé au chef du Gouvernement comme à celui de l'opposition, une certaine latitude, afin d'en arriver à une décision satisfaisante pour les deux côtés de la Chambre. En conséquence, je ne crois pas que le leader du Gouvernement ait fait la réplique dans le sens ordinaire du mot, et l'on est encore libre de discuter la motion.

M. EDWARDS: Me sera-t-il permis de demander si le leader du Gouvernement aura de nouveau la parole?

M. le PRESIDENT: Certainement.

M. DENIS: Le leader du Gouvernement semble croire, ou du moins il a cherché à nous faire croire qu'il présente une motion à seule fin de donner satisfaction aux députés de la gauche. Assurément, nous ne sommes pas habitués à tant de considération de la part du Gouvernement, et s'il en est ainsi, c'est la première fois depuis que je suis député que le Gouvernement présente une motion dans l'unique but de satisfaire l'opposition. Je suis réellement surpris de constater que nos vues aient produit une telle impression sur le chef du Gouvernement. Quant au mérite de la question elle-même, qu'on me permette de dire que le ministre de l'Intérieur et autres membres du Gouvernement n'ont cessé de nous promettre que le projet de rachat du Grand-Tronc, qui est la seule question qui doit faire l'objet de nos délibérations d'ici la fin de la session, ne serait pas poussé avec hâte, mais qu'on nous accorderait tout le temps voulu pour discuter et étudier le projet. Voilà quelques jours que nous discutons le bill et maintenant on nous demande de siéger trois fois par jour. Je suis d'avis que c'est le cas de dire que l'on a chloroformé le Parlement. (Exclamations.) Oui, c'est bien ce que je veux dire. (Protestations à droite.) C'est absolument ce que je dis et personne ne saurait me contredire.

Les membres qui ne viennent pas à la Chambre ne seront pas chloroformés, mais pas un seul député ne peut résister à trois séances par jour. J'ai été aussi assidu que n'importe qui et, physiquement, je suis aussi fort, mais je ne puis résister à trois séances par jour. Je voudrais bien savoir quel honorable député peut assister à toutes ces séances, tout en donnant une attention rai-

sonnable aux mesures qui nous sont soumises, et prendre des décisions sérieuses. Je ne crois pas qu'un seul honorable membre le puisse, pas plus d'un côté que de l'autre.

On dit, monsieur l'Orateur, qu'étant donné le but pour lequel elle a été convoquée, cette session était une farce. Si elle l'a été au commencement c'est bien changé, puisqu'il s'agit maintenant d'une question très sérieuse. Nous sommes ici depuis deux mois, et le leader du Gouvernement trouve que notre but est atteint, que nous avons gagné notre indemnité et que nous devrions retourner chez nous. Eh bien! pour ma part, je suis d'avis, et je ne changerai pas, que l'on doit nous donner tout le temps nécessaire pour étudier les mesures qui sont déposées, surtout le projet si important du rachat du Grand-Tronc. Autrement, nous ferions aussi bien de nous en aller, ou ne pas mettre les pieds à la Chambre, sinon pour voter.

Il est facile aux honorables députés qui m'ont interrompu, il y a un instant, de dire qu'ils sont prêts à voter et à retourner chez eux. Laissez-moi vous citer un exemple pour vous montrer comment ces honorables députés comprennent leurs devoirs parlementaires. Lorsque le projet de rachat du Grand-Tronc a été déposé par le ministre de l'Intérieur, j'ai vu, autour de lui, un groupe de partisans du ministère qui s'étaient réunis simplement dans le but d'applaudir.

Je crois que c'est l'opinion générale que ce projet contient l'une des propositions les plus importantes qui aient jamais été présentées au Parlement. C'est l'une des plus difficiles que l'on ait encore soumises à notre considération, et, cependant, nos honorables collègues ont déjà prononcé leur jugement. Ils se sont réunis autour du ministre de l'Intérieur, et, après qu'il eut présenté le projet, ils l'ont applaudi. Quant à ce qui regarde ce genre de travail, la Chambre peut fort bien siéger trois fois par jour, et même vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les honorables députés qui ont pris une décision d'avance ne se fatigueront guère. Mais c'est différent pour les membres qui veulent étudier sérieusement ce projet de loi. Non seulement, ils doivent assister à toutes les séances, mais examiner attentivement la mesure. Personne ne peut siéger en cette enceinte avant d'avoir eu tout l'avantage de considérer l'affaire et de se former une opinion sur les dispositions du bill.

Je pourrais invoquer plusieurs autres raisons contre l'adoption de cette motion, mais je sais que ce serait inutile. Je me contenterai de protester, de même que je le ferai contre toute motion de même nature qui sera présentée à la Chambre à l'avenir.

M. RICHARDSON: A titre de membre de l'Ouest, j'appuierai cordialement la proposition du Gouvernement qui veut que nous hâtions les travaux de la session. Ceux qui demeurent à Ottawa ou peuvent aller dans leurs foyers à la fin de chaque semaine sont en bonne situation pour protester. Mais les membres de l'Ouest qui sont obligés de rester ici des mois et des mois—et je crois exprimer leurs sentiments —voient avec mécontentement tout retard inutile. En réalité, les comités ont terminé leur tâche et les membres encombrent sans but les couloirs et les fumoirs, parce qu'ils n'ont rien à faire dans la matinée. Je ne vois rien de pénible à siéger trois fois par jour, et je suis beaucoup plus âgé que mon honorable ami qui vient de se faire entendre. Je ne trouve pas dur d'assister aux séances de la Chambre. L'embarras est que tant parmi nous n'ont absolument rien à faire à certaines heures. Si nous intervenons dans une discussion, on nous regarde de travers en nous reprochant de parler trop longtemps et d'occuper inutilement le temps de la Chambre.

Mais cette session est une session spéciale convoquée dans un but spécial. Si les membres dont les affaires les appellent chez eux, sont obligés de rester ici des mois et des mois, ils seront obligés d'abandonner la vie politique. La session a certainement duré presque un mois de plus que nous l'espérions (Exclamations).

Certainement, parce qu'il est survenu des questions très importantes, et je suppose que les membres consentent volontiers à rester jusqu'à ce qu'elles soient réglées. Mais, pourquoi ne pas prendre tout le jour, ou la plus grande partie, à siéger, voilà ce que je ne puis comprendre. S'il nous fallait, d'un autre côté, nous mettre à discuter toutes les affaires du pays, relatives au budget, il serait inutile d'ajourner; il ne serait pas besoin d'intermission entre cette session-ci et la session régulière.

Je pense exprimer le sentiment des députés de l'Ouest en disant que, s'il convient de témoigner à l'opposition toute la courtoisie possible, la Chambre doit néanmoins hâter l'expédition de ses travaux par tous les moyens légitimes.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, avec sa facilité ordinaire pour trouver les mots qui conviennent, le chef du Gouvernement (sir George Foster) nous a plus d'une fois reproché ce qu'il appelle nos virements d'opinions. C'est là, je pense, une des choses qu'il n'aurait pas dû dire; si, en effet, il y a eu de rapides changements d'idée au sujet de la durée que devait avoir la session, c'est le ministre lui-même qui en est la cause. Ne m'a-t-il pas reproché, il y a deux ou trois semaines seulement, d'avoir fait entendre que la Chambre ne devait pas hâter, outre mesure, l'expédition de ses travaux. Comme aujourd'hui, il a dit alors que la Chambre avait été convoquée dans un but spécial, que ce but était rempli, que la députation pensait avoir terminé ses travaux et que le Parlement devait être prorogé. Nous avons accepté cette déclaration comme étant l'avis des membres de la droite exprimé par leur chef. Or, nous voyons que l'honorable ministre a radicalement changé d'idée. Nous ne pouvons continuer à appeler spéciale la présente session, puisque l'on nous a soumis des affaires sans rapport aucun avec l'objet pour lequel le Parlement avait été spécialement convoqué. La session a pris un caractère général, et l'on y traite les affaires du pays à tous les points de vue. Jamais la députation n'a songé en venant ici le 1er septembre qu'elle dût avoir à s'occuper de la question qui lui est présentement soumise. On nous avait convoqués, en hâte, pour une approbation du traité de paix.

Mon honorable ami n'ignore point, qu'après s'être tracé une certaine ligne de conduite, et quand il pense en avoir fini de la tâche qu'il avait à remplir, un individu n'est pas toujours prêt à reporter son attention sur une affaire toute différente de celle qu'il avait à l'esprit. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) et d'autres nous ont plus d'une fois déclaré que rien ne pressait, qu'il était inutile de prolonger indéfiniment nos séances. Le chef du Gouvernement sait que, s'il prend son parti de rester en un lieu, pendant un certain nombre de jours, il ne lui est pas agréable d'avoir à y rester plus longtemps, puisque, comme je l'ai dit, il a résolu de suivre une certaine ligne de conduite. Or, nous sommes, dans le moment, au beau milieu de cette affaire; nos esprits en sont pénétrés. Nous nous rendons compte des graves responsabilités qu'elle comporte, et je ne crois pas que nous devions nous hâter outre mesure. Le ministre de l'Intérieur a dit qu'il n'y aurait pas besoin de se hâter, que la députation aurait tout le temps voulu et qu'on lui donnerait toutes ses aises.

La sagesse des siècles a établi que les séances du Parlement commenceraient à trois heures du soir et se termineraient à l'heure jugée propice pour un ajournement. Telles sont les heures régulières de travail. Il en a été ainsi depuis cinquante ans au Canada, comme aussi, je pense, en Angleterre, et il ne faudrait pas, sans de bonnes raisons, nous départir de cet usage. Les heures sont arrangées de manière que les députés peuvent avoir une partie du jour pour lire, étudier, se renseigner sur les sujets mis en délibération. M'est avis que de rentrer chez nous à dix heures du soir ou à minuit, pour revenir le lendemain à onze heures et nous remettre au travail d'une session fatigante, ne nous laisse aucun temps pour quoi que se soit de cette sorte. La lecture des journaux fait partie des devoirs d'un député. En voyant un député lire un journal, vous pouvez croire qu'il se donne du bon temps; mais c'est là une idée fausse: il remplit un devoir; il est tenu à lire les journaux, s'il veut être au courant de l'opinion publique. Le chef du Gouvernement admettra qu'il est bon de consacrer un certain temps à cette lecture, si ce n'est à d'autres occupations; mais, par l'arrangement suggéré, il n'y aura pas de temps à donner à ces sortes de choses.

Le traité de paix et la proposition relative au Grand-Tronc sont des sujets très importants; mais l'affaire la plus importante de la session n'a pas encore été soumise à la Chambre. Je pense que la question du rétablissement des soldats, dans la vie civile, est la plus importante de toutes celles que nous avons à traiter, si on l'envisage, dans tous les cas, au point de vue humanitaire. Le rapport du comité n'est pas même encore déposé. Je n'ai aucune idée de ce que va être ce rapport, excepté par ce que j'ai lu dans les journaux. Je suppose que des mesures législatives seront proposées, et qu'il devra être fait un examen sérieux de l'affaire. C'est là, à mon avis, une raison suffisante pour que, pendant toute la semaine prochaine au moins, nous procédions comme à l'ordinaire.

Le ministre des Chemins de fer nous a l'autre soir reproché, de façon quelque peu sarcastique, notre désir de rentrer chez nous; il a fait entendre que nous fuyions le travail, et que nous voulions rentrer dans nos foyers.

Il semble que les rôles ont changés; c'est la droite qui manifeste un extrême désir de s'en aller.

L'hon. M. REID: Notre désir est de travailler.

M. McKENZIE: J'espère que le chef du Gouvernement nous allouera la moitié, au moins, de la semaine prochaine, avant de mettre ce nouveau règlement en vigueur.

L'hon. M. MACLEAN: Monsieur l'Orateur, s'il existe une raison valable pour ne pas accepter la résolution, les honorables membres de la gauche ne l'ont certainement pas établie. En présentant cette motion les membres du Gouvernement ne recherchent pas un avantage personnel, car chacun d'eux préférait qu'on s'en tînt aux heures ordinaires. La résolution est simplement un effort honnête et sincère de la part du Gouvernement pour se conformer à ce qu'il croit être le désir de la Chambre. Car enfin, il appartient au Parlement de régler cette question; s'il désire que nous siégions, comme à l'ordinaire, à trois heures, d'ici la fin de la session, le Gouvernement obtempérera aux vœux des honorables députés. L'opposition n'a jamais fait connaître officiellement à la Chambre qu'elle désire la prorogation à une date rapprochée. Quoi qu'il en soit, et je pense n'enfreindre aucun principe de convenance, en parlant ainsi—des membres de la gauche m'ont exprimé à moi-même ainsi qu'à des membres de la droite le désir que la besogne de la Chambre fût terminée dans le délai le plus court possible, compatible avec la bonne exécution du travail parlementaire.

En fin de compte, la question est: Existe-t-il une raison valable pour laquelle nous ne devions pas ci-après siéger, dans la matinée, à onze heures? Ainsi que le chef de la Chambre l'a fait observer, il ne reste plus de travail de comité à faire. Je n'ai jamais été entiché des séances du matin, et je n'approuverais pas cette résolution, si des comités devaient siéger au cours de ce qui reste de la session. Je concours pleinement dans l'idée qu'on a exprimée, mais vu qu'il n'y aurait plus d'autre réunion de comité, les honorables députés ne pourraient-ils pas aussi bien se réunir ici, à onze heures de l'avant-midi qu'à trois heures de l'après-midi? N'agirions-nous pas avec plus de sagesse, en travaillant deux heures, entre onze heures et une heure, et en nous efforçant de faire en sorte que la séance fût levée à une heure respectable de la soirée? Disons à onze heures? Je crois que cela sauvegarderait la santé et le confort de l'honorable député de Joliette (M. Denis) mieux que si nous siégions à trois heures pour prolonger la séance jusqu'à minuit ou une heure du matin, et que cela fournirait à l'honorable représentant de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie) tout le temps voulu pour lire les journaux, tard, dans la soirée, ce qui est le moment de la lecture des gazettes pour tous les hommes occupés. Je ne crois pas qu'il soit juste de laisser entendre—ainsi qu'on l'a fait—que ceci révèle l'intention du Gouvernement d'abréger le débat sur le projet de loi relatif au Grand-Tronc et d'en diminuer l'importance. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a donné sa parole au Parlement qu'on fournira, dans cette Chambre, aux honorables députés pleine occasion de débattre cette mesure, et le Gouvernement remplira la promesse faite par ce ministre. Si nous siégeons à onze heures de l'avant-midi, cela ne veut pas dire que la session se terminera plus tôt, mais, en somme, tenant compte qu'il n'y a plus de séances des comités, j'estime que les députés s'accommoderaient mieux des séances de onze heures et de l'effort tenté ainsi dans le but de lever les séances à une heure moins avancée que ces derniers jours. La motion est raisonnable; elle rencontre le désir apparemment sincère manifesté par des honorables députés, et je m'étonne de constater qu'on s'y oppose le moindrement.

M. CAHILL: Le Gouvernement ne désire pas, en apparence, se rendre au désir de l'honorable représentant de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), et j'aimerais conseiller au chef du Gouvernement de changer la date du lundi, 3 novembre, à onze heures, en celle de mardi, 4 novembre, afin de fournir aux députés qui s'absenteront dimanche, l'avantage d'être de retour ici pour l'ouverture de la séance de la Chambre, à trois heures, lundi après-midi. Cela ferait une différence de deux heures seulement pour les députés qui passent leur temps dans le corridor, en attendant de se rendre chez eux dans la soirée.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: Vu que le ministre du commerce va clore le débat, si quelque honorable député désire prendre la parole, il doit le faire maintenant.

M. VIEN: On devrait accepter l'idée émise par l'honorable député de Pontiac (M. Cahill). Le retard n'est pas très long, puisqu'il ne s'agit que de deux heures. Les honorables membres de la droite savent que

la plupart des députés des provinces de Québec et d'Ontario, en aussi grand nombre d'un côté que de l'autre, se rendent dans leurs foyers pour y passer le samedi et le dimanche; il leur est impossible d'être de retour ici avant le lundi midi.

La proposition de ne pas siéger lundi dans la matinée est raisonnable, et devrait être acceptée, hormis que le Gouvernement ait décidé de nous forcer de voter lundi matin, au moment où un grand nombre de députés seront absents. Je demanderai au chef du Gouvernement de nous dire s'il a l'intention de déposer de nouveaux projets, afin que nous sachions ce que la Chambre aura à faire la semaine prochaine.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai rien de particulier à ajouter à ce que j'ai dit déjà. Le chef de l'opposition à commenté quelques observations que j'aurais exprimées à une époque antérieure, et ses commentaires m'ont intéressé. C'est un brillant commentateur; mais je prendrais grand soin de ne pas m'en rapporter à ses conclusions, parce que je crains que le résumé de ses commentaires ne soit trouvé si radicalement différent du texte original qu'il perdrait de son autorité quand on comparerait les deux.

Mon observation tendait à ne pas priver les membres de la chance d'exprimer leur opinion, mais de leur donner toutes les facilités possibles de le faire. En demandant aux membres de revenir à onze heures du matin, maintenant que les comités ont fini leurs travaux, me semble être un de ces moyens de fournir à nos collègues l'occasion désirée d'examiner mieux et plus longuement la question du Grand-Tronc. Si le chef de l'opposition persiste à demander le renvoi des séances du matin à mardi, j'y réfléchirai. En attendant, pour apaiser l'anxiété de l'honorable député de Lotbinière (M. Vien), je lui dirai que le Gouvernement n'a pas du tout l'intention de prendre un vote par surprise sur le rachat du Grand-Tronc ou n'importe quelle autre question entre onze heures et midi ou une heure de l'après-midi lundi prochain. Mon honorable ami sait que le Gouvernement ne le ferait pas, et que s'il le voulait, il ne le pourrait pas non plus, devant la force de la résistance que déploieraient les membres de la gauche, qui pourraient facilement occuper la Chambre deux heures dans l'avant-midi et empêcher le scrutin. Il n'y a pas de complot de la part du Gouvernement, je peux l'affirmer à mon honorable ami. Si le chef de l'opposition veut faire excepter ce premier lundi, je serai heureux d'accéder à sa demande, mais je voudrais qu'il la fît lui-même.

M. McKENZIE: Pour tout ce que nous allons recevoir, nous remercions le Seigneur.

L'hon. sir SAM HUGHES: Est-ce que cela comprend samedi?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le premier samedi est exclu.

M. l'ORATEUR: Le règlement voudrait que le proposeur d'une motion ne puisse amender sa proposition, mais je prends pour acquit que la Chambre consent à l'unanimité à l'amendement. La motion modifiée est ainsi conçue:

A partir de mardi prochain, 4 novembre, la Chambre se réunira à onze heures du matin, tous les jours, excepté le dimanche, et en plus de l'intermède ordinaire à six heures, il y aura aussi suspension tous les jours de une heure à trois heures, et l'ordre des délibérations du vendredi sera le même pour le samedi.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

TARIFS DE TELEGRAPHIE POUR VLADIVOSTOCK.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je voudrais demander au Gouvernement, comment il se fait que le tarif par câble du Gouvernement à destination de Vladivostock soit de 1 piastre et 60 sous le mot, et que le tarif par les lignes commerciales ne soit que de 45 cents?

Si je mentionne le fait, c'est afin que le Gouvernement prenne les mesures voulues pour abaisser le tarif.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'irai aux renseignements.

LA COMMISSION DU COMMERCE CANADIEN EN CHINE ET EN SIBERIE

M. McQUARRIE: Je désire signaler au ministre de l'Industrie et du Commerce un article du "Daily Sun", de Vancouver, du 24 octobre, dont voici un extrait?

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne pourrait-il pas donner un sommaire de cet article comme préface à sa question?

M. McQUARRIE: Je me borne à citer un court passage:

Le lieutenant-colonel J. W. Warden, récemment de retour de Sibérie et de Chine où il a fait un long séjour, a porté la parole hier devant le bureau du commerce intérieur et étranger de la chambre de commerce touchant les perspectives qu'offre le commerce en Chine et en Sibérie. Au cours de ses observations, il a affir-

mé que l'œuvre de la commission du commerce canadien, dans ces pays n'était qu'une "comédie". Il est convaincu...

M. l'ORATEUR: Je dois faire remarquer à l'honorable député que dans ses observations, ou en lisant un document, le règlement ne l'autorise pas à révoquer en doute l'action du Gouvernement ou de ses employés. S'il désire poser une simple question sur un objet d'intérêt public, libre à lui de le faire, mais il ne saurait procéder comme il en a l'intention.

M. McQUARRIE: Je ne vise nullement à critiquer le Gouvernement. Je me borne à signaler cet article au ministre et à lui demander quelle attitude il entend prendre à cet égard.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): L'accusation est si générale qu'il me faudrait consacrer beaucoup de temps à son étude, avant que je puisse donner une réponse à mon honorable ami. De prime abord, je dirais que celui qui porte pareille accusation ne saurait probablement l'appuyer sur aucune preuve.

M. McQUARRIE: Alors...

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. McQUARRIE: Je n'ai pas fini, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: La question posée par l'honorable député est si étendue et si générale qu'elle provoquerait un long débat, s'il pouvait en résulter quelque avantage. Il doit donc s'en tenir à la réponse qu'il a reçue, ou bien insérer sa question au Feuilleton de la Chambre.

L'ENQUETE SUR LE NOVICIAT DE GUELPH.

L'hon. sir SAM HUGHES: Les journaux du soir nous apprennent que la commission chargée d'enquêter sur l'affaire du noviciat de Guelph a présenté son rapport au Gouvernement. Quand le rapport sera-t-il déposé sur le bureau, et sera-t-il immédiatement imprimé?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre intérimaire): Le rapport a été reçu et je croyais qu'il avait été déposé sur le bureau de la Chambre. J'irai toutefois aux renseignements.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce le rapport d'un comité?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Non, c'est le rapport d'une commission royale.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le Gouvernement mettra-t-il à l'étude la question de savoir si le rapport et la preuve testimoniale, ou du moins cette dernière, seront immédiatement imprimés, afin que ces documents nous soient soumis au cours de cette session, si elle se prolonge?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Quand le rapport sera déposé sur le bureau, la Chambre se prononcera sur la question de l'impression.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion du projet de loi (n° 33), déposé par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, tendant au rachat du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

Sur l'article 5 (le Gouvernement peut retirer ou racheter les actions garanties actuelles et les nouvelles actions garanties).

L'hon. M. MEIGHEN (ministre intérimaire): Relativement au projet d'amendement que mon honorable ami (M. Mackenzie King) veut apporter à cet article, j'ai promis de m'assurer si le Gouvernement peut voir jour à réduire le nombre d'années, et cela afin de parer à l'éventualité, fort problématique à mon avis, où le taux de l'intérêt deviendrait inférieur à 4 p. 100, de sorte que le Gouvernement puisse racheter ces actions, le cas échéant, avant l'expiration des trente années. On a jugé possible de réduire la période de trente ans, si la Chambre croit qu'il en pourrait résulter quelque avantage. A mon avis, l'avantage qui pourrait découler de cette réduction de trente années à cinq semble fort problématique.

L'obligation en restera encore une obligation, tout en ne comportant que dans une faible mesure les éléments d'une obligation. Naturellement, cela sera de nature à prévoir le cas où il serait avantageux pour le pays de racheter l'obligation. Par conséquent, je propose comme sous-amendement, qu'au mot "trente", 3e ligne de la page 3 du bill, soit substitué le mot "cinq".

L'hon. M. KING: Etant donné ce que le ministre vient de dire, je demanderai à la Chambre la permission de retirer mon amendement, car le sien répond amplement à ce que j'avais en vue.

(L'amendement de l'honorable M. King est retiré.)

L'amendement de l'honorable M. Meighen est adopté.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 8 (prêts au conseil d'administration sur billets ou obligations du Grand-Tronc).

L'hon. M. MEIGHEN: Après avoir entendu les commentaires de mon honorable ami sur cette clause, je disais hier, qu'à la suite d'un examen plus approfondi, la clause me semblait trop élastique et d'application par trop générale. Je dirai d'abord que la rédaction de ce projet de loi n'est pas de moi, et je ne me rappelle pas que des instructions spéciales aient été données à ce sujet. J'ai examiné l'article plus à fond, et je n'en vois pas du tout l'utilité. Si l'on a besoin de fonds pour l'exploitation—c'est à souhaiter que non—on pourra demander un crédit dans le budjet. Je propose de retrancher cet article du bill.

L'hon. M. FIELDING: Je pense que la conclusion de l'honorable ministre est tout à fait satisfaisante.

(L'article est rayé.)

Sur l'article 12 (abolition de la charge de séquestre du Grand-Tronc-Pacifique et cessation des procédures en cour d'échiquier).

M. McKENZIE: Cet article me paraît être incomplet; on ne dit rien de ce qu'il adviendra de la ligne. Avant d'être mise sous séquestre, la ligne appartenait à une compagnie particulière et indépendante, le Grand-Tronc-Pacifique. Maintenant, au moyen de cet article, nous nous proposons de mettre fin au séquestre. Mais il n'y a rien qui dise ce que deviendra la ligne. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique reprendra-t-elle son intérêt prépondérant dans la ligne comme avant le séquestre, ou le Gouvernement se propose-t-il d'en continuer l'exploitation comme partie du réseau de l'Etat?

L'hon. M. MEIGHEN: A l'abolition du séquestre, la ligne reprendrait sa condition juridique antérieure à la mise sous séquestre. C'est-à-dire qu'elle serait administrée par les actionnaires de la ligne.

L'hon. M. FIELDING: Le Grand-Tronc?

L'hon. M. MEIGHEN: Les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui constituent la compagnie du Grand-Tronc. Naturellement, le Gouvernement, étant propriétaire des actions de cette dernière compagnie en aurait l'entière surveillance et la direction absolue. C'est tout ce que l'on recherche.

L'hon. M. FIELDING: Ce bill fait clairement voir que l'on prépare sa fusion avec les lignes nationales? Nous savons tous que c'est là le but que l'on se propose, mais je suis enclin à me ranger à l'avis de l'honorable député (M. McKenzie), c'est-à-dire que rien n'indique ce qu'il adviendra de la ligne. A la cessation du séquestre elle passe entre les mains de la compagnie du Grand-Tronc, et nous sommes cette dernière. Se propose-t-on d'en continuer l'administration de cette manière et de ne pas la réunir aux chemins de fer nationaux même après la période d'administration par le conseil?

L'hon. M. MEIGHEN: On se propose de fusionner le réseau du Grand-Tronc, qui comprend le Grand-Tronc-Pacifique avec le réseau des chemins de fer nationaux sous une même direction.

L'hon. M. FIELDING: Le projet de loi le dit-il?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que le bill le dise en propres termes, mais dès que le Gouvernement aura remplacé les actionnaires du Grand-Tronc, il peut exercer tous les pouvoirs dont ces actionnaires jouissaient autrefois. Le Gouvernement pourra alors nommer un administrateur du réseau du Grand-Tronc, et je m'imagine qu'il fera précisément ce qu'il fit en nommant un administrateur de l'Intercolonial pour succéder à l'administrateur précédent. Le Gouvernement nommerait le conseil des directeurs des chemins de fer nationaux pour administrer le Grand-Tronc en vertu de l'autorité que lui confère la propriété des actions de cette compagnie.

L'hon. M. FIELDING: N'avons-nous pas passé une loi à l'effet de transférer spécifiquement la direction de l'Intercolonial aux chemins de fer nationaux? Il me semble que nous avons légiféré à cette fin, et je ne crois pas que nous fassions ainsi dans le cas présent.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que nous ayons procédé de cette façon. En répondant ainsi à l'honorable député, je ne parle pas de connaissance absolument certaine.

Nous avons peut-être accompli cette formalité plus tard en adoptant le bill relatif aux chemins de fer nationaux canadiens; avant cette date, l'administration de ce chemin de fer a été transférée par décret du conseil, comme un acte pur et simple du Gouvernement, qui en est propriétaire. Nous avons placé le réseau sous la juridiction des administrateurs des chemins de fer nationaux canadiens en vertu de la même autorité que le Gouvernement pourrait exercer en appelant M. Gutelius, M. Brady ou n'importe qui à l'administration de cette voie ferrée.

M. JOHNSTON: Après que la charge de séquestre aura été abolie, dans quelle situation se trouveront les compagnies propriétaires d'embranchements et quelle sera la responsabilité d'une province ayant garanti les obligations de ces compagnies?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député de Kingston a particulièrement appelé mon attention sur cette question hier. Je réponds qu'elles se trouvent précisément dans la même situation qu'auparavant au point de vue de la loi. Nous sommes simplement actionnaires de la compagnie mère. Les embranchements conservent les mêmes relations avec la ligne principale, leurs détenteurs d'obligations et leurs garants après comme avant, peu importe qu'ils soient une province ou des particuliers.

M. JOHNSTON: La province de la Saskatchewan a acquitté l'intérêt sur certaines de ces obligations. Quand l'opération sera consommée, le Gouvernement remboursera-t-il ces sommes au gouvernement provincial?

L'hon. M. MEIGHEN: On m'informe que la province de la Saskatchewan a acquitté certaines sommes aux fins de faire honneur à ses engagements, à titre de garant de certaines obligations. Or, le Gouvernement ne s'engage pas à payer les dettes du réseau le jour où il en acquiert la propriété; le chemin de fer devra acquitter ses dettes. C'est arrivé dans le passé et cela se répétera peut-être à l'avenir; au cas où le chemin de fer ne serait pas en mesure d'obtenir le capital ou les fonds nécessaires pour acquitter l'intérêt sur ses obligations, le Gouvernement pourra lui prêter de l'argent avec l'autorisation du Parlement. Nous espérons que la compagnie du Grand-Tronc sera en mesure de faire face à ses engagements à l'avenir, y compris les obligations auxquelles l'honorable député a fait allusion, même au cas où le Gouvernement se verrait dans la nécessité de lui prêter des fonds à cette fin.

M. MYERS: Le ministre a-t-il eu connaissance d'une rumeur mise en circulation à l'époque de l'inauguration du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, d'après laquelle la compagnie avait acheté pour $20,000 d'actions dans un journal connu sous le nom d'"Edmonton Bulletin"? Dans l'affirmative, est-ce que les articles tiendront compte de la valeur de ce stock?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai un vague souvenir de l'incident auquel l'honorable député fait allusion; si je m'en souviens bien, cependant, le Grand-Tronc-Pacifique détenait ces actions dans l'"Edmonton Bulletin" soit directement, soit par l'entremise d'une tierce personne. Si le Grand-Tronc-Pacifique détient encore ces actions, elles sont sa propriété évidemment, et puisque le Gouvernement devient propriétaire des actions du Grand-Tronc dont le Grand-Tronc-Pacifique est une filiale, je suppose que nous deviendrons propriétaires en fait de cet actif.

M. CAHILL: Si le Grand-Tronc désirait fusionner avec les chemins de fer nationaux canadiens, serait-il en mesure de le faire sans obtenir au préalable l'autorisation du Parlement?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

M. CAHILL: Le Gouvernement ne modifie en rien la situation de la compagnie, qui est encore la compagnie du Grand-Tronc. L'administration des chemins de fer nationaux canadiens a le pouvoir d'acquérir tout autre chemin de fer dans les limites du pays, mais cela ne donne pas le droit à la compagnie du Grand-Tronc de vendre son réseau aux chemins de fer nationaux ou de le fusionner avec ces voies ferrées sans obtenir au préalable l'autorisation du Parlement. Or, si le présent bill ne confère pas cette autorisation à la compagnie, comment pourra-t-elle l'obtenir?

L'hon. M. MEIGHEN: Il existe une différence entre le fusionnement et ce que nous nous proposons de faire.

Le fusionnement et le projet de nommer un comité administratif commun pour les deux réseaux ne sont pas la même chose. Je ne prétends pas que le Grand-Tronc, à l'heure qu'il est, n'aurait pas le droit de nommer gérant de son réseau le gérant du réseau des chemins de fer nationaux canadiens, mais cela ne constituerait pas un fusionnement des deux réseaux.

M. CAHILL: Supposons que les deux chemins de fer mettraient leurs recettes en commun?

L'hon. M. MEIGHEN: Je présume que ces chemins de fer pourront faire ce qu'ils voudront de leurs recettes, mais la supposition passe les bornes. S'il s'agissait de deux compagnies particulières, elles ne déposeraient pas leurs recettes dans le trésor d'une compagnie distincte, mais dans leurs propres coffres. Je ne crois pas qu'une compagnie particulière serait insensée au point de détourner les recettes de sa caisse. A titre d'actionnaires du Grand-Tronc, nous exerçons simplement la haute main sur l'administration de la compagnie. Or, cela nous permettrait de nommer le comité administratif du réseau national des chemins de fer canadiens directeur-gérant des affaires du Grand-Tronc.

M. CAHILL: Est-ce qu'il sera tenu des comptes distincts des recettes de chacune de ces compagnies?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas pouvoir répondre finalement à cette question. Il y aurait, je présume, une comptabilité distincte pour le Grand-Tronc et les autres chemins. Il y en a une dans le moment pour l'Intercolonial, le Transcontinental et le Nord-Canadien. En dépit de la fusion, cette comptabilité distincte se continuera lorsque le Grand-Tronc fera partie du réseau.

M. McKENZIE: Le ministre nous dit que, lorsque le séquestre du Grand-Tronc-Pacifique sera levé, la compagnie reviendra au point où elle en était avant l'ordonnance qui l'a mise dans les mains du séquestre. Les finances de la compagnie ne seront pas en meilleure situation après la levée de ce séquestre. Les obligations de la compagnie restent les mêmes, et n'importe lequel de ses créanciers peut la faire mettre de nouveau dans les mains d'un séquestre.

Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre pour s'assurer la ligne et les biens matériels de la compagnie? La compagnie a sans doute l'intention de reprendre le réseau et de l'exploiter. Quelles mesures le Gouvernement va-t-il prendre pour empêcher que cela ne se produise. Si nous n'acquittons point les obligations qui grèvent le réseau, nous ne pouvons empêcher personne d'exercer ses droits contre les biens matériels de la compagnie. Il y a des obligataires, et je suppose que les obligations sont assurées par une hypothèque. Ils peuvent obtenir un jugement en règlement d'hypothèque et, pour les en empêcher, nous aurons à payer les obligations. Tout créancier peut s'adresser à un juge et faire mettre la compagnie en séquestre. Je présume que le Gouvernement a pensé à toutes ces choses et qu'il a cherché un moyen de prévenir les éventualités de cette sorte. Le ministre expliquera-t-il au comité quel moyen il entend prendre pour soutenir la compagnie, payer ses dettes et faire droit aux réclamations qui existent contre le réseau?

L'hon. M. MEIGHEN: Lorsque les chemins de fer nationaux canadiens seront appelés à administrer le Grand-Tronc, comme partie du réseau, il faudra sauvegarder les intérêts de toute l'entreprise en satisfaisant à ses engagements envers les porteurs d'obligations ou autres. Le Grand-Tronc serait protégé par les administrateurs du réseau de l'Etat, et, quand il se chargera du Grand-Tronc-Pacifique, cette protection s'étendra à toutes les parties dont il se compose.

Examinons un peu comment les choses se passent aujourd'hui. Une obligation devient due pour le Nord-Canadien d'Ontario, ou pour le Nord-Canadien de Québec, dont les actions sont possédées par le Nord-Canadien, lequel à son tour est exploité par les chemins de fer nationaux canadiens. S'il n'y a pas d'argent dans la caisse du Nord-Canadien d'Ontario pour acquitter cette obligation, la somme lui est prêtée par le Nord-Canadien. La même marche serait suivie, je suppose, dans le cas d'une obligation du Grand-Tronc-Pacifique. Faute de fonds, la somme lui serait avancée par la compagnie mère. Grâce aux avantages de la fusion, nous pouvons espérer que le jour n'est pas loin où les revenus pourront acquitter ces obligations. Il se peut que l'une des parties manque à ses engagements, mais une autre aura fait des progrès et, comme en définitive, les recettes de toutes forment un fonds commun bien qu'il y ait plusieurs comptabilités distinctes, il y aura, nous l'espérons, de l'argent dans la caisse pour satisfaire aux obligations de chacune. En attendant, toutefois, une avance sera faite sur ce fonds pour satisfaire aux engagements de tel ou tel réseau. Si le fonds commun n'a pas de quoi y pourvoir, ce sera alors aux chemins de fer nationaux canadiens à trouver des fonds. Ils peuvent se les procurer par un emprunt fait au dehors, de la même façon que tout autre chemin de fer, ou encore ils pourront s'adresser au Gouvernement pour un prêt. Ce prêt, le Gouvernement ne pourrait le

faire, bien entendu, qu'en y étant autorisé par le Parlement. Je crois savoir que les chemins de fer nationaux canadiens ont fait de tels emprunts au dehors. Ils ont emprunté de l'argent de cette manière, et une nouvelle compagnie peut faire de même. Il sera administré comme tout autre réseau. S'il est nécessaire, et si le Parlement l'autorise, une garantie de l'Etat pourra être donnée aux obligations du réseau. J'espère avoir expliqué clairement la chose à l'honorable membre.

M. McKENZIE: Cela est assez clair pour moi, mais je ne suis pas sûr que le Grand-Tronc-Pacifique constitue pour le pays une bonne valeur à prendre avec ses obligations actuelles. M'est avis que nous acceptons beaucoup trop d'engagements à l'occasion de cette propriété, et que celle-ci n'a pas de quoi y satisfaire. L'honorable député d'Algoma-Ouest (M. Nicholson), qui s'y connaît en fait de chemins de fer, nous a dit l'autre jour que les 280 millions du Grand-Tronc-Pacifique n'avaient pas été dépensés pour le réseau. Voilà ce qu'il prend sur lui de dire. Pour moi, je n'en sais rien, mais je cite ses paroles. Nous prenons le chemin avec toutes ses charges et le ministre espère que l'exploitation de la ligne y satisfera. Sinon, on aura recours au réservoir habituel, qui est le trésor du Canada.

Quand même l'exploitation du réseau ne donnerait pas de bénéfices, nous aurons à solder les obligations en empruntant aux revenus du Canada, parce qu'il nous appartiendra. Peu importe les arguments que le ministre tire du fait que l'Etat sera propriétaire sous les noms de différentes compagnies; quand il faudra de l'argent, ce sera le Canada qui devra en fournir. Il est donc de souveraine importance que le peuple sache si nous payons le réseau trop cher et si nous assumons, à cet égard, de trop lourdes responsabilités. Il a fallu le mettre en séquestre, parce que ses obligations étaient trop considérables et ses revenus faibles. Je n'ai pas lieu de croire qu'il soit plus profitable quand il aura cessé d'être en séquestre. Je pense même qu'il vaudrait mieux laisser la liquidation suivre son cours; dans ce cas, il subirait une purge générale de tout ce dont il est grevé, ses dettes ne seraient pas acquittées à même la caisse publique et nous serions plus en état que qui que ce soit de l'acheter. Il ne serait avantageux à personne autre que nous de l'acheter, et aux yeux de tout homme qui, comme moi, n'y attache pas de prix d'affection et n'est pas chargé de graves responsabilités à cet égard, il semblerait que nous devrions acquérir cette propriété pour le prix qu'elle vaut, et libre de toutes les obligations dont elle est grevée, obligations que je considère comme surfaites et hors de proportion avec sa valeur intrinsèque. Si l'honorable ministre peut nous convaincre ou convaincre le pays que nous obtiendrons une valeur égale à celle que nous allons payer, et qu'en acquérant cette propriété et en assumant les obligations dont elle est chargée, nous faisons une bonne affaire, nous n'aurons rien à redire; mais l'expérience nous l'a démontré, cette ligne n'a pas été construite de manière à pouvoir résister à la tempête—elle a sombré parce qu'elle était trop faible pour supporter sa propre charge et répondre aux exigences de sa situation avec ses propres recettes. Si nous devons en faire l'acquisition, ne nous serait-il pas avantageux de la dépouiller de ces obligations surfaites, de les réduire jusqu'au point d'équilibre et de n'avoir à acquitter que des obligations ordinaires et proportionnées à sa véritable valeur?

L'hon. M. MEIGHEN: Je conviens, avec l'honorable député, que le Grand-Tronc ne vaut pas les obligations dont il est grevé. Je regrette, cependant, que mon honorable ami ne soit pas arrivé plus tôt à cette conclusion; si lui et ses amis y étaient arrivés plus tôt, nous ne serions pas dans la situation difficile où nous nous trouvons aujourd'hui. Il s'agit maintenant de savoir ce qu'il y a de mieux à faire. On a dit que l'argent déboursé dans l'intérêt de la compagnie n'y avait pas été entièrement appliqué, et l'honorable député a fait allusion à ce point. Il a peut-être raison, mais je ne sache pas que cet argent soit recouvrable, il est impossible de le réclamer des porteurs d'obligations, et nous n'avons pas à contester les responsabilités qui existent à l'égard des créanciers actuels de la ligne. Je n'hésite pas à admettre que le Grand-Tronc-Pacifique, comme ligne en exploitation, vaut moins que les obligations dont il est grevé, je crois même qu'il vaut beaucoup moins. Mais que faire? D'après mon honorable ami, il faudrait réduire ces obligations jusqu'au point d'équilibre, comme il le dit d'une manière si graphique. Mais comment pourrions-nous y parvenir? Quelle est l'hypothèque de premier rang dont le Grand-Tronc-Pacifique est grevé? Je n'en sais pas au juste le montant, mais je crois qu'elle représente environ 100 millions, et c'est le Gouvernement qui en est le détenteur. L'hypothèque de second rang a été consentie au Grand-Tronc, la ligne mère J'allais dire qu'elle est de 97 millions, mais elle représente beaucoup moins. Quelle est

l'hypothèque de troisième rang et en quoi consiste-t-elle? En obligations dont le Gouvernement et le Grand-Tronc sont conjointement responsables et qui représentent environ 25 millions. De quoi se compose la dernière dette hypothécaire? D'une longue série de sommes que cette compagnie a été obligée d'emprunter pour se maintenir et qui lui furent prêtées du consentement unanime de la Chambre, mais sans que le Grand-Tronc s'en soit rendu responsable. Si nous commençons à dépouiller la compagnie de ses obligations, sous prétexte de protéger le peuple, qui va y perdre, tout d'abord? Le peuple lui-même. Il va perdre le montant des prêts qu'il a lui-même consentis, d'année en année.

M. McKENZIE: Mais à titre de créanciers hypothécaires de premier rang, n'aurons-nous pas la propriété?

L'hon. M. MEIGHEN: "Laissons-la courir à sa ruine et nous l'achèterons comme créanciers hypothécaires de premier rang", dit l'honorable député.

Naturellement, les détenteurs de deuxièmes hypothèques auraient voix au chapitre, et je ne pense pas que personne laisse entendre que, si nous mettons la main sur le Grand-Tronc et si nous avons un réseau complet, celui-ci ne vaudra pas beaucoup plus que les premières hypothèques de quelque manière que ce soit. Supposons que le réseau ne vaille pas le montant total des hypothèques—c'est-à-dire le total des premières et des deuxièmes hypothèques et le total de l'hypothèque qui nous engage, nous et le Grand-Tronc—subirons-nous une perte, par suite de la politique du ministère que le projet de loi renferme maintenant? Tout ce que nous aurions à faire, ce serait de le démontrer aux arbitres, et dans la mesure où le réseau ne vaut pas le chiffre des premières et des deuxièmes hypothèques—des hypothèques de l'Etat et de celles du Grand-Tronc—et dans cette mesure-là, les obligations du Grand-Tronc envers le Grand-Tronc-Pacifique font partie du passif, et cette partie du passif serait déduite de la valeur des actions du Grand-Tronc. En un mot, nous nous mettons à l'abri.

M. McKENZIE: C'est une manière très détournée de le faire.

L'hon. M. MEIGHEN: Je sais que c'est un moyen détourné, mais c'est l'unique moyen au monde.

Qu'il me soit permis de répéter ma déclaration, car ceci est vraiment très important et je désire vivement que la députation le comprenne bien, si elle admet que j'ai raison. Si nous prenions pour ligne de conduite de dépouiller le réseau au moyen de la liquidation, nous éprouverions d'abord tous les inconvénients d'une liquidation, toute la diminution et la ruine du crédit—tout ce que la liquidation entraîne—probablement pendant une génération. En deuxième lieu, les hypothèques complètement annihilées seraient d'abord nos propres hypothèques.

M. McKENZIE: Mais la propriété nous appartiendrait.

L'hon. M. MEIGHEN: Je le sais; mais, à quoi bon anéantir la garantie que nous avons? Nous n'avons rien à y gagner d'aucune manière. Nous ne perdons rien, il est vrai, si la propriété ne vaut pas la garantie; mais nous n'y gagnons certainement rien.

M. McKENZIE: Cependant, nous obtenons la propriété.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est vrai; mais l'honorable député ne voit-il pas que nous l'obtenons quand même? D'après lui, il nous faut jeter, par-dessus bord, nos propres garanties pour nous délester; jeter par-dessus bord toutes ces hypothèques que nous avons prises pendant des années, ces prêts de $7,500,000, et le reste. Prenons la garantie de $16,000,000 que nous avons donnée en 1914—tout cela disparaîtrait. Je ne connais pas le chiffre de tout cet actif, mais il doit s'élever à trente ou quarante millions. Tout cela serait perdu; nous aurions le réseau et il pourrait ne pas valoir la somme pour laquelle il serait engagé. De la manière que nous nous y prenons, si le réseau ne vaut pas le montant de la première hypothèque à laquelle notre garantie s'applique, de la deuxième hypothèque à laquelle s'applique la garantie du Grand-Tronc, et de l'hypothèque garantie et par nous et par le Grand-Tronc, les arbitres sont tenus de dire que, dans la mesure où ces obligations dépassent la valeur du réseau, la compagnie du Grand-Tronc est endettée envers le Grand-Tronc-Pacifique, et cet excédent devra être déduit de la valeur des actions du Grand-Tronc, à cause des obligations de celui-ci envers le Grand-Tronc-Pacifique. Je crois que je me suis fait comprendre.

M. MAHARG: Puis-je savoir comment on constaterait cet excédent? Les arbitres établiront-ils la valeur actuelle de la propriété pour en défalquer ensuite le passif?

L'hon. M. MEIGHEN: Assurément non, dirai-je; car, si nous supposons qu'il en coûterait tant pour reconstruire le réseau, il ne s'ensuit pas qu'il faille le reconstruire —à mes yeux, une telle conduite serait parfaitement absurde de la part des arbitres. Quoi qu'il en soit, nous ne donnons pas de commandement aux arbitres, pas plus que nous le faisons dans nos lois concernant l'expropriation; c'est aux arbitres de dire quelle est la valeur marchande du Grand-Tronc-Pacifique.

Tout pesé, quelle est sa valeur marchande? Ne me dites pas que sa valeur marchande est ce qu'il a coûté et ce qu'il faudrait pour le remplacer aujourd'hui, car il n'aurait peut-être jamais dû être construit. Qu'on tienne compte de tout; qu'on détermine sa juste valeur comme un tout complet. Cela fait, qu'on additionne les dettes résultant de tous les engagements du Grand-Tronc; puis, qu'on établisse la différence. Elle représentera le passif net du Grand-Tronc et devra être défalquée de la valeur de ses actions. Ainsi, nous nous mettons à l'abri à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique, en prélevant cette différence sur la valeur inhérente des actions de la compagnie principale.

C'est l'essence même de cette politique; en premier lieu, chercher l'organisation d'un vrai système gouvernemental qui soit profitable s'il ne l'est pas; en second lieu, chercher à économiser autant que possible l'actif que le pays pourrait acquérir par l'achat du Grand-Tronc en portant nos pertes au compte de la valeur des actions de la compagnie mère, le Grand-Tronc.

M. MANION: Puis-je supposer que les arbitres, en fixant la valeur du réseau, tiendront compte de la valeur du roulant, de la voie ou d'autres parties du réseau d'après les prix d'avant-guerre; c'est-à-dire tiendront-ils compte du prix d'une locomotive d'après le prix qu'il en coûterait aujourd'hui pour la remplacer?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais dire que l'honorable député est dans l'erreur à ce sujet. S'il m'est permis de le répéter, nous n'établissons aucune règle à laquelle les arbitres soient tenus; si nous allions faire cela nous nous imposerions des difficultés considérables. Les arbitres sont tenus de juger d'après leur bon sens et leur connaissance des affaires. Mais il me semble raisonnable qu'ils tiennent compte de la valeur du matériel roulant. Il va sans dire que la ligne elle-même peut bien ne pas valoir ce qu'il en coûterait aujourd'hui s'il fallait la reconstruire, à cause du fait que la route n'aurait pas dû être construite. Il peut se faire que les arbitres en décident ainsi; je suis même de cet avis. Quant au matériel roulant, c'est différent. Le matériel roulant comporte aujourd'hui une certaine valeur, et je ne crois pas que les arbitres se tromperaient énormément s'ils disaient: La compagnie a droit au moins à ce que peut représenter la valeur monétaire de ce matériel roulant.

M. MYERS: C'est un fait connu que le gouvernement provincial de la Saskatchewan a garanti des obligations au montant de plusieurs millions relativement aux voies d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique dans cette province. Cet intérêt est-il sous forme de première hypothèque sur ses embranchements?

L'hon. M. MEIGHEN: Si ma mémoire est fidèle, je le pense.

M. MYERS: Dans ce cas, tout intérêt sur ces obligations, ou arrérages d'intérêt, serait tout simplement porté au compte de l'hypothèque que le Gouvernement provincial détient, et ainsi il a toute la sécurité voulue.

L'hon. M. MEIGHEN: Il me serait difficile de vous donner des explications définitives au sujet de cette garantie, parce que mon expérience en matière de chemin de fer est limitée; cependant, je le crois. Il n'y a pas de doute que nous, les propriétaires d'une compagnie qui détient les actions, nous n'ayons à accepter le réseau sujet aux réclamations des législatures actuelles. Il nous faudra nécessairement accepter ces réclamations si nous devenons les propriétaires du réseau.

L'hon. M. REID: Le député de Brantford (M. Cockshutt) m'a demandé, l'autre soir, quelques renseignements au sujet de l'exploitation des wagons-lits Pullman sur le réseau du Grand-Tronc. J'ai ici un mémoire fourni par la compagnie du Grand-Tronc à ce sujet:

La compagnie Pullman.

Contrat en date du 1er juillet 1916, pour un terme de vingt ans entre la compagnie Pullman et celle du Grand-Tronc du Canada, y compris les compagnies subsidiaires à l'exception de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Conformément aux dispositions du contrat, la compagnie Pullman est tenue de payer au Grand-Tronc 50 p. 100 de ses recettes en sus de la somme de $7,500 par wagon par année. Les recettes du Grand-Tronc, à cause de cette excédent pour l'exercice clos le 30 juin 1919, s'élevaient à $31,000. Le Grand-Tronc est tenu de payer à la compagnie Pullman trois dixièmes d'un sou par wagon et par mille pour l'installation et l'exploitation d'un système d'éclairage électrique des wagons Pullman, ce qui équivaut

à $1,000 par mois. Le contrat stipule que, si les recettes de chaque wagon sont moins de $6,000 par année, pendant deux années consécutives, la compagnie Pullman a le droit d'annuler le contrat après six mois d'avis et, dans ce cas, le Grand-Tronc a l'option d'acheter le matériel à un prix convenu.

La compagnie Pullman paie tous les frais de réparations et de renouvellements, sauf ceux qui seraient à faire à cause des accidents de chemins de fer; elle paye aussi le nettoyage à l'intérieur des wagons, les salaires des conducteurs et des facteurs et, en général, tous les frais d'exploitation, excepté pour le nettoyage à l'extérieur, le service d'eau et l'huile nécessaire. La compagnie Pullman est encore tenue de fournir tous les wagons nécessaires aux exigences du trafic.

Le Grand-Tronc est d'avis que ce contrat lui est avantageux.

M. COCKSHUTT: Est-ce que les employés des wagons-lits Pullman sont nommés par la compagnie Pullman?

L'hon. M. REID: Ils sont nommés par la compagnie Pullman dont le bureau principal, me dit-on, est à Chicago.

M. CAHILL: En parlant de la situation du Grand-Tronc relativement au Grand-Tronc-Pacifique, le ministre de l'Intérieur cherche à jeter le blâme des difficultés actuelles sur le parti libéral. Les réponses qui ont été données à la suite des questions posées par le député de Témiscouata (M. Gauvreau) et par mon honorable ami (M. Casgrain), indiquant que de la somme de $109,721,000 transportée au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique à titre d'avances, la somme de 10 millions seulement a été avancée à ces mêmes compagnies sous l'administration libérale.

M. le PRESIDENT: Avant d'aller plus loin, puis-je demander à l'honorable député s'il a l'intention de discuter la question de la responsabilité des deux partis relativement à la construction du Grand-Tronc-Pacifique?

M. CAHILL: Pas du tout. Le ministre a dit que le Gouvernement canadien avait garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique et pris une première hypothèque, et que le Grand-Tronc avait garanti les obligations de deuxième hypothèque. Le ministre a voulu montrer qu'en vertu de cet arrangement, l'Etat est protégé. Je ne saisis pas son raisonnement. Comment espère-t-il rien avoir du Grand-Tronc à cause de sa garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique? Il a dit, l'autre soir, qu'il n'accepterait pas 30 millions en règlement. Mais la valeur de ces actions, d'après le cours du 11 septembre, publié dans le "London Daily Chronicle", n'était que de $28,677,000, mais il y a par contre un prêt de 15 millions et les garanties des obligations dont le Grand-Tronc va être tenu responsable, au dire du ministre. D'après les cotes de la bourse de Londres, avec 56 millions on aurait acheté ces actions de première, deuxième et troisième émissions privilégiées, et les actions ordinaires, y compris les actions garanties dont nous faisons presque une émission d'obligations au montant de 60,833,000 piastres. Nous commençons par payer cette somme pour toutes les actions qui n'auraient pas pu nous coûter plus de 56 millions.

Le ministre prétendra que cet argent vaut plus de 4 p. 100. Nous l'admettrons, de sorte qu'une obligation canadienne de 4 p. 100 ne vaudrait que 80. Si l'on vendait 70 de ces obligations en acquérant toutes les actions, nous n'aurons que 56 millions pour les obligations. Donc, le pays n'aurait à en payer en tout pour l'achat de ces actions que 70 millions, sans avoir recours à l'arbitrage. Mais nous donnons des garanties jusqu'à concurrence de 60 millions, puis nous voulons arbitrer le reste, et le ministre déclare, dans sa lettre, que l'actif et le passif du Grand-Tronc, y compris le Grand-Tronc-Pacifique, seront rachetés. Il est impossible de forcer le Grand-Tronc à se rendre responsable des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Les arbitres évalueront toute l'entreprise; ils calculeront tout l'actif et tout le passif, et la différence représentera la valeur de la propriété. La garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique n'aura donc rien à faire dans la question, puisque les obligations garanties par le Grand-Tronc sont une deuxième hypothèque et que le Canada a une troisième hypothèque au-dessus de tout cela. Comme le dit le ministre, si nous devions en déduire nos pertes, la ligne pourrait valoir les première et deuxième hypothèques, de sorte que, à tout événement, nous perdrions les 90 millions.

M. le PRESIDENT: L'honorable député veut-il apprendre au comité s'il est en faveur ou non de l'abolition de la charge de séquestre. Je ne vois aucun rapport entre ses arguments et l'article que l'on discute.

M. CAHILL: Je montre d'abord que le Gouvernement, dont le ministre est membre, a prêté 100 millions au Grand-Tronc.

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne doit pas oublier que nous siégeons en comité et que nous discutons les dispositions de l'article 12 du projet de loi. Il ne peut certainement prendre occasion de cet article pour mettre sur le tapis toutes les fautes réelles ou non du ministère.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a parlé de deux choses. La première était une explication que j'ai donnée de la question antérieure. . .

M. CAHILL: Si ma question ne pouvait être permise, le ministre peut-il y répondre?

L'hon. M. MEIGHEN: Que mon honorable ami soit certain que je n'en avais pas l'intention. J'allais dire simplement qu'au sujet de ces deux points, l'explication que j'ai donnée et une de ses questions, il affirme ne pas avoir compris mon explication, et moi, avec la même sincérité, je dis ne pas l'avoir compris, de sorte que nous sommes quittes.

M. MOWAT: En ce qui concerne la levée du séquestre, il est bon de faire observer que certaines personnes ne saisissent pas bien le sens des mots "séquestre" et "liquidation". Cette convention est d'une importance telle qu'elle ne doit pas être soumise seulement aux avocats et aux gens d'affaires accoutumés à ces sortes d'opérations, mais à tous les contribuables du pays qui doivent être renseignés.

Je vois que certaines gens, je parle surtout de ceux qui craignent le régime de la nationalisation, ne comprennent pas les mots "séquestre" et "liquidation". Ce sont des mots agréables, mystérieux pour ceux qui les entendent pour la première fois, et comme ils surgissent, tout d'un coup, dans le débat, quelques-uns sont portés à leur donner une importance qu'ils n'ont pas.

Le chef de l'opposition au cours de l'un des discours qu'il a prononcés depuis l'ouverture du présent débat, a posé la question suivante: Pourquoi ne mettrions-nous pas la compagnie en liquidation, ou quelque chose dans ce sens? Pourquoi ne pas continuer à laisser aux mains d'un séquestre l'administration des affaires de la compagnie? Il est très important à mon sens que le pays comprenne parfaitement que la charge de séquestre est absolument provisoire. Dès qu'un particulier a une créance contre un débiteur, il a plusieurs méthodes à sa disposition pour rentrer en possession de son argent; il en est de même s'il détient un gage hypothécaire garantissant des obligations. L'une de ces méthodes consiste à prendre jugement contre le débiteur et à faire vendre ses biens par le shérif. Cependant, si le créancier ne juge pas à propos de recourir à ce moyen extrême de la vente publique, il a le droit de faire nommer un séquestre pour administrer les biens de son débiteur. Il ne s'agit dans ce dernier cas que d'un expédient provisoire; l'administration par le ministère d'un séquestre ne peut se continuer indéfiniment. Il s'ensuit donc que l'administration par séquestre, une expression qui sonne si bien à l'oreille et qui nous paraît d'application si facile, ne peut durer que pour un temps limité. D'autres emploient le mot "liquidation"; ils disent: liquidons les affaires de la compagnie. Voilà encore une expression qui sonne très bien à l'oreille des gens. Ceux qui l'emploient, toutefois, n'ont pas lieu de se rendre compte que le mot "liquidation" signifie quelque chose de très grave et bien différent de ce qu'ils entendent.

Je ne parle pas en ce moment pour les experts en ces matières mais pour me faire bien comprendre du citoyen ordinaire, qui n'a pas l'habitude de ces transactions. L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Meighen) l'a fait observer, la liquidation signifie que vous faites disparaître toutes les dettes; aux yeux de la loi, cependant, la liquidation a une signification unique: c'est que vous faites vendre les biens du failli à l'encan public; or, dans le présent cas, le pays devrait subir la libre concurrence des entreprises rivales, puisque une pareille vente ne saurait se faire à l'amiable. Donc, pour moi, le seul moyen de conclure un bon marché en l'occurrence, c'est de conclure à l'amiable le traité que nous propose le présent bill, au lieu de forcer la vente du réseau à l'encan public, qui devrait être juste, libre, et au-dessus de tout soupçon, sans compter qu'elle permettrait aux compagnies américaines, au Pacifique-Canadien ou à toute autre compagnie d'enchérir et d'obliger le gouvernement canadien à avoir plusieurs millions sous la main, ce qui nécessiterait un nouvel emprunt national. Il faut que le peuple se rende parfaitement compte que la liquidation signifie la vente publique aux enchères sans qu'il soit possible pour le Gouvernement de conclure des arrangements à l'amiable. A moins que le pays ne soit disposé à fournir des millions au Gouvernement pour lui permettre d'acheter le réseau à l'enchère, la seule solution possible c'est de conclure le présent traité sous le régime duquel nous n'aurons pas un sou à débourser. Tout ce qui nous restera à faire, ce sera d'adopter des méthodes pratiques, et de fusionner le Grand-Tronc au réseau national des chemins de fer canadiens afin de pouvoir payer les intérêts sur ces obligations et remettre au trésor public l'excédent des recettes.

M. McKENZIE: J'ai toujours été désireux de savoir quelle espèce de marché fait l'Etat en rachetant ce chemin de fer; voilà pourquoi je cherche à me renseigner relativement aux obligations du Grand-Tronc et

aux prix que nous verserons pour l'acquérir. L'honorable député de Parkdale (M. Mowat) a l'air de croire qu'une liquidation est une affaire effrayante. Est-ce que mon honorable ami n'a jamais eu connaissance qu'un homme d'affaires ait fait cession de ses biens? Je suis convaincu que pareils incidents se produisent très souvent dans la grande métropole où il habite. Quand un homme a fait cession de ses biens, le syndic vend tout ce qu'il possède, pour en retirer le plus possible et partager le produit entre les divers créanciers. Un séquestre suit la même ligne de conduite s'il tient à accomplir son devoir. Voilà tout.

Les fonctions de séquestre et de syndic sont à peu près semblables. Il s'agit pour les deux d'obtenir les plus hauts prix possibles pour les marchandises qu'ils détiennent en fidéicommis au bénéfice des créanciers, puis de partager les sommes ainsi obtenues entre les divers créanciers. Dans le monde du commerce, c'est la seule méthode connue de régler les affaires d'un homme qui a déposé son bilan et pour toutes fins que de droit une seule personne douée d'un corps mortel et d'une âme immortelle est placée sur le même pied qu'une compagnie, en tant qu'il s'agit d'argent.

Dès qu'une compagnie est en mauvaises affaires, l'administration est remise aux mains d'un séquestre ou encore elle peut faire cession de ses biens tout comme un particulier; dans ce cas, le syndic s'occupe d'écouler les marchandises. Pourquoi nous laisserions-nous effrayer et paierions-nous dix fois la valeur d'une propriété sur laquelle nous détenons une hypothèque? Voilà une chose que je ne puis comprendre, pas plus que le public canadien d'ailleurs. On nous assure que le liquidateur ne pourrait administrer les affaires de la compagnie que pendant un certain temps. C'est exact; mais au bout de ce temps, il devrait être en mesure de vendre le chemin de fer et d'en obtenir un bon prix. Pourquoi irions-nous acheter un autre chemin de fer lorsqu'on nous informe que nous en avons déjà trop? Nous avons à cette heure deux chemins de fer transcontinentaux lorsqu'on nous assure qu'un seul suffirait à nos besoins. Pourquoi aurions-nous peur d'en vendre un? Pourquoi le Parlement consentirait-il aveuglement à payer ce chemin de fer dix fois le prix qu'il vaut, lorsque nous en avons déjà un de trop et lorsque nous pourrions vendre cette voie ferrée demain sans que nos moyens de transport en souffrent d'aucune façon?

Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Mowat) soit d'accord avec la saine raison, la logique ou le droit, lorsqu'il dit que nous devons acquérir ce chemin et le payer n'importe quel prix, si nous ne voulons pas qu'il soit mis aux enchères. Si quelqu'un possède deux chevaux et s'il ne peut se servir que d'un seul, l'idée de vendre un de ces chevaux n'est pas pour l'effrayer. C'est ce qui arrive pour un chemin de fer. On nous a dit bien souvent, qu'un seul de ces chemins, outre le Pacifique-Canadien, suffirait à nos besoins. Alors, pourquoi ne vendrions-nous pas l'autre et ne réaliserions-nous pas le prix de cette vente, au lieu de le garder comme un boulet au pied, et de dépenser, à cette fin, chaque année, des millions et des millions de dollars, tirés du gousset du peuple? Nous payons pour ce hochet qui ne rapporte rien et qui ne rapportera rien d'ici nombre d'années à venir.

M. MORPHY: Quel chemin l'honorable député voudrait-il ?

M. McKENZIE: Celui qui se trouve maintenant entre les mains d'un séquestre.

M. MORPHY: Quel est celui-là ?

M. McKENZIE: Le Grand-Tronc-Pacifique. Nous devrions pouvoir l'acquérir, moyennant une somme représentant à peu près sa valeur. Inutile de dire qu'il ne faudrait pas s'adresser à ces arbitres pour qu'ils fixent la valeur résiduelle de ce chemin de fer, une fois les charges acquittées. Il n'est pas d'avocat ou d'homme d'affaires qui ne sache que l'unique mode de fixer la valeur résiduelle de biens hypothéqués, c'est de les mettre en vente et de laisser le public fixer cette valeur. Les charges sont acquittées sur le prix de vente, et le surplus, la valeur résiduelle, est attribuée au propriétaire du bien hypothéqué. La position où nous nous trouvons, est celle d'un créancier hypothécaire en possession— J'ignore si l'honorable ministre des Chemins de fer est assez homme de loi pour connaître ce qu'est la position d'un créancier hypothécaire en possession. C'est-à-dire qu'il a en main une propriété qu'il a acceptée à titre de garantie, mais dont il ne détient pas encore le titre, vu qu'il reste encore à désintéresser le détenteur du droit de réméré. Il doit rendre un compte sévère au propriétaire de l'immeuble du moindre cent que la propriété rapporte et de tous les bénéfices qu'il en a retirés. Le seul parti que le créancier hypothécaire en possession puisse prendre, c'est de demander l'expropriation, de faire mettre la propriété aux enchères. S'il veut lui-même

faire l'acquisition, il devra payer la valeur que le public attribue à la propriété, mais si quelqu'un met une enchère plus élevée, et si la propriété lui est adjugée, le créancier hypothécaire retire l'intérêt qu'il avait dans la propriété. Je dis qu'il est de mauvaise pratique financière, d'acquérir cette propriété ou aucun autre en assumant des obligations qui représentent peut-être deux fois sa valeur. Je proteste au nom de la population canadienne contre ce marché, pour la raison que nous assumons trop d'obligations et que nous nous engageons à payer un montant beaucoup trop élevé pour la propriété en question, lorsque nous pourrions l'avoir à son juste prix, débarrassée de toutes ces obligations, hypothèques et privilèges. Nous pourrions l'acheter au prix que fixe le public, aux enchères publiques. Telle est l'attitude nette et franche que je prends et si on ne la comprend pas, ce n'est pas ma faute. Si le Gouvernement fait un mauvais marché, il le conclut malgré l'avertissement que je lui donne, qu'il paie trop cher cette propriété. Le ministre de l'Intérieur a dit lui-même, il n'y a pas encore une demi-heure, qu'il savait que la propriété ne représentait pas les charges dont elle est grevée. Il ne n'est pas aventuré à dire quelle part des charges dont elle est grevée, représentait la valeur de cette propriété, mais il prend cette propriété telle qu'elle et il assume toute responsabilité à son endroit. Il devrait y avoir un moyen quelconque pour nous d'échapper à des obligations qui sont, dans l'ensemble, trop onéreuses, à propos d'une propriété dont nous pourrions facilement nous dispenser.

L'hon. M. REID: L'argumentation de l'honorable député m'étonne réellement, s'il a étudié l'état que j'ai communiqué à la Chambre, le 8 octobre, et qui figure à la page 1914 du hansard. L'honorable député affirme, d'abord, que le séquestre devrait vendre le chemin pour ce qu'il peut rapporter. Or, il ne se trouve pas de particulier ni de corporation publique ou particulière, ni de compagnie de chemin de fer qui s'adresse à moi, en vue d'acquérir, à un prix quelconque, le Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député demande pourquoi nous hésiterions à vendre le chemin. A titre de séquestre, je n'hésiterais pas à vendre cette propriété, mais je ne puis trouver personne qui soit disposé à l'acheter.

M. ROBB: Alors, cela met fin à la rumeur que le Pacifique-Canadien veut acheter ce chemin.

L'hon. M. REID: Non. Le Pacifique-Canadien désire grandement acquérir le réseau du Grand-Tronc, mais je ne suis pas séquestre pour ce réseau. Je parlais du Grand-Tronc-Pacifique.

M. ROBB: Si le Pacifique-Canadien acquiert le Grand-Tronc, il doit assumer les obligations de celui-ci et acquérir également le Grand-Tronc-Pacifique, puisque c'est une des obligations du Grand-Tronc.

L'hon. M. REID: Si l'on appliquait la forclusion. Dans cette hypothèse, quelle serait la situation? Le Gouvernement fédéral a donné des garanties; il a fait des prêts d'argent comptant et autres au Grand-Tronc-Pacifique, depuis la création de la compagnie, comme suit :

Prêts en numéraire	$ 64,010,608
Garanties	76,,574,181
Encore impayé comme passif du Grand-Tronc-Pacifique	$140,584,789

M. McCREA: Le ministre dit que le Pacifique-Canadien ne veut pas du Grand-Tronc-Pacifique. A l'époque où le Gouvernement l'a pris, le Nord-Canadien était-il plus attrayant que le Grand-Tronc-Pacifique? On nous répétait alors à chaque instant la même vieille histoire que le Pacifique-Canadien voulait s'emparer du réseau. Je ne pense pas que le Grand-Tronc-Pacifique soit moins attrayant pour le Pacifique-Canadien que ne l'était le Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: Nous avons effectivement dit que la compagnie du Pacifique voulait le Nord-Canadien. Ce chemin de fer était un magnifique réseau établi dans les quatre provinces de l'Ouest, et aurait été fort avantageux pour le Pacifique-Canadien, qui a des raccordements dans l'Est. Mais le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de lignes d'embranchements.

M. McCREA: Je crois qu'en vérité, le Pacifique-Canadien ne veux ni de l'une ni de l'autre de ces lignes.

L'hon. M. REID: A part les $140,584,789 que le gouvernement fédéral a avancés au Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie a emprunté sur ses lignes secondaires, sous forme d'obligations garanties par les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, $16,786,440. Puis, le Grand-Tronc a avancé en argent comptant et en garanties les montants suivants:

Argent comptant avancé aux lignes secondaires	$11,019,686
Argent comptant aux hôtels, navires, etc	11,820,668

Argent comptant au chemin de fer de la Saskatchewan..	214,500
Obligations garanties par la compa- du Grand-Tronc..	72,301,253
	$95,356,107

Le gouvernement fédéral est le premier garant des actions qui ont été émises par le Grand-Tronc-Pacifique au montant de $76,574,181. Puis, le Grand-Tronc vient comme deuxième garant, au montant de $72,301,253. Le gouvernement fédéral est un troisième garant pour une somme de $64,010,508, et si la compagnie était mise en vente, et si notre enchère n'était pas suffisante pour couvrir notre troisième hypothèque, naturellement, le trésor perdrait ce montant

L'hon. M. FIELDING: Que l'achèterait?

L'hon. M. REID: En vérité, personne ne l'achèterait.

L'hon. M. FIELDING: Alors, vous ne pourriez le vendre?

M. McKENZIE: L'honorable ministre pourrait l'acheter pour $100, et il en aurait le titre de propriété.

L'hon. M. REID: Nous ne pouvons pas vendre le Grand-Tronc-Pacifique. Personne ne mettrait d'enchère sur lui seul. Nous en sommes réellement propriétaires maintenant, et il n'y a aucune difficulté à en avoir le titre de propriété en aucun temps.

M. McKENZIE: Comment le ministre se propose-t-il d'obtenir ce titre?

L'hon. M. REID: Le Grand-Tronc-Pacifique est une filiale du Grand-Tronc, et lorsque nous prendrons ce réseau, vu que nous possédons ses actions, nous aurons le titre de propriété du Grand-Tronc-Pacifique. Nous devons assumer les engagements que nous avons déjà garantis. Il n'y a aucune manière de nous soustraire aux garanties que j'ai déjà mentionnées.

M. McKENZIE: Si un homme a une première et une troisième hypothèque sur une maison, et s'il veut en obtenir le titre de propriété, la chose convenable à faire serait d'obtenir un jugement en règlement de la première hypothèque et mettre la maison en vente. Elle pourrait ne pas rapporter une somme suffisante pour éteindre la première hypothèque. Dans ce cas, il a la maison, et ayant la maison, pourquoi se tracasserait-il de la troisième hypothèque? La valeur de cette hypothèque vient de ce qu'elle était garantie par la maison, mais comme la maison lui appartient par la saisie et la vente en exécution de la première hypothèque, la troisième ne représente plus aucune valeur pour lui. Nous pourrions obtenir le titre de propriété de ce réseau sur notre première hypothèque, et les arbitres n'ont pas à se préoccuper de la deuxième hypothèque.

L'hon. M. REID: Supposons que nous mettions le réseau en vente et que quelqu'un l'achète pour 50 millions. Cela n'éteindrait pas nos engagements, parce que nous avons garanti les obligations, et nous n'aurions aucune sûreté quelconque. Bien que notre srûeté ne soit pas considérée de grande valeur, juste en ce moment, n'est-il pas mieux de la maintenir à l'encontre du chemin? Elle pourrait peut-être avoir de la valeur plus tard. Je ne vois aucun motif de demander un règlement d'hypothèque pour obtenir le titre de propriété, parce que nous l'avons virtuellement. Les actions de la compagnie du Grand-Tronc nous appartiennent, et nous avons la propriété en vertu de ce titre légal.

M. McKENZIE: Nous pourrions acheter le réseau, en prendre possession et en obtenir le titre de propriété en vertu d'un jugement pour le règlement de la première hypothèque. Si nous jugions à propos de pousser notre enchère plus loin, nous pourrions le faire, et tout ce qui excéderait le montant de la première hypothèque pourrait être appliqué à la deuxième hypothèque. Je suis convaincu que nous pourrions acheter le réseau pour le montant de la première hypothèque.

Pourquoi nous inquiéter de ce que notre réseau est grevé d'une troisième hypothèque? Quand un homme achète une maison d'habitation sur laquelle il détient une première hypothèque, il ne se soucie guère du sort d'une troisième hypothèque qu'il détient également sur cette maison.

M. BURNHAM: Et le fusionnement des compagnies?

M. McKENZIE: Cette question est étrangère au débat.

M. MORPHY: Disposeriez-vous ainsi de la garantie du Grand-Tronc?

M. McKENZIE: Voilà précisément ce que je veux éliminer. Nous n'assumons pas la garantie du Grand-Tronc en achetant ce réseau. Si nous détenions cette garantie, il en serait tout autrement. Or, voilà précisément ce dont nous voulons nous débarrasser.

M. MORPHY: Vous voulez donc dégager la compagnie de cette garantie?

M. McKENZIE: Non pas, nous voulons nous en décharger.

M. MORPHY: Voilà pourtant à quoi aboutirait la proposition de l'honorable député.

M. McKENZIE: Nullement, car le détenteur de la garantie du Grand-Tronc serait obligé d'avoir soin de la compagnie. Nous rachetons la propriété et nous devrons payer ses obligations.

(L'article est adopté).

Sur le préambule:

M. CAMPBELL: Je désire poser quelques questions au sujet des charges du réseau. A la page 1447 du hansard, le ministre nous a dit que le passif du réseau du Grand-Tronc s'élève à une totalité de $266,023,-750.03, à quoi il faut ajouter $18,936,377.29, somme garantie par la compagnie du Grand-Tronc, soit un passif global de $284,960,-127.32.

Un peu plus loin, le ministre ajoute: "Il va sans dire qu'il existe d'autres engagements pour lesquels il n'existe pas de garantie." A mon avis, le réseau est responsable de ces sommes non garanties, au même titre qu'il est responsable des montants garantis. Je tiendrais à obtenir des précisions au sujet de ces sommes, afin que nous sachions la totalité du passif dont l'Etat sera éventuellement responsable. A cet égard, je me reporte au Livre bleu, pages 38-39. Je tiens à savoir si, dans le total qu'il a indiqué et qui figure au hansard, le ministre a tenu compte du montant des dettes représentées par les obligations, et des engagements que je viens de mentionner. Il figure dans l'état en question certaines autres sommes au sujet desquelles je désirerais quelques éclaircissements. Les voici:

Billets payables non garantis. ..	$ 3,976,362.18
Billets fiduciaires pour outillage.	5,344,207.54
Avance par le Gouvernement canadien..	15,142,633.13

Je tiens à savoir si ces articles ne font pas partie du passif du réseau, au même titre que les autres sommes et dont le Gouvernement devra assumer la responsabilité.

L'hon. M. REID: L'état qui figure aux pages 38 et 39 indique tout le passif du Grand-Tronc. L'honorable député (M. Campbell) désire savoir si la somme de 15 millions avancée par le gouvernement canadien fait partie des charges. Cette somme est considérée comme une charge et figure à ce titre dans l'état en question. Cette somme représente une avance de fonds faite à la compagnie du Grand-Tronc, avant l'établissement de la confédération; elle figure dans le grand livre de l'Etat et est envisagée comme une dette. Cette avance de fonds est subordonnée à certaines conditions, et il va sans dire que les arbitres devront en tenir compte. Les billets relatifs à l'outillage du réseau constituent une charge dont l'outillage du réseau est grevé. Il y a quelques jours, j'ai soumis un état qui est inscrit au compte rendu des débats, touchant l'équipement et ses obligations. On a posé une question se rattachant à la valeur de l'outillage et à la charge dont il est grevé. La valeur de l'outillage est d'environ 180 millions, et en garantie il existe des obligations qui forment une charge dont l'outillage est grevé.

M. CAMPBELL: La valeur du matériel est sans doute comprise dans l'actif s'élevant à $434,990,999.37?

L'hon. M. REID: Effectivement.

M. CAMPBELL: La somme de $5,000,000, dont il est question ici, en ce moment, devrait être envisagée comme une dette dont tout le réseau est grevé, au même titre que toute autre dette, est-ce exact?

L'hon. M. REID: C'est une dette dont l'outillage du Grand-Tronc est grevé.

M. CAMPBELL: Et l'item des billets non garantis s'élevant à $3,916,362.18?

L'hon. M. REID: Ces billets se rattachent à l'exploitation. J'ai consulté les fonctionnaires à ce sujet, et il paraît que dans l'exploitation d'un si vaste réseau, il y a des effets à payer qui ne viennent à échéance qu'après un certain délai et l'on donne des billets se rattachant au matériel ou aux fournitures achetés.

M. CAMPBELL: Les actionnaires sont tout aussi responsables de ces billets que des autres dettes?

L'hon. M. REID: Oui, c'est une des dettes.

M. CAMPBELL: Certains item de cet état ne sont après tout que des virements de parties; par exemple, "l'assurance contre l'incendie" que l'on voit au débit et au crédit du relevé. Cependant, il y a un autre item que je ne comprends pas très bien. Voici:

Dettes courantes..	$22,801,474.35

Le réseau est responsable de ces dettes et en dernier ressort le Gouvernement le sera à son tour lorsqu'il fera l'acquisition des actions. De l'autre côté du bilan se trouve une somme de $51,827,879.16, sous la rubrique de l'actif courant. A un certain point de vue, vous avez des dettes courantes à opposer à des recettes courantes, mais voici le point: Le Gouvernement a-t-il un actif courant suffisant, après toutes déductions faites, pour solder les dettes courantes? Ces dettes doivent être payées.

Dans un état que le ministre nous a soumis, il y a quelques jours, une grande partie du premier item sous la rubrique de l'actif se composait de montants, dus par des compagnies subsidiaires, dont il ne faudrait pas tenir compte et que l'on ne pourra pas faire rentrer. Je me demandais si, en prenant tout l'actif courant, il y en aurait suffisamment, non seulement sous ce chef en particulier, mais en capital-obligations et en capital-actions, pour assurer au Gouvernement que la valeur sera suffisante pour acquitter les dettes courantes portées de l'autre côté du relevé.

L'hon. M. REID: Ce sont des choses dont les arbitres devront tenir compte. Je n'ai pas étudié la question moi-même, m'en rapportant au relevé. Cependant, étant donné l'écart marqué entre l'actif et le passif, je considère que la situation offre assez de garanties. Et cette appréciation, je l'appuie surtout sur le rapport des commissaires Drayton et Acworth, qui ont examiné tout cela à fond. Après avoir étudié l'actif et le passif de tout le réseau ils ont proposé le paiement d'une somme plus élevée que celle que nous garantissons. Me basant sur ce rapport, ainsi que sur le relevé soumis, et à juger par l'examen que j'en ai fait moi-même, ainsi que mes fonctionnaires, j'en viens à la conclusion que nous pouvons considérer le passif courant assez bien couvert.

M. CAMPBELL: Je reconnais que, lors de l'arbitrage, certains de ces item devront être pris en considération, mais cela ne nous dégage pas de la responsabilité qui nous incombe de calculer ce que cette opération nous coûtera. Ce que je cherche, c'est si, après avoir éliminé les actions de priorité et les actions ordinaires qui doivent être l'objet de l'arbitrage et les avoir considérées comme ne valant rien, il reste assez de substance pour justifier le Gouvernement au sujet de la présente opération. Si l'on prend le chiffre que nous donne le ministre pour la dette obligatoire, soit plus de 284 millions, et qu'on y ajoute les trois item mentionnés se totalisant à plus de 24 millions, nous avons alors une dette totale de 309 millions et plus pour le Grand-Tronc seul, disons 310 millions. C'est de toute cette somme que seront responsables les actionnaires ou le Gouvernement pourvu que l'item désigné sous le nom de passif courant soit protégé par l'actif courant. C'est ce que j'essayais de calculer et je voudrais savoir si mes prévisions sont conformes à l'opinion du ministre.

L'hon. M. REID: Je pense bien que l'honorable député ne se trompe pas beaucoup, mais si les arbitres supprimaient les actions qu'il mentionnait—les actions privilégiées de 1er, 2e et 3e rang—et qu'ils n'y attachent aucune valeur, ils se trouveraient à supprimer $ 63,841,201 d'actions pour lesquelles des fonds ont été placés dans l'entreprise et sur lesquelles les actionnaires ont reçu de gros dividendes pendant plusieurs années—en effet, le montant que mentionne la commission était une moyenne d'un million cent mille par année.

M. CAMPBELL: Les actionnaires courraient leur chance en y plaçant leurs capitaux.

L'hon. M. REID: Je le reconnais, mais si les arbitres décidaient de supprimer les 180 millions d'actions—c'est-à-dire les 116 millions d'actions ordinaires et les 64 millions d'actions d'autres catégories—il est certain que nous achèterions le réseau à un prix beaucoup plus bas qu'il ne pourrait être vendu à d'autre qu'au Gouvernement.

M. CAMPBELL: C'est là où je veux en venir. J'ai calculé que notre passif, à l'endroit du Grand-Tronc, se chiffre à environ 310 millions, sans compter les item déjà signalés. L'actif régulièrement engagé dans la ligne et le matériel—celui dont on tiendrait compte pour déterminer la valeur de la ligne—s'élève à près de 435 millions.

Si cette évaluation est raisonnable, cela veut dire que nous aurons une certaine latitude pour améliorer le réseau, comme entreprise en pleine exploitation. A ce sujet, toutefois, nous devons tenir compte de ce fait que l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique se soldera par un déficit considérable, et aussitôt surgit la question de savoir si ce déficit n'absorbera pas les profits. Cet aspect de problème m'a frappé, car j'ai fait des calculs assez exacts en me basant sur les chiffres qui ont été soumis au Parlement.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami ne tient pas compte que le matériel est évalué au coût réel, il y a nombre d'années lorsque tout était bien moins cher qu'aujourd'hui. Les sommes placées dans les têtes de ligne et dans la voie il y a nombre d'années, sont peu considérables comparées aux montants qu'il faudrait débourser aujourd'hui. La voie proprement dite est en bien meilleur état qu'au début de l'entreprise; la compagnie l'a fort bien entretenue et améliorée. Le réseau est en meilleure condition d'un bout à l'autre qu'il ne l'était primitivement à l'époque où fut estimé le coût de sa construction.

M. CAMPBELL: Le ministre est donc d'avis que l'évaluation au chiffre de 435 millions du matériel de l'exploitation et de

la voie est en réalité au-dessous de la valeur réelle du chemin de fer?

L'hon. M. REID: Je le crois.

M. ROBB: Avant que la motion soit adoptée, je demanderai au ministre si dans les opérations d'arbitrage on tiendra compte de la situation dans laquelle se trouvera le Canada à l'échéance des obligations de ces chemins de fer—je veux dire les obligations tant de la compagnie mère que des compagnies auxiliaires? Certaines sommes ont été empruntées à 3 p. 100 et les autres à 3½, à 4½ et à 5 respectivement. Or, ces obligations arriveront prochainement à échéance; l'argent est aujourd'hui à 5½ et à 6 p. 100, ce qui représente une différence appréciable pour le coût d'exécution de projet. Je tiens donc à savoir dans quelle situation se trouvera le pays à cet égard.

L'hon. M. REID: Je ne suis guère en mesure de dire quelle attitude adopteront les arbitres à cet égard; je m'en rapporte à leur décision. Le Gouvernement exposera sa cause sous le meilleur jour possible, et il se procurera les meilleurs avis concernant la valeur du réseau en ce moment en tenant compte de toutes les circonstances.

M. ROBB: Quelle est l'opinion du ministre sur ce sujet?

L'hon. M. REID: Je ne tiens pas à me prononcer. Il ne serait guère raisonnable de ma part de paraître vouloir dicter aux arbitres la conduite à suivre. Les arbitres agiront suivant leur jugement.

M. COCKSHUTT: Le ministre a-t-il étudié la proposition que j'ai soumise l'autre jour, à savoir, s'il serait possible de fixer la somme maximum que les arbitres pourront accorder à la compagnie? C'est le moment propice, à mon sens, de poser cette question. Le Gouvernement a fait une offre et la compagnie en a fait une autre de son côté. Cependant, il existe une différence appréciable entre les deux offres. Nous connaissons le chiffre maximum de l'offre du Gouvernement ainsi que le chiffre minimum que la compagnie du Grand-Tronc serait disposée à accepter. Ces chiffres devraient nous permettre d'estimer la valeur réelle du réseau et de fixer le prix à une somme de tant. J'avais espéré que le ministre se prononcerait sur la possibilité de fixer une limite à la sentence arbitrale, avant l'adoption du bill. Je répugne à l'idée de proposer un amendement à cet effet, bien que je sois fortement d'avis que les intérêts du pays seraient mieux sauvegardés si nous savions d'avance le maximum de la somme que le trésor sera appelé à verser.

Nous savons assez au juste quelle est la valeur des actions. Pour ma part, je raisonne comme ceci: la valeur des actions est entièrement basée sur les biens matériels qu'elles représentent. Or, les arbitres ne sont pas appelés, en réalité, à fixer la valeur du stock, mais la valeur de la voie proprement dite, des gares, des installations aux têtes de ligne, du matériel roulant et de tout l'outillage. Le plan, si j'ai bien compris, consiste à faire examiner tout ce matériel et à se rendre compte de son état actuel. Voilà pourquoi j'ai proposé que la commission d'arbitrage ne se compose pas exclusivement de trois juges.

J'ai en ce moment sous la main un article de M. Acworth, l'un des auteurs du projet de rachat du Grand-Tronc, qui a été publié dans le numéro d'octobre de la "National Review". M. Acworth est de toute évidence favorablement impressionné par la situation des chemins de fer sur le continent américain. Il est d'avis que la situation des chemins de fer américains est bien meilleure que celle des chemins de fer anglais qui sont sous la direction de l'Etat; il prévoit que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat en Angleterre se soldera par un déficit de 60,000,000 de livres sterling, soit 300 millions de notre monnaie.

De plus, il fait observer, monsieur le président, une chose dont nous pourrions, je crois, nous féliciter, à savoir que nous exploitons les chemins de fer plus avantageusement qu'ils ne le sont en Grand-Bretagne. Il dit que notre wagon porte de quatre à huit fois autant de tonnes de marchandises que les wagons anglais à bagage, et nos trains trois fois autant que les trains anglais. Sous ces différents rapports, l'article de M. Acworth est très intéressant, et j'aurais aimé à vous le faire connaître davantage, si je ne désirais point ne pas retarder les travaux de la Chambre. Si donc le ministre juge que ma proposition n'a aucune chance d'être acceptée, je le prierais d'imposer une limite au débat. Je ne désire point presser le Gouvernement ni l'embarrasser, mais il me semble que les intérêts du pays nous commandent d'examiner cette affaire à fond.

M. DAVIS: Avant qu'on réponde à la question, et pour illustrer très brièvement le point qui a été soulevé, je désirerais rapporter un incident qui s'est produit hier. Un homme d'affaires jouait au golf avec un fonctionnaire du Pacifique-Canadien près de l'endroit où passe une ancienne ligne du

Grand-Tronc et où depuis des mois un certain nombre de vieux wagons sont restés sur la ligne. L'homme d'affaires a demandé à son compagnon de jeu ce que faisaient là ces wagons. L'employé du Pacifique-Canadien lui a répondu en souriant: "Oh! c'est simplement un problème de comptabilité pour la compagnie." L'autre a ajouté: "Expliquez-moi la chose, car je n'y comprends rien". A quoi l'employé a répondu: "Si la compagnie réparait ces wagons, ou si elle avait à les mettre au rebut, ils devraient paraître dans le compte de l'exploitation; tandis que, laissés là, ils paraissent à l'actif."

L'hon. M. REID: A propos de la question de mon honorable ami (M. Cockshutt), c'est là une affaire qui, comme l'a expliqué le ministre de l'Intérieur, l'autre soir, nous donne quelque souci; mais nous pensons qu'en indiquant un maximum, nous laisserions croire que nous sommes disposés à payer cette somme. Lorsque l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a parlé de la chose, l'autre soir, il semble avoir eu peu d'encouragement de la part de ses collègues. Nous persistons à croire, par conséquent, qu'il vaudrait mieux laisser la disposition dans l'état où elle est et nous en rapporter aux arbitres pour une juste appréciation de la valeur à établir. Au reste, comme sir Walter Cassels, qui va être un des arbitres, passe pour un homme juste et de bon jugement dans les affaires de cette sorte, nous devrions, je pense, tenir à la décision que nous avons prise avant la présentation du projet de loi.

M. ROBB: Je désire encore une fois appeler l'attention du ministre sur la question des intérêts, laquelle a, ce me semble, une grande importance dans un cas où la majoration est si considérable. Nous sommes en présence d'émissions pour une valeur de plusieurs millions de dollars, dont quelques-unes sont déjà échues, pendant que d'autres le seront bientôt, le taux de l'intérêt variant de 3½ à 5 p. 100. Nous ne pouvons, dans le moment, obtenir des fonds à ces taux-là; l'argent vaut aujourd'hui de 5½ à 6 p. 100. S'il faut charger l'Etat de ces obligations et garantir les dividendes aux actionnaires anglais, le ministre doit sûrement voir à ce que le pays obtienne quelque valeur pour l'accroissement des frais d'exploitation de l'entreprise.

L'hon. M. REID: Les arbitres devront tenir compte de toutes ces choses. Ces obligations, pour la plupart, sont à long terme; le capital-obligations est dans ce cas, et il en sera ainsi des actions garanties si le Gouvernement le désire. Au reste, la somme à laquelle, les arbitres s'arrêteront sera à perpétuité, le tout à 4 p. 100. Quoi qu'il en soit, les arbitres, je le répète, devront tenir compte de toutes ces choses.

M. ROBB: En ce cas, les arbitres tiendront compte de cette affaire.

L'hon. M. REID: Parfaitement.

M. VIEN: Il y a quelque temps, la commission des chemins de fer ordonnait certains changements au terminus de Toronto, et je crois savoir que le Grand-Tronc a fait préparer un état des sommes nécessaires à ces changements, aussi bien que de sommes nécessaires aux changements que l'on projette d'effectuer au terminus de Montréal. Le ministre peut-il donner au comité quelque renseignement sur ce point?

L'hon. M. REID: Pour ce qui est du terminus de Toronto, je n'ai aucun renseignement. Comme le sait l'honorable député, les installations de la tête de ligne dans cette ville sont joliment avancées. Il va de soi que le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, qui sont les principaux intéressés, auront à payer leur part respective des frais de tout ce que la commission des chemins de fer ordonne d'exécuter. C'est dans la réunion de ces réseaux, toutefois, qu'à mon avis, il y aura épargnes de fonds aux gares extrêmes.

M. VIEN: L'honorable ministre ne saurait prétendre que le projet dont il s'agit puisse épargner des frais au pays, au sujet des gares terminus, car, que nous achetions ou n'achetions pas, la "Toronto Terminal Company" va conclure tout arrangement qu'elle jugera à propos avec tous les chemins de fer qui entrent à Toronto en passant par cette gare terminus. L'honorable ministre possède-t-il des renseignements par rapport au montant que le Grand-Tronc aura à payer pour ces travaux ordonnés par la commission des chemins de fer?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas étudié toutes ces questions de détail; les arbitres les prendront en considération. La commission a aussi ordonné la construction d'une gare terminus à Montréal, il y a quelques années, antérieurement au rapport Drayton-Acworth, qui contenait aussi une recommandation dans ce sens. Cependant, l'acquisition du Grand-Tronc et sa fusion avec le Nord-Canadien pourraient faire changer la situation et nous pourrions épargner des frais, de ce côté. Je le répète, le Gouvernement fournira aux arbitres toutes les raisons possibles et ils rendront leur sentence d'après la preuve.

M. VIEN: Il est bon que le comité et le pays sachent que le ministre des Chemins de fer présente cette mesure importante tout en ignorant combien il va falloir dépenser au sujet des gares terminus de Toronto et de Montréal. Je suis informé que le Grand-Tronc aura à dépenser environ 30 millions de piastres pour le terminus à Toronto, et plus de 50 millions à Montréal. Ces deux sommes, ajoutées au montant qu'il faudra pour mettre la ligne dans un état normal comme le propose le rapport Drayton-Acworth, vont représenter un total de plus de 150 millions pour les dépenses nécessaires.

D'après le rapport Drayton-Acworth présenté il y a trois ans il fallait 51 millions pour surlever la ligne du Grand-Tronc de la pointe Saint-Charles à la gare Bonaventure, ainsi que pour remplacer cette gare pour une nouvelle, et 30 millions pour les installations du terminus.

Le ministre des Chemins de fer nous fournit tous les renseignements qu'il possède, mais il doit voir qu'avant de conclure un traité comme celui-là et avant de demander au Parlement d'adopter le projet de loi dont il s'agit, il ne s'est pas enquis du montant exact que coûteraient ces travaux. La Chambre et le pays ont droit d'être bien informés avant d'être appelés à adopter une pareille mesure. Quand on veut acheter une maison, une place d'affaires ou des actions dans une compagnie industrielle on commence par s'enquérir de la valeur réelle de la propriété dont on a eu l'idée de faire l'acquisition et l'on parle ensuite du contrat et de ses conditions. Dans le présent cas on a agi tout autrement. Avec une franchise qui lui fait honneur mais avec une ignorance qu'on ne serait guère porté à lui supposer, l'honorable ministre a déclaré n'avoir pas d'idée du montant nécessaire pour les travaux du terminus. Cependant, il est prêt à assumer la responsabilité d'acquérir cette ligne.. Si je suis bien informé, aux 501 millions que le pays va avoir la responsabilité d'acquitter, d'après ce que nous déclare l'honorable ministre, il va falloir ajouter 150 millions, de dépenses supplémentaires pour ces terminus seulement. Mais, ajoute l'honorable ministre, ces dépenses, nous ne les ferons pas à perte; il nous faut une gare à Toronto et il nous en faut une à Montréal, car nous combinons tous les chemins de fer et c'est là une raison de plus, pour le Gouvernement de faire l'acquisition du Grand-Tronc. Il se trompe absolument. La gare terminus de Montréal sera une gare commune et tous les chemins de fer qui se servent aujourd'hui de la gare Bonaventure se serviront de celle-là. Que nous achetions ou n'achetions pas le Grand-Tronc, l'Intercolonial et le réseau des chemins de fer de l'Etat se serviront du terminus de Montréal.

Il en sera ainsi à Toronto. Il y a déjà une compagnie de formée pour y construire une gare terminus; l'acquisition du Grand-Tronc ne représentera donc aucun avantage pour le Gouvernement ni pour le réseau de l'Etat. Avant d'être appelée à sanctionner une mesure comme celle-ci la Chambre devrait connaître toute l'étendue des engagements qu'on veut faire assumer au pays. On donne au public une fausse idée de la situation en disant que l'état matériel de la ligne est bon, quand, en réalité, il va falloir dépenser plus de 150 millions pour mettre le réseau sur un bon pied.

Néanmoins, le ministre des Chemins de fer nous dit que l'état matériel du réseau lui plaît. Il nous apprend qu'il a eu des renseignements, qu'il a voyagé sur cette voie ferrée et qu'il sait lui-même qu'elle est en bon état. Malgré cela, il est obligé d'avouer qu'il ignore quel montant l'Etat devra dépenser pour ces installations terminales. Comment peut-il concilier l'aveu qu'il ignore le chiffre de la dépense que nécessiteront ces installations avec la déclaration qu'il faisait tantôt, qu'il est satisfait de l'état matériel du chemin? Je ne sais guère comment il peut concilier ces deux assertions, et il devrait révéler tous les faits à la Chambre, afin que le pays sache que, s'il achète ce chemin de fer, il sera tenu de dépenser 150 millions pour les installations terminales de Montréal et de Toronto, et pour les améliorations de la voie qui a été négligée depuis quelques années.

L'hon. M. FIELDING: Bien que la préambule puisse avoir moins d'importance que les dispositions, j'appellerai l'attention du ministre de l'Intérieur sur le passage qui est ainsi conçu:

> Et considérant qu'il est expédient pour Sa Majesté d'acquérir l'intégralité du capital-actions de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, sauf les actions garanties à quatre pour cent (4%) susmentionnées.

En réalité, il est pourvu plus loin à l'acquisition de la totalité du capital-actions, et il y a un moyen d'acquérir les actions 4 pour 100 et un moyen différent pour les autres. Néanmoins, il me semble que le bill fait une exception; il déclare virtuellement que nous n'achetions pas les actions garanties à 4 pour 100. Je me borne à appeler l'attention du ministre sur ce sujet. C'est une question de rédaction.

L'hon. M. MEIGHEN: Je me rappelle y avoir pensé dans le temps, et j'ai vu un inconvénient dans les deux cas. L'omission de ce membre de phrase semblerait indiquer que le Parlement a décidé de ne pas acquérir les actions 4 pour 100. Le Parlement ne l'a pas fait; nous ne l'engageons pas à le faire.

L'hon. M. FIELDING: Pas précisément, mais vous en obtenez l'autorisation.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, nous devrions y être autorisés. L'inconvénient disparaîtrait, si ce passage était ainsi conçu:

Et considérant qu'il est expédient pour Sa Majesté d'acquérir l'intégralité du capital-actions de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, sauf les actions garanties à quatre pour cent susmentionnées, et de se réserver la faculté d'acquérir lesdites actions garanties.

L'hon. M. FIELDING: Quelque chose de semblable ferait l'affaire.

L'hon. M. MEIGHEN Je propose de modifier le préambule par l'insertion du texte suivant à la fin de la 27e ligne:

Et d'avoir le pouvoir d'acquérir lesdites actions garanties à quatre pour cent (4%).

L'hon. M. FIELDING: Cela suffit.

M. McCREA: L'autre jour, le ministre des Chemins de fer nous a donné le nombre des fourgons, des voitures, des wagons-ateliers, des locomotives et des équipements du réseau en général, et il a dit que ce matériel roulant vaut 180 millions. J'aimerais savoir à quelle source il a puisé cette estimation. Je suis porté à croire que, lorsque la sentence arbitrale sera rendue, nous aurons un joli compte à acquitter, si tous les biens du Grand-Tronc sont estimés sur ce pied-là.

L'hon. M. REID: J'ai donné le nombre des wagons et j'ai dit que, en estimant ce matériel roulant à tant par wagons, la somme serait de tant. Les principaux fonctionaires du Grand-Tronc me disent qu'il est beaucoup trop bas.

M. VIEN: Si le ministre peut obtenir ce renseignement du Grand-Tronc et l'on m'apprend qu'il l'a déjà préparé, communiquera-t-il à la Chambre l'estimation faite par la compagnie du coût des installations terminales de Montréal et de Toronto?

L'hon. M. REID: Le coût ne ferait pas de différence, en ce qui concerne la sentence arbitrale. Ce renseignement sera soumis aux arbitres.

[L'hon. M. Fielding.]

M. VIEN: Mais la Chambre a intérêt à savoir à combien le Grand-Tronc estime ce dont il a besoin à Montréal et à Toronto. Le ministre pourrait se procurer ce renseignement dans le temps de le dire, si je suis bien informé.

L'hon. M. MEIGHEN: On peut peut-être l'obtenir . Dans ce cas, nous nous le procurerons, mais il importerait peu, assurément, parce que c'est la commission des chemins de fer qui commande de construire ces installations terminales. Cela veut dire qu'elle la juge d'intérêt public. Par conséquent, nous devons être convaincus qu'elle vaut ce qu'elle coûtera. Le renseignement ne tire réellement pas à conséquence; cependant, nous voulons bien l'obtenir.

M. VIEN: Si nous achetons un chemin de fer pour lequel on devra débourser 50 millions, rien qu'à Montréal, je suis d'avis que ce fait modifie complètement la situation. Le Grand-Tronc devra dépenser 50 millions pour les travaux de réfection du terminus de Montréal. Cela devra avoir quelque effet sur le chiffre de la sentence arbitrale.

M. McCREA: Le ministre peut-il obtenir le nombre exact des wagons à marchandises et à voyageurs, ainsi que de tout autre matériel roulant que possède la compagnie, avec la valeur réelle de l'outillage? Pour moi, je suis porté à croire que 180 millions représentent le double de la valeur réelle du matériel roulant, si le nombre des wagons a été donné exactement.

L'hon. M. REID: J'ai déjà fait consigner, dans les colonnes du compte rendu, un état relatif au nombre de wagons que possède le Grand-Tronc.

M. ROBB: Occupons-nous donc encore un peu de la question soulevée par mon honorable ami (M. Vien), touchant les installations de tête de ligne à Montréal et à Toronto. Le ministre de l'Intérieur nous assure que ces améliorations ont été ordonnées pour la protection du public. Or, le jour où le Gouvernement prendra en mains l'exploitation du réseau du Grand-Tronc, il deviendra propriétaire de 2,000 milles de voies ferrées, dans les divers Etats de l'Union américaine. Les commissaires des chemins de fer, dans ces différents Etats, peuvent très bien nous dire, à un moment donné: S'il est nécessaire que vous construisiez des passages à haut niveau, en Canada, pour la protection du public, ils constitueraient également une

excellente protection pour le public américain. On pourrait peut-être nous mettre en demeure d'exécuter ces améliorations. Dans quelle situation, nous trouverions-nous, si les commissions des chemins de fer de ces différents Etats nous obligeaient à entreprendre de pareils travaux ?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous serions dans cette position-ci: Nous avons tout lieu d'espérer que le chemin de fer dont nous serons actionnaires, sera traité sur le même pied que les autres. Or, nous devons supposer que si les Etats-Unis imposent des obligations extraordinaires aux chemins de fer américains, ils leur permettront d'exiger des tarifs de transport en conséquence. Or, puisque nous présumons que le Grand-Tronc sera traité sur le même pied que les voies ferrées américaines, nous n'avons absolument rien à craindre de ce côté.

M. McKENZIE: Le ministre des Chemins de fer est-il en mesure d'affirmer que toutes les obligations et responsabilités, de toute nature, du Grand-Tronc-Pacifique, sont énumérées à la page 42 du livre bleu? Dans la négative, quelles sommes devraient être ajoutées à ce total?

L'hon. M. REID: Depuis la préparation de cet état, le 31 décembre 1918, le séquestre a fait certaines avances au Grand-Tronc-Pacifique. Le séquestre est entré en fonctions le 1er mars 1919, si je m'en souviens bien. Ces sommes sont comprises dans l'état que j'ai fait consigner dans les colonnes des Débats.

M. McKENZIE: Est-ce que tous les renseignements, sauf ceux que le ministre a fait insérer dans les Débats cet après-midi, sont donnés à la page 42 du livre bleu ?

L'hon. M. REID: Je le crois.

(L'amendement est adopté.)

Le préambule, ainsi modifié, est adopté.

M. McKENZIE: Je désirerais m'entendre avec le Gouvernement pour la date de la 3e lecture.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement consent au renvoi à la prochaine séance de la Chambre.

(La séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 31 octobre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. McKENZIE: Nous sommes arrivés à la troisième lecture du bill n° 33, concernant l'acquisition du réseau du Grand-Tronc. Bien qu'il nous reste peu de temps pour parler de ce bill, nous ne sommes pas prêts à en poursuivre la discussion aujourd'hui. Etant donné que demain est jour de fête et qu'on ignorait que la délibération du bill en comité dût se terminer hier soir, la plupart des députés qui demeurent non loin d'ici sont retournés chez eux et il est impossible que l'opposition soit suffisamment représentée cet après-midi dans cette Chambre, si la mesure dont il s'agit doit être mise aux voix.

Je suggère au ministre de réserver cet article du Feuilleton jusqu'à lundi soir. Nous tâcherons d'être ici et de disposer finalement du projet lundi soir ou mardi.

L'hon. M. REID: D'autres bills sont inscrits au Feuilleton, mais les ministres qui s'en occupent se trouvent absents. Le ministre de la Justice, le parrain de quelques-uns de ces bills est parti pour Montréal, ce matin, avec le cardinal Mercier. Entre temps, nous pourrions peut-être poursuivre l'étude du projet concernant le Grand-Tronc et l'interrompre n'importe quand. Mon honorable ami n'est-il pas d'avis qu'il vaut mieux continuer dans l'intervalle?

M. McKENZIE: La discussion de notre part sera très brève. Il n'y a guère lieu de continuer, vu le peu que nous avons à dire. Il y aura quelques courts amendements, mais fort peu de commentaires, et il ne vaut guère la peine de nous mettre à l'œuvre, eu égard au léger retard que nous prévoyons.

L'hon. M. REID: Je constate qu'il y a quelques bills qui sont confiés à des ministres qui ne sont pas ici. Nous les mettrons à l'étude, entre temps, et nous pourrons ensuite examiner s'il y a lieu de pousser celui-ci.

L'hon. M. MURPHY: Le bill a-t-il été imprimé tel que modifié?

L'hon. M. MEIGHEN: A moins d'instructions spéciales, il n'est pas d'usage de réimprimer un bill qui a été modifié. Les

retouches, importantes à deux égards, consistent surtout en des radiations. Un article a été biffé et, dans l'autre, le mot "cinq" a été substitué au mot "trente". A part ces deux-là, les autres modifications n'ont pas d'importance.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami ne croit-il pas qu'un bill de cette importance, lorsqu'on en propose la 3e lecture, devrait être soumis à la Chambre sous une forme impeccable?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui; mais il l'est. Quant à cela, il ne servirait de rien de le réimprimer. Toutefois, nous ne voulons pas profiter de la situation. J'approuve l'idée du ministre des Chemins de fer de vaquer à d'autres travaux, et selon le temps qu'ils exigeront, d'examiner ensuite s'il y a lieu de procéder à la 3e lecture.

L'hon. M. MURPHY: Nous pourrions faire ce que le Gouvernement a fait à l'occasion du traité de paix—faire imprimer un certain nombre d'exemplaires et les distribuer avec les corrections.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, nous pourrions faire cela dans l'intervalle. Je m'en occuperai moi-même.

M. CLARK (Red-Deer): Je me demande si ce sujet peut être discuté, mais dans l'affirmative, je tiendrais à protester contre le projet de conduire la classe de manière à accommoder ceux qui font l'école buissonnière.

L'hon. M. MEIGHEN: Le ministre de la Justice est parti pour Montréal parce qu'on lui a assuré que ce dont on a parlé hier soir aurait lieu, et que nous poursuivrions l'étude de ce bill.

M. MIDDLEBRO: Quant au bill du Grand-Tronc, l'opposition a été avertie hier soir que le ministère se proposait de passer à la 3e lecture du projet de loi, cet après-midi, et que, si nous ne faisions pas assez de progrès pour recueillir les voix, la suite du débat serait renvoyée à lundi. Il a été convenu que nous procéderions à la 3e lecture cet après-midi.

LA COMMISSION DU TARIF.

M. VIEN: Je voudrais savoir ce qui s'est fait relativement à la commission du tarif qui devait être nommée, ainsi qu'on l'a annoncé à la dernière session. Le ministère a-t-il créé cette commission relative au remaniement du tarif? S'il ne l'a pas fait quand pouvons-nous attendre l'établissement d'une telle commission?

[L'hon. M. Meighen.]

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le ministère n'a pas nommé une telle commission. Il se propose d'en nommer une en temps propice.

DISCUSSION EN 3e LECTURE DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 3e lecture du projet de loi (bill n° 33) tendant au rachat du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. W. S. FIELDING: La détermination que le Gouvernement apporte à la question du projet dans les circonstances connues de tous, constitue, monsieur le président, une autre preuve de sa décision de faire voter cette mesure à tout prix. (Exclamations.) Je suis heureux de constater que mes honorables amis ont été surpris de cette expression "à tout prix". Je leur ferai remarquer que l'expression n'est pas de moi, mais d'un des plus forts partisans du Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: Qui est-ce?

L'hon. M. FIELDING: On demande qui est ce partisan; j'ai voulu faire allusion au "Montreal Star". (Exclamations diverses.)

Le 23 du mois le "Star" publiait un appel à l'adresse du Sénat relativement à la ligne de conduite que celui-ci devait suivre au sujet de ce bill, et il déclarait que cette Chambre dont la majorité appuie le Gouvernement, tenait à imposer l'adoption, aux derniers jours d'une session spéciale convoquée dans un autre but, d'une mesure qui de l'avis de bien des Canadiens était destinée à entraîner la ruine du pays. Le Gouvernement actuel n'a pas de mandat pour l'achat du Grand-Tronc. Il n'a pu avancer de raison valable qui nous fasse croire à l'urgence d'une telle mesure.

Ainsi les honorables députés de la droite qui paraissent trouver étrange l'expression "imposer l'adoption", doivent maintenant s'apercevoir qu'ils ne sont pas d'accord avec leurs propres amis. Il m'arrive assez rarement de prendre au sérieux les écrits du "Star", mais je dois dire que mes honorables amis de la droite devraient les respecter un peu plus qu'ils ne le font aujourd'hui.

Le bill a été adopté en comité hier soir. Dans une question de si grande importance, ce n'est pas l'habitude de procéder immédiatement à la 3e lecture comme nous le faisons aujourd'hui; je crois qu'il est impos-

sible de trouver dans l'histoire du Parlement un cas semblable. Cependant, le Gouvernement en est tenu responsable. En outre, je suis d'avis qu'on ne saurait trouver un seul cas où dans une mesure qui prête tant à controverse et qui soit de si grande importance, le projet ait été soumis au vote le vendredi, alors que plusieurs députés des deux côtés de la Chambre s'en vont chez eux, et par conséquent ne peuvent suivre la discussion. Il est vrai que ceux-là peuvent être considérés comme des écoliers faisant l'école buissonnière, mais il n'en est pas moins vrai que sous ce rapport l'on trouve des coupables des deux côtés de la Chambre. On peut bien excuser les députés qui demeurent près d'Ottawa; il est tout naturel qu'ils passent le dimanche dans leur famille. Je comprends bien que ceux qui restent au loin comme mon honorable ami de Springfield (M. Richardson) soient d'avis différent.

Il y a eu volte-face. Le ministre des Chemins de fer, dans un langage pathétique, nous a attribué le désir de retourner dans nos foyers. Maintenant, c'est de l'autre côté que part ce cri: Finissons-en et partons! Les honorables députés de la droite sont devenus tout à coup impatients de retourner chez eux. Ils partagent subitement la volonté du ministère de forcer l'adoption de cette mesure de la façon décrite par l'organe conservateur, le "Star", de Montréal.

Quel motif a-t-on donné de cette conduite extraordinaire? Comment explique-t-on ce projet déposé dans les derniers jours de la session, d'une session convoquée dans un but spécial, mais nullement pour celui-ci? Mes honorables collègues de la droite soufflent le chaud et le froid sur cette question de session spéciale. Présentons-nous quelque affaire nouvelle, suggérons-nous quelque projet, ils s'écrient aussitôt: Mais, c'est une session spéciale, nous ne pouvons nous occuper que du programme de cette session spéciale! Et cependant, lorsque les travaux de cette session spéciale ont été épuisés, lorsque les membres étaient prêts à partir, lorsque même le leader du Gouvernement leur avait dit de boucler leurs malles et de s'en aller. . .

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai jamais donné cet ordre.

L'hon. FIELDING: Non, l'honorable ministre ne s'est pas exprimé ainsi—en passant, je remarque que les membres ne reçoivent plus de malles—il n'a pas dit aux députés de boucler leurs malles, mais il a déclaré que le Gouvernement espérait finir la session en trois ou quatre jours.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je pense que cette assertion n'est pas exacte non plus.

L'hon. M. FIELDING: Je me rappelle que mon honorable ami, au cours de ses observations, mercredi, a exprimé l'espoir que la Chambre serait prorogée samedi.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai dit que nous l'espérions.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami a dit que le Gouvernement l'espérait. En tout cas, on s'attendait à la prorogation dans une couple de jours. Peut-on expliquer cette conduite extraordinaire? Il serait inexact de dire qu'il n'y a pas de raison, et je n'ai jamais voulu faire de déclarations inexactes à la Chambre. Il ne serait pas juste de dire que le Gouvernement n'a pas donné d'explication, car il l'a fait. Le président du conseil privé—je regrette de ne pas le voir à son siège, mais il est absent pour affaires d'Etat—a donné une raison qui lui semblait, à lui et à ses amis de la droite, très plausible. Il a fait observer que si ce projet n'était pas adopté sans retard, il y aurait de l'opposition dans le pays. Cela veut dire que si les contribuables avaient l'avantage de se rendre compte de cette proposition, l'opinion publique s'y opposerait. Il a donc décidé d'étouffer la voix du pays et d'imposer en toute hâte l'adoption du projet avant que le peuple en comprenne le véritable caractère.

En ce qui concerne la nationalisation, je pense que les milliers de citoyens qui sont partisans de la nationalisation—et je sais qu'il s'en trouve un grand nombre même dans cette Chambre, bien que pas tous ne votent pour ce bill—les milliers de citoyens qui sont pour la nationalisation hésiteront avant de demander au Gouvernement d'adopter cette mesure à l'heure actuelle.

Je ne veux pas me prononcer contre la nationalisation. Je prierai simplement la Chambre d'admettre que cette question de nationalisation touchant les grands chemins de fer du pays, est très importante et est envisagée très différemment par un grand nombre des esprits les plus avertis. Est-ce trop m'avancer? Il est bien connu que, tout en concédant l'avantage de la nationalisation des grands chemins de fer du pays, beaucoup des citoyens les plus en vue et les plus sages considèrent cette mesure comme dangereuse. Etant donnée la sérieuse divergence des avis, étant donnée la gravité de la question, nous devrions mûrement réfléchir avant de nous lancer dans l'aventure redoutable que comporte ce projet.

Nous avons aujourd'hui 14,000 milles de voies ferrées exploités par l'Etat. Voilà une lourde tâche, voilà une épreuve difficile des mérites de la nationalisation. Il serait sage de nous contenter pour quelques années de l'exploitation de ces 14,000 milles, et d'attendre les résultats de l'exploitation gouvernementale.

Les gens raisonnables admettront ce que je dis là. Pourquoi nous proposer l'immense entreprise de faire exploiter le réseau du Grand-Tronc par l'Etat, quand l'Etat exploite 14,000 milles de chemins de fer?

Les renseignements qu'on nous a fournis sont absolument insuffisants. Les ministres ont prouvé qu'ils ne savent pas ce qu'ils devraient savoir pour s'occuper d'une mesure si importante. Je ne les blâme pas de l'ignorance dont ils ont fait preuve au cours du débat et par les réponses qu'ils ont données, il leur était impossible de se procurer les renseignements nécessaires dans le peu de temps qu'ils ont eu à leur disposition. Le réseau du Grand-Tronc est vaste, il comprend des chemins de fer, des steamers et des hôtelleries. Il y a là des compagnies subsidiaires étroitement reliées, et à interdépendance financière; il faut une longue étude pour comprendre tout ce qui a rapport à ce réseau. Or, l'étude a fait défaut, il n'y a eu qu'un prétexte d'enquête, bien que l'objet de cette enquête fût bon en lui-même, je veux parler de l'enquête faite par la commission Drayton-Acworth. Elle eut lieu il y a environ trois ans, c'est-à-dire vers la fin de 1916, et au printemps de 1917 la commission présenta son rapport. Elle avait étudié la situation des chemins de fer du pays en général, et notamment celle du Grand-Tronc. Que nous dit ce rapport? Dans le projet de loi, il est surtout question de la valeur des actions du Grand-Tronc et de ses compagnies subsidiaires. Le seul rapport qui en parle assez clairement pour en donner une assez juste idée, c'est le rapport Drayton-Acworth. Voici ce qu'il en dit:

> Quand même le Gouvernement, docile à l'avis exprimé par le président du Grand-Tronc, libérerait entièrement cette compagnie de la malheureuse entreprise que représente pour elle le Grand-Tronc-Pacifique—et, comme nous l'avons déjà dit, cet avis ne nous paraît pas justifié—il est évident que le Grand-Tronc n'est pas et ne sera pas, d'ici quelque temps, en état de payer de dividendes. Nous considérons donc tout le capital-actions comme n'ayant qu'une faible valeur intrinsèque, à l'heure qu'il est. Il y a lieu de conclure de la valeur actuelle du revenu constant, que les actions valent bien peu.

Donc, d'après ce rapport tout le capital-actions du Grand-Tronc vaut bien peu, et

[L'hon. M. Fielding.]

nous allons leur donner une valeur considérable et démesurément exagérée, nous allons prendre pour pas moins de 60 millions de ces actions et leur donner une valeur égale au pair, en garantissant qu'elles rapporteront toujours 4 p. 100. Quant à la somme énorme de plus de 180 millions de ces actions que le rapport Drayton-Acworth déclare valoir si peu, nous allons la soumettre à tous les doutes et à toutes les incertitudes d'un arbitrage.

Notre seule source de renseignements, c'est donc le rapport Drayton-Acworth, rapport présenté par une commission dont le ministre actuel des Finances (sir Henry Drayton) était membre, et qui nous dit que ces actions ont bien peu de valeur. On nous demande d'attribuer à une émission de ces actions une valeur d'au moins 60 millions, et Dieu sait la valeur que les arbitres attribueront aux autres. C'est dans ces conditions-là qu'on nous prie d'adopter ce bill. Tous les hommes de bon sens s'accorderont à dire que nous n'avons ni les notions ni les renseignements nécessaires pour pouvoir comprendre cette question. Le peuple ne la comprend pas bien, lui non plus. Je ne m'étonne pas d'entendre dire au président du conseil privé (M. Rowell) que tout retard serait de nature à provoquer de l'opposition. Ceci est arrivé à Montréal. Une chambre de commerce n'est pas toujours la plus haute expression de l'opinion publique, ceux qui la composent ne sont que des humains, et par conséquent ils sont sujets à erreur; mais quand un groupe d'hommes exceptionnellement aptes à l'étude de questions d'affaires, souvent divisés, comme il arrive à tous les hommes de l'être, sur des questions de politique et de commerce, est absolument unanime à condamner une mesure comme celle-là, il faut attacher du respect à son opinion. Le Board of Trade de Montréal ne s'est pas prononcé à la hâte.

Après avoir adopté la résolution qui lui fut soumise, il envoya à Ottawa une députation qui eut une entrevue avec les ministres. Ceux-ci lui fournirent tous les renseignements et toutes les assurances qu'il était possible. Les délégués retournèrent à Montréal. Ils firent rapport du résultat de leur entrevue au Board of Trade. Ce dernier se réunit de nouveau et à la lumière de tous les renseignements à sa disposition et de tout ce que les ministres avaient affirmé à ces délégués, il adopta une seconde résolution dans laquelle il déclarait qu'on ne devait pas pour le moment voter ce projet de loi. J'estime que lorsqu'une institu-

tion de cette nature, surtout une institution composée en grande partie de ministériels, après mûr examen et délibération sérieuse, réitère et réaffirme son hostilité très nette à cette mesure, c'est là un motif bien propre à engager la population du pays à dire que nous procédons avec une hâte intempestive.

D'autres chambres de commerce ont fait connaître leur sentiment. On nous dit quelquefois que l'Ouest est unanime à désirer le rachat. Eh! bien, le Board of Trade de la ville de Regina a voté une résolution qui condamne, en termes très énergiques, ce projet de loi. Celui de Sherbrooke, dans la province de Québec, a, si j'en crois les journaux, adopté une résolution semblable. Je ne cite aucune de ces résolutions comme concluante. Je ne songe nullement à prétendre que la chambre de commerce d'un centre quelconque juge de tout de la façon la plus sage possible. Mais je suis persuadé que le pays partage mon sentiment — que lorsque des hommes d'affaires avisés, sans le moindre désir de nuire au gouvernement, et connus comme favorables au maintien du gouvernement, qui ont appuyé celui-ci par le passé et qui continueront probablement à l'appuyer, en arrivent, — après avoir étudié la question sous tous ses aspects,—à la conclusion qu'on impose indûment ce projet au pays. C'est là une opinion qui se recommande au respect du public en général et qui produira son effet sur toute la population du Dominion.

Je ne veux pas disserter longuement sur cette question. En ce qui me concerne, je ne désire nullement mettre des entraves à l'adoption de ce projet de loi. J'ai de temps à autre, en débattant les divers aspects du bill, exprimé mes vues en toute sincérité et avec tout l'empressement que je pouvais y apporter. Je ne me propose pas de revenir sur ce que j'ai dit. Je vais donc clore mes observations, en présentant une motion qui est un résumé de ce que j'ai soutenu. Je propose, appuyé par M. Murphy:

Que le projet de bill n° 33 ne soit pas lu la 3e fois maintenant, mais que la Chambre adopte la résolution suivante:

Considérant que le réseau du Grand-Tronc, que le Gouvernement se propose d'acquérir, comprend plus de 8,000 milles de voies ferrées, possédés, administrés, ou loués et exploités par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc et ses filiales;

Que la compagnie mère du Grand-Tronc possède de nombreuses compagnies auxiliaires, et le réseau comprend, à part les voies ferrées mentionnées, la propriété et l'administration d'hôtels, de lignes de bateaux à vapeur et autres biens;

Que ces chemins de fer et autres biens sont en partie au Canada, en partie aux Etats-Unis et en partie en Grande-Bretagne;

Que les obligations de ces compagnies se chiffrent sous des formes variées à des sommes considérables, et que les affaires financières des diverses compagnies sont en état d'interdépendance par suite de contrats de garantie;

Que la compagnie mère du Grand-Tronc et sa principale compagnie auxiliaire, le Grand-Tronc-Pacifique, sont de leur propre aveu incapables de remplir leurs obligations envers le Dominion;

Que les renseignements donnés à cette Chambre ne sont pas suffisants pour permettre à cette dernière et au peuple du Canada de comprendre entièrement les affaires compliquées du réseau du Grand-Tronc;

Qu'il n'y a pas eu d'enquête sur les affaires du Grand-Tronc depuis celle de la commission Drayton-Acworth, au printemps de 1917, laquelle se rapportait à la situation des chemins de fer canadiens en général, et ne traita qu'incidemment des affaires dudit Grand-Tronc;

Que ladite commission Drayton-Acworth disait, dans son rapport, au sujet de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer:

"Même si le Gouvernement devait la libérer entièrement, comme le suggère le président, de sa malheureuse entreprise du Grand-Tronc-Pacifique,—et comme nous l'avons déjà dit, nous ne pouvons croire que cette proposition puisse être raisonnablement faite—il est évident que la compagnie du Grand-Tronc n'est pas et ne peut pas être, pendant quelque temps encore, en état de payer des dividendes."

Que sur le stock décrit ci-dessus dans le rapport Drayton-Acworth comme n'ayant qu'une faible valeur, le bill propose de placer une garantie perpétuelle d'intérêt à quatre pour cent sur environ 60 millions, puis de soumettre l'estimation d'environ 180 millions à l'arbitrage;

La Chambre est d'avis qu'avant de prendre une nouvelle décision sur l'acquisition de ces chemins de fer, le Gouvernement devrait nommer une commission formée de personnes dont la compétence et les connaissances sont reconnues quant à l'administration, la finance et la comptabilité des chemins de fer, pour faire une enquête complète sur toutes les affaires de la compagnie du Grand-Tronc et ses compagnies subsidiaires, leur actif et leur passif, l'état des voies ferrées et leur outillage, la valeur matérielle de leurs biens, les sommes requises pour les mettre sur un bon pied d'exploitation, leur capacité de rendement, et en général sur toutes affaires se rapportant d'une façon quelconque aux compagnies susmentionnées, et soumettre au Parlement un rapport complet.

M. l'ORATEUR: La Chambre désire-t-elle que je donne lecture de l'amendement?

Quelques DEPUTES: Non.

L'hon. M. MEIGHEN: Me serait-il permis de commenter la décision de la Chambre qu'une nouvelle lecture de l'amendement est inutile et n'apporterait aucun renseignement nouveau. En somme après trois semaines de longs et fatigants débats au cours desquels on s'est attaché surtout à nous reprocher de vouloir précipiter l'adoption de la mesure et forcer la main à la députation, et cela avec des redites et des retards inutiles autant qu'irritants, l'op-

position a adopté une ligne de conduite. La politique de l'opposition dévoilée seulement maintenant sur la troisième lecture du bill, est de nouveau une autre commission. C'est, à mon avis, le résultat de l'ascension récente du nouveau chef à la tête de ce parti. Je siège dans cette Chambre depuis un certain nombre d'années déjà, mais s'il est un cri plus fort que tout autre, que j'aie entendu pousser contre le Gouvernement depuis deux ou trois ans par les honorables députés de la gauche, c'est que ce gouvernement est un gouvernement par commission; qu'au lieu de faire quoi que ce soit, de prendre notre courage à deux mains et de procéder, nous nommons commission sur commission en vue d'enquêter. A la suite de tous ces reproches, il est consolant pour nous qui siégeons ici de constater que, quels qu'aient été nos manquements à cet égard, nous avons du moins une opposition qui est prête à nous relancer d'un point.

Les honorables députés de la gauche peuvent dire que nous leur avons reproché de vouloir retourner bientôt dans leurs foyers et abandonner les affaires ici. Ce reproche est très juste; voilà déjà quelque temps qu'ils manifestent le désir de s'en aller. L'honorable député de Queen-Shelburne (M. Fielding) dit maintenant que les rôles sont renversés, que c'est le Gouvernement et les membres de la droite qui désirent s'en aller. La seule inquiétude que nous ayons manifestée de ce côté-ci de la Chambre, a été d'expédier les affaires du Gouvernement ainsi que toutes les autres mesures, de les régler et de retourner dans nos foyers, une fois notre tâche accomplie. Ce qui nous distingue ici des députés de la gauche c'est que ces derniers veulent s'en aller avant la fin, tandis que nous ne voulons partir qu'après avoir réglé les affaires publiques. L'honorable député de Queen-et-Shelburne, après, je le répète, environ trois semaines de discussion,—car cette question a été présentée d'abord le 10 octobre et elle a été à peu près le seul sujet de discussion depuis cette date,—se livre à une dissertation sur les divergences d'opinion publique dans ce pays au sujet de la nationalisation, et dit que quelques hommes très importants du Canada, surtout à Montréal—de laquelle ville, soit dit en passant, et fait assez curieux, vient presque toute l'opposition au présent bill—ont beaucoup de méfiance à l'égard de ce régime. De notre côté nous nous sommes engagés, dit-il, et il nous prie d'être prudents, de ne pas aller trop vite dans cette question de prise de possession par l'Etat, jusqu'à ce que ces prétendus sages dans tout le Dominion aient formé leur opinion. J'ai une idée à suggérer à l'honorable député à ce propos. Il est maintenant le bras droit du nouveau chef de l'opposition (M. King). Ce nouveau chef de l'opposition arrive ici et le premier jour qu'il se lève en cette Chambre, il attaque cette mesure parce que, dit-il, elle ne comporte aucunement la nationalisation. Il dit que nous n'allons pas assez vite vers l'étatisme; que nous différons de plusieurs années le droit de racheter les obligations que seront émises en paiement des actions qu'obtiendra le pays. Parce que, suivant ce programme, la nationalisation se trouve ajournée, le chef de l'opposition combat la mesure. Mais son subordonné—est-ce bien le terme approprié?—le représentant de Queen-et-Shelburne nous dit cet après-midi: Oh, un instant, s'il vous plaît, que nous ayons le temps d'y penser: cette idée de l'étatisation nous est si terriblement nouvelle que nous vous prions de ne pas engager trop vite le pays dans cette voie. A l'honorable député de Queen-et-Shelburne, qui a occupé des positions de haute confiance et responsabilité dans ce Dominion, qui durant cette période de responsabilité, a été l'auteur de projets à grande envergure et qui, je le crains, auront des conséquences fâcheuses pour ce Dominion, dont le nom, je le vois, est attaché à ce fatal document qui lia le Gouvernement à la politique du Grand-Tronc-Pacifique en 1903, je pose cette question: Y a-t-il jamais eu une politique importante, grande ou petite, qui ait été annoncée aussi longuement d'avance, qui ait eu une aussi large chance d'étude préalable et de délibération, que le projet présentement devant la Chambre? Soudaineté! Manque d'avis! Au Canada nous avons eu depuis des années et même à partir de la confédération un régime de possession et d'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Avec le temps, nous avons assumé de plus en plus ces responsabilités, poussés par la force des circonstances, plus rapidement parfois qu'un grand nombre de citoyens ne le voudraient. Cependant, nous avons avancé vers la nationalisation comme tous les gouvernements provinciaux, les municipalités et les institutions publiques depuis vingt ou trente ans. Comme les entreprises commerciales deviennent des services d'utilité publique avec le cours des événements et l'évolution de ces entreprises, elles passent graduellement, il est vrai, mais inévitablement, sous l'administration de l'Etat.

Nous ne faisons que suivre la marche des choses. Quoi qu'il en soit, que savent les contribuables de ce projet de loi en particulier? Le 15 mai 1918, le leader du Gouvernement a fait connaître au pays, par la voix de la Chambre, vers quel but tendaient ses efforts. Avec beaucoup de renseignements, il a appris aux honorables membres de cette Chambre que les circonstances nous obligeaient rapidement d'assumer la nationalisation et l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. Il alla plus loin. Il dit que les événements contre lesquels nous ne pouvions rien, événements précipités surtout par la politique du parti libéral, il y a plusieurs années, nous menaient, bon gré mal gré, vers la nationalisation du Grand-Tronc. C'est le 15 mai 1918 que le chef du ministère émettait cette opinion. Laissez-moi vous citer ce qu'il disait:

Passons maintenant au Grand-Tronc du Pacifique. L'Etat devra inévitablement, pour des raisons multiples, prendre possession du chemin de fer, entreprise nationale dans laquelle l'honneur même de la nation canadienne se trouve engagé. Il y a lieu de prêter main-forte à la compagnie et de ne pas la laisser tomber en déconfiture. Ce chemin de fer est étroitement lié au réseau que le Grand-Tronc possède dans l'Est...

La Chambre et le pays apprendront avec plaisir qu'au point de vue du trafic la situation du Grand-Tronc-Pacifique semble s'améliorer. Je me plais à espérer que cette amélioration ne tardera pas à devenir beaucoup plus prononcée. Tant qu'on n'établira pas les raccordements nécessaires avec le Nord-Canadien et, dans l'Est, avec le Grand-Tronc, l'exploitation de ce chemin de fer sera vouée à l'insuccès. Il ne peut payer l'intérêt de sa dette et le Grand-Tronc se trouve dans l'impossibilité complète de faire face aux engagements qu'il a contractés à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique.

M. RICHARDSON: De qui sont ces paroles?

L'hon. M. MEIGHEN: De sir Robert Borden, premier ministre, qui les a prononcées le 15 mai 1918, un an et demi environ avant le dépôt de cette proposition à la Chambre. Il ajoute:

Il me paraît donc inévitable que l'Etat doive faire l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique.

Tout ce que je puis dire des conditions de cette acquisition, c'est que la compagnie du Grand-Tronc consentirait sans doute à nous céder aujourd'hui ce chemin de fer-là si, de notre côté, nous la libérions de tous ces engagements à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. A cette condition, elle nous céderait la propriété du capital-actions de l'entreprise. Mais il y a beaucoup d'autres choses à considérer avant d'accepter une proposition pareille et, pour l'instant, nous nous occupons d'examiner la situation sous ses divers aspects en compagnie des directeurs du Grand-Tronc.

Il s'agit toujours du 15 mai 1918. Il continue:

A mon sens, la nationalisation du Grand-Tronc-Pacifique entraîne virtuellement celle du Grand-Tronc.

En outre, si pour beaucoup de raisons, dont plusieurs, j'en suis persuadé, sont indépendantes de sa volonté, sa situation n'est pas trop brillante à l'heure actuelle, je crois que ses perspectives deviendraient assez belles le jour où il ne ferait qu'un avec le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique...

Je puis dire que nous avons des négociations pendantes avec la compagnie du Grand-Tronc.

Le Parlement était prévenu que le gouvernement du jour était en pourparlers au sujet du rachat du Grand-Tronc, et sa fusion avec le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique. Il y a dix-huit mois de cela. Il ajoute:

Ils ont fait une étude approfondie des questions en jeu; et j'ai bon espoir qu'à la prochaine session...

Ç'aurait été à la dernière session, pas à celle-ci.

...qu'à la prochaine session, le Gouvernement sera en état de soumettre des propositions comportant la constitution en un seul réseau appartenant à l'Etat de toutes les grandes voies ferrées du Canada, moins le Pacifique-Canadien.

Le 15 mai 1918, à l'avant-dernière session, la Chambre a été prévenue que le premier ministre du Canada espérait qu'à la session suivante, c'est-à-dire à la dernière session, les propositions du Gouvernment seraient soumises à l'examen de la Chambre, relativement au rachat du Grand-Tronc. Ces négociations ne se sont pas terminées à temps pour être présentées à la dernière session du Parlement, sous forme de projet de loi, mais elles le sont maintenant, presque un an plus tard qu'on ne l'avait voulu. On les avait prévenus, et maintenant les honorables membres de l'opposition se plaignent surtout d'être pris à l'improviste et de ne pas avoir été avertis suffisamment.

Quelle était l'opinion du chef de l'opposition à cette époque? Comment accueillit-il cette idée du premier ministre qu'un concours de circonstances avait hâté l'avènement de la nationalisation au Canada, et que, dès lors, le Gouvernement se voyait obligé, pour des raisons impérieuses, de faire l'acquisition du Grand-Tronc? Qu'en pensait le très honorable sir Wilfrid Laurier? Voici ce qu'il disait:

Le Gouvernement nous propose maintenant de nous livrer à une nouvelle opération, le rachat du Grand-Tronc même.

Il semblait bien saisir le sens des paroles du premier ministre, et se rendre compte

de la situation qui nous était créée. A-t-il même manifesté de l'opposition en cette circonstance? Même dans le cas où il aurait pris une attitude hostile, il n'y aurait pas lieu de se baser là-dessus pour prétendre que nous n'avons pas été prévenus; ce ne serait pas non plus un argument à l'appui de ceux qui se plaignent aujourd'hui d'être pris au dépourvu. Loin de là, il ne s'est même pas prononcé à l'encontre de l'idée. Ses paroles étaient plutôt de nature à favoriser les mesures préconisées par le Gouvernement, car, quelles que fussent ses opinions quant au mérite de la nationalisation en théorie générale, il se rendait compte que, pour des raisons de dure nécessité et à cause de circonstances impérieuses et provoquées en grande partie par lui-même, nous devions en venir à ce régime et que cette politique devait s'étendre au Grand-Tronc.

Puis, il ajoutait:

> Il y a environ soixante ans que le Grand-Tronc existe. Il dessert un des pays les plus fertiles du continent américain, incontestablement la partie la meilleure de la province d'Ontario; il devrait être productif de revenu... Que l'on puisse faire du réseau du Grand-Tronc une entreprise profitable, je n'en doute aucunement. Je ne prétends pas être un expert dans ces questions, mais appliquant les principes ordinaires du sens commun et envisageant les avantages dont ce chemin de fer profite, son tracé superbe, sa voie qui relie le grand centre qu'est Chicago au port magnifique de Portland, je crois que le réseau du Grand-Tronc devrait rapporter des avantages et des profits réels. Pour le moment, je ne condamne pas l'idée d'acquérir ce chemin de fer.

Le chef d'opposition d'alors, sir Wilfrid Laurier, qui depuis de nombreuses années se trouvait intimement mêlé à cette question, prenait la parole le 15 mai 1918, et accueillait avec le plus grand calme et même favorablement les paroles du premier ministre du Canada faisant prévoir que la ligne de conduite du Gouvernement visait au rachat du Grand-Tronc. Aujourd'hui, un an et demi plus tard, le lieutenant de son successeur se lève à son tour pour dire au Parlement: Tout cela est tellement insolite, ces propositions sont si soudaines, et le projet suggéré comporte une telle innovation, que, même avec la meilleure volonté du monde, nous ne saurions rien décider tant que vous n'aurez pas créé une autre commission.

M. RICHARDSON: Est-ce que l'honorable député de Queen-et-Shelburne a pris part à ce débat?

L'hon. M. MEIGHEN: Il faisait partie de la Chambre dans le temps et a entendu ces paroles. Son attitude au Parlement à cette époque était en quelque sorte ce que, lors de son élection, ses électeurs attendaient de lui en Chambre. Depuis ce temps-là, il s'est peu à peu, étapes par étapes, glissé de l'autre côté de la Chambre. Mais il ne saurait pour cette raison se plaindre de ce que l'on agit avec précipitation ou sans préparation. Assurément, il ne doit pas s'étonner, maintenant qu'il fait partie de l'opposition, d'avoir en 1918, alors qu'il était au centre, entendu exposer clairement ce que le Gouvernement préconisait. Mais ce n'est pas tout. Le premier ministre annonça alors que des négociations étaient en cours, et entre ce moment-là et la fin de la session on aborda de nouveau cette question. Vers ce temps-là, ou un peu plus tard, le ministre des Finances d'alors donna lecture à la Chambre d'une lettre qui renfermait la proposition du Gouvernement au Grand-Tronc relativement au rachat de son réseau. Il lut en entier la lettre écrite au nom du ministère et par cette lettre le Gouvernement s'engageait franchement et définitivement à suivre une politique tendant à l'acquisition du Grand-Tronc, pourvu que ce rachat puisse s'effectuer à des conditions raisonnables. L'honorable député aura-t-il l'obligeance de me dire maintenant ce qu'il lui faut en fait d'avertissement? Dans la besogne parlementaire à l'avenir, quel délai, selon lui, faudra-t-il accorder en vue de l'examen et de la délibération d'une question? Si dix-huit mois ne suffisent pas, alors combien de temps faut-il?

Mais cela ne fait pas seulement qu'un an et demi. En effet, depuis des années avant 1918, on a donné à entendre à plusieurs reprises dans cette Chambre que la marche des événements dans le domaine des chemins de fer au Canada, nous conduirait vraisemblablement à l'acquisition du Grand-Tronc. Quel a été le but, par exemple, de la commission Drayton-Acworth? Quelle idée a présidé à cette création? La commission Drayton-Acworth a été instituée à cause des difficultés d'exploitation et de direction des chemins de fer qui pesaient alors sur le public canadien et qui se dressaient devant le Gouvernement—questions qui s'imposaient à l'étude d'experts afin de tracer la ligne de conduite à suivre. Cette commission fit son rapport aux premiers jours de 1917, il y a plus de deux ans aujourd'hui, et conclut au rachat du Grand-Tronc.

Le rapport de la majorité des commissaires conclut au rachat de ce chemin de fer. En tout cas, le public a eu tout le temps

voulu pour examiner le projet tendant au rachat du réseau du Grand-Tronc depuis la publication du rapport Drayton-Acworth. Le Gouvernement ne s'est pas engagé définitivement à l'exécution de tel ou tel projet; il s'est contenté de nommer une commission qui a fait rapport au Gouvernement et conclut que la meilleure solution à donner au problème des chemins de fer, c'est que l'Etat se rende acquéreur du Grand-Tronc aussi bien que du Nord-Canadien.

Ce rapport a été sous les yeux du public canadien bien avant l'élection de 1917 et le programme qu'il propose au Gouvernement de mettre à exécution a été discuté par toute la presse canadienne depuis le jour où le rapport Drayton-Acworth a été publié. S'il fut jamais un sujet que le public ait eu amplement le temps d'examiner et que la presse et le Parlement ont eu l'occasion de discuter sous tous ses divers aspects, c'est bien le problème auquel nous cherchons à donner une solution par l'adoption du présent bill.

Il y a cependant une autre circonstance intéressante à noter. Le Parlement et le pays connaissent depuis dix-huit mois les offres exactes que le Gouvernement a faites par écrit au Grand-Tronc. Depuis ces dix-huit mois — et c'est ce qu'il y a de plus étonnant — depuis un an et demi, dis-je, à venir jusqu'au jour où le Grand-Tronc a décidé d'accepter nos conditions, jamais un seul représentant du peuple ici n'a élevé la voix pour combattre la politique du Gouvernement formulée dans les déclarations du premier ministre et par les termes explicites du projet soumis au Parlement pour acquérir ce chemin de fer.

En quel sens faut-il interpréter ce silence? Le premier ministre a formulé la politique générale du Gouvernement à ce sujet, il y a un an et demi passé, le ministre des Finances a soumis au Parlement les offres précises que le Gouvernement a faites à la compagnie et nos honorables amis de la gauche n'ont pas soulevé la moindre objection; pas une seule voix discordante ne s'est élevée du côté de l'opposition. Le Parlement a siégé encore plusieurs mois après l'énoncé de la politique du Gouvernement, soit jusqu'au mois d'août 1918. La présente session s'est ouverte le premier septembre et à venir jusqu'au 10 octobre, date à laquelle le bill fut soumis au Parlement, personne parmi nos collègues de la gauche n'a donné à entendre qu'il était le moindrement opposé au programme que le Gouvernement avait si clairement énoncé. Cependant, aujourd'hui, nos adversaires jettent feu et flamme contre le projet; ils adoptent les dénonciations d'un journal de Montréal et sur ces dénonciations vides de sens, ils édifient leur programme comme s'il reposait sur une base solide, en nous accusant de prendre le peuple par surprise dans une question de cette importance et en proclamant qu'ils ne savent de quelle façon résoudre le problème des chemins de fer en Canada tant que nous n'aurons pas nommé une autre commission d'enquête.

L'honorable député de Shelburne (M. Fielding) a-t-il fait valoir un seul argument qui milite en faveur de la création d'une commission comme celle qu'il propose? Il se contente de citer dans l'amendement qu'il a proposé une couple de phrases du rapport Drayton-Acworth. Pour moi, c'est une méthode absolument nouvelle d'élaborer un programme politique que de citer avec force formules élogieuses des extraits du rapport d'une commission et de terminer cette déclaration de principe en recommandant la nomination d'une autre commission pour reviser le rapport de la première commission.

Du moment que nos adversaires découvrent dans le rapport Drayton-Acworth un passage qui, éloigné du contexte et conséquemment dénaturé, semble favoriser leur manière de voir pour l'instant, ils s'en emparent pour l'incorporer dans leur résolution qui se termine par la proposition d'enterrer ce rapport dans l'oubli et de nommer une autre commission pour refaire le même travail. Voilà la politique que préconise la loyale opposition de Sa Majesté. Mais est-ce bien là un programme politique? Est-ce qu'il s'agit d'un contre-projet? Supposons que nous adoptions la ligne de conduite qu'ils préconisent et que nous laissions les choses dans l'état où elles sont pendant une autre année ou plus. Supposons que nous continuions à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique la ligne de conduite que nous avons adoptée. En faisant cela nous relevons d'autant le Grand-Tronc des obligations qu'il a assumées relativement au Grand-Tronc-Pacifique.

Le programme de l'opposition se résume à ceci: Soyez aux aguets; laissez aller les choses et supportez les charges de l'exploitation de la partie du réseau qui rapporte peu de bénéfices; ou plutôt exploitez ces deux tronçons; supportez tous les frais de cette entreprise coûteuse; soldez encore l'année prochaine un déficit de 10,300,000 piastres pour le Grand-Tronc-Pacifique et un découvert de 6 millions pour le Transcontinental; acquittez de plus les intérêts sur les sommes qu'a coûté la construction du Transcontinental, une modique somme

de 10 millions; acquittez toutes ces obligations et laissez le Grand-Tronc en paix, mais nommez une autre commission pour découvrir un remède à la situation. Supposons qu'au bout d'un an, cette commission découvre que le gouvernement fédéral a déboursé pour combler les déficits de ces deux tronçons des sommes plus considérables qu'il n'en faudrait pour acquérir absolument le réseau du Grand-Tronc. L'honorable député prétend que nous possédons déjà 1,400 milles de voies et il conclut en disant: Tentons l'expérience de la nationalisation avec les lignes que l'Etat possède aujourd'hui.

Voilà ce que veulent nos adversaires et ce qu'ils cherchent à dissimuler. Contentez-vous pour le moment, nous disent-ils, du réseau de chemins de fer que l'Etat possède aujourd'hui: le Nord-Canadien dans l'Ouest, le Grand-Tronc-Pacifique, dont la ligne démesurée coûte au pays 200 millions, avec, en outre, le long rayon du Transcontinental qu'il a construit lui-même et qui, dans son trajet à travers le Canada septentrional, n'aboutit nulle part. Appelez cela, nous dit-il, votre réseau de l'Etat, mettez-vous à l'œuvre et voyez si vous êtes capables d'en tirer quelque chose. Ne vous emparez pas du réseau principal, celui qui alimente tous les autres; contentez-vous de nommer une autre commission et vous aurez alors notre appui.

Nos adversaires savent que nous n'avons dans le moment rien que l'on puisse appeler un réseau de chemins de fer, puisqu'il nous manque de quoi l'alimenter de façon à nous être profitable. Ils veulent que nous nous en tenions à quelque chose qu'ils savent ne pouvoir réussir, afin que le principe de la nationalisation puisse être à jamais condamné, pour que leurs amis et associés puissent faire prédominer une politique qui leur sera avantageuse, mais ne vaudra rien pour le pays.

Ils suggèrent un essai du Transcontinental sans trafic à effectuer; ils veulent que nous tentions de rendre lucrative l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique sans marchandises à transporter. Une telle politique ne peut mener à rien, et c'est là ce que la gauche nous propose: une entreprise vouée à l'insuccès, une commission n'ayant aucun but à remplir, une simple répétition des choses, un doublement sans valeur et menant à la ruine; évasion, dérive, atermoiement; expérience dangereuse, futile et coûteuse. Toutes ces choses sont comprises dans la politique de nos adversaires. Ils n'ont à proposer aucune autre solution que celle-là. En un mot, ils ne savent que faire.

Mais abordons le sujet à un autre point de vue. Le ci-devant chef de l'opposition a pris, le 15 mai 1918, une attitude incompréhensible. Voici en réalité ce qu'il nous disait ce jour-là: Vous ne pouvez rendre lucrative une entreprise de chemins de fer si les lignes principales ne sont pas alimentées par des embranchements. Une entreprise surchargée de lignes principales et dépourvue de lignes tributaires ne constitue point un réseau. Selon le terme employé par ces messieurs, c'est, à vrai dire, un "éléphant blanc". Mais, dit-il le Grand-Tronc constitue un grand réseau; il a aux Etats-Unis des embranchements qui lui apportent des marchandises à distribuer dans le pays, des marchandises que le Canada importe des Etats-Unis. Il a dans les provinces de Québec et d'Ontario, comme dans le nord de la république de nombreuses lignes qui recueillent les marchandises au passage. A son dire, les lignes principales de ce pays pourraient être approvisionnées de marchandises qui lui assureraient des gains, là où, autrement, il trouverait la ruine. Voilà qui est compréhensible et raisonnable. Quelle serait son attitude si, deux ans plus tard, il entendait ses partisans dans cette Chambre, dirigée, d'une part, par un homme qui se plaint de notre lenteur à faire l'application du principe de la propriété publique et, d'autre part, par un homme qui nous reproche d'aller tellement vite qu'il en est effrayé et ne peut prendre son parti de nous suivre dans cette voie; quelle serait, dis-je, son attitude s'il les entendait assurer que nous pouvons établir une grande ligne de trafic sans aucune ligne tributaire, que nous ne devons point toucher au Grand-Tronc parce que plus nombreux seront les tributaires et moins il est probable que nous ferons de l'entreprise une affaire avantageuse? Cela montre combien les membres de la gauche se sont écartés de l'attitude de leur chef, et à l'instigation de qui? Quel est le véritable chef des membres de la gauche? Qui représente la véritable opposition à ce bill? Nos adversaires nous assurent qu'ils agissent librement. J'ai commenté au début de mes remarques cet après-midi cette circonstance très curieuse que l'opposition à cette mesure a pris naissance dans la ville de Montréal. On ne doit pas avoir oublié qu'autrefois les membres de la gauche, et notamment l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), parlait d'une manière fort sarcastique des "estimables sirs" et des hauts financiers de ce pays comme s'oppo-

sant à la volonté du peuple en général. Je me demande ce que pense aujourd'hui l'honorable député, qui fonde ses doutes sur la résolution du Board of Trade de Montréal et sur la manifeste et trop évidente hostilité du Pacifique-Canadien.

Il est bien étrange que dans la ville de Montréal, ville où le Pacifique-Canadien a le siège de son administration; ville à qui cette circonstance d'être le centre principal, la forteresse de cette compagnie, a grandement profité; il est étrange, dis-je, que l'on y trouve ceux qui dirigent l'opposition faite à la politique du Gouvernement dans cette affaire. Il est vrai que la gauche a parcouru tout le pays en quête d'encouragements, qu'elle est allée chercher jusqu'à Regina. L'honorable député nous dit: Outre Montréal, je vois que le Board of Trade de Regina a lui aussi adopté une résolution contre ce projet de loi.

M. COWAN: L'honorable ministre sait-il qu'à cette fameuse réunion du Board of Trade de Regina, il y avait sept personnes pour une ville de 40,000 âmes?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'en sais rien, mais je le pensais. Je m'imaginais un peu quel serait le sentiment de la ville de Regina au sujet de ce bill. J'ai peut-être raison de croire, aussi, que préalablement à la réunion de cette chambre de commerce il s'est échangé des messages télégraphiques entre Montréal et Regina.

M. CLARK (Red-Deer): Regina est tout près du comté d'Assiniboïa.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, il y a eu récemment, dans ce comté, une élection partielle où les deux candidats se sont prononcés en faveur de la nationalisation. D'ailleurs, pas un candidat n'y aurait eu chance de succès en s'y déclarant hostile. Que l'honorable député (M. Fielding) ne se fasse pas d'illusion, si la population de l'Ouest est divisée sur d'autres points, elle est unanime à approuver l'acquisition du Grand-Tronc. La représentation libérale dit avoir confiance au peuple, mais elle le croit incapable d'exploiter un réseau de chemins de fer; elle voudrait bien voir le Grand-Tronc réuni au réseau des chemins de fer nationaux, mais elle craint que l'exploitation de ces lignes par l'Etat ne soit ruineuse. Les prétendus libéraux de l'Ouest et les tenants du mouvement agricole qui y règne pensent, au contraire, que l'exploitation par l'Etat serait profitable. Aussi, l'honorable député ne trouverait-il guère d'opposition à ce principe en dehors de Montréal, si ce n'est, peut-être, dans la province de Québec. Encore l'opposition n'y serait-elle que passablement faible, même à Montréal, si la question y était présentée d'une manière impartiale. Il suffit de jeter un regard sur la carte des chemins de fer pour arriver à une conclusion, par rapport au projet dont il s'agit. Entre les grandes villes de l'Est et les régions de l'Ouest il s'étend des lignes parallèles, le service est doublé, et cela représente une perte à tous les points de vue. Il y a doublement entre Ottawa et Montréal, entre Toronto et North-Bay, entre l'ouest de l'Ontario et la partie ouest du Canada.

M. ROBB: En quel endroit de Toronto à North-Bay les chemins de fer se doublent-ils l'un l'autre?

L'hon. M. MEIGHEN: Le réseau des chemins de fer nationaux s'étend de Toronto dans la direction du Nord jusqu'à North-Bay, et le Grand-Tronc se rend aussi à North-Bay. Encore ce matin, un fonctionnaire des chemins de fer nationaux, un expert en fait de trafic-voyageur, m'expliquait, à mon bureau, l'état de choses qui règne sur le parcours du réseau entre Toronto et North-Bay. D'après lui, il y aurait lieu d'opérer des retranchements, d'épargner du charbon, de ne plus faire circuler de convois à moitié chargés, et d'unifier le trafic en fusionnant ces lignes et en les exploitant comme un seul et même réseau entre Toronto et North-Bay. S'il ne circulait, entre Toronto et North-Bay, qu'un train bien chargé au lieu de deux trains ne contenant qu'un demi-chargement, il en résulterait une épargne considérable. Ce n'est là qu'un exemple, on pourrait en dire autant à l'égard de tous les chemins de fer du pays. Leur unification constituerait un moyen praticable et avantageux de répondre aux exigences du trafic. En tous cas, l'unification est la seule solution jugée possible jusqu'à présent.

M. ROBB: L'honorable ministre dit-il qu'il existe deux lignes parallèles entre Toronto et North-Bay?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'en suis pas bien certain, mais je crois que pour une partie du trajet entre ces deux points, les convois de ce réseau passent sur une autre ligne. En tout cas, je sais qu'il y a double service entre Toronto et North-Bay, l'expert des chemins de fer nationaux me l'a démontré ce matin. Il a ajouté qu'il existait nombre de cas de ce genre, qui exigeaient doubles frais d'exploitation, double travail, double nombre d'employés, doubles salaires et doubles dépenses, d'où résultait évidemment une perte qu'on pourrait éviter, en grande partie, au moyen de l'unification

des chemins de fer et de leur exploitation par l'Etat.

Voilà les grands avantages à rechercher. Il y a, de plus, un but important à atteindre. Le voici: par ce moyen, et uniquement par ce moyen, il nous est permis d'exiger de l'autre associé dans l'opération de 1903-1904 une part de l'énorme perte qui en est résultée. Il n'y a pas d'autre moyen de répartir ou de partager en deux la perte causée par les conséquences désastreuses de ce malencontreux marché. De toutes autres manières, nous la supporterions, seuls. De cette manière, la commission d'arbitrage pourra coter la valeur du Grand-Tronc-Pacifique et les garanties du Grand-Tronc à l'égard de cette entreprise, et en établissant la différence entre la valeur du chemin de fer et le chiffre des garanties données par le Grand-Tronc, défalquer cette différence de la valeur des actions du Grand-Tronc et imputer sur le compte de celui-ci, l'autre associé, une part de la perte subie dans cette entreprise—part que le Grand-Tronc devrait payer.

Si les membres de la gauche peuvent nous indiquer un autre moyen d'obtenir de la compagnie du Grand-Tronc le remboursement d'une partie de cette perte, je voudrais le connaître.

Ce projet n'a pas pris naissance du jour au lendemain. Les autorités du Grand-Tronc ont mis quelque temps, et même beaucoup de temps à accepter les conditions plutôt rigoureuses—à leurs yeux, du moins—que le ministère leur proposait. Et lorsque le leader de la Chambre a pris la parole, dans la circonstance que l'honorable député mentionne, et qu'il a exprimé l'avis qu'il ne fallait pas renoncer à l'espoir d'une prorogation prochaine—même à ce moment-là la compagnie du Grand-Tronc n'avait pas donné à entendre qu'elle était prête à accepter les conditions posées par le ministère. Elle les a finalement acceptées. Le leader du Gouvernement n'a pas reculé d'une semelle; il n'a rien changé à l'essence des offres que nous avions faites longtemps auparavant. Après leur acceptation par le Grand-Tronc, il appartenait au ministère de l'apprendre au Parlement et de soumettre à la Chambre les offres ainsi agréées. C'est la ligne de conduite que nous avons suivie et dans laquelle nous nous proposons de persister logiquement et résolument. Que tous et chacun sachent que le Gouvernement de ce pays et la grande majorité des représentants du peuple canadien se sont mis dans la tête que c'est là la seule ligne de conduite à suivre, que le but que nous poursuivons sera atteint et qu'aucun obstacle ne nous arrêtera.

[L'hon. M. Meighen.]

M. McKENZIE: Le ministre de l'Intérieur se plaint de ce qu'il y ait eu beaucoup de redites pendant la discussion du projet de loi, et de ce qu'une grande partie de ces redites était superflue. En toute déférence pour le ministre, qu'il me soit permis de lui dire qu'il n'a rien mis de nouveau dans son discours de cet après-midi.

L'hon. M. MEIGHEN: Très bien! J'en conviens.

M. McKENZIE: Depuis dix à quinze jours, j'ai suivi la discussion du projet de loi et je n'ai entendu, cet après-midi, de sa bouche aucun argument qui n'ai pas été ressassé une centaine de fois.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est vrai, je crois.

M. McKENZIE: Je ne dis pas que cette répétition était superflue; je ne veux pas taxer le ministre de vanité; cependant, c'était une redite, et nous laisserons à la Chambre le soin de dire si elle était "superflue".

Avant d'entreprendre l'examen de l'amendement ou du projet de résolution, je tiens à rappeler aux députés et à vous, monsieur l'Orateur, que la présente procédure est réellement une tentative d'imposer le bill à la Chambre avec toute la célérité possible. J'ignore s'il existe un article du règlement portant sur ce sujet—je ne prétends pas être très ferré sur la procédure parlementaire—depuis que je fais partie de la Chambre, ce n'a été que du consentement qu'un bill a été lu une 3e fois le même jour où le comité s'en est dessaisi. C'est là un usage bien établi. Hier, aux termes du règlement, le bill ne pouvait pas être lu une 3e fois; aujourd'hui est le premier jour où il pourrait l'être. Or, comment la droite ou le ministère pourraient-ils mettre plus d'empressement à imposer ce bill? Ils n'auraient pas pu nous contraindre à l'adopter, hier, mais ils le font aujourd'hui. Nous les avons priés de différer la 3e lecture; ils ont repoussé notre prière. Il est parfois bon que nous ayons le hansard pour établir ce qui a eu lieu. Le premier whip ministériel nous a déclaré en cette enceinte —car, ce qui se dit au dehors ne lie pas toute la députaton—que nous devions procéder aujourd'hui à la 3e lecture.

Lorsque hier, le bill est sorti des mains du comité général, j'étais désireux de savoir exactement à quelle date viendrait la 3e lecture du bill; et voici d'après le procès-verbal, ce qui est arrivé:

M. McKenzie: J'aimerais à m'entendre avec le Gouvernement quant à la date à laquelle se fera la 3e lecture du bill.

L'hon. M. Meighen: Nous allons le laisser en suspens jusqu'à la prochaine séance de la Chambre. Il sera alors l'objet d'une entente.

Quoi de plus évident, monsieur le président, que cette déclaration qu'il devait y avoir entente à la prochaine séance relativement à ce que l'on devait faire au sujet de cette 3e lecture. On en a la preuve absolue dans cet extrait que je viens de lire.

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami n'a pas saisi le sens de mes paroles. Je n'ai pas dit que cet avis avait été donné ou que cette entente avait eu lieu à la Chambre. Hier soir, au Château-Laurier, j'ai parlé à mon honorable ami et au whip en chef de l'opposition. On m'a demandé d'en causer avec un membre du Gouvernement qui m'a dit que cet après-midi on étudierait le bill en 3e lecture. J'en ai averti mon honorable ami et le whip en chef de l'opposition.

M. McKENZIE: J'en ai causé avec le whip en chef du Gouvernement qui m'a donné à entendre que nous procéderions dès aujourd'hui à la 3e lecture du bill. J'ai répondu: "Voyez monsieur Robb"—qui était à ce moment-là au Château et à portée de la voix de mon honorable ami, — " et si M. Robb constate qu'il a tous ses amis sur les lieux "— c'est précisément l'expression dont je me suis servi. Je n'ai pas revu depuis le whip en chef du Gouvernement; c'est tout ce que je lui ai dit. Lorsque plus tard, j'en ai parlé à M. Robb, j'ai compris qu'il n'avait pas pu rejoindre tout son monde. En conséquence, on ne s'est pas conformé à ce que j'avais suggéré au whip en chef et l'affaire en est restée là. Ainsi, je n'ai trompé personne; je crois plutôt qu'on ne saurait nous refuser le bénéfice de ce qui est consigné par écrit, ou nous considérer liés par ce qui a pu se produire incidemment, à moins qu'il ne s'agisse d'une entente précise. Je comprends, monsieur le président, que si des personnes autorisées de cette Chambre décident d'une ligne de conduite à suivre, elles devraient s'y conformer, mais ni le whip en chef ni personne autre ne saurait contredire ce que j'ai dit. Je n'ai pas trompé le whip en chef; je ne le trompe pas maintenant; je ne trompe personne. Je m'en tiens à la décision prise hier soir et à celle dont le procès-verbal fait mention à l'effet que lorsque le bill serait soumis aujourd'hui il y aurait entente quant à la date de la 3e lecture. Nous avons cherché à faire respecter cette entente, mais les honorables députés de la droite ont passé outre et ne s'y sont pas conformés. Je laisse au bon jugement des honorables députés de la droite de nous dire s'ils nous accordent le délai raisonnable voulu.

M. MORPHY: Tout le monde est ici.

M. McKENZIE: Ils ne sont pas tous ici. Qu'on me permette de rappeler au ministre de l'Intérieur une promesse qu'il a faite relativement au délai qu'il devait nous accorder. A la page 10 du hansard, le ministre dit:

Tant qu'on n'en était pas venu à un arrangement sur chacun de ces détails de principes, il eût été injuste de parler d'arrangement final et de croire cet arrangement possible. Conséquemment, le Gouvernement n'était pas à même de dire avant aujourd'hui qu'une loi serait proposée au cours de cette session. Si cette loi n'avait pas été nécessaire nous aurions espéré terminer la session de bonne heure. Maintenant qu'elle est présentée, le désir du Gouvernement est de la voir étudiée de la manière la plus complète et, si c'est nécessaire, la plus étendue par le Parlement.

Le ministre a promis de nous donner tout le délai possible pour l'étude de cette question. Il a ajouté que les journaux avaient insinué que le Gouvernement se proposait de faire voter ce projet de loi à toute vitesse, mais que ce n'était nullement l'intention du Gouvernement d'agir de la sorte et que toutes les chances voulues seraient accordées aux intéressés pour l'étude entière du projet. J'engage mes collègues à lire le discours du ministre, reproduit à la page que je viens d'indiquer, et au cours duquel il se défend de toute intention de couper court à la discussion ou d'exploiter au détriment de la députation la brièveté du temps accordé pour la parfaite élaboration du projet de loi. Maintenant nous nous sommes réclamés aujourd'hui de cette promesse et nous avons demandé plus de délai. Notre demande a été rejetée avec le résultat qu'on ne nous laisse aucun répit.

Quant aux promesses faites et aux opinions exprimées à ce sujet devant la Chambre, je tiens à décider d'une controverse entre le leader du Gouvernement et moi-même, comme entre le leader du Gouvernement et de député de Queen-et-Shelburne, relativement à ce que ce leader a dit au sujet de la clôture de la session. Voyons plutôt: je cite cet extrait du hansard du 3 octobre, page 858:

Le très hon. sir George Foster: Il faut tenir compte aussi de ce que nous avons tout l'après-midi pour étudier ces motions.

Il parle de certains projets de résolutions.

La semaine prochaine, nous pourrons statuer sur celles qui concernent le dépôt de documents et qui ont pour objet de procurer aux députés des renseignements qu'ils pourront utiliser pen-

dant la vacance et durant la prochaine session. La session actuelle a été convoquée, non pour la dépêche des affaires ordinaires, mais dans un but spécial. Nos délibérations, en général, ont été limitées à cette question spéciale et je crois que la Chambre est d'avis que nous ne devons pas nous départir de cette ligne de conduite. Le traité de paix a été approuvé, ainsi que les dispositions législatives nécessaires pour permettre au Canada d'accomplir la part qui lui revient dans cette affaire. Le but principal de la présente session se trouve ainsi atteint puisque les Chambres n'ont pas été convoquées pour l'expédition ordinaire des affaires. Je suppose que nous sommes unanimes à désirer la clôture de la session et je ne vois pas pourquoi celle-ci ne prendrait pas fin la semaine prochaine. Je n'ai aucun doute que la Chambre et le pays s'en déclareraient satisfaits.

Maintenant, monsieur l'Orateur, rien n'est plus clair qu'on avait l'intention, en cette occasion, de proroger la semaine suivante. Un mois s'est presque écoulé depuis, et nous n'avons pas fini. Cependant, le ministre ne veut pas admettre nous avoir laissé entendre que c'est ce qui arriverait. Il est sans doute inutile de discuter sur ce point; les paroles du ministre sont consignées au hansard, n'importe qui peut s'en rendre compte.

Je veux dire un mot de cette question de nationalisation. Le ministre déclare que le Gouvernement va racheter cette ligne pour la rattacher au réseau de l'Etat en exécution de son programme de nationalisation des services publics. J'ai demandé au ministre, à la suite de plusieurs autres membres, si les biens du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique et du Nord-Canadien allaient être soumis à l'impôt municipal. Il a répondu que non. Reportons-nous à l'acte de l'Amérique britannique du Nord, dont la rédaction est si claire. L'article 125 dit:

> Nulle terre ou propriété appartenant au Canada ou à aucune province en particulier ne sera sujette aux impôts.

C'est ce que dit la constitution. Cependant, le ministre affirme que bien que cette propriété doive appartenir à l'Etat, elle sera assujétie à l'impôt. L'un des avantages en faveur des propriétés de l'Etat, c'est qu'elles ne sont pas imposables. C'est l'une des raisons pour lesquelles je crois que les contribuables sont en faveur de la nationalisation d'un grand chemin de fer comme le Grand-Tronc, c'est que l'Etat l'utiliserait dans l'administration de la chose publique et n'aurait pas d'impôts à payer. Toutes ces propriétés, l'Intercolonial et les autres chemins de fer dont j'ai parlé, sont propriétés de l'Etat ou non. Pour trancher la question, nous pourrions nous demander: Cette propriété est-elle imposable ou non? Si elle est sujette à l'impôt, c'est qu'elle est propriété privée; dans le cas contraire, c'est qu'elle est propriété de l'Etat. Celle que nous cherchons à nationaliser avec tant de hâte, comme l'ont dit nos collègues, ne sera pas du tout propriété publique; elle sera administrée comme propriété privée.

[M. McKenzie.]

Le ministre déclare que, le 15 mai 1918, le premier ministre a annoncé à la Chambre la politique du cabinet sur cete question disant que la ligne serait rachetée. Maintenant, n'est-il pas utile de faire observer que, le 10 septembre 1918, est une date plus avancée que le 15 mai de la même année; que les paroles du premier ministre prononcées le 15 mai sur un certain sujet peuvent être fort modifiées par celles du 10 septembre sur le même sujet. Le ministre (M. Meighen) nous a appris qu'une politique définitive a été adoptée le 15 mai, comme nous l'a fait connaître le premier ministre ce jour-là. Le 10 septembre de la même année, le premier ministre a envoyé le câblogramme suivant au commissaire canadien à Londres:

> Veuillez apprendre à Smithers, au sujet de sa lettre du 13 août, que j'ai consulté le ministre des Finances, qui vient d'arriver, ainsi que mes autres collègues. Le Gouvernement n'a pas le pouvoir de garantir, sans l'autorisation du Parlement, l'émission de billets projetée, et nous ne jugeons pas praticable de demander au Parlement d'accorder cette autorisation. Le Gouvernement est disposé à aider, par tous les moyens raisonnables, à maintenir le crédit de la compagnie comme l'attestent l'avance de cent vingt-deux mille livres le premier juillet, et notre offre du 12 juillet dernier, d'avancer trois cent quatre-vingt mille livres pour faire face aux redevances fixes à des conditions qui étaient considérées comme raisonnables mais que la compagnie a refusé d'accepter. Nous serons heureux de recevoir de Smithers de plus amples recommandations quant aux modes d'assistance. Il y a dans le conseil de fortes objections à toute augmentation de notre offre pour raisons suivantes: Il est très imprudent et très peu convenable de la part d'un gouvernement d'entreprendre, sans le rapport d'une commission ou d'un conseil d'arbitres ou d'un vote du Parlement, un fort paiement annuel qui représenterait la capitalisation de quatre-vingts ou cent millions de dollars. L'offre déjà faite est basée sur le rapport Drayton-Acworth, lequel offre une fondation suffisante pour la proposition du Gouvernement.
>
> Si nous dépassons ces limites, nous n'avons plus de guide sûr relativement aux offres que nous pourrions faire. Le Conseil privé n'acceptera ni l'un ni l'autre des projets de Smithers et si nous ne recevons pas une nouvelle offre d'ici à la fin du mois, nous considérerons que les négociations sont terminées.

Nous sommes sévèrement blâmés parce que nous mettons en doute les affirmations qu'a faites le premier ministre le 15 mai relativement à ce marché. Or, le 10 septembre de la même année, il écrit à Smithers, par le canal du haut commissaire canadien à Londres, que toutes les négociations prendront fin à moins que le Grand-Tronc ne fasse une nouvelle offre avant la fin du

mois. Le livre bleu que nous avons entre les mains ne renferme aucune offre de cette nature, rien à placer entre le 10 septembre et la fin de ce mois relativement à ces négociations. A la suite de l'ultimatum du premier ministre les négociations ont été rompues. Cependant, le ministre de l'Intérieur tente de nous tourner en ridicule parce que nous ne connaissons pas toutes les phases de l'affaire, parce que nous n'avons pas continué à croire que l'offre était exacte, ainsi que le discours du 15 mai, bien que le premier ministre lui-même eût rompu les négociations le 10 septembre de la même année.

Cela fait bonne justice du reproche du ministre de l'Intérieur, que nous connaissions toutes ces négociations et que nous aurions dû élever la voix à cette époque si nous avions à protester.

La convention qui fait l'objet de nos discussions n'est nullement basée sur aucune partie du rapport Drayton-Acworth; elle n'est nullement autorisée par ledit rapport. L'amendement que nous proposons est absolument conforme à l'attitude du premier ministre lui-même lorsqu'il confesse, d'après ses paroles consignées aux pages 14 et 15 du Livre bleu, que le Gouvernement ferait une imprudence en effectuant une opération de cette importance comportant un engagement de 80 à 100 millions, sans obtenir au préalable un rapport d'une commission d'experts, Tel était l'avis du premier ministre dont nos honorables amis de la droite aiment à suivre la direction et à citer les paroles chaque fois qu'ils y trouvent un avantage. Où peut-on trouver un langage plus énergique que la déclaration du premier ministre lorsqu'il dit: Les négociations sont rompues; nous vous avons fait plusieurs offres et vous les avez refusées; si vous ne nous faites pas une nouvelle offre d'ici à la fin du mois de septembre, le projet est à l'eau; nous ne nous en occuperons plus.

Avant d'aller plus loin, nous devrions nous enquérir sérieusement de l'état actuel de ce chemin de fer. Le Gouvernement a-t-il ordonné pareille enquête? Pas du tout. Nous sommes témoins d'un spectacle lamentable. Le ministre de l'Intérieur est peut-être, de tous ses collègues, celui qui est le mieux renseigné. Il tente en ce moment des efforts désespérés pour répondre à nos demandes et éluder la question lorsqu'il n'est pas en mesure de fournir les renseignements demandés. En pareil cas, il s'efforce de faire bonne figure et de rendre la cause présentable aussi bien sinon mieux que ne saurait le faire aucun de ses collègues de la droite. Il nous reproche d'être déraisonnables et de manquer d'intelligence lorsque nous demandons des renseignements sur cette opération. Cependant, malgré la responsabilité dont il charge l'Etat et après qu'il nous a invités à citer les lignes parallèles qu'on pourrait supprimer et les économies qu'on pourrait pratiquer dans l'exploitation de ce réseau, il est obligé de reconnaître qu'il n'en sait rien quand on lui demande si l'Etat est propriétaire de deux lignes de chemin de fer entre Toronto et North-Bay. Pour moi, c'est un indice que le Gouvernement n'a pas sous la main tous les renseignements qu'il devrait posséder avant de conclure une transaction de cette importance.

J'ai démontré à l'évidence que nous ne démandons rien de déraisonnable au Gouvernement lorsque nous le prions d'instituer une autre enquête sur ce projet. Cependant le Gouvernement rétorque: Mais vous nous reprochez d'avoir multiplié les commissions dans le passé. C'est exact, et le ministre du Commerce a ajouté une expression heureuse aux phrases pittoresques dont il est coutumier lorsqu'il a déclaré que les commissions sont aussi nombreuses que les mûres sauvages, mais qu'elles sont absolument inutiles; sauf que leurs rapports, lorsqu'elles en présentent, restent enfouis à jamais dans les casiers poussiéreux des ministères. Voilà l'opinion du leader de la droite relativement aux commissions.

Le Gouvernement du jour a peut-être créé des centaines de commissions absolument inutiles dans le seul but de donner un emploi à quelque agent électoral qui le talonnait sans cesse et auquel il n'avait rien autre chose à offrir. Comme le Gouvernement ne pouvait le nommer à un emploi dans l'administration, parce qu'il n'y avait pas de vacances à remplir, ils ont dit: Nous allons vous nommer commissaire; cela vous permettra d'attendre les événements; lorsque cette commission sera abolie, vous serez peut-être satisfait, sinon nous tâcherons de vous trouver autre chose.

S'il était âgé, le Gouvernement comptait qu'il mourrait avant de faire son rapport à la commission. Nous avons eu des centaines de commissions en vue du règlement de difficultés semblables; mais était-ce là une raison pour ne pas nommer de commissaires dans les cas de nécessité? On avait, dans cette circonstance, toute raison d'espérer que le Gouvernement nommerait une commission pour étudier l'affaire, avant de prendre à sa charge cet immense réseau de chemin de fer, établi depuis cinquante ou soixante ans et qui a passé dans l'inter-

valle par des vicissitudes, des phases et des modifications nombreuses, vu surtout que nous ne connaissions rien de sa situation si ce n'est que le gérant, sir Alfred Smithers, s'est adressé au premier ministre du Canada pour lui demander de l'aider, d'endosser son billet, pour ainsi dire, vers 1918, ce qui lui a permis de différer quelque peu l'échéance fatale. Dans le dernier état de l'exploitation et des recettes du chemin qui nous a été soumis il disait que des cris de nature à déchirer le cœur le plus endurci venaient des gens, répartis dans toute l'Angleterre, qui avaient risqué leur argent dans cette entreprise, parce qu'il n'avait rien à leur donner sous la forme de dividendes; qu'ils ne cessaient de l'importuner afin qu'il fît en sorte que leur placement dans ce chemin leur rapportât quelque chose. Nous avons là la preuve que le chemin n'est pas dans un état prospère et qu'il ne fait même pas ses frais. Nous avons cette autre preuve qu'il faut 51 millions de dollars pour mettre le chemin dans un état d'exploitation convenable. Le rapport Drayton-Acworth le déclare en toutes lettres. Lorsque notre pays fut organisé et devint un dominion, en 1867, son revenu total pour la première année du nouveau régime, ne représenta que 38 millions de dollars. Si nous retournions à ce temps-là, il faudrait chaque dollar du revenu du Canada pour mettre ce chemin dans un état d'exploitation convenable, et encore nous manquerait-il 13 millions pour y arriver. Nous avons pris l'habitude de parler millions et millions. Nous devrions bien comprendre ce que cette dépense aurait représenté, dans un temps plus normal, ce qu'elle aurait signifié pour nous, par exemple, au cours des toutes premières années de l'existence du Canada à titre de dominion, alors que notre revenu atteignait à peine 38 millions. Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), bien mieux renseigné que je ne le suis moi-même sur ces questions, m'informe que notre revenu n'était que de 13 millions, le matin même de notre existence en qualité de dominion, mais, aujourd'hui, le Gouvernement croit que c'est chose dont on ne doit pas tenir compte de dépenser 51 millions d'argent sonnant pour mettre ce chemin dans un état d'exploitation convenable. Nous acquérons un chemin qui n'a pu payer de dividende sur son stock depuis deux ans, au moins; et qui en a acquitté irrégulièrement, à vrai dire, durant toute son existence. L'affaire n'est pas avantageuse. Aucun particulier ayant les capitaux pour acheter ce chemin ne voudrait aujourd'hui les risquer dans l'entreprise du Grand-Tronc. Je demande à mon riche ami de Brantford (M. Cockshutt) s'il se laisserait tenter par l'invitation de risquer quelques-uns de ses millions dans le Grand-Tronc dans un but de spéculation. Il répondrait immédiatement: Je nommerai un expert, à vos frais, sir Alfred, pour examiner toute la voie et faire un rapport complet à son égard, pour examiner chaque wagon et chaque clou, avant de risquer dans cette aventure un seul dollar des deniers sonnants que j'ai gagnés au prix d'un travail opiniâtre.

Mais lorsqu'il s'agit de l'argent du peuple canadien, la question est différente. Nul d'entre nous ne semble bien comprendre l'affaire. Nous sommes prêts à nous départir de l'argent, qui est la propriété de tout le Canada et nous devrions nous rappeler que nous formons une partie très importante du Canada tout entier. Je répète qu'il n'y a pas un seul membre de cette Chambre ou un homme véritablement d'affaires, au Canada ou ailleurs, dans l'univers entier qui se chargerait de cet ouvrage au petit bonheur et à vue de nez comme on nous propose de le faire. Nous ne connnaissons rien de cet ouvrage. Que connaissons-nous de la plate-forme, du matériel roulant ou de l'outillage en général? Absolument rien, sauf ce qui est contenu dans une courte lettre de quelque haut fonctionnaire du chemin qui s'efforce de pousser ces négociations avec toute la rapidité possible, et qui affirme que le chemin est en bon état. C'est là tout ce que nous savons. Encore une fois, je demande à mon riche ami de Brantford de me dire s'il se contenterait de garanties semblables dans le cas où il se proposerait d'acheter le Grand-Tronc. Certainement non. Il ferait poursuivre une enquête minutieuse et il chargerait un expert de préparer un rapport détaillé sur l'ouvrage, avant de songer à l'acquérir.

Voilà les raisons qui nous ont engagés à proposer cette résolution. Nous demandons aux honorables députés et à la population du pays d'examiner si nous avons ou non raison de dire que nous ne devrions pas nous hâter indûment dans cette affaire et savoir ce que nous achetons. Rien ne nous oblige à acquérir cette entreprise. Rien, absolument rien, ne prouve que nous sommes acculés à une impasse et qu'il nous faut acheter cette propriété. Absolument pas. Si nous avons entre les mains des entreprises qui ne nous rapportent pas de bénéfice, qui donc se figurerait pouvoir réaliser une fortune en y ajoutant une autre entreprise qui ne fait pas ses frais?

Pour reprendre une comparaison dont on s'est beaucoup amusé, si un homme a dix vaches et ne peut en tirer profit, et qu'il en achète deux autres de même espèce et qualité, quel grand espoir peut-il avoir de s'en tirer mieux qu'avec dix?

M. RICHARDSON: Tout dépend du sexe de ces deux vaches.

M. McKENZIE: J'ai dit bien clairement que c'étaient deux vaches. Mon honorable ami a peut-être si peu de connaissance de la vie à la campagne qu'il ne sait pas ce que c'est qu'une vache.

M. RICHARDSON: Ma jeunesse s'est écoulée sur une ferme et j'allais chercher les vaches lorsque j'étais enfant.

M. McKENZIE: En vue du présent état de l'atmosphère politique, je conseillerais à mon honorable ami de se renseigner davantage sur ce sujet. Je disais que les chemins que nous possédons maintenant ne sont pas rémunérateurs. L'Intercolonial ne fait pas de bonnes finances, le Grand-Tronc-Pacifique non plus, le Nord-Canadien, pas davantage. D'après les chiffres que m'a fournis le ministère des Chemins de fer et des Canaux, nous aurons un déficit d'au moins 49 ou 50 millions cette année sur ces chemins de fer de l'Etat. Ce sont des chiffres officiels sans la moindre exagération. On m'a accusé l'autre jour d'avoir en mathématiques des notions monstrueuses, mais ces chiffres viennent de la source orthodoxe que j'ai mentionnée. Nous allons avoir un déficit de 50 millions dans l'exploitation de nos chemins de fer cette année, et maintenant, au moment où nous ajoutons un autre chemin de fer à notre réseau, on nous dit que nous parlons en pure perte lorsque nous demandons aux honorables ministres qui sont responsables envers le peuple canadien de la dépense des fonds publics, d'étudier plus sérieusement encore cette opération avant de nous y lancer davantage.

Nous ne sommes pas forcés de l'acheter, mais c'est nécessaire pour le Grand-Tronc-Pacifique ou le Nord-Canadien que nous possédions ce chemin, nous pouvons en retirer des bénéfices immédiats en forçant la compagnie à nous accorder des droits de circulation sur le chemin à des conditions raisonnables. Elle nous doit quelque 200 millions et nous pouvons la mettre à même de nous rembourser cette somme en partie ou en totalité, sous forme de droits de circulation et d'utilisation de ses têtes de lignes moyennant un loyer. Nous avons présentement deux lignes qui traversent le continent.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): L'honorable député peut-il donner à la Chambre un exemple de quelque réseau de chemin de fer en pareille position, qui soit exploité avec succès en imposant de force des droits de circulation à une autre compagnie?

M. McKENZIE: J'ai dit des droits de circulation à des conditions raisonnables; que ce soit de force ou non, peu importe. Un chemin peut ne pas consentir à concéder à un autre des droits à des conditions raisonnables, mais le Gouvernement est en état de proposer à toute compagnie des conditions acceptables, et si elle ne veut pas les accepter alors elle peut y être forcée. L'expérience n'a peut-être pas été tentée, mais on me dit qu'aux Etats-Unis il n'y a pas un seul réseau complet de chemin de fer d'une côte à l'autre, et par conséquent il doit y avoir un grand nombre de contrats par lesquels une compagnie obtient des droits de circulation sur les rails d'une autre compagnie. Nous avons eu dans notre pays un contrat de cette nature, car le Pacifique-Canadien a joui de droits de circulation sur de grandes sections de l'Intercolonial pendant plusieurs années. Je ne suis pas suffisamment au fait des détails de cette affaire aujourd'hui pour savoir si elle possède encore ou non ces droits, mais je sais qu'elle en a joui pendant plusieurs années, et le contrat a été conclu du plein gré du Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: Qui demande des droits de circulation? Nous avons assez de chemins pour transporter plus de trafic que nous en avons. C'est du trafic qu'il nous faut.

M. McKENZIE: Si nous trouvions quelque avantage pécuniaire à acheter le chemin, nous pourrions conclure un contrat par lequel nous pourrions nous servir du chemin et donner au Grand-Tronc une chance de rembourser sa dette sous forme de loyer. S'il est à la veille de passer aux mains d'un séquestre maintenant, nous pourrions lui dire: "Ne payez pas argent comptant. Nous vous donnerons une chance de nous rembourser ce que vous nous devez en nous louant vos têtes de lignes et en nous accordant certains droits de circulation qui sont essentiels au succès de notre chemin." Mais, monsieur l'Orateur, je ne reconnais pas que ces droits soient essentiels. Nous avons actuellement deux lignes transcontinentales. Nous avons l'Intercolonial qui va jusqu'à l'Atlantique, et si nous ne parvenons pas à compléter le circuit, pour ainsi dire, dans les conditions présentes et avec la très grande longueur de ligne

que nous avons maintenant, nous ne résoudrons pas mieux le problème et nous n'assurerons pas davantage la réussite de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, en achetant le Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: Le plan de l'honorable député est-il d'aider le Grand-Tronc à acquitter ses engagements envers le Grand-Tronc-Pacifique, en lui enlevant ses affaires?

M. McKENZIE: Je ne dis rien du Grand-Tronc-Pacifique. Je suppose que l'Etat va en devenir le propriétaire, comme de fait, il l'est déjà. Je dis simplement que, s'il est indispensable au succès du Grand-Tronc-Pacifique d'en relier la ligne avec celle du Grand-Tronc proprement dit, nous pouvons raisonnablement espérer qu'il sera pris des dispositions pour qu'il porte à l'Intercolonial et jusqu'à la mer les marchandises à lui confiées.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est ce que nous pouvons faire déjà; mais, si l'honorable député veut détourner du Grand-Tronc un trafic qui lui appartient, comment le Grand-Tronc vivra-t-il?

M. McKENZIE: Ce que je dis, c'est que nous pouvons porter nos propres marchandises; mais dire qu'un plus grand nombre de voies ferrées est nécessaire, c'est tout simplement du camouflage. Nous avons des rails en abondance, des installations de tête de ligne, des wagons tant qu'il faut pour porter toutes les marchandises qui se présentent et prétendre que ce chemin de fer nous est indispensable pour fournir aux besoins du trafic, c'est tout simplement vouloir jeter sur d'autres une responsabilité qui nous incombe.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne comprend pas que ce qu'il nous faut, c'est du trafic. Nous ne prétendons point ne pas pouvoir effectuer le transport des marchandises qui nous sont offertes. Nous pouvons en porter trois fois autant, et nous en avons besoin. L'honorable député propose de les prendre au Grand-Tronc, mais comment le Grand-Tronc s'acquittera-t-il de ses engagements envers nous, s'il ne peut subsister?

M. McKENZIE: Cela ne nous avancera guère de prendre le Grand-Tronc et son trafic, puisqu'il n'en a pas assez aujourd'hui pour satisfaire à ses obligations. La compagnie ne fait pas entendre et n'a jamais fait entendre que nous devions obtenir d'elle du trafic. Elle ne peut elle-même payer ses dettes et, cela étant, en quoi notre position sera-t-elle améliorée si nous prenons son chemin et son trafic?

[M. McKenzie.]

L'hon. M. MEIGHEN: Nous aurons alors ce que nous n'avons pas aujourd'hui, c'est-à-dire un trafic d'entier parcours.

M. McKENZIE: On ne peut soutenir, à mon avis, que nous avons la perspective d'une question meilleure que celle d'une compagnie vieille de soixante ou soixante-cinq ans, laquelle doit sûrement avoir appris l'art de conduire un chemin de fer si jamais il est possible de l'apprendre. Nous n'avons personne à qui confier l'administration du réseau, personne qui puisse l'administrer mieux qu'elle ne le fait elle-même; or, malgré tout son trafic américain ou autre, l'entreprise a complètement échoué. Elle ne fait pas d'argent, et les quelques dividendes qu'elle a distribués étaient absolument indispensables à sa ligne, au dire du rapport Drayton-Acworth. Elle a détourné de son emploi légitime une somme de 30 ou 40 millions pour la répartir entre les actionnaires, mais ce n'est pas le chemin qui a payé.

Tel est l'état de choses contre lequel je proteste au nom du public, état de choses qui suffit de soi à justifier l'institution d'une enquête. Nous devrions être en position de savoir si ce projet va être avantageux ou non; s'il ne doit pas l'être, nous n'en voulons point, par la raison que nous n'en avons pas besoin. Si d'autre part, la proposition est avantageuse, quelques mois de retard n'importent guère. Je me trouve, je suppose, dans la même position à peu près que le ministre de l'Intérieur. Il avoue ne nous avoir donné rien de nouveau sur le sujet. Il est difficile vraiment d'obtenir quelque chose de nouveau, puisque toutes nos répétitions n'ont abouti à rien. Mais notre point de vue est différent. Nous défendons les droits du peuple. Nous défendons de notre mieux la bourse des contribuables, et c'est pour nous un devoir sacré que de signaler à l'attention du Gouvernement dans les termes les plus énergiques possible les objections auxquelles prête ce projet. Les membres de la droite se raillent de moi quand je cite les Saintes Ecritures; mais je suis heureux de l'appui que me donne sur ce point mon excellent ami de Brantford (M. Cockshutt). Il me vient en aide de fois à autre et puise fort à propos à la même source. Ceux qui dans cette Chambre avouent leur opposition au projet sont les sentinelles même à qui l'on dit: "malheur à celui qui ne crie pas".

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Et ils crient.

M. McKENZIE: Oui, nous crions pour avertir le peuple, nous crions surtout pour avertir les représentants de ce peuple. Nous mettons le Gouvernement en garde con-

tre cette funeste opération, et s'ils ne tiennent pas compte de nos avertissements, l'épée descendra sur eux et leur sang tombera sur leur propre tête. Nous n'avons pas besoin de leur rappeler leurs fautes et leurs iniquités. Aussi bien, si nous le faisions, ils pourraient dire: "Nous pouvons mourir dans notre péché, mais notre sang sera sur vos têtes".

Si le Gouvernement va à sa ruine politique, ce ne sera pas faute d'avoir été mis en garde par nous contre ses erreurs de conduite puisque nous l'avons maintes fois prévenu d'avoir à éviter l'abîme où il entraîne le pays à sa suite.

M. RICHARDSON: Après le discours éloquent, vigoureux et convaincant, que vient de prononcer l'honorable ministre de l'Intérieur, je ne saurais prendre sur moi de faire à mon tour un discours sur les mérites de l'affaire, comme ils sont présentés par le Gouvernement. Je pense qu'il a abordé la question sous tous ses aspects, et je me contenterai de quelques instants pour toucher à un ou deux points auxquels on ne s'est pas arrêté. J'ai été surpris d'entendre le chef de l'opposition, dans la péroraison émouvante de son discours, parler de l'opposition qui revendiquait les droits du peuple dans cette affaire. Je n'ai pu m'empêcher de croire qu'il s'était trompé de verbe.

A vrai dire, en dépit de ce qu'il en pense lui-même, ou de ce qu'en peuvent penser ses collègues, au lieu de défendre les droits du peuple, lui et ses associés les sacrifient jusqu'au bout.

L'hon. M. MEIGHEN: Sauf ceux de certaines gens.

M. RICHARDSON: Sauf ceux de quelques-uns dont les noms se présentent à l'esprit et que nous ne jugeons à propos de nommer. Il nous a fait sourire lorsqu'il se comparait à cette sentinelle vigilante qui du haut de la tour de guet signale aux gens le danger qui les menace. En l'entendant se servir de cette métaphore, je ne pouvais m'empêcher de songer à ces paroles que j'entendis un jour tomber des lèvres de William Jenney Bryan, qui posait dans le temps sa candidature à la présidence des Etats-Unis. "Malheur", disait-il "au gardien qui, du haut de son poste sur la tour, oublie à l'heure du danger d'avertir ses compatriotes en train de périr." L'homme public sur qui ses concitoyens comptent pour les diriger est coupable au même degré lorsqu'il manque à ses devoirs de chef. Il n'est pas de malheur plus redoutable que celui que réserve le destin au gardien infidèle qui attire les naufragés à leur perte, ou à l'homme d'Etat qui dirige le peuple dans la mauvaise voix.

Le pays se trouve en ce moment dans une situation excessivement critique, à tel point qu'on ne saurait exagérer la gravité des circonstances actuelles. Les honorables membres de vis-à-vis nous disent, les uns après les autres, qu'ils croient à la nationalisation. Ils apportent des raisons en faveur de la nationalisation et font un excellent exposé de la cause, mais lorsque vient le temps de se prononcer définitivement, ils disent: "Ceci n'est pas de la nationalisation", et cherchent des excuses pour voter contre le progrès. Le chef de l'opposition fait observer, entre autres raisons pour lesquelles ce n'est pas de la nationalisation, que nous proposons, une fois le Grand-Tronc racheté, de payer des taxes aux municipalités comme le faisait le Grand-Tronc par le passé. Permettez-moi une comparaison. Prenons le cas du Gouvernement et de la cité d'Ottawa. Le premier possède, directement et indirectement, des propriétés considérables dans cette municipalité. Il est vrai qu'il ne paie pas directement d'impôts à la cité d'Ottawa, mais pour y suppléer, il verse à la cité quelque $375,000 dollars par année, se charge de travaux imposants qui comportent l'embellissement des parcs, boulevards, etc. et fait d'autres dépenses à même les deniers du pays.

M. McKENZIE: Sur quoi l'honorable député se base-t-il pour dire cela?

M. RICHARDSON: Je crois que la chose a été publiée dernièrement dans les journaux. Cela s'est fait à la suite d'une convention avec la cité d'Ottawa.

M. McKENZIE: Non pas à la place d'impôts.

M. RICHARDSON: De quoi cette dépense considérable annuelle tient-elle lieu, selon l'honorable député?

M. McKENZIE: Rien, si ce n'est pour l'embellissement de la ville.

M. RICHARDSON: L'honorable député entend-il dire que le Gouvernement verse $375,000 tous les ans à la cité d'Ottawa simplement par privilège, si l'on peut dire que c'est un privilège, d'en faire le siège de la capitale?

M. McKENZIE: Ce n'est pas à cette fin. Ottawa est la capitale du Canada et une commission est nommée pour embellir cette capitale; tel est le but de notre contribution.

M. RICHARDSON: Assurément l'honorable député, soit dit sans l'offenser, est empêtré.

M. McKENZIE: Non, je ne suis pas empêtré.

M. RICHARDSON: Je ne veux pas l'offenser, mais je me suis servi de cette expresse faute d'autre. Il n'est pas permis de douter que c'est en remplacement d'impôts que le Gouvernement paie ce montant considérable à la cité d'Ottawa. Je ne m'imagine pas comment ce pourrait être pour autre chose. Les autorités municipales d'Ottawa disent elles-mêmes que c'est là la raison d'être de cette contribution. La chose n'est même pas contestée et ne nous arrêtons pas davantage sur cette phase de la question.

Supposons pour un instant que le Parlement adopte l'amendement de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), le magnifique projet de fusionner le Grand-Tronc avec notre réseau national serait à l'eau. Nous ne pourrions plus donner une solution satisfaisante au problème. Si le Parlement décidait de nommer une commission d'enquête, il nous faudrait attendre des années peut-être avant d'obtenir un rapport, car la question est compliquée; il est essentiel, à mon avis, qu'elle soit réglée dans le plus bref délai possible.

Il est étrange de prétendre que le Gouvernement veut imposer cette mesure au Parlement, pour me servir de l'expression de l'honorable député de Shelburne (M. Fielding), quand le projet a été porté à la connaissance de la Chambre et du pays depuis plus de deux ans. Le rapport Drayton-Acworth, qui fut préparé voilà près de trois ans par les meilleurs experts dont le Gouvernement a pu se procurer les services, conclut à l'exécution de ce plan. Nos honorables amis de la gauche ne doivent pas perdre de vue que les divers gouvernements se sont livrés à de folles prodigalités dans l'établissement de chemins de fer depuis vingt-cinq, trente et peut-être quarante ans, et le pays se trouve aujourd'hui, comme conséquence, dans une situation des plus sérieuses. Je ne condamne pas un parti plus qu'un autre à cet égard; c'est le pays qui est le plus à blâmer pour avoir si longtemps toléré les erreurs et l'incompétence, pour ne pas dire plus, des soi-disant hommes d'Etat ou politiciens, qui nous ont conduits à ce gâchis. Une fois que nous nous sommes vus dans une situation désespérée, nous avons fait mander le médecin. Quand mon ami, le chef de l'opposition, constate que l'un de ses enfants est malade, il appelle le médecin; l'homme de l'art fait son diagnostic et il prescrit le remède convenable en pareil cas; or, si mon honorable ami est un père prudent, il suivra les avis du médecin. Aussitôt que nous avons constaté que nos chemins de fer étaient à la dernière extrémité, nous avons eu recours aux services des meilleurs médecins que nous avons pu trouver, indépendamment des questions politiques, et ces médecins — les auteurs du rapport Drayton-Acworth. — ont déclaré que le seul remède à appliquer, c'est le projet que le Gouvernement a déposé.

Trois ans représentent certainement une période de temps suffisante pour permettre au pays et aux représentants du peuple de connaître la question à fond. Le Gouvernement a mûri son projet et il est à présumer qu'il représente le sentiment de la majorité de la population du Canada. Il existe dans la province de Québec et surtout dans la ville de Montréal, c'est vrai, un courant très fort de l'opinion publique contre l'adoption de la présente mesure. Je me permettrai de rappeler à mes honorables amis de la gauche que la presse, les journaux financiers ou autres, qui paraissent subir l'influence des gros bonnets de la haute finance, se prononcent tous pour ainsi dire contre le projet, mais que le peuple n'a pas eu l'occasion d'étudier les faits. Je suis convaincu que si le ministre de l'Intérieur allait à Montréal et répétait devant un millier des hommes d'affaires les plus en vue de la métropole le discours qu'il a prononcé ici cet après-midi, les principaux capitalistes de Montréal décideraient d'appuyer le projet par une énorme majorité, sinon à l'unanimité. Bien que je ne dispose pas des moyens de l'honorable ministre, je n'hésiterais pas à tenter l'aventure en eussé-je l'occasion, et j'aurais la quasi certitude d'obtenir un verdict favorable de la part des hommes d'affaires de Montréal. Le plan que propose le Gouvernement est la solution qui s'impose dans les circonstances. Le ministre de l'Intérieur l'a fait observer, nous perdons 25 millions par année pour entretenir et exploiter ces chemins de fer qui nous sont échus en partage contre notre volonté. Quand bien même nous le voudrions, nous ne serions pas en mesure de nous débarrasser du Grand-Tronc-Pacifique. Le Pacifique-Canadien déclare qu'il n'en veut pas; personne n'en veut. Cependant, le pays ne peut se passer d'exploiter ce chemin de fer, car si le Gouvernement cessait l'exploitation du réseau, la population des régions qu'il dessert se rebellerait. La construction de ce chemin

de fer a fait surgir par tout le pays des centres industriels devenus populeux.

Nos honorables amis de la gauche savent pourtant que c'est le parti libéral qui est responsable de cette colossale et renversante bévue. Ce chemin de fer a été abandonné aux soins de l'Etat. Il est nécessaire de l'exploiter de même que le Transcontinental. Cependant cette exploitation fait perdre au trésor environ 25 millions de piastre par année. Or, si l'on rachète le Grand-Tronc qui devait servir de trait d'union entre ces deux chemins de fer, j'ai la conviction que nous pouvons arriver à attacher les deux bouts en peu de temps au lieu de perdre annuellement 25 millions de piastres. Pour obtenir ce résultat, il suffira de pratiquer l'économie la plus stricte, de supprimer les trains superflus, de diminuer le personnel des bureaux et d'épargner de fortes sommes dans l'exploitation des messageries et des lignes télégraphistes — car au lieu de deux compagnies de télégraphe, le Grand-Tronc-Pacifique et le Great-North-Western, nous n'en aurons plus qu'une. Voilà l'opinion des experts. C'est tout ce que nous avons à faire. Si nous voulons consommer la ruine du pays, nous n'avons qu'à continuer à verser des millions dans la caisse des compagnies de chemins de fer, mais en ce faisant nous rendrions impossible peut-être pour toujours le magnifique projet de la nationalisation de nos voies ferrées.

J'avais pensé que le chef de l'opposition s'abstiendrait de faire allusion encore une fois à l'exemple malheureux et inepte de la vache qu'il a cité ici l'autre jour. Il prétend que le pays est aujourd'hui propriétaire de dix vaches au lieu d'une et il laisse entendre que nous commettrions une erreur si nous décidions d'ajouter deux nouvelles vaches à notre troupeau.

Peu importe que nous ayons dix vaches ou une seule; nous avons celle qui a été laissée dans notre cour, et il faut en avoir soin. Mais elle est tarie, elle ne rapporte rien, pas même une chopine de lait par année, et elle nous coûte des millions tous les ans. Peut-être qu'avec deux, la situation serait meilleure. Dans tous les cas, nous pourrions commencer avec une, et lui faire produire quelque chose, ce serait le seul moyen d'assurer le succès de la nationalisation. Je vois ce à quoi pensent, je ne dirai pas le chef de l'opposition, non plus que son prédécesseur, mais à coup sûr, certains membres de la gauche. Je suppose qu'ils ont fini par se convaincre qu'ils sont dans la bonne voie, mais je tiens à dire à tous ceux qui dans cette Chambre se déclarent libéraux, qu'en soutenant une telle politique, ils cherchent à détruire à jamais l'idée d'une entreprise nationale pouvant avoir du succès au Canada. Nous pouvons en ce pays faire de la nationalisation un essai avantageux pourvu qu'on l'entreprenne dans de bonnes conditions; mais jamais nous ne pourrions rendre lucratif un service de chemin de fer tel que nous l'avons dans le moment. Les conditions sont impossibles. Et c'est de quoi sont effrayés ceux dont les intérêts sont défendus par certains des membres de la gauche, sans que peut-être ils s'en rendent bien compte.

Ils sont opposés au rachat du Grand-Tronc, parce que le principe de l'exploitation publique aurait alors une occasion d'être avantageusement appliqué. Dans les circonstances actuelles, il n'a aucune chance de succès. Ayant toujours eu foi dans les idées libérales, il m'est pénible d'avoir à constater que mes anciens amis s'opposent à une réalisation du principe de la socialisalisation et trahissent la cause même qu'ils prétendent avoir à cœur. Nous pouvons faire réussir la socialisation, puisque, comme je l'ai fait observer l'autre soir, elle a eu du succès dans beaucoup de pays. J'ai omis alors de mentionner que, dans toutes les contrées de l'Australasie, les chemins de fer appartiennent à l'Etat, qui les exploite lui-même. Que le chef de la gauche me permette de lui dire que dans ces contrées, au lieu de construire des chemins de fer pour obliger les exploiteurs, l'Etat les construit où les habitants en ont besoin, il les construit dans le but de coloniser et de développer le pays, une des idées premières de la nationalisation. En Australasie, les chemins de fer ont réussi et les tarifs sont peu élevés. Je n'ai pas ces tarifs sous la main, mais je les ai vus, il y a quelque temps, et je me souviens qu'ils sont très modérés.

Nous pouvons nous aussi atteindre le même but, si l'on nous en donne l'occasion. Une chose cependant devra être faite. Lorsque sera coordonné ce réseau de chemins de fer, nous devrons supprimer tous les parcours inutiles et nous pourrons alors établir des tarifs modérés, donnant au pays un service convenable.

Je m'explique l'opposition que l'on fait à cette mesure; quand, en effet, le public se sera rendu compte des avantages résultant de la nationalisation des chemins de fer et des télégraphes, il décidera qu'il vaut mieux pour lui soutenir une entreprise dont il sera le maître. Voilà ce qui vraiment explique l'opposition que l'on fait au projet. Une fois devenu fier de son propre réseau de voies ferrées, il l'encouragera et le pays pourra alors bénéficier d'une concurrence

faite dans d'honnêtes conditions. Avec un réseau de plus de 20,000 milles de parcours pénétrant dans toutes les localités de quelque importance, le Canada peut obtenir un succès dans son entreprise nationale. Le peuple lui-même l'encouragera, il exercera en tout temps un contrôle effectif sur les prix de transport, et il imposera ses vues en ce qui concerne la politique des chemins de fer en ce pays.

Si nous permettons que ce réseau passe dans les mains du Pacifique-Canadien, nous serons corps et âme sous la coupe de cette compagnie pour le reste de nos jours. Voilà pourquoi les membres de la droite, de même que la plupart des habitants de la province d'Ontario et aussi de l'Ouest presque unanimement, sont en faveur d'un service nationalisé. Il y a trop longtemps que dans l'Ouest les compagnies de chemins de fer nous imposent leurs vues, et le public commence à se rebeller. Je me souviens d'avoir un jour fait partie d'une nombreuse équipe de policiers que la ville de Winnipeg avait chargé d'ouvrir un passage dans un endroit où la compagnie du Pacifique-Canadien voulait empêcher que ne pénétrât une autre compagnie. Nous savons un peu dans l'Ouest à quoi nous en tenir sur les exigences des compagnies de chemins de fer, et nous sommes bien résolus à y mettre fin. Nous ne pouvons rien perdre en conséquence de la présente opération, laquelle, au contraire, éviterait au pays la dépense de plusieurs millions chaque année.

Certains membres de l'opposition et certains journaux à sa dévotion signalent l'énormité du montant que cette opération va coûter, et cela, dans le but de la faire avorter et d'inciter nos soldats démobilisés à nuire à l'ordre public. Or, nous n'avons rien du tout à payer, nous nous bornons à assumer les obligations du Grand-Tronc, les recettes du réseau devant être destinées à en payer l'intérêt. C'est donc le revenu du chemin de fer qui sera appliqué au paiement de cette forte somme. Je le répète, quand ce réseau sera réuni à celui que nous possédons déjà, le réseau entier nous procurera des revenus au lieu de nous coûter, comme à présent, 25 millions de piastres par année. Telle est mon opinion et celle des experts qui ont étudié cette question. Si l'opposition pouvait proposer un autre moyen acceptable je l'approuverais, mais au lieu de cela elle vient demander, au dernier moment, que toute la queston soit renvoyée à une commission.

Qu'arriverait-il si nous acceptions cette proposition? Nous subirions le découragement et le désespoir le plus profonds tant que le rapport de cette commission n'aurait pas été présenté. Il n'y a plus à attendre. Continuer d'exploiter le réseau que nous avons sans l'avoir désiré, mais parce que nous étions forcés de nous en charger, c'est perdre des milliers de dollars à chaque heure. Je m'étonne que l'opposition n'ait pas elle-même étudié cette question et qu'elle ne soit pas en état de soumettre un moyen préférable à celui dont il s'agit.

D'après moi, le ministère prend exactement le bon moyen de rendre la nationalisation profitable. J'ai beaucoup de peine à comprendre l'honorable député de Queen-et-Shelburne. Vaillant champion de la cause libérale, il est plus responsable que tout autre d'avoir fait adopter le traité intervenu entre le Parlement et le Grand-Tronc-Pacifique. Le ministère libéral de cette époque en a appelé au peuple à ce sujet et a donné des raisons qui ont contribué à lui assurer une majorité. Je me suis présenté, dans l'Ouest, contre le membre du cabinet Laurier qui avait présenté ce projet. Beaucoup plus jeune alors qu'aujourd'hui, je considérais la proposition déjà comme une grande erreur, et l'opposition actuelle, comme le pays tout entier, reconnaît maintenant que c'en était une. Mais si le peuple l'a approuvée dans ce temps-là, c'est surtout à cause des arguments spécieux de mon honorable ami, alors ministre des Finances.

Quel moyen sérieux propose-t-il à la place de celui du ministère? Il n'en propose aucun. Il devrait être le dernier de tous les habitants du Canada à combattre le projet par lequel le ministère cherche à résoudre les difficultés actuelles. Le peuple ne tient pas absolument à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat quand elle est entravée comme elle l'est; aussi devrait-on suggérer un moyen sérieux de la rendre avantageuse sans l'acquisition du Grand-Tronc. Pour moi, je persiste à dire qu'il est nécessaire d'acquérir ce réseau pour nous tirer d'embarras. En voyant prendre à l'honorable député (M. Fielding), ce vieux champion de la cause libérale, l'attitude qu'il a adoptée, je me demande s'il est vraiment sain d'esprit. Je m'étonne que ce vieux journaliste songe à citer le "Star", de Montréal, comme porte-voix du ministère unioniste. Comment peut-il s'imaginer qu'un organe qui a des intérêts comme celui-là en a, puisse exercer de l'influence sur un parti? En général, les journaux de Montréal n'obéissent qu'à des intérêts particuliers et ils disparaîtraient plutôt que de cesser d'y obéir. On voit jusqu'au "Financial Times", de cette métropole, accabler de sa critique et de sa colère jusqu'au plus grand apôtre que

la nationalisation ait eu dans ce pays ou ailleurs, jusqu'à cet homme qui, depuis le dernier quart de siècle, a fait plus de bien que tout autre au Canada, je veux parler de sir Adam Beck. Le "Financial Times" s'est appliqué, l'année dernière, à vilipender au delà de toute expression ce grand bienfaiteur public, cet homme qui a rendu à son pays de si sublimes services. Il l'a accusé à cause du travail qu'il fait dans l'intérêt du peuple. La voilà, la presse de Montréal. Lord Atholstan, propriétaire du "Star", de Montréal, est allé dans l'Ouest il y a une couple d'années, pour "étudier la question des chemins de fer". Comment le chef de l'opposition pense-t-il qu'il l'a étudiée en restant étendu sur un luxueux divan placé sur la galerie d'observation du wagon particulier de lord Shaughnessy? Voilà les hommes qu'on vient nous signaler à propos de questions de chemins de fer.

Je m'étonne que cela continue. Je suis surpris qu'on retienne la Chambre, comme on l'a retenue depuis deux à trois semaines, pour débattre une offre dont la légitimité est si claire et si facile à prouver, une offre si visiblement dans l'intérêt du public. Je félicite le ministère de la patience dont il a fait dans ses explications réitérées, bien que l'opposition fût si futile, si puérile et qu'il soupçonnât et comprît parfaitement quels étaient ceux qui jouaient le rôle d'éminence grise. En tenant ce langage, je n'entends pas faire injure aux députés de la gauche, car plusieurs d'entre eux sont convaincus de l'excellence de leur thèse.

M. McKENZIE: Si sir Adam Beck est un homme si prodigieux, pourquoi les bonnes gens de London n'ont-ils pas voulu de lui?

M. RICHARDSON: Je suis bien aise que l'honorable député ait posé cette question, car elle me fait penser qu'il éprouve un certain plaisir de voir que sir Adam a reçu un mauvais accueil.

M. McKENZIE: J'ai simplement posé la question; je n'en éprouve aucun plaisir.

M. RICHARDSON: Si l'honorable député était un ami sincère du pays; s'il chérissait sa patrie et désirait la voir progresser et prospérer, il courberait la tête de honte, au lieu de poser une question si suggestive. Elle fait douter du jugement d'une circonscription qui n'a pas voulu de sir Adam Beck.

Mais, notez bien mes paroles, monsieur l'Orateur, un temps viendra, et dans le cas de sir Adam Beck, il viendra bientôt, où le balancier reviendra en arrière, et où sir Adam Beck occupera probablement le poste le plus éminent en ce pays. Malgré un revers momentané que lui a fait essuyer une circonscription vindicative, il a déjà, dans l'estime et l'affection de la population de ce pays, une place que tout citoyen pourrait bien envier.

Au demeurant, je puis peut-être faire appel au chef de l'opposition qui aime les allusions bibliques. Qui sait si la main de la Providence n'a pas causé le revers subi par sir Adam Beck dans le seul dessein de mieux glorifier un si grand et si fidèle serviteur public. Lorsque les grandes qualités d'un homme, les services réels qu'il rend au pays, sont mis en lumière, il arrive parfois qu'il soit le premier à subir les attaques et les revers, mais souvent le premier coup qu'on lui porte le fait monter au pinacle. C'est là que sir Adam Beck montera probablement, et s'il n'y parvient pas, il y a quelque chose qui vaut beaucoup mieux que les triomphes humains—c'est de les mériter, et non d'en être l'objet. Comme disait Marc-Aurèle, il est magnifique de servir son pays, même si l'on ne reçoit pas les acclamations de la foule. Voilà peut-être ce qui arrivera dans le cas de sir Adam Beck.

M. VIEN: L'honorable député a dit que l'acquisition du Grand-Tronc nous permettra d'exploiter profitablement le réseau national. Conciliera-t-il cette assertion avec le fait, admis par le représentant de Brantford (M. Cockshutt) et par le ci-devant ministre des Finances (sir Thomas White) que, pendant plusieurs années encore—dont il est impossible de fixer le nombre en ce moment—le pays se trouvera en présence de déficits successifs dans l'administration du réseau de l'Etat? Et comment l'honorable député concilie-t-il son avis au sujet des bénéfices à retirer de l'exploitation des voies ferrées nationales du Canada avec ce qui est arrivé aux Etats-Unis lorsqu'ils ont administré leurs propres chemins de fer?

M. RICHARDSON: Je répondrai d'abord à la dernière question. En ce qui se rapporte aux chemins de fer américains, il y a lieu d'admettre que la nationalisation n'a pas réussi durant l'année; les Etats-Unis y ont perdu de l'argent. Mais une grande partie de la perte a été calculée d'après l'énorme majoration du capital de ces entreprises américaines, le doublement des frais d'exploitation et une grande partie a été causée par le fait que le transport des troupes et la conduite des opérations militaires étaient les principaux objets que le gouvernement américain avait en vue en prenant en main ces chemins de fer. Le service du public et l'obtention de dividendes étaient

subordonnés au besoin de remporter la victoire. Voilà pourquoi l'exploitation des voies ferrées par l'Etat n'a pas été profitable.

Cependant, que mon honorable ami me permette de lui faire observer ceci: j'ai lu dernièrement dans un Livre blanc publié en Angleterre que le gouvernement anglais a eu un excédent de 81 millions dans les opérations des chemins de fer qu'il a exploités durant la guerre.

Quant à la première question de mon honorable ami, je lui dirai comment on peut assurer le succès de l'exploitation des voies ferrées. Il admettra que la plus insigne bévue a été commise lors de l'établissement de nos chemins de fer. A-t-il jamais franchi le pas du Nid-de-Corbeau? Sait-il que, dans ce défilé, il peut se tenir sur la plate-forme d'une voiture circulant sur une ligne, lancer une pierre et atteindre un train passant tout près sur une autre ligne. Dans cette région, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc se côtoient sur une distance de plusieurs centaines de milles.

Maintenant, une de ces voies ferrées est absolument inutile.

M. VIEN: De quelle manière l'achat du Grand-Tronc peut-il remédier à cet état de choses. . . ?

M. RICHARDSON: Avec sa permission, je donnerai à mon honorable ami toutes les explications nécessaires. Lorsque nous achèterons ce réseau, il faudra éliminer des centaines de milles de voies ferrées qui sont parallèles; il nous faudra organiser le système de manière à ne pas accuser de déficit dans l'exploitation. Si nous voulons que la nationalisation des services publics réussisse, le Gouvernement est tenu de coordonner les réseaux achetés et ne retenir que les voies que l'on jugerait nécessaires s'il s'agissait d'une construction nouvelle de ces mêmes réseaux. Après avoir capitalisé ce qui constitue un vrai système de voies ferrées, qu'on raie du grand livre tout ce qui reste. Puis, après avoir réduit le capital dans une mesure suffisante, il ne vous restera qu'à déterminer vos taux de transport de marchandises de façon à ce qu'ils puissent couvrir les frais d'exploitation et de l'entretien ainsi que de l'intérêt sur le capital. Je ne vois pas de quelle autre manière l'on pourrait en assurer le succès.

M. ROBB: L'honorable député condamne la politique que prétend suivre le député de (Queen-et-Shelburne) en matière de chemin de fer. N'est-il pas vrai qu'en 1912 l'honorable député était candidat à une élection partielle dans Macdonald et qu'alors il supportait la politique de sir Wilfrid Laurier comme du député de (Queen-et-Shelburne)?

M. RICHARDSON: Non, mon très cher collègue. . .

M. le PRESIDENT: L'honorable député est tenu de s'adresser au président.

M. RICHARDSON: Très bien; l'honorable député (M. Robb) m'a posé une question et sans y penser j'allais lui répondre de la même manière. En 1912 j'étais candidat à une élection partielle dans Macdonald. Mais à cette époque il n'était pas question de la nationalisation des services publics ou de la politique du Gouvernement en matière de chemins de fer; il n'en était pas plus question que de la reconstruction du Sphinx d'Egypte. L'honorable député ne sait-il pas que quelques années auparavant je fis la lutte sur cette même question à M. Clifford Sifton, représentant de l'Ouest dans le cabinet Laurier, et que je me prononçai alors carrément contre le projet? La question principale dans cette élection partielle était la réciprocité. Le gouvernement Laurier avait été défait sur cette grande question de la réciprocité. Bien que j'eusse différé d'opinion avec mon chef antérieurement à cela, j'appuyai néanmoins cette politique, et par l'entremise du journal qui est mon organe je préconisai l'élection de tous les candidats favorables à cette politique. A une élection subséquente, dans cette même circonscription, je me présentai de nouveau comme favorable à la réciprocité. J'ai toujours cru, comme je crois aujourd'hui, aux avantages de la réciprocité et je suis certain qu'aujourd'hui le peuple du Canada en général serait disposé à l'appuyer.

Quelques DEPUTES: Aux voix! aux voix!

M. VIEN: Les honorables députés devraient se montrer un peu plus patients. Je voudrais poser une question à mon honorable ami (M. Richardson). Reconnaît-il que ses vues optimistes quant aux bénéfices que nous sommes susceptibles de réaliser à l'avenir ne concordent pas avec celles de l'honorable député de Brantford et de l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White), qui ont déclaré que par l'achat du Grand-Tronc, nous nous imposions une dépense supplémentaire de 20 millions par année?

M. RICHARDSON: Les chiffres donnés par l'ex-ministre des Finances, ou par l'honorable député de Brantford, ne me sont pas parvenus, mais assurément ils devraient être exacts. Il est probable que ces messieurs avaient en vue le paiement de l'intérêt sur un capital considérable, un capital inutile et

qui, comme je viens de le dire, doit disparaître si l'on veut assurer le succès de la nationalisation des chemins de fer. Mais voici le point, et l'honorable député doit s'accorder avec moi. Si nous maintenons l'état de choses actuel, notre perte s'élèvera à des dizaines de millions; si nous achetons le Grand-Tronc et si nous en opérons le raccordement avec notre réseau actuel, nous serons à même d'éviter une grande partie de cette perte, et je suis d'avis, comme le sont bien des experts, qu'en définitive nous pourrons faire prospérer l'entreprise.

M. VIEN: Je voudrais poser une autre question à l'honorable député. Est-il d'avis.

M. Le PRESIDENT: Je crois que l'honorable député ne procède pas de la manière régulière. Il lui est permis de poser une question à un honorable député qui a la parole, mais l'honorable député de Springfield a terminé son discours.

M. VIEN: Puis-je vous rappeler, monsieur l'Orateur, qu'au moment où l'honorable député avait la parole, je lui ai demandé de me permettre de lui poser une question; il a exprimé le désir de conclure ses remarques et ajoutant qu'après je pourrais lui poser n'importe quelle question.

M. l'ORATEUR: Je comprends parfaitement que la situation est bien telle que l'honorable membre l'a exposée. Toutefois, l'honorable député de Springfield et nos autres collègues doivent respecter le règlement de la Chambre. En réalité, l'honorable député de Springfield a terminé son discours.

M. VIEN: Je m'incline.

DEPOT DU RAPPORT DU COMITE RELATIF A LA RESTAURATION DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Je désire déposer sur le bureau le rapport du comité spécial chargé d'examiner le projet de loi n° 10, tendant à modifier la loi sur la restauration des soldats dans la vie civile, et cela afin de faciliter l'expédition des travaux de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Le dépôt de ce rapport ne peut se faire à cette étape des délibérations, que de l'agrément de toute la Chambre. En vue de l'importance de ce rapport, à cette étape de la session, le ministre pourrait légitimement demander l'assentiment de la Chambre.

(Le rapport est déposé.)

L'hon. M. CALDER: Je désire annoncer que lundi prochain je proposerai:

Que le rapport du comité spécial nommé le 18 septembre dernier, pour examiner le projet de loi (bill n° 10), tendant à modifier la loi sur le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, et les arrêtés du conseil concernant le travail du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre le 16 septembre pour être pris en considération, et toutes matières s'y rapportant, présentées à la Chambre le 31 octobre dernier, soient reçus, et que les dépenses qui y sont proposées, ou qui seront nécessaires pour donner suite aux propositions qui y sont énoncées, soient soumises à la considération du Gouvernement.

M. McKENZIE: Quand ce rapport sera-t-il imprimé et distribué? Il nous serait absolument impossible de discuter ce rapport, avant d'en avoir pris connaissance.

L'hon. M. CALDER: La composition du rapport à l'imprimerie est terminée et il est en galée. Nous n'avons pas réussi à obtenir l'impression de ce rapport dans le format habituel, pour le présenter à la Chambre cet après-midi, et il sera peut-être prêt et remis aux députés, avant la fin de la séance, ce soir.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

Du projet de loi tendant à faire droit à Frank Thimm.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.

La Chambre reprend la discussion sur la motion tendant à la 3e lecture du projet de loi relatif au rachat du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

M. VIEN: Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre le collège électoral de Lotbinière, où quatre-vingt-dix-huit pour cent de la population est canadienne française. Je suis donc heureux en ce moment, au cours de cette troisième session durant laquelle j'ai l'honneur de siéger ici, je suis heureux, dis-je, de m'exprimer dans le verbe français, dans ce beau verbe qui résonne sur les bords du Saint-Laurent, qui nous est cher comme la prunelle de nos yeux, et, pour me servir d'une expression que vous avez vous-même entendue dans cette enceinte, "qui coule comme l'eau, et résonne comme le métal".

Je ne me lève pas en ce moment pour vous adresser la parole sur la question actuellement à l'étude, à titre de politicien ou à titre de partisan; je me lève comme un représentant du peuple. Si j'avais la prétention de l'honorable député d'Annapolis, peut-être dirais-je que je m'adresse à cette Chambre à titre d'homme d'Etat. Celui-ci, en effet, appelé un jour à rendre témoignage dans une cour de justice de la Nouvelle-Ecosse, était sur le point d'être assermenté; on lui demanda s'il était un politicien. "Non, monsieur, répondit-il, je suis un homme d'Etat."

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas la prétention de cet honorable député, mais je dirai qu'en prenant part aujourd'hui à ce débat, je le fais comme un représentant du peuple, comme un ami du peuple, je le fais à titre de citoyen du Canada. C'est uniquement au point de vue des véritables intérêts de ma patrie que j'envisagerai la question soumise à l'étude de cette Chambre depuis trois semaines.

Je me suis abstenu de la traiter lorsque la résolution a été présentée à cette assemblée; je me suis abstenu de tout commentaire sur le principe même de ce projet de loi, et avec toute la largeur de vue dont j'étais capable, sans parti pris aucun, je me suis efforcé d'obtenir du Gouvernement les informations qui nous étaient nécessaires pour juger la question selon son vrai mérite, et voter en connaissance de cause.

Malaise dans le pays.

Monsieur l'Orateur, il y a en ce moment dans le pays un malaise considérable. Loin de moi la pensée d'en vouloir tenir le Gouvernement du jour exclusivement responsable. En partie, c'est une des conséquences nécessaires de la guerre; c'est, dans une grande mesure, un corollaire de cette évolution de la pensée humaine, de cette révolution qui vient de se produire dans un monde émergeant de la guerre universelle. Mais si ce malaise est en partie inhérent aux conditions qui ont prévalu depuis trois ou quatre années, il n'en a pas moins été considérablement augmenté par l'imprévoyance du Gouvernement dans bien des champs de l'activité gouvernementale. N'entendons-nous pas de toutes parts, des critiques sévères à l'adresse du Gouvernement, parce qu'il n'a pas apporté dans la gestion des départements de l'Etat cette largeur de vue et cette envergure dans les conceptions qui distinguent les hommes d'Etat qui ont présidé aux destinées de la France? Depuis 1911, car le ministère actuel n'est autre que celui de 1911, quelque peu modifié, les bévues du Gouvernement dans ses rapports avec nos chemins de fer sont vraiment désolantes.

La cause de nos déboires.

En 1903, le Parlement avait voté une loi sanctionnant un contrat passé entre la compagnie du Grand-Tronc et le Gouvernement canadien. Par ce contrat, le Gouvernement canadien s'engageait à construire un Transcontinental national depuis Moncton, Nouveau-Brunswick, jusqu'à la ville de Winnipeg, dans le Manitoba. D'autre part, le Grand-Tronc s'engageait à construire sous le nom de Grand-Tronc-Pacifique, l'autre partie de ce Transcontinental, depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique. Quand ce chemin de fer serait terminé, il était convenu que la compagnie du Grand-Tronc louerait du Gouvernement cette partie qu'on appelle le Transcontinental national pour une période de cinquante années, de sorte que le Gouvernement canadien serait complètement dégagé de toute responsabilité pendant cette période.

Qu'avons-nous vu? Jusqu'en 1911 tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Le Gouvernement canadien construisit la partie du chemin qui s'étend de Moncton jusqu'à Winnipeg, et la compagnie du Grand-Tronc, la partie depuis Winnipeg jusqu'à la côte.

Mais en 1911 un bouleversement s'est produit dans le pays; en prenant les rènes du pouvoir, le ministère actuel assumait l'obligation de continuer la construction du Transcontinental.

Que fit-il? Au lieu de s'en tenir aux termes du contrat de 1903, il sabotait la ligne, changeait l'inclinaison des rampes, ne construisait pas suivant les devis approuvés par la compagnie du Grand-Tronc; changeait, sans la permission de la compagnie, les terminus à Québec et Winnipeg, et nombre d'autres détails importants, en violation flagrante des conventions.

Il n'est donc pas surprenant qu'en 1914 ou 1915, le Transcontinental étant terminé, le Gouvernement le présenta à la compagnie et lui dit: "Voici le chemin de fer que nous avons construit, voici notre Transcontinental national, prenez-le à bail, suivant votre contrat de 1903"; la compagnie du Grand-Tronc répondit: "Vous ne pouvez pas nous forcer à suivre les stipulations de notre contrat, à moins que vous ne les ayez suivies vous-même; vous avez changé les plans et devis, vous n'avez pas construit comme vous deviez le faire, et conséquemment, nous nous considérons dégagés."

Qu'a fait alors le Gouvernement? A-t-il protesté? A-t-il forcé le Grand-Tronc à accepter le Transcontinental? Le Gouvernement a-t-il prétendu avoir rempli strictement ses obligations?

Non, le Gouvernement a confessé jugement; il a admis qu'il n'avait pas suivi son contrat de 1903, et a dit à la compagnie du Grand-Tronc: "Vous ne voulez pas accepter le Transcontinental, nous ne vous forcerons pas de le prendre." Le rapport Drayton-Acworth, page xxvi, admet que le Gouvernement a relevé la compagnie du Grand-Tronc de ses obligations par rapport au Transcontinental. Que vit-on ensuite?

La compagnie du Grand-Tronc est venue auprès du Gouvernement et a dit ceci: "Messieurs, nous avons bâti le Grand-Tronc-Pacifique depuis Winnipeg jusqu'au Pacifique. Nous n'aurions jamais consenti à construire cette ligne si nous n'avions pas eu un point de ralliement entre notre réseau de l'Ouest et celui de l'Est. Notre Grand-Tronc se termine à Sarnia, et notre Grand-Tronc-Pacifique se termine à Winnipeg. Comment transporterons-nous notre trafic depuis Sarnia jusqu'à Winnipeg?

"En vertu de notre contrat, le Transcontinental national devrait être le point de liaison. Privés de ce chemin, nous sommes dans l'impossibilité de faire du Grand-Tronc-Pacifique une entreprise rémunératrice. C'est un réseau isolé et sans débouchés vers l'Est, débouchés que nous aurions eus, si vous aviez suivi le contrat de 1903."

Le Gouvernement du Canada de nouveau avoua son tort; il comprit que le Grand-Tronc-Pacifique ne pouvait pas être une entreprise avantageuse, privé des services du Transcontinental.

Qu'est-il arrivé ensuite? Le Grand-Tronc s'adressa au Gouvernement canadien en 1913 pour un prêt de $15,000,000 pour l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. Il revint à la charge en 1916 pour un nouveau prêt de $7,081,703, en 1917 pour un autre prêt de $5,038,053, en 1918 pour un autre prêt de $7,471,399. A chaque année, le Gouvernement faisait un nouvel aveu et déclarait que le Grand-Tronc-Pacifique avait droit d'être aidé des deniers publics, parce que le Gouvernement canadien n'avait pas respecté à la lettre son contrat de 1903.

Monsieur l'Orateur, je vous rappelle ces choses pour vous faire voir que si, aujourd'hui, nous sommes en face d'une situation aussi embarrassée, en ce qui concerne nos chemins de fer, que si nous sommes en face d'une situation presque inextricable, la faute en est à ces administrateurs imprudents qui n'ont pas su respecter leurs engagements envers une compagnie privée, et qui, par ce fait, se sont mis dans l'impossibilité d'exiger l'accomplissement des obligations de l'autre partie à la convention.

Aujourd'hui, le Gouvernement se voit incapable d'obliger le Grand-Tronc à remplir ses obligations. Mon opinion diffère sur ce point de celle de l'honorable ministre de l'Intérieur, mais je suis convaincu que si la question était posée à un tribunal, ce tribunal acquitterait la compagnie du Grand-Tronc de ses engagements relatifs au Grand-Tronc-Pacifique, l'autre partie contractante n'ayant pas respecté les siens. Si donc, nous sommes en face de cette situation inextricable, la faute en est entièrement aux dieux du jour.

L'achat du Grand-Tronc.

En 1918, un nouvel événement se produisit, Le Gouvernement décida d'acheter le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. A l'heure présente nous n'en comprenons pas la vraie raison. Mais quand les amis du Gouvernement ou ceux qui profitent de cette transaction auront râflé les millions que cette législation va leur permettre d'encaisser un jour ou l'autre, nous connaîtrons le fond et le tréfond de cette affaire.

L'autre jour, on m'a reproché de jeter de la boue à la face du Gouvernement, de lancer l'injure, sans être capable de soutenir mes affirmations. Aujourd'hui même n'avons-nous pas entendu l'honorable ministre de l'Intérieur et les autres députés qui siègent à votre droite, nous dire que si nous nous levons pour protester contre l'adoption de la mesure que l'on veut faire adopter à la dernière heure d'une session qui se meurt, c'est que nous sommes au service de la compagnie du Pacifique-Canadien, et des grands intérêts montréalais.

L'on ne peut porter une pareille accusation sans la prouver, et je demanderai à l'honorable ministre, et je demanderai à ceux qui siègent derrière lui de nous donner la preuve que des honorables députés de la gauche sont payés par le Pacifique-Canadien ou les grands intérêts montréalais.

Mû par le seul sentiment du devoir qui s'impose et par le désir de l'accomplir, je dis sans crainte d'aucune contradiction que ni le Pacifique-Canadien, ni les grands intérêts montréalais ne m'ont jamais approché, ni de près ni de loin; que je n'ai jamais reçu un centin ou aucune autre considération qui puisse influencer le jugement que j'ai à rendre en Chambre.

Je suis convaincu qu'il en est de même de tous les honorables députés qui siègent à votre gauche; et si les membres de la

droite veulent porter de semblables accusations, l'honneur les oblige maintenant a prouver que leurs affirmations sont fondées. Si elles ne sont pas fondées, qu'ils se rétractent, ou bien l'opinion publique leur rentrera leur injure dans la gorge comme un odieux mensonge, une infâme calomnie.

Revenons maintenant, si vous voulez bien, pour quelques instants, aux accusations que nous avons nous-mêmes portées, lorsque nous disions que la mesure présentement à l'étude aurait pour effet de faire gagner quelques millions aux amis du Gouvernement, ou à quelques financiers qui sont dans le cercle gouvernemental.

D'abord, nous achetons le capital-actions de la compagnie du Grand-Tronc. Ce capital-actions se divise en cinq catégories: Le capital garanti, les actions privilégiées, numéro un, numéro deux et numéro trois, et enfin les actions ordinaires.

Le président du Grand-Tronc, sir A. W. Smithers et M. Kelly, sur les sollicitations du Gouvernement, en sont venus à une conclusion. Dans une lettre déposée sur la table de la Chambre, ils ont donné au Gouvernement leur consentement à la convention projetée. Le Canada s'engage à leur rembourser au pair les 60,000,000 du capital garanti, après avoir payé pendant un certain nombre d'années 4 p. 100 d'intérêt; le Gouvernement s'engage de plus à soumettre à l'arbitrage la valeur des actions privilégiées nos 1, 2 et 3, et aussi la valeur des actions ordinaires.

Sans aucun doute, monsieur l'Orateur, MM. Smithers et Kelly n'ont pas donné ce consentement sans avoir en mains la majorité des actions, garanties et préférentielles, parce que s'ils n'avaient pas cette majorité en mains, ou à leur disposition, comment pourraient-ils prendre un pareil engagement?

Donc, monsieur l'Orateur, MM. Smithers et Kelly et leurs associés, possèdent la majorité du capital-actions de la compagnie du Grand-Tronc.

Voyons un peu quelle est la valeur de ce capital? Nous en trouvons une appréciation clairement exprimée dans le rapport Drayton-Acworth, dont il a été si souvent question au cours de ce débat, page lxv:

"En ce qui concerne le capital tout entier de la compagnie, il n'a qu'une valeur intrinsèque, très minime. Sur la base présente de ses revenus, cette valeur s'élèverait à peu de chose."

Quelle était la valeur de ce capital-actions?

Monsieur l'Orateur, les cotes de la bourse de Londres et de New-York nous font voir

que le capital garanti, la première catégorie, avant l'annonce du projet de loi, était en bas de 45 p. 100.

Aussitôt que le projet de loi fut annoncé, ce capital-actions fit un saut, monta de 45 à 50, de 50 à 60, et bientôt, muni de la garantie du Gouvernement, il se vendra, sans doute, au pair, au grand bénéfice de ceux qui le possèdent présentement.

Ce capital-actions de 60 millions, suivant la cote de la Bourse à l'heure actuelle, ne vaudrait pas 30 millions, et cependant, le Gouvernement garantit le remboursement intégral des 60 millions. Le Gouvernement garantit de plus le paiement intégral des autres catégories du capital de la compagnie, suivant l'évaluation des arbitres. J'avais donc raison de dire, l'autre jour, que ce projet aurait pour effet d'enrichir un groupe de financiers. Mon affirmation était basée sur des faits bien connus, et par des documents officiels irréfutables.

Le rapport Drayton-Acworth.

Je voudrais relever quelques inexactitudes du discours de l'honorable ministre de l'Intérieur.

Il nous a accusés de nous servir du rapport Drayton-Acworth lorsque cela faisait notre affaire, et de mettre ce rapport de côté, lorsqu'il était contre nous.

Comment l'honorable ministre, comme les pharisiens antiques, voit-il la paille dans l'œil de son prochain sans apercevoir la poutre qui crève ses propres yeux? Il invoque lui-même le rapport Drayton-Acworth à la section 41 de ses conclusions, lorsque ce rapport recommande de payer à la compagnie du Grand-Tronc quelque chose comme $3,600,000 par année. Cependant, il rejette ce rapport, il n'en veut pas, lorsque, dans le relevé des faits qu'il donne in extenso, ce rapport nous dit que les dividendes qui ont été payés pendant les 10 années précédentes ont été payés à même les fonds qui auraient dû être affectés au maintien du réseau et de son matériel roulant.

L'honorable ministre nous accuse de nous servir du rapport en dénaturant le contexte. Cependant il met lui-même à l'écart une partie importante du contexte lorsque cette partie ne fait pas son affaire.

L'honorable ministre a raison; il a raison de mettre de côté certaines parties du rapport Drayton-Acworth, parce que ce rapport se contredit lui-même, mais il a tort de nous reprocher d'en faire autant.

Les commissaires chargés de faire enquête sur la situation du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, ont pris connaissance d'une masse de documents et ont

constaté les faits, mais leurs conclusions ne découlent pas de leurs prémisses.

Ils nous disent, dans le corps de leur rapport, que le Grand-Tronc n'a pas maintenu son chemin de fer en bon état de réparations, que la compagnie a diverti au delà de 25 millions de piastres pour payer des dividendes, lorsque ces 25 millions de piastres étaient requis pour le maintien de leur matériel roulant et de leur voie.

Mais après nous avoir dit cela, nos commissaires concluent en recommandant le paiement d'une indemnité basée sur les dividendes que la compagnie s'est payés pendant les années précédentes, mais que, de leur propre aveu, elle n'a pas gagnés.

Je soumets que c'est là une contradiction flagrante entre la conclusion et les prémisses. Mais il y a plus.

L'opinion de M. Acworth.

M. Acworth, un des commissaires, était considéré en Angleterre comme une autorité, sur les questions de chemin de fer. Il avait écrit un volume: "Essai sur l'histoire des chemins de fer nationalisés en pays étrangers."

Il vint au Canada absolument imbu de l'idée que la nationalisation des chemins de fer était un grand mal. Après une enquête nécessairement sommaire, lui qui ne connaissait pas les conditions spéciales qui prévalent ici, nous fit un rapport concluant que le Gouvernement ferait bien d'absorber dans son réseau le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique, le Nord-Canadien et peut-être encore quelques autres. Ce rapport est-il bien fondé?

Quelque temps après la publication du rapport Drayton-Acworth, M. Acworth fut invité à aller rendre témoignage devant la commission du Congrès américain, alors en session.

Que dit-il lorsqu'il fut appelé devant le Congrès? Il est très intéressant de lire cette opinion et de voir la volte-face subite qu'il fit de nouveau, après celle qu'il venait de faire dans son rapport Drayton-Acworth.

Je me permettrai de lire cet extrait en anglais, parce que la traduction impromptue que je pourrais en donner serait bien imparfaite.

(Traduction).

Les dépêches d'Ottawa font ressortir le contraste entre le témoignage rendu par M. W. M. Acworth devant le comité du Congrès à Washington et les conclusions de son rapport sur la situation des chemins de fer en Canada. Les deux attitudes ne sauraient se concilier. M. Acworth, de concert avec M. Drayton, a proposé un projet de nationalisation des chemins de fer réellement propre à nous jeter dans la stupéfaction. Devant le comité du Congrès, quelques jours après la publication de son rapport sur la situation financière des chemins de fer canadiens, M. Acworth a condamné catégoriquement le régime des chemins de fer d'Etat. Il a cité plusieurs pays, entre autres la Prusse, la France, la Russie, l'Italie, l'Autriche, les Indes, la Hollande, la Suisse et l'Australie où l'exploitation des voies ferrées par l'Etat a abouti au désastre. Dans tous ces pays, au dire de M. Acworth, l'administration des chemins de fer par l'Etat a eu pour résultat la majoration des tarifs, ainsi que l'arrêt du développement naturel des chemins de fer. En résumant ses conclusions, il dit:

"La science des chemins de fer est progressiste. De nouvelles idées provoquent de nouvelles inventions, l'emploi de matériel et de méthodes plus modernes. Et cela implique une nouvelle dépense de capitaux qu'il faut rembourser au moyen d'économies effectuées plus tard. Le fonctionnaire de l'Etat voit avec méfiance les idées modernes, découragent les nouvelles inventions, consent avec répugnance à de nouvelles dépenses".

M. Acworth admet que la Prusse nous offre le meilleur exemple de chemins de fer d'Etat administrés avec succès, et sans désemparer il s'emploie à démontrer que ce succès est plus apparent que réel. Il dit:

"Depuis nombre d'années, le gouvernement allemand a été inflexible dans son opposition à l'abaissement des tarifs, tout en soutirant aux voyageurs et aux expéditeurs des recettes nettes qui, après le paiement intégral de l'intérêt sur la dette des chemins de fer, rapportent en temps normal une somme de 50 millions de piastres affectées aux frais généraux du gouvernement.

"Les opinions optimistes des auteurs du rachat des voies ferrées par l'Etat (en Prusse) ont été loin de se réaliser. Ils avaient promis l'abaissement des tarifs et du prix des places en chemin de fer; or, eu égard à l'important accroissement des transports, il y aurait lieu de penser qu'ils auraient pu réussir à réaliser cette réforme. De 1900 à 1911, les prix des places en moyenne ont été abaissés de 13½ p. 100. Mais les tarifs du trafic-marchandises sont loin d'être demeurés stationnaires... Les partisans du rachat avaient, en outre, estimé que les bénéfices à réaliser suffiraient pour éteindre la dette en soixante ans. En réalité, le prix payé pour l'acquisition des chemins de fer est de $205,-492,880. Or, à la date du dernier bilan, à l'expiration d'un quart de l'exercice, la dette, bien loin d'être réduite, s'élevait à $270,132,-800".

Monsieur l'Orateur, d'après le témoignage de M. Acworth, il ressort que la nationalisation des chemins de fer, dans tous les pays où elle a été tentée, a amené déficit sur déficit, et n'a fait que creuser de plus en plus les voies par où coule l'argent du peuple.

Continuons, si vous le voulez bien, l'étude de cette opinion.

(Traduction).

M. Acworth cite faits et chiffres pour prouver que l'exploitation des chemins de fer par l'Etat en France a abouti à l'avortement. Dans son résumé, il cite l'opinion d'une autorité française:

"Envisagée sous tous ses aspects, l'exploitation des chemins de fer par l'Etat en France

a donné des résultats peu favorables. L'Etat, et surtout un gouvernement issu du suffrage populaire, ne saurait faire une bonne gestion commerciale. Il exploite ses chemins de fer à plus chers deniers et il est réduit à l'impuissance en présence de ses employés. Il y a du moins un résultat qui se dégage de l'expérience que nous avons récemment acquise. Elle a provoqué un mouvement fort prononcé non seulement contre le rachat des chemins de fer, mais encore contre toute tendance à donner plus d'extension à l'exploitation de l'industrie des transports par l'Etat. C'est là, à mon avis, un heureux résultat. J'espère que cette opinion continuera à s'affirmer et que, de concert avec nos voisins, nous bénéficierons de l'enseignement qui se dégage de ces faits".

Le "Daily Mail" ne souscrit pas à l'attitude prise par M. Acworth en condamnant sans réserve le principe de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, et il ne pense pas non plus que la situation mondiale des réseaux d'Etat soit aussi déplorable qu'il le prétend. Ce qu'il faut retenir ici, c'est que M. Acworth a proposé pour le Canada le régime des chemins de fer d'Etat qu'il condamne dans tous les autres pays où l'on en a fait l'épreuve. Devant le comité du Congrès, il s'est posé en adversaire juré et même prévenu du régime des chemins de fer d'Etat. Et pourtant c'est bien là le régime dont il voudrait doter le Canada, et pour atteindre son but il n'hésiterait pas à détruire un réseau de chemin de fer canadien fort solide et parfaitement solvable.

Affirmer que M. Acworth est illogique, ce serait réellement un euphémisme. Le témoignage qu'il a rendu à Washington enlève toute valeur à son rapport sur la situation des chemins de fer canadiens. Et il y a là une forte présomption que M. Acworth n'a réellement pas exercé d'influence sur la rédaction d'un rapport auquel il a apposé sa signature.

Eh bien, monsieur, après toutes ces contradictions flagrantes, contradictions du rapport entre ses constatations de faits et ses conclusions, contradiction de M. Acworth entre son opinion exprimée au rapport et son opinion exprimée devant le congrès américain, ne sommes-nous pas justifiables de prendre les constatations de faits, et de mettre de côté les conclusions qui n'en découlent pas des prémisses.

L'honorable ministre de l'Intérieur nous accuse d'écarter le rapport, quand cela fait notre affaire. Nous avons scrupuleusement évité d'écarter la partie du rapport qui était basée sur les faits, mais nous avons pris la liberté de prouver que les conclusions étaient en contradiction avec les faits.

La nationalisation des chemins de fer.

Cette question de la nationalisation revient de temps à autre sur le tapis, et est discutée très longuement chaque fois qu'une question se rapportant aux chemins de fer canadiens est soulevée devant la Chambre, que ce soit un subside pour la construction d'une ligne nouvelle, la garantie d'une débenture ou le paiement d'une obligation.

Toujours on essaie d'exploiter dans un intérêt politique ce principe de la nationalisation et d'en couvrir les méfaits du Gouvernement, et le peuple ne peut guère y distinguer la vérité du mensonge.

(Traduction).

M. BURNHAM: L'honorable député s'opposerait-il à l'acquisition du réseau du Grand-Tronc, si c'était un marché avantageux?

(Traduction).

M. VIEN: Si c'était un marché avantageux pour l'Etat, je l'approuverais; car ce serait, à mon avis, dans l'intérêt du pays. Seulement, comme je l'ai dit dans les observations que j'ai faites en français, je prétends que ce n'est pas un marché avantageux à l'Etat, et que les seuls qui en bénéficieront, sont les vendeurs, les propriétaires du capital-actions de la compagnie, capital fort avili en ce moment, qui atteindra le pair, dès que la convention aura été adoptée et approuvée législativement.

(Continuant en français)

Revenons à nos moutons.

Monsieur l'Orateur, il s'agit de savoir si le principe de la nationalisation des chemins de fer est un principe qui doit être admis ou rejeté. Devons-nous, sans plus d'examen, trancher la question sur ce débat relatif à l'acquisition du Grand-Tronc?

Nous avons déjà un réseau de chemins de fer qui est la propriété de l'Etat. Que nous le voulions ou que nous ne le voulions pas, ces chemins de fer sont aujourd'hui nationalisés. Mais lorsqu'il s'agit d'ajouter au réseau des chemins de fer de l'Etat un nouveau réseau qui va en doubler l'étendue, je dis qu'il faut quelque chose de plus que le mandat que les membres de cette Chambre possèdent aujourd'hui. Les membres de cette Chambre n'ont pas été élus en 1917 pour acheter le Grand-Tronc-Pacifique ou pour acheter ou nationaliser le Grand-Tronc. Lorsqu'en 1917 on a parcouru le pays d'une extrémité à l'autre pour demander au peuple canadien un nouveau témoignage de confiance, on lui a dit qu'il s'agissait de gagner la guerre, et on lui a demandé de mettre toute autre question de côté. On lui a dit que le Gouvernement n'aurait d'autre mission que celle de gagner la guerre. La guerre est gagnée, la paix est déclarée, l'empire est sauvé; mais le Gouvernement ne retourne pas devant le peuple.

Je suis convaincu que si le Gouvernement actuel retournait devant le peuple il serait renvoyé du pouvoir. Je suis convaincu que la majorité des électeurs du Canada ne

renouvellerait pas sa confiance au ministère qui nous gouverne, abstraction faite de la question de la nationalisation des chemins de fer. Je suis convaincu que si, en même temps qu'une élection générale, on soumettait au peuple cette question, par voie de referendum. . . .

M. MORPHY: Sur quoi l'honorable député s'appuie-t-il pour affirmer que le public n'est pas partisan de la nationalisation des chemins de fer? Où a-t-il puisé ce renseignement?

M. VIEN: Je suis heureux de pouvoir répondre dans la belle langue de Molière à l'honorable député qui connaît bien le français.

J'allais justement expliquer à l'honorable député et à la Chambre que si nous soumettions au peuple, aujourd'hui, la question de la nationalisation des chemins de fer, par voie de referendum, en même temps qu'une élection générale, on obtiendrait un résultat analogue à celui que l'on vient d'obtenir dans la province d'Ontario: le Gouvernement serait battu assurément, mais peut-être la nationalisation des chemins de fer serait-elle acceptée.

M. BURNHAM: L'honorable député a-t-il changé d'avis? N'a-t-il pas dit qu'il verrait d'un bon œil l'acquisition du GrandTronc, pourvu que ce fût une bonne affaire?

M. VIEN: Evidemment, mon honorable collègue (M. Burnham) ne connaît pas bien familièrement le français. Il n'a pas saisi l'argument que je viens de présenter. A mon avis, il ne comprend pas même l'anglais, car je lui ai dit en anglais que, bien que j'approuve un bon marché, favorable au pays, je repousse celui-ci, parce que je ne le juge pas avantageux au pays. Je n'ai nullement changé d'avis; je ferai voir tantôt que l'acquisition du Nord-Canadien n'a pas été un bon marché pour le pays.

Sans assimiler le referendum sur la nationalisation des chemins de fer au referendum sur la prohibition, je soumets que cette politique serait peut-être approuvée par le peuple, dans un moment d'engouement, mais que le Gouvernement serait néanmoins renversé, parce qu'il n'a plus la confiance de la majorité des électeurs de ce pays, et il n'a pas de mandat pour présenter une telle législation. Sur un referendum, certaines parties du pays voteraient probablement en faveur de la nationalisation. Il est possible que les électeurs d'Ontario et des province de l'Ouest seraient en majorité favorables à une pareille mesure, mais ce ne serait là que le résultat d'un engouement passager.

Le Gouvernement canadien a contribué à créer cet engouement en ne mettant pas clairement sous les yeux du peuple un exposé réel de la situation par rapport à nos chemins de fer.

Pourquoi l'Ouest et Ontario favorisent la nationalisation.

Je comprends pourquoi l'Ouest canadien est en faveur de la nationalisation. L'Ouest est un pays producteur de blé, un grand producteur de grain. Il est à 3,000 milles de ses marchés et il lui faut pour s'y transporter des voies de communication avantageuses; il sait bien que tant que les chemins de fer seront des entreprises particulières, ces chemins de fer doivent rapporter un revenu suffisant pour couvrir les dépenses; il sait bien que pour couvrir leurs dépenses, les chemins de fer doivent avoir des tarifs suffisamment élevés. Or l'Ouest canadien ne veut pas qu'on relève les tarifs, parce qu'il veut avoir des moyens de transport à bon marché. Par le moyen de la nationalisation, l'Ouest canadien croit qu'il pourra avoir assez d'influence sur le Gouvernement pour l'empêcher de relever ses tarifs, même s'il faut administrer les chemins de fer à perte.

Il y a quelques jours, discutant avec un grand propriétaire de l'Ouest, je lui exposais ma surprise de voir les agriculteurs favoriser la nationalisation. Je lui faisais voir qu'en définitive ce sont les propriétaires du sol qui seront appelés à combler les déficits annuels, et que fatalement il nous faudrait en venir à la taxe foncière, si les déficits continuent à s'accumuler et si nous ne pouvons pas boucler le budget, en équilibrant nos ressources et nos dépenses. Comment alors le fermier canadien peut-il favoriser l'acquisition d'un nouveau chemin de fer déficitaire qui chargera le pays d'une dette colossale?

Il me répondit: "Depuis soixante ans l'agriculteur contribue au maintien des industries de Québec et d'Ontario, en payant la plus-value que donne à leurs produits manufacturés la protection du tarif douanier.

"Sur chaque chapeau, sur chaque habit, sur chaque paire de bottes, il nous faut contribuer à la protection du fabricant canadien. N'est-il pas juste que les provinces industrielles d'Ontario et de Québec commencent aujourd'hui à favoriser la grande industrie agricole de l'Ouest, en nous fournissant les moyens de transport qui nous permettront de concourir avec avantage sur les marchés mondiaux, malgré la distance qui nous en sépare? Pour cela, il nous faut des voies ferrées qui transportent nos produits à bon marché.

"Les compagnies privées ne nous accorderont jamais les réductions dont nous avons besoin. L'Etat seul peut le faire. Si en le faisant, l'Etat est en déficit, il est juste que le pays tout entier contribue à protéger notre industrie agricole, comme le consommateur canadien protège les autres industries."

Quelle erreur fondamentale! Si c'est le consommateur qui paie ce que la protection entraîne, n'est-il pas juste que celui qui se sert des chemins de fer paie un prix suffisant pour que les chemins de fer puissent se soutenir?

De plus, quand l'ère des emprunts sera terminée, et elle se terminera bientôt, monsieur l'Orateur, l'agriculteur canadien comprendra les conséquences fâcheuses de son engouement.

Nous ne pouvons pas continuer à emprunter trois ou quatre cent millions par année. Un pays s'administre comme une maison d'affaires. Il nous faudra demain régler nos comptes. La situation financière du pays va bientôt créer un nouveau problème.

Comment pourrons-nous acquitter les obligations très lourdes que notre dette colossale nous impose?

Comment rendrons-nous justice à nos soldats? Comment pourrons-nous créer les revenus qui nous manquent déjà et qui nous manqueront bien davantage sous peu? Et s'il nous faut combler les déficits que nos réseaux ferrés nous entraîneront, ne serons-nous pas fatalement acculés à la taxe sur la terre, à la taxe sur la production du sol, comme dans certains pays européens où chaque boisseau de blé paye un tribut à l'Etat, où chaque arpent en culture est frappé d'impôts.

Je crois donc que l'agriculteur de l'Ouest en viendra bientôt à comprendre la fausseté du système qu'il paraît préconiser aujourd'hui

Et dans la province d'Ontario? Là encore un groupe important favorise la nationalisation.

Les uns sont entraînés par un mouvement créé en ce sens. Ce mouvement fut commencé lorsqu'on institua la Commission hydro-électrique pour aménagement des chutes d'eau, et la conversion de leur énergie en électricité sous le contrôle de la province.

Partant de ce principe que les services d'utilité publique doivent être administrés par l'Etat, assimilant une chute d'eau à un chemin de fer, grisée par le succès momentané de sa commission hydro-électrique, une partie de la population d'Ontario favorise la nationalisation des chemins de fer.

M. BURNHAM: Notre honorable collègue approuve-t-il que l'Etat soit propriétaire d'une ligne de transatlantiques et qu'il en fasse l'exploitation?

M. VIEN: La question que pose mon honorable ami ne se rattache pas au débat. Elle implique l'étude de la politique du Gouvernement canadien, en ce qui concerne l'exploitation des paquebots par l'Etat, ainsi que l'étude du programme général du Gouvernement en matière de constructions maritimes, et concernant l'acquisition de navires sortant des chantiers maritimes canadiens. Ce n'est pas le moment de discuter la question.

Monsieur l'Orateur, je disais donc avant l'interruption de l'honorable député (M. Burnham) qu'un certain groupe de la population ontarienne, de bonne foi, favorise la nationalisation, mais ce n'est pas le plus grand nombre.

Le plus grand nombre de ceux qui dans l'Ontario favorisent aujourd'hui la nationalisation et l'acquisition du Grand-Tronc, sont ceux-là mêmes, qui tout en nous reprochant d'être les serviteurs du Pacifique-Canadien et des grands intérêts montréalais, vont chercher leur inspiration aux pieds des magnats de la banque de Commerce et des anciens propriétaires du Nord-Canadien. Ces messieurs ont la haute main sur le Gouvernement du pays. Ils ont su faire accepter dans la direction des chemins de fer de l'Etat, leurs créatures les plus fidèles; et ce qu'ils cherchent surtout à accomplir, c'est déplacer le centre financier en le transportant de Montréal à Toronto.

Faire de Toronto la métropole du Canada, y concentrer l'administration des chemins de fer, et tout ce que cela entraîne, voilà leur rêve. S'il faut acheter le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique, voire même le Pacifique-Canadien, ils sont prêts, sans égards aux déficits. N'avions-nous pas raison de dire qu'en exigeant le vote du projet de rachat du Grand-Tronc, le Gouvernement favorise ses amis?

Loin de moi l'idée de vouloir prétendre que tous ceux qui, dans l'Ontario, favorisent l'acquisition du Grand-Tronc sont de mauvaise foi.

Beaucoup sont grisés par le succès de la Commission hydro-électrique. Je suis moi-même porté à croire qu'il est bon que les chutes d'eau qui sont dans le domaine public, soient aménagées pour le bénéfice du peuple. Comme un très grand nombre de compagnies privées ont abusé des privilèges

qui leur ont été octroyés, en surchargeant le peuple par des prix excessifs, il n'est pas surprenant que le bon peuple d'Ontario soit favorable à sa Commission hydroélectrique. Mais il y a une immense différence entre l'exploitation d'une chute d'eau par l'Etat et l'exploitation d'un chemin de fer. Une fois l'énergie convertie en électricité, les frais d'opération sont peu élevés et peu compliqués. Il n'y a que la ligne de transmission à entretenir, puisque ce sont les municipalités qui sont elles-mêmes les agents distributeurs dans leurs limites.

Mais quand il s'agit d'un chemin de fer, comme c'est différent! Entre les mains d'un Gouvernement, quel instrument de péculat, de favoritisme, d'influences illégitimes, de mauvaise administration!

S'agit-il d'acheter des traverses de chemin de fer, on favorisera ni le marchand le plus honnête, ni le plus bas soumissionnaire, mais un ami du Gouvernement, sans se soucier de la qualité des traverses, qui bientôt à cause de leur qualité inférieure, pourriront sous les rails, et causeront des déraillements, comme la chose s'est produite sur l'Intercolonial cette année, à plusieurs reprises.

S'agit-il d'acheter du charbon? On ne cherchera pas le plus bas soumissionnaire, mais un ami des dieux du jour. Souvent il ne fournira que de la poussière de charbon, et les engins alimentés par ce combustible inférieur ne pourront traîner les convois à l'heure fixée dans les horaires, et seront souvent dix ou quinze heures en retard, comme le savent tous ceux qui en ont fait la triste expérience, en voyageant sur les chemins de fer de l'Etat.

Tous les ans on viendra demander à la Chambre des communes de voter les sommes d'argent nécessitées par les déficits.

Comment les honorables députés de cette Chambre pourront-ils se rendre compte de l'administration des chemins de fer? Le volume des affaires traitées sera tellement considérable qu'il sera impossible d'en scruter l'honnêteté ou la malhonnêteté.

Des fonds secrets seront créés pour alimenter l'organisation électorale, et sur les milliers et milliers d'employés, le Gouvernement au pouvoir exercera une pression, en temps d'élection.

La nationalisation et les déficits.

Que les chemins de fer administrés par l'Etat soient une source de déficits constants, je crois l'avoir établi amplement par le témoignage même de M. Acworth, par le rapport de la commission Drayton et par notre expérience personnelle

Mais, s'il me fallait une autre autorité, je la trouverais dans la déclaration faite au Sénat par l'honorable sir James Lougheed, en réponse à une interpellation de l'honorable sénateur Casgrain.

M. l'ORATEUR: L'honorable député veut-il faire allusion à un débat qui a eu lieu au sujet de renseignements fournis par le Gouvernement au Sénat, en réponse à une question posée par un des sénateurs?

M. VIEN: Je n'ai pas l'intention d'enfreindre le règlement, mais je suppose que je puis faire allusion à des renseignements qui ont été fournis au Sénat?

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que l'honorable député ait droit de se servir de ce qui s'est fait au Sénat au cours de ses délibérations.

M. VIEN: Alors, d'après les renseignements que je possède, je puis prendre pour admis que l'exploitation des chemins de fer nationaux par le Gouvernement a eu le résultat que je vais expliquer.

Puisqu'il ne m'est pas permis de lire les déclarations faites par le Gouvernement au Sénat, il me sera tout de même permis de faire valoir combien le Gouvernement est loin d'avoir réalisé les espérances dont il nous entretînt l'an dernier.

Le Gouvernement prétendait qu'avec une administration saine et honnête, et avec un bureau d'administration compétent, le réseau des chemins de fer de l'Etat serait une entreprise rémunératrice. Or, quel a été le résultat de l'administration du Nord-Canadien?

Les recettes brutes, dans la période du 1er octobre 1917 au 31 août 1919, ont été de $93,502,669.

Les dépenses d'exploitation pendant la même période se sont élevées à $93,188,470.

Mais, pendant la même période, le Gouvernement a dû avancer à la compagnie, à titre de prêt pour la construction, l'amélioration ou l'outillage, une somme additionnelle de $71,606,463.

Pendant la même période, les opérations se sont terminées par un déficit considérable. Depuis le premier octobre 1917 au 31 décembre 1917, le déficit était de $2,368,122.

Depuis le 1er janvier 1918 au 31 décembre 1918, le déficit a été de $14,643,753.

On estime que le déficit de l'année courante sera de $5,587,028.

On admettra que ce n'est pas brillant. Mais que faut-il penser de la question de la nationalisation, quand on songe que ces sommes ne couvrent pas l'intérêt sur la mise, ni les capitaux de réserve, de dépréciation et de renouvellement, que toute

compagnie prudente ne néglige pas d'accumuler?

Monsieur l'Orateur, je prétends que nous avons raison de craindre que l'acquisition du Grand-Tronc par le Gouvernement ne nous fournisse une source additionnelle de déficits. Ce chemin de fer, fût-il en lui-même une entreprise rémunératrice, entre les mains du Gouvernement, il ne pourra qu'augmenter les déficits déjà considérables que la politique imprévoyante du Gouvernement a causé au pays. Ces déficits creusent un trou de plus en plus béant dans le Trésor national. Et ce trou, il va falloir le remplir. Et comment le remplira-t-on, sinon par la taxe sur la terre et les produits de la terre, que les amis du Gouvernement nous laissent déjà entrevoir.

La perception des taxes énormes qu'il faudra imposer dissipera bientôt l'engouement passager dont certains groupes de notre peuple semblent les victimes. Le peuple comprendra, mais hélas, trop tard, quels étaient ses véritables amis. Il comprendra la fausseté des principes sur lesquels repose toute la politique du Gouvernement.

Loin de moi l'idée de faire aux agriculteurs canadiens un reproche de leurs opinions.

Il y a deux ans, lorsque cinq mille d'entre eux descendirent à Ottawa, pour rencontrer le Gouvernement, ils demandèrent à être reçus à la barre de cette Chambre pour exprimer leurs vifs regrets sur la conduite de la chose publique, pour demander une réforme.

J'étais leur interprète auprès de vous, et c'est grâce à mes efforts que nous avons réussi à faire déposer la correspondance sur le bureau de la Chambre, après l'avoir transmise vainement à son Excellence le Gouverneur général et à vous-même, monsieur l'Orateur. Ce n'est qu'au prix de grands efforts que nous avons pu faire insérer au hansard leur mémoire réclamant le gouvernement du peuple par le peuple.

Je suis sûr que si le Gouvernement retournait vers les cultivateurs aujourd'hui, il recevrait de ces messieurs la rebuffade que le gouvernement tory d'Ontario vient d'essuyer et que le Gouvernement tory d'Ottawa essuyera demain.

Quant à nous de l'opposition nous ne craignons pas l'électorat. Nous nous sommes efforcés de défendre les meilleurs intérêts du peuple et nous savons que le peuple nous en saura gré. Nous n'avons violé aucune de nos promesses, et nous avons fidèlement rempli nos engagements solennels.

On nous reproche parfois de manquer de sagacité politique et de ne pas découvrir, au bon moment, le cours de l'opinion publique.

Monsieur, venez dans la province de Québec, vous y verrez une population éclairée, heureuse et prospère, conduite par ses hommes d'état et son clergé, son éducateur depuis trois cents ans. Elle ne prend pas des lanternes pour des soleils, et ne court pas après des vessies flamboyantes qui lui crèveraient entre les mains. Elle est sage et pratique.

Nous ne craindrons pas d'aller devant elle, confiants qu'elle saura distinguer le vrai du faux, dans cette question de l'acquisition du Grand-Tronc.

Quand nous lui ferons voir, sous son vrai jour, le marché qu'on nous propose, la population de Québec, et, nous osons le dire, la population bien pensante de tout le Canada trouvera que nous avons bien mérité d'elle et nous continuera sa confiance.

Il suffira de lui expliquer que la convention qu'on nous propose donne à des valeurs nominales dépréciées une plus-value considérable et favorise aux dépens du Trésor public les spéculateurs véreux qui ont entraîné le Gouvernement dans cette entreprise néfaste.

On nous fait le reproche depuis trois semaines d'avoir critiqué sans suggérer une meilleure politique.

Monsieur, j'ai une proposition à faire au Gouvernement: nous voilà chargés du Grand-Tronc-Pacifique, nous ne pouvons pas nous en déprendre; le Gouvernement en ne suivant pas les stipulations du contrat de 1903, a dégagé le Grand-Tronc, et s'est privé de tout moyen de le contraindre.

Alors, il ne nous reste qu'à en prendre notre parti et à garder le Grand-Tronc-Pacifique.

La compagnie du Grand-Tronc, dégagée de ses obligations du Grand-Tronc-Pacifique, peut vivre et se soutenir elle-même; n'y touchons pas. Entre les mains du Gouvernement, ce serait un autre chemin de fer déficitaire.

On nous répond à cela: "Mais vous prenez tous les chemins en banqueroute et vous laissez ceux qui rapportent; vous prenez le petit lait, et vous laissez la crème."

Mais il n'y a pas de crème en tout cela. Le Grand-Tronc entre nos mains sera pour nous un déficit annuel. Privons-nous au moins de ce déficit. M. Acworth ne nous dit-il pas que les chemins de fer de l'Etat dans tous les pays ont été un fiasco et ont entraîné les nations à la ruine financière?

Conclusion.

Monsieur, une responsabilité énorme repose sur le Gouvernement actuel et sur les députés de cette Chambre. Elus par le peu-

ple pour défendre ses intérêts, nous sommes les fiduciaires du patrimoine national, et le mandat que nous tenons de la confiance populaire nous avons le devoir incontestable de ne pas le prostituer, et de ne pas le mettre au service des grands intérêts financiers, que ce soit de Montréal ou de Toronto. Le Gouvernement n'a pas le droit d'enrichir un petit groupe aux dépens du peuple et de mettre en péril l'héritage que nous avons reçu de nos pères.

Qu'il était beau cet héritage et qu'il était prospère quand, en 1911, l'administration libérale le remettait au Gouvernement actuel! De 1896 à 1911, Laurier l'avait agrandi prodigieusement. Il l'avait pris en 1896 avec 36 millions de revenus et 40 millions de dépenses. Il le remit en 1911, avec 225 millions de revenus et 180 millions de dépenses, soit un excédent de 45 millions.

Après huit ans d'administration, le Gouvernement actuel a mis cet héritage sur le bord de la banqueroute. Notre dette nette de 350 millions, en 1911, s'élève aujourd'hui à deux milliards près, et va toujours grossissant, d'une façon alarmante. Au moment où tous les esprits sérieux s'inquiètent de la situation qui nous est ainsi faite, ce Gouvernement d'irresponsables veut charger le pauvre contribuable canadien d'une dette additionnelle de 500 millions, sans compter les 180 millions qu'il va nous falloir dépenser pour mettre ce chemin en bon état d'exploitation, pour achever les travaux des gares terminus.

Si l'on ajoute à cela les déficits annuels que cette folle aventure va nous créer, on voit immédiatement quel péril nous courons.

Monsieur l'Orateur, quand je parcours les belles campagnes de notre chère province de Québec, ou de la province d'Ontario, je pense souvent au précieux héritage que nous avons reçu de nos aïeux.

Je songe à Champlain quittant sa patrie française, à ces héros, ses compagnons, venus comme lui pour créer sur les bords du Saint-Laurent un empire nouveau pour la France et pour le christianisme.

Je songe à ces hardis missionnaires qui, pendant cent cinquante ans, ont parcouru ce beau pays et sont allés jusqu'aux extrémités de l'Amérique évangéliser les tribus sauvages et leur apporter les bienfaits de la civilisation.

Je pense à ces preux français qui, pendant cent ans, luttaient dans des circonstances extraordinaires, une main sur les manchérons de la charrue et l'autre à la crosse de leurs fusils, ensemençant la terre et défendant leurs foyers contre les hordes sauvages ou les incursions des Anglais.

Je pense à ceux qui vinrent ensuite, sous la domination anglaise, et qui livrèrent des combats moins sanglants, mais non moins glorieux, pour conquérir les libertés politiques dont nous jouissons aujourd'hui.

Je pense à notre clergé si dévoué, si intelligent, si zélé, notre éducateur depuis la naissance de cette colonie, à qui nous devons la science religieuse et profane et le développement de toutes nos institutions, à qui nous devons d'avoir conservé avec la foi de nos pères, cette belle langue française qui nous est si chère.

Et songeant à tout cela, je me dis que le devoir impérieux de la génération actuelle est de conserver intact ce legs conquis au prix de tant de travaux, de sacrifices et de dévouement, et non seulement de le conserver, mais de le transmettre agrandi et prospère à la génération qui va nous succéder.

Cette chère patrie canadienne, quelle pitié de la voir entre les mains des administrateurs infidèles qui nous régissent aujourd'hui! Quelle pitié de voir un si bel héritage mis en péril par leur imprévoyance criminelle!

Souhaitons que bientôt sonne l'heure de la rétribution; souhaitons que, sous la poussée de l'opinion publique, ce Gouvernement indigne se voit enfin acculé à l'appel au peuple. Quel verdict rendra le peuple canadien? Il n'est pas douteux. Ce sera un immense coup de balai qui enlèvera des banquettes ministérielles ceux qui les occupent aujourd'hui; ce sera le grand lavage des écuries d'Augias, et Dieu sait s'il faudra un lavage complet avant que les nouveaux occupants ne puissent y trouver une place convenable.

Quant à nous, de la province de Québec, nous n'avons pas peur du verdict populaire, et nous appelons à grands cris le jour où nous retournerons devant nos juges pour demander un nouveau mandat. Jusqu'à ce que sonne cette heure désirée, nous continuerons sans peur à accomplir notre devoir, scrutant les actes du Gouvernement avec des yeux d'Argus et gardant la caisse publique avec une vigilance de Cerbère. Alors, forts du témoignage de notre conscience et de la satisfaction du devoir accompli, nous serons heureux d'avoir pu contribuer à doter de nouveau le pays d'une administration saine et honnête comme celle qui a présidé à ses destinées sous le gouvernement du très honorable sir Wilfrid Laurier, de regrettée mémoire.

L'appel au peuple produira un changement de ministère. Ce changement ne peut être que pour le mieux; il est impossible

d'avoir un pire gouvernement que celui qui nous régit aujourd'hui. Le peuple a donc tout à gagner et rien à perdre. Sous un nouveau gouvernement progressif, notre cher pays reprendra sa marche de l'avant, un instant interrompue, dans la voie du progrès, de la prospérité et du bonheur.

M. CRONYN: Si je prends la parole à ce stage de la discussion, monsieur le président, ce n'est pas dans l'intention de m'étendre trop longuement sur le sujet —d'ailleurs, j'aurais mauvaise grâce de le faire, à la suite des forts discours qui ont été prononcés sur la question par les députés des deux côtés de la Chambre. Après les déclarations nettement définies que le ministre de l'Intérieur a faites et après-midi, après des déclarations comme celles de l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) et de l'ex-ministre de l'Agriculture (M. Crerar), je le répète, il serait très mal à propos de m'avancer trop profondément dans le sujet.

J'appuierais spécialement sur les observations de l'ex-ministre de l'Agriculture (M. Crerar), parce qu'il siège au centre et qu'il a représenté la situation d'une façon sage, raisonnée et pondérée. Je veux, en tant, rappeler un aspect de la question qui a été abordé par les honorables membres de la gauche et auquel on n'a pas donné une attention suffisante; je veux parler des 60 millions de piastres d'actions garanties, appelées "actions garanties actuelles". Il faut d'abord admettre sur-le-champ qu'il ne s'agit pas d'une opération ordinaire. C'est, en réalité, une entreprise entre parents et l'on sait que, dans ces circonstances, les droits stricts d'après la loi et les règles d'affaires ne dominent pas. Nous avons absolument droit, aux yeux de la loi, comme créanciers du Grand-Tronc à poursuivre cette compagnie et à la mettre entre les mains d'un séquestre ou en liquidation. Mais on serait d'avis, en général, que cette conduite serait injuste et désastreuse. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a si bien traité ce point-là que je n'ai rien à y ajouter. Mais, étant données la situation et l'histoire du Grand-Tronc il faut nous demander si l'opération, surtout au sujet des actions garanties actuelles, est juste et équitable?

L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a insisté sur cette partie du contrat en plus d'une occasion. Il a déclaré catégoriquement que les contribuables font un don de 15 à 30 millions à cette catégorie particulière d'actionnaires. En toute déférence pour la longue expérience des finances de l'honorable député, j'oserai lui faire observer que son raisonnement est faux, parce qu'il confond le prix du cours avec la valeur intrinsèque. J'admettrai volontiers qu'en temps normal, lorsqu'une compagnie fait des affaires qui rapportent régulièrement et que les dividendes sont certains, le prix du cours indique la valeur de ses actions. Mais qu'il survienne quelque situation extraordinaire, que les temps comme aujourd'hui, soient bouleversés, alors le prix du cours n'est plus un indice. En réalité, il suppose toujours une vente, et il n'est qu'un indice des actions qui peuvent être offertes de temps à autre sur le marché. La loi de l'offre et de la demande régit beaucoup plus rigoureusement, il me semble, la bourse que toute autre partie du monde de la finance. S'il arrive à quelques actionnaires qui, par la force des circonstances ou pour autres raisons, veulent se défaire de leurs actions, le prix de ces actions baissera inévitablement, et beaucoup peut-être, à moins qu'il ne se trouve des acheteurs. Donc, quand nous parlons d'acheter ces 60 millions d'actions au cours actuel, nous parlons d'une chose absolument impossible.

La plupart parmi nous se rappellent qu'il y a quelques années un groupe des gens des chemins de fer les plus retors et les plus puissants des Etats-Unis ont voulu acquérir non pas toutes les actions, mais la juridiction du Northern-Pacific. Je puis vous assurer, monsieur l'Orateur, qu'ils n'ont pas annoncé leur projet à son de trompettes; ils n'avaient pas le désavantage des gouvernements dans la négociation des affaires publiques; ils ont pris tout le soin voulu pour masquer leurs intentions. Qu'est-il arrivé? Les actions du Northern-Pacific, qui se vendaient à 80 au mois de mars, valaient, le 9 mai, 1,000 piastres l'action. Une panique colossale se fit sentir sur le marché de New-York. Il nous est donc impossible, à moins d'employer les moyens strictement légaux qui sont entre nos mains, d'obtenir rien qui se rapproche de la juridiction de ces 60 millions d'actions.

L'honorable membre de Cap-Breton (M. McKenzie) a dit que s'il était juge ou arbitre et que l'on témoignât devant lui de la valeur du cours, il serait obligé de considérer cette valeur comme l'une des preuves les plus évidentes du prix des actions. C'est vrai, mais seulement dans le cas d'un nombre limité d'actions. Quand il s'agit de l'absorption ou de la fusion d'un établissement, c'est bien différent. Je me suis trouvé, de temps en temps, mêlé aux négociations de l'achat de compagnies peu importantes, et jamais l'acquéreur ou le

vendeur n'ont prêté la moindre attention à la valeur du cours, ou plutôt au prix du cours—parce que la valeur du cours est une mauvaise expression en un sens—des actions. On ne considérait que l'actif net et le passif et la productivité de l'entreprise.

Il y a quelques semaines seulement, on m'a prié d'examiner l'avantage de l'achat d'une compagnie dont les actions étaient hautement cotées à la bourse—à un chiffre beaucoup plus élevé que les actions garanties dont nous parlons. Les conditions du marché étaient que nous garantirions les engagements publics de la compagnie et que nous remettrions aux actionnaires, un certain temps après la liquidation de la compagnie, la valeur résiduelle.

Nous avons étudié l'affaire pour en venir à la conclusion que nous ne pourrions accepter cette offre. Est-ce que le vendeur a invoqué le cours à la bourse? Pas du tout. Il savait, comme tout homme d'affaires, que dans une transaction de cette nature comportant l'absorption totale d'une compagnie par une autre, cela constitue un détail insignifiant.

M. PARENT: Puis-je savoir de l'honorable député à quelle bourse les actions de cette compagnie particulière étaient cotées, était-ce à Toronto, à Montréal ou à New-York?

M. CRONYN: Les cection de la dernière compagnie que j'ai mentionnée étaient cotées à la bourse de Toronto.

M. PARENT: Je ne pousserai pas l'indiscrétion jusqu'au point de demander le nom de cette compagnie à l'honorable député.

M. CRONYN: Ce serait incorrect. Quoi qu'il en soit, est-ce juste de prétendre que nous faisons un cadeau aux gens, qui ont acheté au pair des obligations garanties, dont le produit a certainement été utilisé pour la construction et l'amélioration d'un réseau de chemin de fer en Canada? En effet, si j'ai bien compris les explications qui ont été données, ces actions furent émises en 1884 et elles ont été vendues au pair en grande partie. Imaginons pour un instant dans quelle situation se trouve l'actionnaire primitif qui a acheté ces actions à 100 livres sterling ou bien à 100 piastres et qui les détient encore. Peut-on prétendre que l'actionnaire perd ou gagne, parce que le hasard veut que ces titres soient cotés à 45, 48 ou à n'importe quel chiffre aujourd'hui? Il détient encore ses obligations garanties et si à un moment donné le pays lui rembourse les sommes qu'il a versées pour acquérir ces valeurs, je ne crois pas que nous ayons le droit de prétendre que nous lui faisons un cadeau. Nous proposons de lui verser sans délai, c'est vrai, un intérêt de 4 p. 100 sur son placement, intérêt qui n'a pas été acquitté au cours des deux dernières années. Nous devons admettre, toutefois, que nous obtenons en retour certains avantages précieux. En permier lieu, l'actionnaire renonce à son droit de vote. Cependant, à mon point de vue, il renonce à certains privilèges plus importants que celui-là, entre autres à la situation qu'il occupe à titre de détenteur d'obligations perpétuelles garanties; or, en vertu de l'amendement adopté l'autre jour, nous aurons le privilège de racheter ces actions en aucun temps au bout de cinq ans.

Aux yeux de mes collègues, il semble peut-être absurde de prétendre que cette faculté représente une certaine valeur, dans les circonstances. Supposons que le taux de l'intérêt revienne à ce qu'il était il y a quinze ou vingt ans passés—et personne n'est en mesure de dire que les taux d'intérêt ne baisseront pas d'ici à quelques années—ces obligations perpétuelles portant intérêt à 4 p. 100 vaudraient plus que le pair, même sans la garantie de l'Etat. Quelqu'un l'a affirmé ici, ces mêmes actions à un moment donné se sont vendues jusqu'à 123. Cependant, elles ne se vendront jamais plus à ce prix, car le Dominion, si les taux d'intérêt fléchissent, exercerait le privilège qu'il se réserve de rembourser ces valeurs au pair, limitant ainsi le prix de vente de ces actions à l'avenir.

L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), si j'ai bien saisi le sens de ses remarques, a défié n'importe quel homme d'affaires de justifier le projet du rachat du Grand-Tronc au point de vue financier. Si je représentais un syndicat ou une compagnie, qui, pour une raison ou pour une autre, désirerait acquérir le réseau du Grand-Tronc, et que je fusse en mesure d'obtenir les conditions qui sont offertes au gouvernement fédéral, c'est-à-dire d'acquérir le chemin de fer sans prélever un sou de capital et en payant un intérêt de 4 p. 100 sur les obligations garanties, tant les nouvelles que les anciennes, je serais fort heureux de conclure l'opération sans délai. Je sais bien que nous nous estimerions fort heureux dans les affaires, si nous pouvions obtenir des conditions semblables, c'est-à-dire détenir l'argent d'un capitaliste à 4 p. 100 avec faculté au bout de cinq ans de lui rembourser les fonds en aucun temps que nous pourrions obtenir de l'argent à un intérêt plus bas.

Quelle est l'autre alternative? Je n'ai pas l'intention de discuter l'alternative propo-

sée, à savoir que nous devrions permettre aux actionnaires de rester en société avec le gouvernement fédéral, car le ministre de l'Intérieur a répondu à maintes reprises et d'une façon irréfutable à cette proposition. En effet, même dans le cas où nous déciderions de racheter absolument la compagnie, nous serions obligés de prélever de fortes sommes pour effectuer l'opération et ce serait difficile en ce moment. J'ai reçu aujourd'hui une offre de New-York au sujet de 250 millions d'obligations convertibles du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande à dix ans, portant intérêt à 5½ p. 100 et remboursables le 1er août 1929; il s'agit, affirme-t-on, d'obligations directement garanties par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, capital et intérêt exigible en or aux Etats-Unis, sans aucune déduction pour les taxes présentes et futures que peut imposer le gouvernement britannique. Ces obligations remboursables en dix ans, vendus en petits lots sur le marché de New-York peuvent rapporter plus de six p. 100 d'intérêt. Cela signifie qu'après le paiement des commissions—et les courtiers new-yorkais ne travaillent pas pour rien—que cet argent coûte bien près de 6½ p. 100 au gouvernement anglais.

Il y a plus; voici qu'on accorde aux détenteurs la faculté de convertir, en aucun temps d'ici dix ans, ces actions pour des obligations nationales de guerre, quatrième série, à un prix fixe d'échange de la livre sterling, soit $4.30. Ainsi que la table de ce prospectus le fait voir, si l'on arrêtait cette convention et si le taux de l'échange revenait au pair d'ici dix ans, soit $4.665 à la livre sterling, l'heureux détenteur, le jour du rachat, recevrait pour chaque $100 valant d'obligations $118.85. Il va sans dire que cela dépend du rétablissement du taux d'échange au pair. Mais indépendamment de cet échange, le détenteur peut, aujourd'hui, retirer de la Grande-Bretagne l'équivalent de 6 p. 100 durant 10 ans.

M. McKENZIE: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Son opinion fait autorité dans ces matières.

M. CRONYN: Je ne prétends pas être une autorité dans ces questions.

M. McKENZIE: Si, du point de vue d'affaires, l'honorable député proposait de payer cent parts du stock, tiendrait-il compte de la valeur à laquelle ces actions se vendaient à la bourse comme étant un indice raisonnable du prix qu'il devrait les payer?

M. CRONYN: Je suppose que si les actions étaient cotées au marché, je ne pourrais persuader aucun vendeur de me céder l'action à un prix moins élevé que celui de la bourse. Je devrais me contenter de prendre les cotes de la bourse. Etait-ce ou non un juste indice de la valeur, je devrais être prêt à payer l'action le prix coté à la bourse.

Il est bien connu que durant des années un grand nombre d'actions de banques se sont vendues à un prix très peu rémunérateur. Ces banques en ont agi ainsi, parce que la perspective de profits dans l'avenir, la certitude de leur situation à la bourse et leurs fonds de réserve considérables étaient de nature à encourager les acheteurs à acquérir ces valeurs.

M. McKENZIE: Si je comprends bien ses paroles, l'honorable député dit qu'il tiendrait le prix enregistré à la bourse comme étant un indice assez sûr de la valeur, et qu'il ne paierait pas cette action un prix plus élevé. L'honorable député voudra-t-il expliquer—c'est un homme qui comprend ces choses—pourquoi nous acceptons de payer au pair une action qui se vend à la bourse 55 ou n'importe quel autre prix?

M. CRONYN: Il est évident que je n'ai pas réussi à établir ma prétention; je le regrette beaucoup. Il y a toute la différence possible entre acheter 100 ou 1,000 actions ou $10,000 ou $100,000 valant d'actions et acheter 600,000 actions ou 60 millions de dollars valant d'actions. Lorsqu'on se rend à la bourse ou qu'on emploie quelque autre moyen pour acheter des actions, dès qu'on fait disparaître les actions flottantes, dès qu'on s'adresse à quelqu'un qui ne veut pas vendre ses actions, qui estime que celles-ci valent le pair, à ce moment-là, le marché se termine, à moins qu'on ne consente à payer le prix demandé.

M. McKENZIE: Alors, dois-je comprendre que le Grand-Tronc nous force de payer ce prix ou de ne pas être partie au marché?

M. CRONYN: J'ai déjà dit que cette opération n'est pas ordinaire. Nous n'employons pas les méthodes brutales dont nous pourrions nous servir; nous essayons de conclure un marché qui nous semble juste et équitable. Quant à financer l'entreprise, j'ai voulu établir qu'à mon avis, l'entente était avantageuse.

M. PARENT: Précisément pour la raison que l'honorable député se montre tellement équitable envers les gens ordinaires qui détiendraient des actions, au temps de l'arbitrage, puis-je lui demander s'il était arbitre, sachant que les actions ordinaires se

viendraient, à Londres ou à New-York, au temps où les arbitres faisaient leur travail, à, disons, 20 ou 90, combien considère-t-il que vaudraient à ce moment les actions?

M. CRONYN: L'honorable député, d'après ce que je comprends, parle des actions ordinaires. Je n'ai pas parlé des actions ordinaires. Il va sans dire que ces deux catégories d'actions ont été émises à un escompte considérable; elles sont loin de représenter 100 cents au dollar. Dès que l'arbitrage est concerné . . .

M. PARENT: Supposons que cette action se vend à la bourse, 80 ou 90, si l'honorable député préfère?

M. CRONYN: Autant que je me rappelle, cette action se vend à la bourse 80 ou 90. Mais ainsi que je disais dans une circonstance précédente, il ne me semble pas que la valeur de ces actions à la bourse ait rien à voir dans le prix que nous devrons payer la valeur du chemin. C'est l'erreur dans laquelle, je crois, sont tombés les honorables députés, ministériels et oppositionnistes, qui ont pris part à ce débat. Ce que nous devons acquitter, c'est l'actif net après déduction du passif, plus ce que représente les profits nets en perspective. C'est le nœud de la question, et l'honorable député de Joliette (M. Denis), a dans ce qui me paraît un discours juste et logique, mis le doigt sur la difficulté. En concluant ce marché, sommes-nous convaincus que l'actif excède suffisamment le passif que nous prenons à notre charge?

Une fois que nous en serons convaincus et que nous serons convaincus que l'arbitrage est un moyen convenable et juste de déterminer s'il y a autre chose . . .

M. PARENT: L'honorable député comprendra, il va sans dire, que les actions n'ont payé aucun dividende depuis des années, et dès que le Gouvernement aura garanti qu'elles paieront 4 p. 100, leur valeur augmentera.

M. CRONYN: Les actions garanties pendant deux ans à cause de la guerre, n'ont pas payé de dividence. Jusqu'à ce moment, à l'exception d'une année où, me dit-on, elles n'ont payé que 3½ p. 100, elles ont régulièrement payé 4 p. 100 et le chemin gagnait cela et beaucoup plus encore; il gagnait assez pour payer des dividendes sur les actions privilégiées de Ire et 2e émission et même un léger dividende sur la troisième.

M. CANNON: L'honorable député considère-t-il que les porteurs d'actions du Grand-Tronc sont des vendeurs récalcitrants?

M. CRONYN: Si on lit l'histoire de ce chemin, les alléchants prospectus qu'il a publié le long temps pendant lequel les actionnaires ont gardé leurs actions sans rien retirer — quelques-uns même des porteurs de débentures n'ont pas reçu d'intérêts pendant plusieurs années dans les premiers temps — je crois que certains des actionnaires peuvent avoir encore tant de confiance dans notre pays et dans le Grand-Tronc qu'ils ne consentiraient pas à vendre.

M. CANNON: Et nous devrons leur payer cette confiance?

M. CRONYN: Ils ont peut-être plus de confiance que quelques-uns d'entre nous. Cependant, comme je l'ai dit, il me semble que c'est là le nœud de toute la question. Dans le marché que le Gouvernement a conclu, qui a été, je crois, énoncé dans sa première lettre, bien qu'il ait été énoncé sous une autre forme que celle qu'il prend aujourd'hui, ce qu'il nous faut décider est de savoir si l'actif de la compagnie est plus fort que ses engagements dont nous consentons à nous charger, et laisser le reste à l'arbitrage. Des honorables députés diront: Sommes-nous sûrs de cela?

M. PARENT: Si nous laissons le reste à l'arbitrage, il ne restera rien?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois rappeler à l'honorable député que la Chambre n'est pas en comité, et que l'honorable député qui a la parole a droit de prononcer son discours sans interruptions.

M. CRONYN: Je crois que nous avons sur ce point la meilleure preuve peut-être que nous puissions nous procurer. Que fait-on généralement dans une négociation de ce genre? On examine l'actif de la compagnie qu'on se propose d'acheter. N'a-t-on pas fait cela? N'était-ce pas un des objets pour lesquels a été nommée la commission Drayton-Acworth? N'a-t-on pas fait un examen et fourni au Gouvernement un rapport basé sur cet examen, et ces négociations n'ont-elles pas pris naissance, n'ont-elles pas été poursuivies simplement d'après ce rapport et les conclusions du rapport de cette Commission? Je le pense. Puis nous avons une autre rude épreuve, pas une épreuve definitive, mais une épreuve qui joue toujours sa partie. Depuis 1907, pendant une période de dix années, le chemin a pu payer ses frais fixes aussi bien qu'un dividende aux actionnaires garantis et aux porteurs d'actions privilégiées de Ire, 2e et 3e catégorie.

L'honorable député a demandé si les actionnaires anglais étaient des vendeurs récalcitrants. Il y a quelques mois, un Anglais bien connu qui avait des intérêts dans le Grand-Tronc et dans d'autres affaires au Canada, m'attaqua comme si j'eusse été un membre du Gouvernement, ce que je n'étais pas, d'une façon la plus véhémente sur la manière dont le Gouvernement, prétendait-il, traitait le Grand-Tronc. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a fait certaines remarques au sujet des procédés de nos amis les juifs, et mon honorable ami a exprimé l'opinion que le gouvernement fédéral agissait comme les courtiers juifs en faisant baisser la cote des actions du Grand-Tronc afin de les acheter bien au-dessous de leur valeur.

M. PARENT: Ils ont changé d'idées depuis.

M. CRONYN: Ils ont sans doute changé d'idée, parce qu'ils ont vu que le Gouvernement prenait une ferme attitude; que l'offre du Gouvernement était la meilleure; qu'il a adhéré à cette offre, bien qu'il en ait modifié la forme, pratiquement depuis ce jour-là jusqu'aujourd'hui. De plus, j'ai reçu non pas une lettre mais plusieurs lettres de nos agents financiers en Angleterre et en Ecosse, non seulement protestant contre ce traitement, mais nous donnant avis qu'à cause de ce traitement de la part du Canada, les obligataires anglais du Grand-Tronc retiraient, et de fait ils ont retiré des fonds qu'ils avaient placés au Canada dans les années passées. Je fus tellement affligé que j'allai trouver le ministre des Finances d'alors et lui demandai un exposé du point de vue canadien de la question, car j'étais convaincu qu'ils avaient peut-être été induits en erreur par un rapport entaché de partialité, et que le Canada ne se proposait pas d'agir d'une manière aussi injuste, et qu'on pourrait considérer dans la mère patrie comme un abus de confiance.

M. CANNON: Cette conversation a-t-elle eu lieu au moment où le Grand-Tronc demandait l'aide financière du Gouvernement?

M. CRONYN: Le Gouvernement ne me fait pas assez confiance, et je ne suis pas assez au fait des détails de l'affaire pour donner la date exacte où cette demande d'aide a été faite, mais la conversation à laquelle j'ai fait allusion a eu lieu il y a environ un an ce mois-ci. J'avoue que l'éloge fait par l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie) de l'administration du Grand-Tronc, m'a assez amusé. Je ne désire aucunement exprimer le plus léger doute sur cela, mais j'ai toujours cru, et je pense que l'impression générale dans le pays a toujours été qu'on ne pouvait espérer qu'une compagnie dont le bureau de direction du moins, demeurait à trois mille milles du Canada, pût tirer le meilleur parti de la situation dans notre pays. J'imagine que mon honorable ami serait le premier à protester si notre pays était administré par Downing Street. Nous entendions beaucoup parler de cela dans les anciens jours, et je crois que les deux cas peuvent se comparer à cet égard.

On s'est amèrement plaint du manque d'avis. La chose a déjà été discutée. Cette affaire a été portée à l'attention de la Chambre il y a au moins dix-huit mois, et si nous ne le savions pas, le public en Angleterre en était très bien informé et il en a été constamment parlé dans sa presse, dans ses correspondances et dans ses conversations. Je n'étais pas un membre de la Chambre à cette époque, mais si la mémoire ne me fait pas défaut, je ne sache pas que le Gouvernement d'alors ait annoncé beaucoup d'avance à la Chambre ses propositions concernant le Grand-Tronc-Pacifique. Je doute qu'il en ait donné un an, ou six mois, ou un mois ou même une semaine d'avis. Tout le contrat, je parle de mémoire toujours, a été déposé, signé, scellé — j'allais presque dire délivré—et tout ce qu'on a permis à la Chambre de faire a été de dire oui ou non. Je ne sache pas qu'on ait suggéré à ce moment la nomination d'une commission pour s'enquérir si cette entreprise était une de celles dont le pays pouvait se charger, et il n'y a eu non plus, autant que je sache, aucun rapport sur la situation correspondant au rapport Drayton-Acworth.

M. PARENT: Cela a-t-il empêché mon honorable ami d'appuyer cette politique depuis dix ans?

M. CRONYN: A cette époque, je n'étais pas membre de cette Chambre ni activement mêlé à la politique. Je suis libre d'avouer, cependant, que si je l'ai fait, il m'a fallu m'en repentir sous un cilice de cendres et de poussière. Aujourd'hui, on suggère de nommer une nouvelle commission sur cette question. Voyons ce qui pourrait arriver si l'on adoptait ce conseil. La commission Drayton-Acworth a pris près d'un an, je crois, pour rendre sa décision. Un honorable député a dit que cette nouvelle commission devra d'abord examiner chaque rail et chaque clou du réseau. Cela prendrait certainement autant de temps qu'en a pris la commission Drayton-Acworth. Puis nous avons eu de cette commission un rapport qui était favorable.

Où en sommes-nous alors? Nous devons recommencer de nouveau les négociations. Nous aurons à voir si les gens du Grand-Tronc consentent à vendre, et à quelles conditions, et lorsque nous aurons terminé ces négociations il sera temps de nommer une autre commission, parce que le rapport de cette première commission sera hors de date, comme on prétend que l'est aujourd'hui le rapport Drayton-Acworth.

L'hon. M. MEIGHEN: Et combien d'argent devrons-nous perdre dans l'intervalle?

M. CRONYN: Je terminerai en disant qu'il me paraît que le marché sous tous rapports est un marché favorable et que nous espérons que sous une convenable administration canadienne, sans attaches de parti, le réseau du Grand-Tronc, lorsqu'il tombera entre les mains du peuple et deviendra une partie du réseau national canadien, prospérera et progressera, comme nous croyons que notre pays prospérera et progressera.

M. JOHNSTON: Je me lève pour dire exactement quelle est mon attitude à l'égard de la question de la nationalisation. Le débat a dévié dans ce sens, et l'on pourrait croire qu'il s'agit de se prononcer pour ou contre l'étatisme. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a dit, cet après-midi, que les provinces de l'Ouest étaient en bloc favorables à la nationalisation. Je crois que c'est en grande mesure vrai, mais il ne s'ensuit pas que les provinces de l'Ouest approuvent en bloc le mode d'acquisition projetée du Grand-Tronc. On a parlé de protestations et de pétitions de chambres de commerce contre ce bill. A mon avis, s'il y avait plus de temps il y aurait plus de protestations, et c'est simplement parce que les gens de ce pays ne comprennent pas ce bill, que les protestations ne sont pas plus nombreuses. S'il fallait une raison pour consacrer plus de temps à l'étude de cette affaire, je crois que le ministre des Chemins de fer lui-même a exposé cette raison à la Chambre.

Il y a quelques jours, au cours de cette discussion, il faisait observer qu'en 1903 le Gouvernement avait lancé ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, et que peu de temps après on s'était aperçu qu'il y avait anguille sous roche; le marché n'était pas ce qu'il avait paru être au premier abord. Pour cette raison, je suis d'avis qu'il serait bon de ne pas se hâter, afin de ne pas tomber dans la même bévue cette fois-ci. Il s'agit d'une entreprise gigantesque pour laquelle le pays s'engage dans de lourdes obligations, et à mon avis, nous devrions prendre le temps voulu pour bien examiner l'affaire.

Que le public se mette bien au courant de ce marché. Le président du conseil (M. Rowell) a dit, au cours du débat, que si l'on accordait plus de temps, l'opposition au projet s'organiserait et il semblait redouter cette éventualité. A mon avis, si l'opposition publique pouvait se prononcer contre cette mesure avec assez de force pour la faire échouer, elle mérite d'être rejetée. J'ai confiance dans le bon sens et le jugement droit des contribuables du pays et je ne crois pas qu'ils se laissent tromper par une propagande de la part du Pacifique-Canadien ou de toute autre source.

Je suis partisan de la nationalisation et je suis disposé à voter l'acquisition du Grand-Tronc le plus tôt possible; cependant, je tiens à savoir que nous achetons le réseau à un juste prix. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) disait, l'autre soir, que nous devrions, sinon avoir des ménagements, du moins agir avec justice, à l'endroit du capitaliste anglais. Je crois que tout le monde est d'accord sur ce point; nous ne voulons rien faire qui ne soit juste. Il a ajouté qu'un grand nombre de ces actions sont vraisemblablement entre les veuves. A cela, je répondrai que nous avons, nous aussi des veuves à protéger, et bien que nous tenions à agir en toute justice avec tous les capitalistes qui jugent à propos de placer leurs fonds en Canada, il ne s'ensuit pas que nous devons faire davantage.

C'est aussi à tort que l'on prétend qu'en imposant nos conditions aux actionnaires nous nuirons au crédit du Canada et que nous éloignerons les capitaux de ce pays. Je suis convaincu que le capitaliste anglais est parfaitement renseigné sur la situation du Canada dans le domaine des chemins de fer, qu'il connaît exactement la situation où se trouve le Grand-Tronc. Il sait aussi fort bien que si le public canadien, par l'intermédiaire de ses représentants du Parlement, paie l'entreprise au delà de ce qu'elle vaut, il agit contrairement au bon principe des affaires. Et la vérité, c'est qu'un capitaliste y songerait deux fois avant de placer des fonds dans un pays qui se prêterait à des transactions de ce genre.

Or, monsieur l'Orateur, je suis d'avis que l'on devrait faire l'acquisition du Grand-Tronc, mais le prix devrait en être déterminé sur une base établie d'après les revenus dont il est capable et non pas d'après la différence entre l'actif et le passif. Cela peut paraître un marché dur à ce collègue au cœur tendre, qui se sent si plein de générosité pour le capitaliste anglais, et je crois que c'est ce genre d'affaires auquel les habitants des provinces de l'Ouest, que l'on

nomme à bon droit les "partisans de la nationalisation" désirent voir le Gouvernement se livrer. Ils veulent le rachat du Grand-Tronc, non pas à un prix quelconque. Ils le veulent le plus tôt possible, mais au prix convenable.

M. TWEEDIE: Supposons que le revenu d'aujourd'hui atteint un certain chiffre, et que l'on sache que dans un an ce revenu serait doublé, mon honorable ami entend-il dire que les actionnaires seraient privés de ce revenu qu'il est certain de voir s'accroître ainsi d'ici un an?

M. JOHNSTON: Si je voulais faire l'acquisition d'une ferme, je l'achèterais pour ce qu'elle rapporterait, et si je vois qu'elle est encombrée de bâtisses qui ne donnent aucun revenu, je ne la prendrais pas.

M. TWEEDIE: Prenez une ferme de 640 acres, dont le sol est tout cultivé, engraissé et semé en jachère d'été, sur laquelle vous pouvez ensemencer une récolte sans avoir de travaux à faire l'année suivante; l'achèteriez-vous pour ce qu'elle est susceptible de produire.

M. JOHNSTON: Assurément, je l'achèterais. D'un autre côté, dans quel état se trouve ce chemin de fer? On nous dit de source autorisée, dans le rapport Drayton-Acworth au sujet de cette ligne, que non seulement elle ne produisait pas de revenus, mais qu'on distribuait en dividendes les fonds qui auraient dû être consacrés à l'entretien.

M. TWEEDIE: L'honorable membre me permettra peut-être . . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si l'honorable député désire prendre la parole il peut le faire. Mais je ne saurais permettre d'autres interruptions sous forme de questions.

M. NICHOLSON (Algoma): Cette question a été débattue sous presque tous les aspects et tellement à fond qu'il me semble presque futile d'en parler davantage. Toutefois, au cours de la discussion de l'amendement présenté cet après-midi, on a soulevé certains points qu'il vaut la peine, me semble-t-il, d'examiner brièvement avant de passer à un autre sujet.

L'amendement propose que le bill ne soit pas lu pour la 3e fois, mais que cette formalité soit différée et qu'une commission soit nommée pour s'enquérir de la question de racheter le Grand-Tronc-Pacifique pour le fusionner avec notre réseau national des chemins de fer de l'Etat. En un mot on nous propose d'ajourner la question pour un temps indéfini.

L'ex-chef de l'opposition (M. McKenzie), en discutant l'amendement, cet après-midi, a affirmé qu'il n'y a rien dans le rapport Drayton-Acworth—un rapport transmis au Gouvernement et au Parlement par une commission d'experts qui a fait une étude complète de cette question—de nature à autoriser le Gouvernement à suivre la ligne de conduite qu'il a adoptée. Je désire donc rafraichir la mémoire de l'honorable député en citant un extrait du rapport Drayton-Acworth que je relève à la page XLVII. Voici:

> Nous avons alors recommandé que le contrôle des trois compagnies, le Nord-Canadien, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique passe en d'autres mains; que les droits de tous les créanciers soient conservés intacts; mais que les voies ferrées des trois compagnies ne soient pas cédées au Gouvernement ou exploitées par celui-ci. Il est donc nécessaire de trouver quelques corps ou corps nouveaux à qui on peut les transférer. Nous pensons que la question de décider s'il devrait y avoir un corps ou plus est résolue par les faits que nous avons déjà cités. Le Nord-Canadien est faible dans l'Est. Le Grand-Tronc avec les embranchements insuffisants du Grand-Tronc-Pacifique serait presque incapable de faire dans l'Ouest la concurrence au Nord-Canadien et au Pacifique-Canadien. La tendance naturelle des organisations du Grand-Tronc-Pacifique, si elles étaient laissées séparées, serait pour chacune d'envahir le territoire de l'autre. Restant séparé, le réseau du Nord-Canadien aurait besoin de dépenser plusieurs millions de dollars afin d'obtenir une emprise suffisante dans l'Est concurremment avec le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc. Restant séparés les réseaux du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique auraient besoin de dépenser bien des millions de dollars pour de nouveaux embranchements dans l'Ouest, afin de tenir leur bout avec le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien. Et ces déboursés seraient requis immédiatement, car avant de les faire aucune organisation ne posséderait un réseau complet. Le Canada ne peut se payer le luxe de tous ces chemins de fer, et il n'a pas besoin de trois réseaux qui se font concurrence. Nous suggérons donc que ces trois entreprises, le Nord-Canadien, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique soient unis en un seul réseau.

Ce passage renferme exactement le projet que le Gouvernement tente de mettre à exécution en présentant le bill de rachat; c'est-à-dire de fusionner en un seul réseau le Nord-Canadien, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique. Le rapport continue:

> A qui devrait être confiée son administration?

Après avoir examiné la possibilité de confier l'administration de tout ce réseau à une compagnie particulière pour tenter une nouvelle expérience relativement à l'initiative privée, la commission Drayton-Acworth met cette idée de côté comme absolument impraticable et conclut comme suit:

Puisque nous en sommes arrivés à la conclusion que le transport des trois entreprises aux mains d'une compagnie commerciale n'est pas possible, nous recommandons que les entreprises susdites soient confiées à un bureau de commissaires qui aurait la main mise sur l'organisation et l'administration de ces entreprises au nom et pour le compte de la population du Canada. Les commissaires seraient constitués en compagnie avec un capital nominal. Mais, de fait, ces personnes représenteraient l'autorité publique.

N'est-ce pas exactement le projet du Gouvernement, qui réunit tous les chemins de fer appartenant à l'Etat et y joint le réseau du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. McKENZIE: Pas du tout.

M. CANNON: Ce n'est pas la même chose.

M. NICHOLSON (Algoma): L'honorable député prétend que ce n'est pas la même chose.

M. McKENZIE: C'est de toute évidence.

M. NICHOLSON (Algoma): Je diffère absolument d'opinion avec l'honorable député sur ce point.

M. McKENZIE: Le ministre de l'Intérieur n'a-t-il pas affirmé que la compagnie du Nord-Canadien, la compagnie du Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique continueront d'exister, conserveront les pouvoirs que leur garantit leur charte et conserveront leur identité?

M. NICHOLSON (Algoma): Il faut que l'honorable député n'ait pas compris le plan que le Gouvernement propose pour affirmer que chacun de ces chemins de fer sera exploité à part et que les compagnies conserveront leur identité.

M. McKENZIE: Ce n'est pas moi qui l'affirme; c'est le ministre.

M. NICHOLSON (Algoma): Je ne crois pas que notre collègue soit en mesure de citer une seule parole prononcée par le ministre à l'appui de son assertion. Le ministre a déclaré que les syndics constitués en compagnie, conformément aux conclusions du rapport Drayton-Acworth, acquerront les compagnies telles qu'elles, mais il n'a jamais dit, le Gouvernement n'a jamais dit et personne de ceux qui appuient la présente mesure n'a jamais soutenu que ces différentes entreprises seront exploitées indépendamment l'une de l'autre.

Ils vont être pris et fusionnés en un réseau complet. Leur existence individuelle n'importe guère plus que celle du Vermont-Central, du Great-Western, du Chicago and Grand-Trunk, comme parties du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc. Elle n'importe guère plus du reste que celle des chemins de fer Montréal-Ottawa, Ontario-Québec, Québec-Central ou Minneapolis-Saint-Paul-Sault-Sainte-Marie, comme partie du réseau du Pacifique-Canadien. Ils sont fusionnés en un tout complet pour les fins de l'exploitation. Si l'honorable député ne comprend pas la chose, c'est qu'il est impossible de la lui faire entrer dans la tête et, en ce cas, toute nouvelle tentative de notre part échouerait.

M. PARENT: L'honorable membre semble croire que le nom du Grand-Tronc va disparaître à la suite de l'opération que nous sommes en train d'effectuer.

M. NICHOLSON (Algoma): Je ne le crois pas. Le Grand-Tronc sera fusionné avec les chemins de fer nationaux canadiens, de la même manière que se trouve fusionné au Grand-Tronc le Vermont-Central ou qu'est fusionné au Pacifique-Canadien le Minneapolis-Saint-Paul-Sault-Ste-Marie, ou encore l'Intercolonial aux chemins de fer nationaux canadiens. Les noms sont restés.

M. PARENT: L'honorable député sait-il que le bureau des directeurs va être celui du Grand-Tronc?

M. NICHOLSON (Algoma): Jamais personne n'a prétendu dans la Chambre ou dans le pays que le bureau des directeurs du Grand-Tronc allait subsister. On a suggéré un plan en vertu duquel un conseil d'administration gérerait les affaires du Grand-Tronc en harmonie avec celles des chemins de fer nationaux canadiens jusqu'à ce que ce traité soit définitivement conclu. Toute la ligne ensuite passerait dans les mains des fidéicommissaires qui ont administré les chemins de fer nationaux canadiens et qui organiseront toute l'entreprise.

M. PARENT: Si l'honorable député est satisfait de cela, tant mieux.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Si l'honorable député désire faire quelques remarques, il doit se lever à sa place et adresser la parole au président.

M. NICHOLSON (Algoma): Le chef de l'opposition assure que rien dans le rapport de Drayton-Acworth ne justifie les conditions suggérées. S'il veut bien se reporter à la page 65 de ce rapport, il y verra les lignes qui suivent:

Nous croyons que c'est là affaire de générosité plutôt que de stricte justice. Le Canada a des obligations envers les actionnaires du Grand-Tronc, qui, dans les premiers jours, ont construit le premier réseau de chemins de fer canadiens avec bien peu d'aide du Gouvernement et lorsque les chemins de fer des Etats-

Unis lui faisaient concurrence, avec des ressources autrement grandes que les siennes. Plus tard, la compagnie dût subir la concurrence de rivaux généreusement subventionnés. A aucune époque de l'histoire de cette compagnie les actionnaires ont obtenu de leur entreprise des profits excessifs. A tout prendre, nous sommes d'avis qu'à la condition d'une cession par la compagnie du Grand-Tronc de toutes ses parts de capital, garanties, de priorité ou ordinaire, les administrateurs devraient consentir à une certaine annuité mise au débit du compte des frais d'exploitation de toute l'entreprise de la compagnie des chemins de fer fédéraux, pour les sept premières années, annuité qui, au bout de cette période, s'accroîtrait d'environ 40 ou 50 p. 100. Nous avons laissé les chiffres en blanc attendu qu'il y aura certaines questions à régler, celles, par exemple, des espèces en caisse, de la valeur des approvisionnements, etc., questions qui rendent le chiffre définitif sujet à négociation. Notre intention, toutefois, est que le premier chiffre constitue une part raisonnable mais assez large de la somme de $3,600,000.

C'est là ce qu'a fait le Gouvernement dans le traité; le Grand-Tronc accepte comme part raisonnable mais assez large une somme de $2,500,000. Le Gouvernement convient alors de payer cette somme, ou l'équivalent, aux porteurs des actions garanties; il convient en outre de payer la valeur, s'il en est, que les arbitres attribueront aux actions ordinaires et à celles de première, de deuxième et de troisième priorité. Est-ce que ce n'est pas là suivre les indications du rapport Drayton-Acworth?

M. McKENZIE: Du tout.

M. NICHOLSON (Algoma): Je m'explique parfaitement que l'honorable député ne comprenne point qu'il en est ainsi.

M. McKENZIE: Je ne résume pas dans ma personne l'intelligence universelle. Nous ne pouvons pas l'avoir tous les deux.

M. NICHOLSON (Algoma): Il est juste de supposer que l'honorable député ne la possède point toute, mais comme il dirige un parti dans cette Chambre et que sur cette question il a des vues personnelles, il devrait, ce me semble, montrer un peu qu'il possède au moins une part de la sagesse universelle.

M. McKENZIE: L'honorable député voit-il, dans ce rapport-là, qu'une proportion raisonnable des $3,600,000 devrait être divisée entre les cinq sortes d'actions? Jusqu'à présent ce montant raisonnable est attribué à une seule de ces émissions et nous devrons fournir encore de l'argent pour le reste. Est-ce la même chose?

M. NICHOLSON (Algoma): Je n'y vois pas un mot qui signifie qu'elle doive être divisée. Il y est dit qu'une proportion raisonnable des $3,600,000 sera attribuée aux actionnaires du Grand-Tronc. Une proportion raisonnable des $3,600,000 est attribuée aux actionnaires du Grand-Tronc, d'après ce traité.

M. McKENZIE: A l'article 42, page 88 du rapport, l'honorable député verra comment elle doit être divisée.

M. NICHOLSON (Algoma): Elle doit être attribuée tout simplement aux actionnaires.

M. McKENZIE: Et être divisée entre toutes les émissions d'actions mentionnées.

M. NICHOLSON (Algoma): L'honorable député veut-il dire que n'importe quel actionnaire du Grand-Tronc aura part à un dividende ou à une annuité quelconque, avant que les porteurs d'actions garanties avoir reçu leur proportion entière de 4 p. 100.

M. McKENZIE: Je parle de ce qui est dans le rapport.

M. NICHOLSON (Algoma): Le rapport dit: une proportion raisonnable des $3,600,000. Avant qu'un porteur quelconque d'actions privilégiées de premier, de deuxième ou de troisième rang, ou d'actions ordinaires du Grand-Tronc puisse recevoir un sou, les porteurs d'actions garanties devront avoir reçu leur proportion entière.

M. McKENZIE: Cela est laissé à la discrétion des directeurs, en vertu de l'article 42 du rapport.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre. Ce dialogue est instructif et intéressant, mais il constitue une infraction au règlement.

M. NICHOLSON (Algoma): Je regrette d'avoir enfreint le règlement, monsieur l'Orateur, mais je me bornais à répondre à ce que le chef de l'opposition a dit au cours du débat pour signifier que le rapport Drayton-Acworth ne justifiait aucunement l'attitude du ministère ou le traité qu'il a fait. Je soutiens qu'il les justifie à tous égards et qu'on n'a encore rien dit qui puisse prouver le contraire. On a seulement cherché à dénaturer ce rapport ainsi que l'intention du ministère relativement à l'acquisition du Grand-Tronc, et à exprimer des craintes au sujet de ce qui pourrait arriver dans l'arbitrage.

L'honorable député de Last-Mountain (M. Johnston) s'est déclaré favorable à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, pourvu qu'elle fût conduite avec raisonnement. Depuis le commencement de ce débat et de la polémique qui s'est faite dans la presse,

a-t-on suggéré un autre moyen que celui d'acquérir le Grand-Tronc et de le fusionner avec le réseau national, comme le propose le Gouvernement?

M. CANNON: Que dites-vous de l'idée de mettre le Grand-Tronc en liquidation?

M. NICHOLSON (Algoma): L'honorable député voudrait pousser vers la liquidation toutes les compagnies comprises dans le réseau du Grand-Tronc et les faire mettre en séquestre. Comment serait-il possible de faire mettre en séquestre chacune des quarante ou cinquante compagnies à la fois, et comment le Gouvernement pourrait-il les racheter, dans ce cas?

M. CANNON: Nous avons adopté ce moyen, l'année dernière, dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre ne siège pas en comité, les questions que l'on pose et les réponses qu'on y donne, d'un côté à l'autre de la Chambre, constitue une infraction au règlement.

M. CANNON: Monsieur l'Orateur, je vous ferai remarquer que l'honorable député avait posé une question à la Chambre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il n'en avait pas le droit, et l'honorable député n'a pas le droit d'y répondre.

M. NICHOLSON (Algoma): Inutile de raisonner ce point, car la députation sait que si l'on mettait en séquestre un réseau comme celui du Grand-Tronc, composé d'un groupe de compagnies, il serait impossible de le racheter comme un tout complet.

M. CANNON: Pourquoi donc?

M. NICHOLSON (Algoma): Pour la simple raison que, ainsi que l'honorable député le sait fort bien, des tronçons de ce réseau sont tellement convoités par d'autres réseaux de chemin de fer, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis, que les enchères seraient telles que le gouvernement canadien ne pourrait pas les acheter. Or, le Grand-Tronc n'est utile à la population canadienne que pour faire face, en ce qui concerne le réseau national, à une situation qui a été prévue lorsque celui-ci a été établi.

Comme je l'ai dit bien souvent sur le parquet de cette salle—peut-être trop souvent—il est étonnant que des députés qui se disent désireux de voir réussir le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental, puissent se lever dans cette enceinte et déclarer qu'ils ne veulent pas que ces chemins de fer soient réunis au réseau principal dont l'existence a pu, seule, justifier leur établissement. L'unique justification de la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique, c'est que le Grand-Tronc avait besoin de ces voies ferrées pour pénétrer dans les provinces de l'Ouest. Sans le Grand-Tronc—ou un autre chemin de fer ayant un parcours égal et desservant la même étendue de pays—le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique auraient été des entreprises absolument vaines. Il eût été impossible de les exploiter sans une perte formidable. Leur exploitation nous ruine à l'heure qu'il est, et jusqu'à présent personne n'a pu suggérer un moyen de les utiliser, sauf en les reliant à des réseaux tributaires tant à l'est qu'à l'ouest.

M. CANNON: Si l'exploitation de ces chemins de fer est aussi dépourvue de chance de succès que l'honorable député vient de le dire, quelles mesures le Gouvernement peut-il prendre pour en améliorer l'administration et assurer la prospérité d'entreprises qui périclitent?

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je supposerai que l'honorable député est assez bien doué pour comprendre comment on peut les faire réussir.

M. CANNON: Je suis disposé à me laisser convaincre.

M. NICHOLSON: On peut assurer le succès du Transcontinental et des voies ferrées du Grand-Tronc, si on en alimente le transport; mais cela est impossible lorsque ces lignes n'ont pas de tributaires. On ne saurait entretenir un chemin de fer qui relie l'Atlantique au Pacifique, sans voies d'alimentation. Quel a été l'objet de la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental; à quoi tendait-elle? Faisant abstraction pour l'instant de la question de savoir si le projet était bon ou mauvais—question qui a été assez débattue de mon point de vue—que voulaient ceux qui ont établi ces voies ferrées? Comment a-t-on justifié ce projet aux yeux du public? Pourquoi feu Charles M. Hays a-t-il rattaché le projet du Grand-Tronc-Pacifique à celui du Transcontinental, si ce n'était pour que ces voies fussent réunies au réseau du Grand-Tronc?

La députation sait parfaitement bien que le tout devait être compris dans le réseau parachevé du Grand-Tronc.

Néanmoins, maintenant que nous avons l'ossature et la charpente, on voudrait faire croire à la population canadienne que nous devrions renoncer au réseau alimentaire qui peut recueillir le trafic convoité, le passer à des lignes rivales et laisser celles-ci dans la

situation impossible et sans espoir où elles sont actuellement.

Il serait superflu de poursuivre ce raisonnement; il n'est pas nécessaire de l'examiner du point de vue de ceux qui s'occupent des chemins de fer; les députés savent parfaitement bien que le Transcontinental ne saurait être exploité de cette manière, ni une autre voie ferrée non plus. Qu'on prive le Pacifique-Canadien de ses embranchements d'un bout à l'autre du pays et qu'arrivera-t-il? Ou bien, qu'on détourne vers une voie rivale la marchandise recueillie le long de ses embranchements, et quel sera le résultat. Pourra-t-on l'exploiter avec succès? Qu'est-ce qui en permet l'exploitation? C'est assurément les tentacules d'une extrémité à l'autre du territoire, et le rapport Drayton-Acworth établit clairement et avec une netteté absolue que ce sont le Grand-Tronc, dans l'Est, et le Nord-Canadien, dans l'Ouest, qui constituent ces tentacules; et les deux autres lignes en question seront reliées avec elles.

M. PARENT: L'honorable député n'est-il pas d'avis que, lorsque ces voies ferrées seront reliées au Grand-Tronc, le trafic de l'Ouest se dirigera vers les ports des Etats-Unis, au détriment des ports du Canada?

M. NICHOLSON: Je crois tout le contraire. Je suis d'avis que l'enchaînement de toutes ces voies ferrées en un seul réseau et la création d'une flotte marchande canadienne dirigeraient le trafic vers les ports canadiens.

M. CANNON: Et que dites-vous de Portland?

M. NICHOLSON: Je puis bien me tromper, mais est-ce que l'enchaînement de ces réseaux serait de nature à modifier aujourd'hui une situation qui existait à l'époque où ce réseau était à l'état de projet? Le Grand-Tronc alimente aujourd'hui les mêmes ports qu'il alimentait alors. Quel était donc le but d'étendre le Transcontinental national jusqu'à Moncton et la côte de l'Atlantique? N'était-ce pas dans le but de donner au Grand-Tronc accès à un port canadien? Si le raccordement du Grand-Tronc au Transcontinental et à l'Intercolonial ne pouvait servir à cette fin, de quelle manière la chose peut-elle s'accomplir aujourd'hui en raison du marché primitif? Car la mise à exécution de ce contrat est ni plus ni moins que la mise à exécution du marché primitif et le raccordement des deux systèmes de chemin de fer en un seul réseau. Je le répète, dans la discussion actuelle, il ne s'agit pas de savoir si oui ou non le projet original était d'une nature avantageuse; car le plan suggéré est le seul qui nous permettra de faire réussir l'exploitation de ces chemins de fer, et sans lui. . .

M. CANNON: On a interrompu si souvent l'honorable député que je ne tiens pas à paraître injuste à son égard, mais peut-être me permettra-t-il de lui poser une question. Est-il d'avis qu'il est possible d'exploiter le Grand-Tronc d'une manière avantageuse et profitable sans avoir à utiliser Portland comme terminus?

M. NICHOLSON (Algoma): La question soulevée par mon honorable ami ne s'applique pas à l'exploitation du Grand-Tronc comme partie du réseau des chemins de fer nationaux. Le Grand-Tronc est un réseau international. Il fait aux Etats-Unis une grosse somme d'affaires en matière de transport de marchandises en destination de l'Europe. Il arrive souvent que ce transport s'effectue sur une bonne partie des lignes canadiennes et il en résulte un certain profit pour le Canada. De fait, ces marchandises sont expédiées par le port que choisit l'expéditeur. De ce que le trafic provient en grande partie des Etats de l'Ouest et est transporté jusqu'à Portland sur les voies du Grand-Tronc, il ne s'ensuit pas que ce même trafic ne peut pas passer par la route du Grand-Tronc et du Transcontinental national jusqu'à un port canadien et de là transporté par les navires de la marine canadienne jusqu'en Europe. Ces deux moyens de transport sont dans l'ordre des choses possibles. Le Pacifique-Canadien jouit de débouchés tant aux Etats-Unis qu'au Canada, et il ne s'ensuit pas pour cela qu'il ait été exploité au détriment du Canada. Il n'est pas au détriment du Canada que les trains de voyageurs venant des Etats de l'Ouest fassent le trajet sur le Pacifique-Canadien jusqu'à Montréal et de là à Boston et New-York; il n'est pas au détriment du Canada que les marchandises en transit suivent le même parcours; et ce ne sera pas au détriment du Canada ni des chemins de fer canadiens que la chose se répète sur nos routes nationales. C'est un commerce absolument légitime qui rend possible l'exploitation du Grand-Tronc comme partie du réseau des chemins de fer nationaux du Canada dans le transport du trafic canadien vers nos ports. L'honorable député de Châteauguay (M. Robb) a, cet après-midi, lancé le défi au ministre de l'Intérieur relativement à la possibilité de supprimer les voies faisant double emploi. Où se trouvent ces lignes, a-t-il demandé.

Qu'on me permette d'en donner un ou deux exemples. Qu'on prenne la voie de Toronto à Napanee où le Grand-Tronc et le National-Canadien se côtoient. L'honorable député de Springfield disait cet après-midi qu'on pouvait lancer une pierre d'une voie à l'autre à certains endroits où le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique traversent l'Ouest canadien. En Ontario on trouve à certains endroits que les lignes de chemins de fer sont tellement rapprochées qu'on pourrait presque sauter d'un train à un autre circulant sur deux voies différentes. Entre Toronto et North-Bay, comme entre Ottawa et Sudbury-Junction on trouve un état de choses semblable.

M. ROBB: Mon honorable ami prétend-il qu'il y a deux voies parallèles entre Toronto et North-Bay? Qu'on se comprenne bien à ce sujet.

M. NICHOLSON (Algoma): Non seulement deux, mais trois; entre Toronto et North-Bay, il y a le Pacifique-Canadien, le réseau national canadien et le Grand-Tronc. Ces voies ne se côtoient pas, mais ces trois réseaux sont exploités entre ces deux points. Si l'honorable député se rend à North-Bay d'où il veut aller à Toronto, il peut faire le trajet sur une ou sur l'autre de ces trois lignes. S'il voyage sur le Grand-Tronc, il descendra à Huntsville; s'il fait le trajet sur le Pacifique-Canadien ou sur le réseau national canadien, il aura à passer par Sudbury-Junction.

M. ROBB: A 80 milles en dehors de sa route.

M. NICHOLSON (Algoma): Plus il s'écarte de sa voie, plus de milles inutiles les wagons du réseau national sont obligés de parcourir. C'est donc une raison de plus de fusionnèr toutes ces lignes et éviter des parcours inutiles.

M. ROBB: L'honorable député veut-il dire que si ce projet est adopté, il va supprimer une ou deux de ces lignes? Est-ce là ce qu'il dit?

M. NICHOLSON (Algoma): Si ce projet est adopté, je ne m'attends pas à y être aucunement intéressé. Cependant je crois qu'il sera adopté et mon honorable ami doit tenir à ce qu'il le soit, puisque c'est la seule solution possible du problème des chemins de fer. Les administrateurs du réseau national qui permettraient la concurrence de trafic entre deux endroits comme North-Bay et Toronto devraient être enfermés dans un asile d'aliénés. Les citoyens qui laisseraient faire cela devraient être enfermés avec eux.

M. ROBB: Mon honorable ami a dit, il y a quelques instants, qu'il y avait un service direct de lignes rivales entre Toronto et North-Bay. Puis il a modifié son assertion en disant que ces lignes faisaient un certain détour et il a admis que l'une d'entre elles déviait de 80 milles. Je voudrais savoir s'il supprimerait les trains passant par Parry-Sound et Sudbury? Laquelle de ces lignes doit-il faire disparaître en privant les citoyens de ces endroits des avantages du chemin de fer?

M. NICHOLSON (Algoma): Il est est inutile de discuter les détails de la future administration de ces lignes. Le Grand-Tronc ou le Pacifique-Canadien n'ont pas de service de trains qui se font concurrence. Je répète qu'il est inutile de discuter même la possibilité de la continuation de l'administration du service par le réseau national dans ces circonstances. Je n'ai pas dit que dans le cas en question il y a des voies directes parallèles qui rivalisent entre elles. Il y a trois voies rivales entre deux points; l'une peut être indirecte, mais elle existe quand même, et le doublement des lignes a été l'un des obstacles à l'exploitation des chemins de fer en Canada. Si nous voulons réussir, nous le pouvons et nous réussirons, cette concurrence inutile doit disparaître.

M. PARENT: Laquelle de ces lignes l'honorable député fera-t-il disparaître?

M. NICHOLSON (Algoma): Cela regarde l'administration des chemins de fer. Quant à moi, je choisirais la route la plus rivale et la plus économique; c'est le moyen le plus pratique. Il ne s'agit pas de savoir quelle ligne on enlèvera, mais bien de mettre fin aux services inutiles. Tout est là.

M. CAMPBELL: Je ne suis pas au courant de la situation entre North-Bay et Toronto, mais n'est-il pas vrai que les trois chemins de fer entre ces deux localités desservent des territoires différents, bien qu'ils aient pour points de départ et d'arrivée les mêmes endroits? Au Manitoba, le Nord-Canadien a deux lignes entre Portage-la-Prairie et Dauphin, mais toutes deux desservent des régions différentes.

M. NICHOLSON (Algoma): Cela est absolument exact en ce qui concerne le trafic local. Nous parlons maintenant du trafic de concurrence, par exemple, des trains de nuit et des wagons-lits. Personne ne propose d'abandonner des lignes qui desservent quelque localité; mais nous voulons supprimer les trains inutiles.

J'ai parlé plus longtemps que j'en avais l'intention, mais quelques membres semblent avoir mis plaisir à me poser des questions et j'avouerai, en toute sincérité, que je me suis empressé de leur répondre. Mais tout se résume à ceci: nos collègues, s'ils ont discuté l'affaire avec quelque gérant au employé de chemin de fer compétents, savent que ces lignes ne peuvent être exploitées avec profit et économie, sans être fusionnées. Quel que soit le plan qu'on propose, il ne faut qu'une seule entreprise. Le leader de l'opposition a dit que nous pouvons atteindre le même but en donnant au réseau national des droits de parcours sur le Grand-Tronc, et " vice versa ". Ferait-on alors disparaître les dépenses inutiles à ce sujet? Bien plus, on augmenterait les frais de l'exploitation. Le réseau national aurait un service spécial pour le Grand-Tronc et celui-ci en aurait un pour le réseau national.

La chose est parfaitement absurde. J'avais demandé au chef de l'opposition s'il pourrait me citer un cas de ce genre qui ait réussi, et il ne l'a pas pu, pour la bonne raison qu'il n'y en a point.

M. CANNON: N'est-il pas vrai qu'il existe un arrangement comme celui-là au terminus de Montréal, comme aussi à celui de Québec?

M. NICHOLSON (Algoma): L'exploitation d'une gare terminus est différente de celle d'un chemin de fer. Depuis que l'honorable député m'a signalé ce point, je me suis souvenu qu'il existe depuis nombre d'années un plan grâce auquel l'Intercolonial pénètre dans la ville de Montréal, où il fait usage des voies d'accès du Grand-Tronc. Cet arrangement a-t-il eu des suites avantageuses pour l'Intercolonial? Y a-t-il eu échange de marchandises? Qu'est-il arrivé à l'Intercolonial? Cet arrangement lui a créé maints embarras dans ses relations avec la ville, et il lui est devenu impossible de rivaliser avec les autres chemins de fer.

M. CANNON: N'est-il pas vrai qu'un accord a existé en vertu duquel l'Intercolonial a eu toutes les marchandises que le Grand-Tronc apportait à Montréal à destination de l'Est?

M. NICHOLSON (Algoma): Dans des conditions qui faisaient l'affaire du Grand-Tronc, oui; un accord préjudiciable aux intérêts de l'Intercolonial, mais très avantageux au Grand-Tronc.

M. CANNON: Si le raisonnement de l'honorable député est juste, n'indique-t-il point que la gestion d'un chemin de fer par des particuliers est supérieure à celle de l'Etat, puisque, comme il le dit, le Grand-Tronc, qui est une compagnie privée, a su imposer des conditions désavantageuses à l'Intercolonial, qui est la propriété de l'Etat.

M. NICHOLSON (Algoma): Cet arrangement établit d'une manière concluante que les administrateurs du Grand-Tronc ont su imposer à ceux de l'Intercolonial un arrangement avantageux au Grand-Tronc, mais nuisible à l'Intercolonial; mais ceci n'a rien à faire avec la question de nationalisation.

Au reste, ce n'est pas de nationalisation qu'il s'agit dans le moment. Je ne fais qu'indiquer ce qu'il est possible d'accomplir dans une exploitation de ces chemins de fer. Ils ne peuvent être exploités qu'en les fusionnant, et le projet de convention dont la Chambre est saisie asure que cette fusion aura lieu dans les conditions prévues au rapport Drayton-Acworth et d'une manière que personne encore de ceux qui ont parlé sur cette question n'a condamnée.

Tant que personne dans cette Assemblée ou au dehors ne nous aura pas indiqué un autre moyen de sortir le pays de la situation embarrassante où on l'a mis par des engagements auxquels les négociations de ce traité n'ont eu aucune part, je dirai aux adversaires de ce projet qu'ils font simplement de la politique.

M. Robb propose le renvoi du débat.—Adopté.

M. McKENZIE: Poursuivrons-nous l'examen de ce bill lundi?

L'hon. M. CALDER: Oui, ce sera l'affaire de lundi; puis, s'il nous reste du temps, nous procéderons à l'examen des autres affaires inscrites au feuilleton. Peut-être bien aussi que le rapport du comité spécial du rétablissement des soldats dans la vie civile sera mis à l'étude.

M. McKENZIE: Il est entendu, n'est-ce pas, que le bill discuté ce soir sera la première affaire lundi?

L'hon. M. CALDER: Parfaitement.

L'hon. M. Calder propose que la Chambre lève sa séance.

La séance est levée à onze heures moins dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 3 novembre 1919.

DEPOT D'UN BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie) dépose un budget suplémentaire des dépenses nécessaires pour le service public pendant l'exercice finisant le 31 mars 1920; ce budget est renvoyé au comité des subsides.

COMMUNICATION DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE A LA SITUATION DU CANADA AU CONGRES INTERNATIONAL DU TRAVAIL A WASHINGTON.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je demande le consentement de la Chambre pour lire des copies des communications échangées entre le gouvernement canadien et le gouvernement anglais relativement à la déclaration, faite au congrès international du travail de Washington, au sujet de l'attitude du Canada quant à la composition du conseil ouvrier:

Le secrétaire d'Etat au département des colonies au Gouverneur général.

Londres, 21 août 1919.

Veuillez transmettre à votre Gouvernement le communiqué suivant du comité d'organisation du congrès international du travail:

L'article 393 du traité de paix stipule que, des douze représentants des gouvernements parmi les groupes dirigeants du bureau ouvrier international, huit seront choisis par les membres dont l'importance industrielle sera la plus grande, et quatre, par des membres désignés par les délégués du gouvernement des autres participants. Toutes les questions se rapportant au choix des huit membres dont l'importance industrielle sera la plus grande seront tranchées par le conseil de la Société des nations. A moins que la question de savoir quels seront ces huit membres ne soit décidée avant la conférence de Washington, les quatre autres membres ne pourront pas être choisis à la conférence, ce qui aura pour résultat de retarder gravement l'institution du corps dirigeant et du bureau du travail. En conséquence, le comité d'organisation a dressé la liste suivante de neuf Etats, d'après les renseignements qu'il a pu se procurer, bien que, par suite de la guerre et de la création de nouveaux Etats, les données statistiques fussent très peu sûres et que la confection de la liste fût très difficile.

Conformément à la décision du Conseil Suprême des puissances alliées et associées, la Conférence étudiera, après les séances de Washington, la question de l'admission de l'Allemagne dans l'organisation du Travail. Si on y laisse entrer l'Allemagne, elle aura le droit de siéger au conseil de direction et il s'ensuivra que ce dernier Etat ne pourra pas accomplir sa tâche. Si, au contraire, l'Allemagne n'y est pas admise, l'entrée de l'Etat en question sera assurée. En voici la liste: Etats-Unis, Grande-Bretagne, France, Allemagne, Italie, Belgique, Japon, Suisse, et Espagne.

Le comité exprime l'idée que l'on doit adresser au secrétaire du comité d'organisation, Parliament Street, Londres, avant le 10 septembre, toutes les objections que l'on pourrait soulever. Ces objections seront transmises au conseil de la ligue qui est chargé de décider de ces cas avant la réunion de la Conférence. Fontain—Président.

(Signé): Milner.

Du Gouverneur général
au Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

Ottawa, 9 septembre 1919.

Reçu votre dépêche du 21 août. Veuillez communiquer ce qui suit au comité d'organisation de la Conférence internationale du travail:

Le Gouvernement du Canada est d'avis qu'on devrait établir quelque règle qui puisse servir de guide pour décider de ceux qui doivent être les principaux membres de la Conférence industrielle. Si cette règle n'est pas établie, le Gouvernement croit qu'on devrait prêter plus d'attention aux réclamations que fait le Canada au sujet de son admission au nombre des huit membres principaux de la Conférence industrielle. En dehors de la question de savoir si, pour des raisons d'ordre non économiques, l'Allemagne, avec laquelle la paix n'a pas encore été définitivement conclue, doit être comprise au nombre des membres désignés par le comité d'organisation, on peut voir, en étudiant la position relative du Canada et en consultant les membres désignés, que notre pays à cause de ses ressources naturelles et leur développement est capable de soutenir favorablement la comparaison avec les divers pays qui figurent aux premiers rangs de la Conférence industrielle; et si on limite cette comparaison aux pays de moindre importance au point de vue industriel, comme l'Espagne et la Suisse, par exemple, le Canada se trouve certainement dans une position beaucoup plus avantageuse.

Ensuite nous avons les raisons qui ont donné lieu aux déclarations officielles dont je ne ferai pas lecture en ce moment, vu qu'elles seront publiées au hansard:

Comparativement aux neuf pays désignés, le Canada occupe le premier rang au point de vue a) de la superficie, b) du nombre de milles de chemin de fer par 1,000 habitants, c) du nombre de milles de lignes télégraphiques par 10,000 habitants; il occupe le second rang au point de vue a) des chutes d'eau exploitables, b) des chutes d'eau exploitées; le 3e rang au point de vue du nombre de milles de chemin de fer; le 5e rang au point de vue a) du nombre total de milles de lignes télégraphiques, b) du chiffre d'exportations totales; le 6e rang au point de vue a) de la production de fer en gueuse, b) du nombre de milles de lignes télégraphiques; le 7e rang au point de vue a) de la production du charbon, b) du chiffre total des importations, c) de la somme totale du commerce à l'étranger; le 8e rang au point de vue de la population. A tous égards de quelque importance le Canada occupe le 8e rang parmi les pays importants, et même, sous certains rapports, il lui arrive souvent d'occuper un des premiers rangs. Il importe d'ajouter qu'en établissant cette comparaison au point de vue du commerce à l'étranger l'on a basé les calculs sur les chiffres de 1916, c'est-à-dire le dernier exercice au sujet duquel on est en possession ici de statistiques définitives. Voici les chiffres pour le

Canada des deux années suivantes: pour l'année 1917—importation totale, $845,356.306, exportations totales, $1,179,211,100. Chiffre total du commerce extérieur, $2,024,567,406. Pour l'année 1918—chiffre total des importations, $962,543,746. Chiffre total des exportations, $1,586,169,692. Somme totale du commerce extérieur, $2,548,713,538.

L'absence de statistiques nous empêche d'établir une comparaison plus détaillée avec les neufs pays désignés, mais on peut toujours établir une comparaison entre le Canada et l'Espagne et la Suisse en prenant comme base la somme d'exportation des objets fabriqués, le nombre des membres des unions ouvrières et le chiffre de la population industrielle. On peut se procurer les chiffres concernant l'exportation au cours de 1917 de l'Espagne et du Canada. La valeur des objets fabriqués et exportés de l'Espagne, en 1917, s'élevait à 107 millions, tandis que le Canada exportait des objets fabriqués au montant de 477 millions. Les derniers renseignements que nous ayons sous ce rapport au sujet de la Suisse ont trait à 1916 et indiquent que ce pays a exporté au cours de cette année des objets fabriqués au montant de 363 millions. En 1918, on comptait dans les unions ouvrières 248,000 membres. Sous ce rapport les derniers renseignements que nous ayons de la Suisse se rapportent à l'année 1916 et indiquent que dans les unions ouvrières, en ce pays, il y avait 88,000 membres; la même année on en comptait 160,000 au Canada. Quant au chiffre de la population industrielle, le Canada dépasse de beaucoup la Suisse dans le domaine de l'agriculture, des mines, de la pêche et du transport; de plus, il a relativement à la Suisse a) deux fois autant de fonctionnaires et de personnes engagées dans les professions libérales, b) ou les emplois domestiques et personnels; il surpasse également la Suisse à l'égard du nombre des personnes adonnées à la fabrication et à l'industrie.

A cause de ceci le Gouvernement du Canada se croit justifié d'insister pour que notre pays soit au nombre des huit membres de la Conférence industrielle, que l'on y admette l'Allemagne ou non.

Tous les détails et les statistiques dont il est fait mention dans ce qui précède seront expédiés par la poste.

(Signé): Devonshire.

Du Secrétaire d'Etat pour les Colonies
au Gouverneur général.

Londres, le 11 octobre 1919.

Ma dépêche du 21 relativement à l'organisation du comité de la Conférence internationale du travail porte que des objections à la liste des Etats de principale importance industrielle, ont été reçues de la part des gouvernements du Canada, de l'Inde, de la Pologne et la Suède et que la question a été soumise à la décision du conseil de la Société des nations conformément à l'article 393 du traité de paix avec l'Allemagne. Nous expédions par la poste le texte du mémoire communiqué au secrétaire de la Société par le comité d'organisation.

(Signé) Milner.

M. le PRESIDENT: Est-ce le désir de l'honorable monsieur que ces documents soient publiés dans le hansard?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

M. le PRESIDENT: Ce n'est que dans des cas exceptionnels que l'on fait imprimer dans le hansard des documents de ce genre sans en avoir au préalable fait la lecture. Je crois bien que nous avons ici un de ces cas et je demanderais à la Chambre d'exprimer son consentement unanime à ce sujet.

(Assentiment.)

DEPOT DU RAPPORT DE L'ENQUETE RELATIVE AU NOVICIAT DE GUELPH.

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat): J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport de l'enquête sur l'incident du noviciat de Guelph.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER propose, avec l'assentiment de la Chambre, l'impression de mille exemplaires du rapport, dont 750 en anglais et 250 en français, et que l'application de l'article 74 soit suspendue à cet égard.

L'hon. sir SAM HUGHES: Ainsi que les dépositions?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les dépositions sont remises au comité des impressions qui s'en occupera en temps voulu.

M. l'ORATEUR: Cette motion ne peut être adoptée qu'avec l'assentiment unanime de la Chambre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je désire savoir si les dépositions seront imprimées comme le rapport?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La motion ne demande que l'impression du rapport. Quant à ce qui regarde l'impression des dépositions—c'est-à-dire le nombre de copies qu'il faudra imprimer—c'est au comité des impressions de s'en occuper.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ferai observer, monsieur l'Orateur, que, pour moi, dans toute cette affaire il n'y a que les dépositions qui comptent. Cela seul intéresse le pays. Les commissaires que l'on a nommés pour faire une enquête ne l'ont été que pour entendre les dépositions. Leur opinion ne vaut pas plus que celle des millions d'hommes intelligents disséminés dans tout le pays.

M. McMASTER: Plus fort.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable député veut-il que je me fasse entendre jusque sur les bords de l'Assiniboine? Je demande, monsieur l'Orateur, que les dépositions soient imprimées. Le rapport, d'après mon jugement, n'a aucune valeur. Je propose que le Gouvernement revienne sur sa

décision et fasse imprimer les dépositions aussi bien que le rapport.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je vous promets que l'affaire va être portée sur-le-champ à l'attention du comité des impressions qui s'en occupera.

L'hon. sir SAM HUGHES: Tout rapport déposé doit être d'habitude imprimé, et j'ai fait une proposition en conséquence.

L'hon. M. MURPHY: Personnellement, je ne crois pas que cette affaire soit d'un intérêt assez général pour justifier l'impression du nombre d'exemplaires que propose mon très honorable ami. Vu la découverte de la situation financière du pays esquissée dans un rapport présenté par un comité dont le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) était président, je suis d'opinion que l'impression d'un rapport comme celui-ci est un gaspillage des deniers publics.

M. l'ORATEUR: Comme aucun avis n'a été donné. cette motion, naturellement, ne peut être adoptée qu'à l'unanimité. Y a-t-il opposition ?

L'hon. M. MURPHY: Moi.

M. l'ORATEUR: La motion est réservée.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par des astérisques.

PROPOSITIONS A DES TITRES HONORIFIQUES.

M. MACKIE (Edmonton) demande:

1. Le Parlement avait-il l'intention, en adoptant la résolution touchant les titres d'honneur et les distinctions honorifiques, de contremander toutes les recommandations qui avaient été faites avant son adoption, au sujet des officiers faisant du service en Canada?

2. Depuis l'adoption de la résolution par le Parlement, des titres d'honneur et des distinctions honorifiques n'ont-ils pas été conférés à des Canadiens, sur la proposition des autorités d'outre-mer?

3. Est-il vrai que la résolution du Parlement a donné comme résultat que les services d'aucun officier qui pendant toute la guerre avait fait du service en Canada avec honneur n'ont pas été reconnus?

L'hon. M. MACLEAN:

1. La résolution parle par elle-même.
2. Non.
3. C'est affaire de conjecture.

SIR HORMISDAS LAPORTE.

M. LANCTOT demande:

1. Sir Hormisdas Laporte est-il encore au service du Gouvernement?
2. Réside-t-il toujours au Château-Laurier?
3. Quelles sont ses fonctions?
4. Le Gouvernement lui paye-t-il un salaire?
5. Le Gouvernement lui paye-t-il sa pension au Château-Laurier? Dans l'affirmative, combien le Gouvernement lui a-t-il payé jusqu'ici, depuis qu'il est à l'emploi de l'Etat?
6. Combien le Gouvernement a-t-il payé pour ses frais de voyages depuis qu'il est au service de l'Etat?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1. Sir Hormisdas Laporte est président de la commission des achats de guerre et ne touche aucune rémunération pour ses services.
2. Oui, quand il est à Ottawa.
3. Répondu sous le n° 1.
4. Non.
5. Non.
6. Depuis le 27 avril 1915 jusqu'au premier octobre 1919, $1,437.10. On répondrait aussi bien par un "Non" à la question numéro 2, puisque sir Hormisdas Laporte demeure réellement à Montréal.

Pour ce qui est de la question n° 5, on peut répondre qu'il a droit à $10 par jour à titre de frais de séjour, quand il est réellement occupé aux travaux de la commission. Sir Hormisdas est membre de la commission depuis le mois d'avril 1915, mais il n'a réclamé de frais de séjour que pour le temps qu'il a vraiment passé à Ottawa.

MARCHE DE CONSTRUCTION MARITIME.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

1. Quelle est la date du dernier marché de construction maritime fait par le Gouvernement?
2. Quels sont: (a) le nom de l'entrepreneur; (b) le tonnage; (c) le coût par tonne, et (d) la date de livraison?
3. Combien de bateaux ont été jusqu'ici commandés?
4. Combien ont été livrés?
5. Quel est le coût moyen par tonne poids-mort de tous les bateaux entrepris?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Le 30 septembre 1919.
2. (a) La Canadian Vickers, Ltd.; (b) 33,400 tonnes; (c) $170; (d) un navire à chacune des dates que voici: le 15 juin 1920, le 31 juillet 1920, le 15 octobre 1920, et le 1er novembre 1920.
3. Cinquante-trois.
4. Il y en a treize qui ont été livrés et qui sont en service. Il y en a huit autres qui ont été lancés et pourront être mis en service d'ici à quelques semaines.
5. $195.54.

COMMANDES ETRANGERES DE MARCHANDISES CANADIENNES.

M. SINCLAIR (Guysborough) demande:

Quelle est la valeur des commandes étrangères de marchandises canadiennes placées par la

commission canadienne du commerce à Londres, en éliminant toute marchandise achetée sous la garantie ou avec l'assistance financière du gouvernement fédéral?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): On peut se procurer des statistiques au sujet de tous les marchés passés et devant être exécutés conformément aux crédits accordés. Quant aux autres commandes, la mission se borne à mettre le producteur en contact avec le vendeur; on ne peut se procurer de statistiques bien nettes, au sujet de ces transactions.

COMPAGNIE CANADIENNE FRANÇAISE DU REGIMENT D'INFANTERIE ROYAL-CANADIEN.

M. PARENT demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'organiser dans diverses régions du pays des unités permanentes du régiment d'infanterie Royal-Canadien?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention, afin, entre autres raisons de garder vivante la tradition du 22e Canadien-Français, d'organiser dans la ville de Québec une compagnie canadienne française du Royal-Canadien?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Oui. On est actuellement à recruter le régiment Royal-Canadien.

2. A l'étude.

EDIFICES DU PARLEMENT.

M. MIDDLEBRO demande:

1. Quels étaient les membres du comité mixte des Communes et du Sénat, chargé de surveiller la construction du nouveau palais législatif, et quel en est le président?

2. Combien de ces membres ont-ils depuis lors cessé d'appartenir aux Communes, et combien ne peuvent plus agir dans ce comité pour raison d'absence ou autrement?

3. Quels sont les pouvoirs de ce comité?

4. Le comité a-t-il fait des rapports au Parlement? et s'il en a fait, combien?

5. La construction en question est-elle faite à l'entreprise, en régie ou autrement?

6. Quel est le coût des travaux, jusqu'ici?

7. Qui a la direction réelle des travaux, et sur quelle base est-il payé?

8. Quand le palais législatif susdit sera-t-il prêt à être occupé par le Parlement?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics):

1. Quand le comité fut institué, il eut pour membres: L'hon. Robert Rogers, président, les hon. J. D. Hazen, J. D. Reid, P. E. Blondin, sir James Lougheed, William Pugsley, R. Lemieux, C. Murphy et R. Watson.

2. Le comité a actuellement pour membres l'hon. Arthur L. Sifton, président, les hon. J. D. Reid, C. C. Ballantyne, J. A. Calder, sir James Lougheed, C. Murphy et R. Watson.

3. Il est chargé de surveiller et de diriger la reconstruction des édifices du Parlement.

4. Des rapports détaillés des travaux du comité ont été soumis au Parlement par le ministre des Travaux publics pour les exercices 1915-1916, 1916-1917 et 1917-1918. Le rapport pour l'année 1918-1919 est maintenatn sous presse.

5. En régie intéressée.

6. Les dépenses faites jusqu'au 31 octobre 1919 représentent un total de $6,101,947.67.

7. M. J. A. Pearson est l'architecte qui a la direction des travaux.

J. O. Marchand est architecte conjoint. Les architectes emploient et paient leur propre personnel et autre aide, ils reçoivent une commission de 5½ p. 100 d'un coût estimatif qui ne doit pas excéder 5 millions de dollars.

8. On fait tout l'effort possible pour rendre l'édifice habitable temporairement la prochaine session.

LES TROPHEES DE GUERRE.

M. STEVENS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé une commission pour s'occuper de la distribution des trophées de guerre?

2. Dans l'affirmative, quel est le président de cette commission?

3. Cette commission a-t-elle été organisée, et a-t-elle distribué des trophées, jusqu'aujourd'hui? Dans l'affirmative, quelle distribution a été faite?

4. Des requêtes ont-elles été reçues de Vancouver? Dans l'affirmative, quelle distribution de trophées de guerre a été faite dans cette ville?

5. Quel mode de distribution a été adopté?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Oui.

2. Sir Edmund B. Walker.

3. On a organisé la commission. Nulle distribution de trophées n'a été faite et il ne s'en opérera qu'après que tous ces articles auront été reçus d'Angleterre.

4. Oui. Nulle distribution n'a été faite.

5. On n'en a pas encore arrêté.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. McLEAN (Royal):

1. Quels sont les noms, dates de nominations et adresses permanentes des officiers nommés par le ministère de la Milice et de la Défense au district nº 7 (Nouveau-Brunswick) et aux états-majors de département?

2. Quels sont les grades, solde et allocations et les services d'outre-mer, de chacun desdits officiers?

3. Le district militaire nº 7 doit-il être aboli?

DISETTE DE SUCRE DANS LES PROVINCES DE L'OUEST.

M. WILSON (Saskatoon): Monsieur l'Orateur, le Gouvernement a-t-il été avisé d'une grave disette du sucre dans les provinces des prairies. J'ai à la main une lettre qu'une maison de gros m'a adressée. On y affirme l'existence d'une disette très sérieuse du sucre, cependant, que les raffineurs de l'Est n'en continuent pas moins l'exportation sur une grande échelle. Eu égard à cette disette, le Gouvernement se propose-t-il de mettre un embargo sur l'exportation du sucre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce): Il y a présentement un embargo sur l'exportation du sucre du Canada. On l'a appliqué depuis un certain nombre de semaines, ce que l'on continue de faire, aujourd'hui, avec tout le soin possible, dans le but de prévenir l'écoulement par la frontière et autrement. On n'a pas accordé de permis pour l'exportation du sucre du Canada. On en a exporté une certaine quantité, d'après des conventions arrêtées, il y a des mois et dont l'inexécution aurait entraîné beaucoup de perte et d'embarras. Ces commandes, toutefois, sont inexécutées en très grande partie et les faits sont tels que j'ai dit. Je puis encore annoncer que l'on reçoit présentement à Vancouver des cargaisons de sucre brut. En conséquence, la disette, qui s'est fait sentir dans cette partie du pays depuis deux ou trois mois, disparaîtra, et dorénavant le raffineur de la Colombie-Anglaise pourra reprendre l'envoi de quantités normales aux provinces des prairies. Quant à ces provinces, je puis dire qu'elles ont, cette année et jusqu'à présent, reçu plusieurs millions de livres de sucre en excédent de la consommation normale des années passées.

DISETTE DU PAPIER A JOURNAL.

M. MACLEAN (York-Sud): Je voudrais faire observer qu'il existe, au Canada, une disette accentuée de papier à journal et que jusqu'à ce jour, on n'a rien fait pour y remédier par un embargo. La disette devient presque insupportable.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Je m'enquerrai. Cette disette vous est-elle particulière ou est-elle générale?

M. MACLEAN (York-Sud): Elle m'est très particulière en même temps qu'elle est très générale. Jamais je n'ai tant souffert; elle se fait sentir dans toutes les imprimeries canadiennes.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pourtant, vous paraissez heureux.

M. MACLEAN (York-Sud): Je tiens à le rester, mais je ne le pourrai pas si cette disette de papier à journal subsiste.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN AUX ETATS-UNIS.

L'hon. M. MURPHY: Je désire, simple question de me renseigner, appeler l'attention du Gouvernement sur un télégramme que la presse américaine a publié, vendredi dernier.

Sous le titre "Probe of Canadian Owned Roads Urged", il est dit:

Washington, 29 octobre.—Le sénateur McCormick, de l'Illinois, a présenté une résolution demandant au comité du Sénat sur le commerce entre-état de faire une enquête sur la présente ou future acquisition par le gouvernement du Canada, de chemins de fer dans les Etats-Unis. McCormick demande de déposer un relevé du nombre de milles de ces chemins de fer.

Puis-je demander si l'affaire mentionnée dans cette dépêche est venue à la connaissance du Gouvernement ou si ce dernier a quelque renseignement à donner à la Chambre aujourd'hui?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'affaire n'est pas venue à la connaissance du Gouvernement. Nous n'avons aucun renseignement à donner en ce moment.

SUITE DE LA DISCUSSION EN 3e LECTURE DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion tendant à la 3e lecture du bill n° 33, déposé par l'honorable J. D. Reid (ministre des Chemins de fer), tendant à l'acquisition du réseau du Grand Tronc.

M. COPP: Je partage l'opinion exprimée par l'honorable député de London (M. Cronyn), vendredi soir, lorsqu'il a dit que cette mesure avait été discutée tellement à fond dans le comité, et lors de la 2e lecture, qu'il était presque impossible de présenter de nouveaux arguments ou de nouvelles raisons de part ou d'autre.

Je le comprends parfaitement; il me semble que mes électeurs auraient raison de se plaindre, si je ne prenais pas quelques instants pour discuter la mesure qui nous occupe. Je le fais surtout parce que durant la discussion de cette mesure jusqu'à présent, je n'ai pu, de même qu'un certain nombre d'autres députés, assister aux séances de la Chambre, étant pris par l'ouvrage d'un important comité qui siégeait durant

les séances de la Chambre. Autrement, j'aurais peut-être, au cours de sa délibération en comité, trouvé l'occasion de le discuter, et alors je n'aurais pas à réclamer l'attention de la Chambre sur la motion pour la 3e lecture.

On a souvent dit que le devoir de l'opposition était de faire de l'opposition. Je ne suis pas tout à fait de cet avis; mais je crois qu'il est du devoir d'une opposition, lorsqu'il se discute devant le Parlement une mesure de grande importance, de s'efforcer de se procurer tous les renseignements possibles du Gouvernement qui est l'auteur du bill, non seulement en vue de pouvoir délibérer convenablement sur l'opportunité d'accepter ou de ne pas accepter la mesure, mais afin de donner par la voix du Parlement au peuple qui s'intéresse à toutes les mesures parlementaires et particulièrement à celle-ci, l'occasion de délibérer posément et soigneusement, après que tous les renseignements ont été obtenus, si la mesure est ou non au mieux de l'intérêt du pays. Au cours de l'élaboration de cette mesure jusqu'à sa présente phase, tandis que nous avons, à force d'insistance auprès du comité reçu au moins quelques renseignements importants pour le Parlement et pour le pays, quelques-uns des renseignements que nous avons obtenus, m'ont remis à la mémoire ce que j'ai entendu un collègue avocat dire un jour à un autre.

Quelqu'un avait fait la remarque qu'un certain avocat avait un grand fonds de connaissances, et l'on répondit: " Oui, il a un grand fonds de connaissances juridiques mal digérées." Tandis que, au cours de ce débat, nous avons obtenu beaucoup de renseignements, tant exacts qu'inexacts, il y a cependant des renseignements que nous n'avons pas encore eus, et que demande le peuple de ce pays. Je demanderai en premier lieu au Gouvernement s'il a des renseignements suffisants et acceptables qui l'autorisent à demander à ce Parlement d'approuver cette mesure, et de se charger des engagements qu'il devra assumer si nous prenons possession du réseau du Grand-Tronc, pour l'exploiter à l'avenir sous le contrôle du Gouvernement. S'il possède ces renseignements, a-t-il communiqué à ce Parlement tous ceux qu'il possède? Avons-nous de notre côté de la Chambre, les honorables députés de l'autre côté, qui appuient le Gouvernement ont-ils tous les renseignements que possède le Gouvernement pour pouvoir décider si nous assumerons la responsabilité de faire adopter cette mesure par le Parlement? Je crois que nous admettons tous, qu'à moins que le Gouvernement, qui insiste sur l'adoption de cette mesure par la Chambre, ne démontre d'une façon absolue et sans réplique qu'elle est dans l'intérêt du Canada, il ne devrait pas la pousser plus loin. Le devoir d'exposer devant nous toutes les raisons, et d'en donner des preuves satisfaisantes incombe entièrement au Gouvernement qui veut maintenant forcer le Parlement à adopter cette mesure. Cela me conduit à demander quelles raisons le Gouvernement a réellement données pour justifier la conduite qu'il suit, et pour imposer au peuple du Canada ce nouveau fardeau financier et cette autre dette.

Je ne le conteste pas, on a donné des raisons. On a présenté la principale dès le début de cette discussion, lors de l'étude en comité de la résolution précédant le projet de loi. Le ministre des Chemins de fer (M. Reid), qui a déposé et la résolution et le projet de loi, et qui doit rester responsable de leur renvoi au Parlement comme de leur adoption, a déclaré qu'il allait établir tous les faits, qu'il allait exiger une enquête complète, un examen et une discussion approfondie de tous les détails. Il allait être très franc et présenter les faits, en toute candeur, au Parlement. Dès le début de ses observations, il donna un motif de procéder à cette mesure. Mais, poursuivant son discours, il en donna un autre, le véritable, je pense, du dépôt de cette mesure devant le Parlement, à l'heure actuelle. Debout là, devant son siège, entouré des fonctionnaires de son ministère et de membres du cabinet, il fit une déclaration que je vais citer, si je puis. A mon avis, c'était la première raison qu'il avait à l'esprit et qu'il donnait au Parlement, du dépôt de cette mesure et de l'anxiété du Gouvernement à la faire accepter à l'heure actuelle. Je ne veux pas lire ses observations en entier. Mais il a parlé des différentes émissions et des actions garanties du Grand-Tronc et il a conclu en ces termes:

> Certes, il est à l'avantage des actionnaires et obligataires d'Angleterre de pouvoir dorénavant, sans s'inquiéter, savoir qu'ils recevront des dividendes annuels comme pas le passé.

Il a déclaré cela. Il était au moment de laisser échapper son secret: le cordon du sac était dénoué. Mais des souffleurs, de son bord, tirèrent son pan d'habit: il tira alors sur le cordon et le sac se referma. Toutefois, c'était la déclaration du ministre, l'idée qu'il avait à l'esprit. Il songeait non pas à protéger la population de ce pays, dont le Gouvernement est tuteur et fidéicommissaire, mais aux actionnaires et autres, qui ont placé leur argent en titres de

la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Peu après l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) appela l'attention sur le fait que la valeur de ces titres, du fait du Gouvernement, avait subi une hausse à la bourse de Londres, et il en coûtera approximativement au peuple de notre pays, de 25 à 30 millions. Si l'on en vient à considérer, à peser, à chiffrer cela, on constatera qu'il n'y a là aucune exagération. Qu'a-t-on répondu à cette observation de mon honorable ami? L'honorable député de Red-Deer (M. Clark), qui n'est pas ici en ce moment, déclara: Qu'est-ce qu'une dépense de 25 ou 30 millions ou même de 120 millions, pour le Canada! Ces titres sont détenus par des gens de la mère patrie, la plupart des veuves et des orphelins.

M. MACLEAN (York-Sud): Très bien!

M. COPP: Mon honorable ami de Red-Deer et mon honorable ami de York-Sud peuvent sécher leurs pleurs inutiles aux veuves et aux orphelins d'Angleterre. Si l'on examinait les livres de la compagnie, on verrait que les valeurs détenues, peut-être, autrefois par des veuves et des orphelins, furent vendues à la bourse, ces dernières années, à cause des misères de la guerre. Elles ont été râflées à vil prix par des boursicotiers, qui s'en déchargent maintenant sur le gouvernement canadien. Les veuves et les orphelins de notre propre pays ne sont-ils pas eux aussi dignes de notre compassion? Combien de fois, durant la guerre, récemment surtout, nos veuves et nos orphelins, et tous ceux qui furent laissés sans soutien par le fait de la guerre, n'ont-ils pas demandé des secours au Gouvernement? Quelle réponse celui-ci leur a-t-il faite? Il ne peut rien pour eux, mais les veuves et orphelins d'Angleterre ont besoin de 120 millions pour sortir d'embarras, suivant le langage de mon honorable ami de Red-Deer.

Une autre raison a été donnée à l'appui de cette proposition par le président du conseil. En consultant encore le hansard, je constate qu'il a employé cette phrase:

> Je l'affirme à mon honorable ami: proposer la liquidation judiciaire du Grand-Tronc-Pacifique et la réalisation de ses obligations, c'est proposer que l'une des œuvres suprêmes de la carrière politique de sir Wilfrid Laurier, comme il le disait lui-même soit vouée au discrédit public et le chemin de fer lui-même mis en vente.

En lisant cet argument, il m'est venu à l'esprit que si la pierre qui ferme le tombeau de sir Wilfrid Laurier pouvait être soulevée et qu'il apparût vivant, il serait aussi surpris que nous d'entendre le président du conseil réclamer avec une éloquence passionnée, qu'on perpétue son souvenir et qu'on mette en pratique les idées qu'il a défendues toute sa vie.

Je ne saurais dire ce qu'il aurait pensé de cette mesure, mais, d'après ce qu'il m'a été donné de constater en étudiant sa carrière, il n'a visé, toute sa vie durant, qu'à un but tant en affaires, en politique que dans le domaine religieux, dans toutes ses relations d'affaires il faisait preuve de grande probité et de beaucoup de droiture. Il a consacré toute sa vie politique au plus grand bien de ses concitoyens du Canada, et dans le domaine de la religion, il s'était tracé une ligne de conduite basée sur des conviction solides. Aussi, suis-je porté à croire que s'il était avec nous aujourd'hui, il se prononcerait carrément contre ce projet de loi, car, comme nous, il verrait que le Gouvernement essaie de faire adopter par le Parlement une mesure absolument contraire à l'intérêt du grand public de ce pays

Le ministre des Chemins de fer a avancé une autre raison en faveur de l'adoption de cette loi. Je me trouvais absent lors de son discours, mais je vois par le hansard que, d'après ce qu'il disait, il serait avantageux pour l'Intercolonial de faire l'acquisition du Grand-Tronc et de le réunir au réseau des chemins de fer nationaux. Voyons ce que comporte cet argument. Pour peu que je comprenne la langue anglaise, le Gouvernement se propose de faire un seul grand réseau du Grand-Tronc et de ses subsidiaires, le Grand-Tronc-Pacifique, le Transcontinental et l'Intercolonial. S'il en est ainsi, quel avantage en retirera le peuple de ce pays si l'Intercolonial rapporte des bénéfices et le Grand-Tronc est exploité à perte, ou encore si une quelconque des unités du réseau prospère aux dépens du reste? Ce serait simplement prendre l'argent dans une caisse pour le mettre dans une autre. Ainsi, cette longue et laborieuse argumentation que le ministre des Chemins de fer exposa l'autre soir à ce sujet est absolument sans fondement. Il ajoutait qu'à l'heure actuelle l'Intercolonial était obligé, en hiver, de faire à perte le transport des marchandises de l'Ouest aux ports maritimes d'Halifax et de Saint-Jean, car sans cela, le Grand-Tronc devrait aussi transporter ces marchandises à Portland à un taux inférieur. Or, qu'arrivera-t-il lorsque le Gouvernement sera propriétaire du Grand-Tronc et exploitera cette ligne? Il faudra alors transporter les marchandises de l'Ouest destinées aux port maritimes à Portland au lieu d'Halifax et de Saint-Jean. Que fait-on, dans ce cas, du dévouement du

Gouvernement, dévouement dont on fait si grand état, vis-à-vis de ces ports, lorsque les marchandises qui auraient pu y être dirigées seront détournées vers Portland dans l'intérêt du réseau des chemins de fer nationaux? Logiquement, il faudrait diriger les marchandises par la voie la plus courte, et en hiver, elles iront à un port étranger au lieu d'aller à Halifax ou à Saint-Jean.

On a avancé encore une autre raison pour cette acquisition du Grand-Tronc. On nous a dit que la mise en liquidation forcée du Grand-Tronc porterait atteinte au crédit du Dominion. Je ne peux que revenir sur ce que je disais au sujet des actions et des obligations en Angleterre. Assurément, les Canadiens ne sont pas obligés de se grever de la dette qui entraînerait l'acquisition du Grand-Tronc dans le simple but de maintenir le crédit du Canada aux yeux d'un groupe de financiers d'Angleterre. Cette raison pourrait valoir quelque chose si l'acquisition du Grand-Tronc n'entraînait pas d'engagements aussi considérables, mais ces obligations ne se limitent pas à quelques centaines de milliers de dollars; elles atteignent des centaines de millions. Et cependant, le Gouvernement nous demande de faire l'acquisition du Grand-Tronc afin de maintenir notre crédit dans l'estimation de la mère patrie.

On a également allégué que si nous ne rachetions pas le Grand-Tronc, une autre compagnie en ferait l'acquisition.

On a beaucoup parlé, au cours du premier débat, de l'attitude du Pacifique-Candien. Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, avoir besoin de dire que je n'ai pas mission de parler au nom du Pacifique-Canadien. Je ne sais rien de ses projets ou de ses opinions, mais je me vois dans l'obligation de dire que, depuis plusieurs années que le Grand-Tronc est dans des embarras financiers, je n'ai jamais entendu dire avant ce jour que le Pacifique-Canadien ait jamais essayé d'entamer des négociations pour obtenir un intérêt prépondérant dans cette ligne. Nous avons des preuves à l'appui de cet avancé. Je reconnais que ce n'est pas une preuve incontestable, car nous sommes tous plus ou moins comme Thomas et nous ne devons pas toujours nous arrêter à tout ce que l'on lit ou entend. Mais nous avons cette déclaration nette et précise du président du Pacifique-Canadien, lors du discours qu'il prononçait il y a quelques soirs à Montréal en faveur de l'emprunt de la Victoire. Il a annoncé au public que la grande compagnie du Pacifique-Canadien n'avait jamais envisagé ou examiné l'éventualité de tenter l'acquisition du Grand-Tronc, ligne qui ne serait d'aucun secours pour le réseau dont il est président.

Certes, monsieur l'Orateur, le peu que je connais de cette grande compagnie et des fonctionnaires qui dirigent l'administration de ses affaires, me porte à croire qu'elle préférerait suivre la ligne de conduite qu'elle a adoptée, acheter des obligations de l'emprunt national garanties par l'Etat et portant intérêt à 5½ pour 100; en d'autres termes, prêter de l'argent au Gouvernement canadien pour lui permettre d'exécuter le projet qui est actuellement en discussion. L'administration du Pacifique-Canadien se rend compte qu'il est préférable pour la compagnie, au point de vue des profits à réaliser, d'exploiter son réseau en concurrence avec le monde entier et de convertir le produit de ses recettes en valeurs garanties par le Dominion portant intérêt à 5½ pour 100. Pour moi, monsieur l'Orateur, nos honorables amis de la droite s'amusent simplement à dresser des mannequins pour le plaisir de les renverser, quand ils tentent de greffer l'intervention du Pacifique-Canadien au présent débat et de donner à entendre que cette grande compagnie a l'intention de s'accaparer du réseau du Grand-Tronc au détriment du pays. La question de savoir si oui ou non le Pacifique-Canadien a l'intention de mettre la main sur le Grand-Tronc ne m'empêche pas de dormir et je doute fort que le peuple canadien entretienne des craintes de ce côté.

La nécessité du moment est la seule raison sérieuse que le Gouvernement ait fait valoir à l'appui de l'exécution de son projet. Le Gouvernement affirme qu'il est essentiel que nous fassions l'acquisition du Grand-Tronc afin de compléter le réseau transcontinental de nos chemins de fer nationaux et de l'exploiter d'une façon plus avantageuse dans l'intérêt du public canadien. Je ne connais pas tous les embranchements et raccordements que possède le réseau du Grand-Tronc et j'ignore au juste quels bénéfices pourrait retirer de l'entreprise le réseau transcontinental du chemin de fer de l'Etat. Je veux être impartial, et je ne fais aucune difficulté pour reconnaître que s'il est possible d'établir que les chemins de fer de l'Etat retireront des bénéfices appréciables par la mise à exécution du projet de rachat, c'est un argument valable à l'appui de l'acquisition du Grand-Tronc. Cependant, nous devons tenir compte de tous les faits relatifs à l'opération.

En 1903, la compagnie du Grand-Tronc a signé une convention avec le Gouvernement pour la construction du chemin de fer Transcontinental qui comprenait deux parties ab-

solument distinctes—le Grand-Tronc-Pacifique s'étendant de Winnipeg à la côte du Pacifique et le Transcontinental proprement dit s'étendant vers l'est de Winnipeg à Moncton. Les administrateurs du Grand-Tronc ont fait le marché après une étude sérieuse de la situation et les yeux grands ouverts; ils doivent s'être rendu un compte exact de l'étendue des obligations qu'ils ont assumées. La construction de ces voies ferrées s'est continuée jusqu'en 1911, date à laquelle le Gouvernement actuel arriva au pouvoir. Quelque temps, toutefois, après l'achèvement des travaux, la compagnie du Grand-Tronc s'est déclarée incapable d'exploiter ces chemins de fer.

Si la compagnie du Grand-Tronc, avec toute son expérience acquise en Canada au cours des dernières cinquante ou soixante années, s'est trouvée dans l'impossibilité d'exploiter son réseau avec profits en le reliant à ces deux chemins de fer, comment le Gouvernement peut-il espérer le faire lui-même? Si les administrateurs du Grand-Tronc, riches de toute l'expérience acquise en matière de chemins de fer, n'ont pu réussir, comment le Gouvernement peut-il espérer d'exploiter ces chemins de fer avec succès? De fait, la compagnie du Grand-Tronc a abandonné la partie et refusé d'entreprendre l'exploitation de ses lignes. A mon point de vue, le Gouvernement invoque un argument assez futile lorsqu'il prétend mener à bien une entreprise que les administrateurs du Grand-Tronc ont jugé absolument inutile de tenter. Pour ces motifs, j'estime que le Gouvernement devrait s'enquérir de toutes les circonstances concernant cette transaction et les rendre publiques. On devrait établir hors de tout doute que la mise à exécution du projet aura pour effet non seulement de venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique et au Transconstinental, mais qu'elle contribuera à rendre profitable l'exploitation de tous les chemins de fer de l'Etat, avant que le pays assume les frais d'une pareille entreprise. Voilà la seule attitude raisonnable que le Gouvernement puisse adopter à ce sujet. Il faudrait que les chemins de fer de l'Etat soient exploités avec profit au lieu de creuser d'énormes déficits d'année en année. Je n'hésite pas à l'affirmer, un bon nombre de nos honorables collègues de la droite, sinon tous, ne se rendent pas pleinement compte des obligations dont nous chargeons l'Etat en opérant le rachat du réseau du Grand-Tronc.

Les membres de la gauche ont cherché à obtenir des renseignements. Je ne connais pas les renseignements que le Gouvernement peut avoir communiqués à ses amis en particulier, mais en consultant le compte rendu je vois qu'il n'y a pas deux ministres qui s'accordent sur l'importance des charges que l'Etat assumerait. J'adjure donc nos collègues d'agir avec une extrême prudence et de refuser de se laisser conduire les yeux bandés par le Gouvernement tant que nous n'aurons pas obtenu tous les renseignements désirables et acquis la certitude que la mesure ne placera pas un trop lourd fardeau financier sur les épaules du contribuable canadien.

Il serait bon de savoir exactement ce à quoi nous nous engageons. Au lieu de les renseigner, le Gouvernement exige de nos honorables amis de la droite qu'ils le suivent en aveugles dans la voie qu'il s'est tracée, et ils voteront pour ce bill sans se mettre en peine de savoir s'il apporte à nos difficultés la solution qu'il faut.

A ceux qui demandent pourquoi hâter les choses, mes honorables amis répondent qu'on ne les hâte point; ils disent que l'affaire s'agite depuis quelque temps déjà, qu'il y a eu des négociations prolongées et que, par suite, on ne saurait prétendre qu'il y a eu hâte. De telles assertions cadrent mal avec celle que faisait l'autre soir le président du conseil privé (M. Rowell), qui a dit, en réponse à mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) que, s'ils désiraient faire voter ce bill au cours de la présente session, c'est que le pays se révolterait contre tout atermoiement. Mais pourquoi le pays se révolterait-il? J'accorde que le peuple s'agite parfois sans nécessité, car si, en 1917, il ne s'était pas agité sans raison, nos amis de la droite ne seraient pas au pouvoir aujourd'hui pour imposer au Parlement et au peuple ces charges écrasantes. D'ailleurs, l'on n'aurait pas tort de ce fier au peuple et, au lieu de hâter l'adoption de cette mesure, il serait bon d'en ajourner l'examen et de donner au peuple le temps de l'étudier, afin qu'il sache à quoi il s'engage. Il serait bon de lui laisser comprendre que nous nous chargeons d'une dette plus considérable qu'avant 1914. Cette dette, nous l'augmentons de six à sept cents millions. Mes honorables amis craignent que le peuple, se rendant compte de la situation, ne finisse par se réveiller et que son attitude ne se fasse sentir si nous attendons jusqu'à une autre session. Le public s'agiterait et le vote de ses représentants pourrait ne plus être le même qu'aujourd'hui. Le Gouvernement redoute l'opinion publique et il refuse de la consulter, comme il devrait le faire en cette occurrence, ainsi qu'à l'occasion de beaucoup d'autres problèmes sérieux dont le Parlement est saisi.

Comme je le disais il y a un instant, beaucoup de ceux qui appuient cette proposition semblent ne pas comprendre ou savoir quelle responsabilité le public assume par le fait d'une mesure à laquelle ils affirment donner leur appui loyalement. J'ai fait de mon mieux, un soir, pour obtenir du Gouvernement une déclaration sur ce que serait cette responsabilité. J'ai interrogé sur ce point le président du conseil privé qui, cette fois-là, défendait le projet de loi devant la Chambre. Après avoir pendant des heures embrouillé la question en nous parlant d'obligations garanties, d'actions ordinaires ou de priorité, d'actions garanties, d'actions de toute sorte, il a déclaré ne pas pouvoir répondre à cette question que je lui faisais: "Si vous aviez à signer un chèque pour un acquittement de toutes les obligations dont le Canada se charge par ce projet de loi, quel en serait le montant?"

Il a ensuite parlé de la valeur des actions qu'on allait soumettre à l'arbitrage. Je lui ai dit: "Laissons de côté cette valeur, et dites-moi quel va être le chiffre de nos obligations." Il m'a dit: "Il y a ensuite la question des 60 millions; je ne saurais dire au juste; cela peut être beaucoup, comme aussi cela peut être peu." J'ai dit: "Mentionnez au plus proche le chiffre de nos engagements", et il a fait la mention que je lui demandais. J'ai noté le chiffre qu'il a indiqué et on le trouvera au compte rendu. A son dire, le total en devait être de $527,931,074.32. Or, dans ce chiffre n'entre pas la somme de 180 millions qui est la valeur au pair des actions que l'on va soumettre à l'arbitrage. Quel va être le résultat de cet arbitrage, je n'en sais rien, et mon honorable ami le président du conseil privé n'a pas pu naturellement le dire; mais, la dette totale, y compris les 180 millions au pair, s'élèvera à $707,931,074. Je crois donc ne pas me tromper de beaucoup en affirmant que la charge imposée au pays sera d'au moins 6 à 7 cents millions. S'il connaissait la vérité, le pays approuverait-il vraiment une mesure qui va faire peser sur ses épaules une dette additionnelle de 600 à 700 millions? Pour ma part, je ne le crois pas. Se chargera-t-il de cette dette pour la simple satisfaction de permettre au Gouvernement de dire: Nous possédons un réseau plus étendu que n'en possède aucune autre compagnie de chemins de fer dans le monde entier. Le Gouvernement doit savoir que, depuis ses débuts, cette entreprise n'a jamais rien rapporté. Avant de prendre de nouveaux engagements, il n'est que juste d'y réfléchir et d'attendre que nous sachions ce à quoi le pays s'oblige en s'imposant cette nouvelle charge.

Dans le discours qu'il a prononcé devant cette Chambre lors de l'examen en comité de la résolution qui a servi de base au présent bill, le ci-devant ministre des Finances (sir Thomas White) a dit: "Nous accordons qu'il s'agit d'une dette énorme, mais n'oublions pas qu'elle n'a que le caractère d'une responsabilité éventuelle."

C'était jouer sur les mots. Tout le monde comprend ce que signifie cette responsabilité éventuelle, c'est-à-dire que par suite de la modification apportée au bill, nous devrons payer l'intérêt durant cinq ans, ou à perpétuité sur tout ce montant. Lors même que nous ne serions pas appelés à payer plus que cet intérêt sous prétexte qu'il s'agit d'une obligation éventuelle, cette obligation n'en existe pas moins, et le peuple est responsable de l'intérêt annuel sur cette somme immense ajoutée à toutes les autres au sujet desquelles nous avons des responsabilités, et il sera éventuellement appelé à payer ce montant, à même la caisse publique, au réseau du Grand-Tronc ou à quiconque sera porteur des actions et des obligations, quand il s'agira d'effectuer le paiement. A en croire nos honorables amis, ils ont basé toute leur cause sur les conclusions du rapport Drayton-Acworth, ils s'en sont inspirés pour rédiger ce bill, pour le faire adopter et acquérir le réseau du Grand-Tronc. Alors, s'ils tiennent, autant qu'ils le disent, à agir conformément au rapport, dès qu'ils auront acquis le Grand-Tronc, ils devront consacrer 51 millions à des améliorations que ce chemin de fer exige pour pouvoir être exploité avec succès. En effet, voici ce que l'on trouve aux pages 33-34 de ce rapport:

> En réunissant les revenus avec les dépenses imputables sur le capital, nous trouvons que, d'après l'avis des fonctionnaires du Grand-Tronc eux-mêmes, il faudrait dépenser 51 millions pour le mettre en état de répondre aux exigences actuelles du trafic. Nous ne voyons pas que dans les circonstances, il y ait lieu d'espérer que la compagnie puisse se procurer cet argent nécessaire.

Il faudrait donc 51 millions, dit le rapport Drayton-Acworth, pour mettre la ligne en bon état d'exploitation.

Voilà, au moins, une obligation qui n'est pas éventuelle; il va falloir prendre cet argent sur les revenus publics et l'employer aux améliorations dont il est besoin sur cette ligne-là, pour la mettre en état de justifier les arguments que le ministère formule en vue d'en faire l'acquisition. Mais que recevrons-nous pour avoir assumé cette obligation? En d'autres termes, quelle

est la valeur réelle du réseau? Il n'y aurait qu'un moyen de l'établir, ce serait de faire l'inventaire de l'actif matériel, de l'état du réseau, de l'état des wagons, des locomotives et de tout l'outillage, d'évaluer le tout, et de s'adresser, à cette fin, à des experts d'une autorité incontestable, puis de mettre en ligne de compte ce que doit le Grand-Tronc à l'Etat, la différence devant constituer le montant qui resterait dû par le trésor au Grand-Tronc. C'est ce qu'on n'a pas encore fait, et tant que l'on ne l'aura pas fait, la valeur réelle du réseau ne sera pas établie; aussi, est-ce là ce que la proposition d'amendement de mon honorable ami (M. Fielding) demande que l'on fasse. Il nous faut être renseignés à cet égard, pour pouvoir voter honnêtement dans un sens favorable à cette mesure. Or, ces renseignements nous manquent. Ayant signalé à la Chambre la dette que cette opération aura pour effet d'imposer au peuple, il est naturel que je parle de la situation financière actuelle du Canada. La représentation nationale en a une assez juste idée, mais le peuple ne la connaît pas aussi bien. La représentation et la presse du pays l'ont discutée à maintes reprises, mais ce n'était, après tout, que discussion. Aujourd'hui, nous en avons, malheureusement, et pour la première fois, un exposé incontestable; ce n'est plus un député, ce n'est plus un politicien ni un ministre des Finances qui parle, c'est un témoin qui a été mis sous serment.

Le président d'un comité spécial qui a siégé depuis quatre à cinq semaines a jugé que, pour prendre des décisions et arrêter des conclusions dans l'affaire soumise au comité, il convenait de connaître l'état financier et il a appelé en témoignage le ci-devant ministre des Finances. Celui-ci a comparu et donné sa déposition sous serment. La dette brute du Dominion, a-t-il dit, s'élève à beaucoup plus de $2,500,000,000. Il a estimé l'actif et il l'a comparé à la dette brute, puis il nous a déclaré que la dette nette s'élevait à $1,950,000,000, il y a quelques mois. Il nous a aussi appris que nous devions $225,000,000 aux banques pour des effets à courte échéance, et que la somme de 300 millions qu'on espérait retirer de l'emprunt de la Victoire, que le Gouvernement est à négocier, servirait à acquitter presque tous nos emprunts à brève échéance aux banques canadiennes.

Le ci-devant ministre des Finances est allé plus loin. Il nous a déclaré qu'avant le 31 mars 1921, le Canada devra emprunter 800 millions, au moins, uniquement pour la dépense imputable sur le capital et sans tenir compte du revenu ordinaire dont il aura besoin pour les déboursés courants. D'après ses propres calculs auxquels je suis obligé d'ajouter foi, cet emprunt portera la dette brute du pays à $2,750,000, au 31 mars 1921. Or, simplement pour nous servir d'exemple et de terme de comparaison, remontons à l'année 1914. Notre dette nette était alors d'à peu près $350,000,000, mais elle est montée depuis à $2,400,000,000. Défalquant l'actif disponible, nous avons la preuve que, en six ans, nous avons augmenté la dette nette du Canada de 400 millions, par année, ou de plus d'un million de dollars, par jour.

Néanmoins, les membres de la droite et les auteurs de ce projet parlent à la légère de prendre un autre fardeau de 700 millions comme si ce n'était que 700,000 cents. Je suis peut-être trop pessimiste, mais je comprends ce que ce terrible fardeau signifie pour la population canadienne. Aussi, je m'insurge et je proteste violemment contre le projet de faire ajouter, par le Parlement, une somme additionnelle de sept à huit cents millions de dollars à nos obligations financières du moment, pour contenter quelques personnes qui ont envie de passer leurs actions et leurs obligations au public, dans l'intérêt des actionnaires et des porteurs d'obligations de la compagnie du Grand-Tronc, qui se trouvent en Angleterre.

Je désire traiter un instant le problème de la nationalisation. Au cours de ce débat, on a beaucoup glosé sur ce sujet et sur l'initiative privée. J'infère des propos des députés de la droite qu'ils désirent accuser la gauche d'hostilité envers la nationalisation. Eh bien, si elle était au jeu dans cette affaire, je serais bien aise de me débattre avec elle-même et de prendre l'attitude qui me semblerait convenable, comme je le fais à l'égard de la question actuellement soumise à la Chambre. Cependant, il y a deux sortes de nationalisation et d'initiative privée. Il existe une grande différence entre la possession et l'exploitation, par le public, d'une ligne de tramways, d'une usine d'éclairage à l'électricité ou d'un réseau téléphonique dans une cité, une ville, un village ou une municipalité, et la possession et l'exploitation par l'Etat d'un chemin de fer transcontiental ayant une voie de 2,200 milles de longueur et des milliers d'employés.

Je soutiens que l'exploitation des voies ferrées par l'Etat n'a pas eu d'heureux résultats. Je regrette d'être tenu de le dire, car j'ai toujours approuvé la mise en

service de l'Intercolonial comme si c'était un réseau national. Lors de la confédération, on avait promis aux habitants des provinces maritimes qu'ils auraient ce chemin de fer et que celui-ci appartiendrait à l'Etat, qui l'exploiterait pour le plus grand bien de la population de ce coin du pays. Mais, force m'est de dire que, durant tout l'intervalle, l'Intercolonial n'a pas été une entreprise profitable. Il y a quelques années, il est vrai, il y a eu d'assez gros surplus; cependant, en examinant la statistique depuis le début de l'exploitation jusqu'à ce jour, nous nous apercevons qu'il y a eu plus de déficits que d'excédents; de plus, l'intérêt n'a pas été compté sur les frais de premier établissement qui ont été pris sur le capital. A qui la faute? Les preuves que nous avons, concernant l'Intercolonial, militent contre le projet de faire du Grand-Tronc un chemin de fer national. Pendant un demi-siècle, l'Etat a tenté d'exploiter l'Intercolonial sous les deux régimes—libéral et conservateur—et maintenant sous un gouvernement unioniste, et Dieu sait que la situation est pire sous celui-ci qu'elle l'a jamais été.

Quelqu'un m'a dit: "Les choses allaient assez mal lorsque nous avions un gouvernement tory ou un gouvernement grit; mais quand les pires caractéristiques des deux se trouvent réunies, le même peuple est bien à plaindre."

Ce groupe d'hommes qui, dans leur modestie, se disent les plus compétents des deux partis, n'a pas réussi à assurer le succès de l'Intercolonial, et si l'on me permet de tirer un pronostic, je dirai qu'à l'avenir ces messieurs ne réussiront pas plus dans l'exploitation du réseau qu'ils cherchent maintenant à acquérir en vue d'en faire, avec les autres chemins de fer, un réseau transcontinental d'Etat. Je dis que dans cette entreprise nouvelle ils ne réussiront pas plus qu'ils n'ont réussi dans le cas de l'Intercolonial, mais le pays aura à subir un désavantage beaucoup plus considérable.

Les honorables messieurs de la droite se sont étendus longuement sur la responsabilité de la situation actuelle des chemins de fer. Je ne crois pas qu'il se soit passé une seule session depuis que je suis député sans qu'on ait cherché à jeter sur le parti libéral le blâme d'une telle situation. Au cours de cette discussion on l'a fait à plusieurs reprises et dans un langage absolument énergique. Je n'ai pas l'intention de faire perdre le temps de la Chambre à réfuter ces déclarations, mais si on me le permet je citerai les remarques faites à ce sujet par l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White). Je crois que ses paroles seront, plus que les miennes, de nature à répondre aux critiques dont je viens de parler. Voici ce qu'il dit au sujet des réseaux de chemins de fer du Canada; je cite le hansard à la page 1111:

> Pour se former une idée exacte de la manière dont nous devrions traiter la compagnie du Grand-Tronc, à l'heure qu'il est, nous devons faire entrer en ligne de compte les points saillants de la situation. Tout d'abord, je crois que nous nous mettrons d'accord pour estimer que notre système de transport a été très exagéré en ce qui touche la construction des lignes transcontinentales. Il suffit de voir ce qui existe de Winnipeg à la côte du Pacifique, ou de Montréal à Toronto, où trois lignes sont parallèles, pour en venir à la conviction que nos travaux de chemin de fer ont été inutilement doublés en ce qui regarde la construction des réseaux transcontinentaux. Il est inutile, pour le moment, de chercher lequel de nos partis politiques doit porter la responsabilité de pareil état de choses, Je crois avoir déjà dit à la Chambre que les deux partis politiques sont responsables de ce qui s'est accompli.

L'ex-ministre des Finances, qui tout récemment se séparait de ces honorables députés qui cherchent à jeter sur le parti libéral tout le blâme de cette situation dans les chemins de fer, nous dit qu'il est futile de jeter tout le blâme sur un parti, car les deux partis politiques en sont responsables.

Je ne connais pas très bien cette partie du réseau transcontinental que l'on appelle le Grand-Tronc-Pacifique et qui s'étend de Winnipeg à l'Ouest. Il ne m'appartient pas de dire si la construction du Transcontinental était en soi une chose avantageuse au pays; je n'en sais rien. Mais je sais qu'au début de la guerre, à l'époque où les Etats-Unis étaient encore neutres, il nous aurait été impossible de transporter nos troupes, nos munitions et autre matériel de guerre de l'Ouest jusqu'au port d'hiver d'Halifax et de Saint-Jean, si nous n'avions pas eu notre chemin de fer transcontinental.

Si ce réseau a coûté 150 millions, c'est de l'argent bien placé, si l'on en juge par l'aide considérable qu'il a donnée au Gouvernement et au pays dans le transport des troupes et des munitions au cours des premières années de la guerre. Me serait-il permis de faire allusion à l'effet que ce projet peut avoir sur les ports maritimes des Provinces maritimes? On me reprochera peut-être de me placer trop exclusivement au point de vue des intérêts de ma province; mais je suis bien disposé à affronter ce reproche. Nous des Provinces maritimes sommes peut-être un peu jaloux de conserver les petites faveurs dont nous avons été l'objet de la part du Gouvernement depuis la confédération. Nous avons deux grands ports naturels dont nous sommes fiers et

que nous cherchons à entretenir et développer comme ils doivent l'être. Il y a quelques jours le ministre des Chemins de fer (M. Reid), a parlé à ce sujet et l'honorable député de Guysborough lui a demandé quel effet l'exploitation de cette route pourrait avoir. Le ministre des Chemins de fer a répondu que dans l'exploitation de ces réseaux il était important d'y placer des hommes de la plus grande compétence, peu importe d'où ils peuvent venir, et que cette voie ferrée doit être dirigée par des hommes d'affaires, et sans ingérence des politiciens ou autres. Par conséquent, si ce réseau doit être exploité par des hommes d'affaires, des hommes d'une grande connaissance et d'une longue expérience, quelle conclusion peut-on en tirer?

Qu'on me permette de me repéter. Si les frais de transport des marchandises de l'Ouest à Montréal et à Halifax et de ces ports à Portland, sont plus élevés, que doivent dire les administrateurs du chemin de fer? Ils diront qu'ils ne peuvent faire le transport par Halifax, mais directement à Portland, parce que l'itinéraire est plus court et les frais sont moindres. Cela étant, les ports de mer des Provinces maritimes doivent nécessairement perdre une grande somme de trafic, et l'argent dépensé jusqu'à ce jour pour l'agrandissement de ces ports est en partie perdu, vu que ces derniers ne seront pas employés et qu'ils en subiront le contre-coup.

Je comprends que l'exploitation de cette ligne en territoire américain doive nécessairement détourner le trafic des ports des Provinces maritimes. D'après les paroles de mon honorable ami, nos produits et notre trafic maritime prendront une route étrangère par l'exploitation de cette ligne.

Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a abordé ce point, l'autre soir, au cours d'une discussion passablement animée. Il a fait certaines suppositions sur les motifs qui poussent la gauche à s'opposer au projet. Je me suis reporté au hansard, et je me demande ce que veut dire le ministre? Pour ma part, je ne désire pas m'engager dans un débat acrimonieux, porter aucun jugement téméraire sur le compte des honorables membres de la droite. Je ne crois pas non plus qu'ils devraient donner ce ton à la discussion. En réponse à l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) le ministre de l'Intérieur a dit:

> Qui représente la véritable opposition à ce bill?

Il emploie la forme interrogative.

> Nos adversaires nous assurent qu'ils agissent librement.

Je ne sais pas ce que le ministre entendit par ces paroles. Je ne puis qu'en déduire l'insinuation que nous ne sommes pas indépendants. Si nous ne le sommes pas, nous devons nous laisser influencer par une ou plusieurs personnes, une ou plusieurs compagnies. L'honorable ministre parle de l'accointance de mon honorable ami avec des "sirs estimables" et autres personnages de Montréal. Personnellement, comme je l'ai fait observer, il y a quelques instants, je n'ai aucun mandat du Pacifique-Canadien auquel le ministre fait allusion. Je suis tout à fait indépendant. Je ne suis soumis aux caprices d'aucun particulier ni d'aucune compagnie, quels qu'ils soient, dont le ministre puisse parler. J'ai autant le droit, je pense, de poser la même question aux honorables députés de la droite et de leur demander à tous, si leur conduite est indépendante, si elle n'est pas influencée par quelque particulier ou quelque compagnie, en dehors de cette enceinte, que cette affaire intéresse.

C'est se tromper grandement que de se permettre des imputations de cette nature. Je regrette vivement que les honorables députés aient cru bon d'imputer, au cours du débat, des motifs intéressés aux honorables membres qui diffèrent d'opinion avec eux, en toute sincérité, au sujet de cette mesure importante. Le ministre de l'Intérieur a alors conclu ses observations en disant avec un courage remarquable, tandis qu'il promenait ses regards sur ses partisans qui l'applaudissaient:

> C'est la ligne de conduite que nous avons suivie et dans laquelle nous nous proposons de persister logiquement et résolument. Que tous et chacun sachent...

Tous et chacun, les honorables membres de cette Chambre, les hommes, les femmes et les enfants du pays.

> ...que le Gouvernement de ce pays et la grande majorité des représentants du peuple canadien se sont mis dans la tête que c'est là la seule ligne de conduite à suivre, que le but que nous poursuivons sera atteint et qu'aucun obstacle ne nous arrêtera.

J'admire la bravoure partout où elle se trouve, mais le ministre ne s'est-il pas montré trop courageux dans un très petit champ d'action. Puisqu'il pousse le courage jusqu'à ne permettre aucun obstacle à l'adoption de cette mesure, lui qui ne craint pas ses partisans de la Chambre; lui qui ne craint pas les tactiques des membres de l'opposition parce qu'ils sont en minorité, qu'il dise donc courageusement au peuple: Voici notre projet. Il est vrai qu'on le condamne dans certains milieux, mais nous

croyons avoir l'affaire de tout le pays dans cette affaire. Nous allons donc dissoudre le Parlement et soumettre la question aux électeurs du Canada. Puisqu'il se montre si courageux sous d'autres rapports, qu'il ne déroge point en cette circonstance!

S'il craint que le peuple ne soit opposé au projet, la seule ligne de conduite raisonnable à adopter dans les circonstances, c'est de laisser au peuple le soin de décider la question. Je suis convaincu que l'opposition sera parfaitement satisfaite d'en appeler au verdict des contribuables dans une élection générale sur cette question.

On a souvent fait allusion au rapport Drayton-Acworth au cours du débat. J'ai toute raison de croire que le texte de ce rapport a été cité de la première à la dernière ligne par les différents orateurs qui ont pris la parole. Je désire moi aussi citer une couple d'extraits de ce document afin de démontrer que le Gouvernement ne se conforme pas absolument aux conclusions des commissaires en proposant le rachat du Grand-Tronc. Pour ne citer qu'un exemple, je relève à la page xxvi un paragraphe qui se termine par les mots suivants:

> Il appartient au Gouvernement, et non à la compagnie, d'en fixer les conditions.

Si le Gouvernement entend suivre à la lettre les recommandations du rapport Drayton-Acworth, comme il le prétend, c'est à lui et non à la compagnie qu'il appartient de fixer les conditions. Je relève encore le passage qui suit à la page xliv :

> Nous sommes chargés d'étudier la question du rachat des chemins de fer canadiens par l'Etat, et la possibilité de les faire exploiter en liaison avec l'Intercolonial. Nous ne recommandons pas cette ligne de conduite. A notre sens, il n'est pas de l'intérêt du Canada que l'exploitation de ces chemins de fer soit dans les mains du Gouvernement. Nous ne connaissons pas de pays au monde où un état démocratique possède et exploite ses chemins de fer, dans lequel la politique n'a pas fait tort à l'administration des chemins de fer et les chemins de fer n'ont pas nui à la politique.
>
> Nous ne pensons pas que si l'Etat était propriétaire des voies ferrées canadiennes cela aurait pour effet de réduire les tarifs, mais que ce serait plutôt le contraire.
>
> L'expéditeur canadien paie maintenant en moyenne ⅔ cent pour le transport d'une tonne de marchandises par mille. L'expéditeur paie bien au delà de 2 cents pour le transport des marchandises sur les chemins de fer de la Nouvelle Galle du Sud, le plus ancien et le plus important des Etats de la Confédération australienne. Mais nous ne voyons pas de raison de nous étendre plus longtemps sur ces considérations d'ordre général. Il existe plusieurs raisons particulières à la situation du Canada qui militent contre la nationalisation et l'exploitation de nos chemins de fer par l'Etat.

C'est l'idée qui prédomine d'un bout à l'autre du rapport en question. Les commissaires se prononcent contre le système de l'exploitation par l'Etat; cependant, le Gouvernement prétend que son projet est conforme à l'avis exprimé par les commissaires.

Un autre aspect du rapport Drayton-Acworth auquel personne n'a guère fait allusion au cours du débat, c'est qu'il présente un rapport de la minorité, représenté par M. Smith. L'avis qu'il émet diffère totalement de celui de ses collègues. Le rapport Drayton-Acworth est signé par deux commissaires, je l'accorde, mais la Chambre, et surtout les avocats, savent parfaitement que l'opinion des juges dissidents devant les tribunaux est souvent la meilleure en définitive. On ne devrait donc pas faire trop bon marché des conclusions de M. Smith. Il est très important que le Gouvernement tienne compte du rapport de la minorité dû à la plume de M. Smith, un expert de chemins de fer d'une haute réputation et d'une grande expérience, qui a été choisi pour s'enquérir de la situation de concert avec MM. Drayton et Acworth.

Au cours du débat, nos honorables amis ont souvent fait allusion aux articles publiés par les journaux, et certains membres de la droite ont prétendu qu'il ne faut pas tenir compte que le rôle de la presse consiste à donner le pour et le contre de toute mesure qui est soumise à l'approbation du Parlement.

Je partage cette opinion jusqu'à un certain point. Vous ne pouvez pas toujours, baser un raisonnement et arriver à une juste conclusion en vous en rapportant aux comptes rendus des journaux. Cependant, lorsque des feuilles comme le "Star" et la "Gazette" de Montréal, qui ont toujours occupé le premier rang dans la presse quotidienne, et un nombre considérable d'autres journaux par tout le pays, expriment leur opposition au projet en discussion, il n'est pas suffisant que le Gouvernement écarte à la ligne les arguments qu'ils font valoir sous prétexte qu'il s'agit uniquement "de canards". Je soutiens, pour ma part, que le Gouvernement devrait examiner les arguments qu'ils font valoir afin de s'assurer s'ils sont ou non bien fondés. Quand des journaux de l'importance du "Star" et de la "Gazette" adoptent une attitude aussi énergique contre le rachat du Grand-Tronc —et nous devons nous rappeler que les journaux ont d'excellents moyens à leur disposition pour tater le poulx de l'opinion publique relativement aux questions de cette nature—le devoir incombe au Gouvernement d'examiner les arguments qu'ils font valoir, au lieu de les écarter en disant:

Ces arguments ne nous inspirent pas confiance et nous n'en tiendrons pas compte.

Pour toutes les raisons que j'ai énumérées et en face des déclarations du Gouvernement, je suis obligé de m'opposer à l'adoption du projet et de voter en faveur de l'amendement.

Si la Chambre veut bien me le permettre, je résumerai les raisons qui me dictent mon attitude: En premier lieu, nous n'avons pas assez de renseignements touchant la valeur du réseau du Grand-Tronc que le Gouvernement se propose d'acquérir. En second lieu, je suis d'avis que l'adoption du projet aurait pour effet de faire monter à la bourse le prix des obligations garanties et des actions ordinaires, avec ce résultat que le contribuable canadien sera appelé à verser des millions de piastres aux spéculateurs anglais et canadiens, qui détiennent ces valeurs aujourd'hui après les avoir achetées à bas prix. Troisièmement, je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt bien entendu du pays que le Gouvernement possède et exploite notre réseau national de chemins de fer. Quatrièmement, le Canada n'est pas dans une situation financière qui lui permette d'assumer sans danger les obligations que comporte nécessairement l'acquisition du réseau du Grand-Tronc.

En cinquième lieu, on ne devrait pas demander à la population du Canada de libérer le chemin de fer du Grand-Tronc des obligations que la convention qu'il a conclue avec le Gouvernement canadien lui impose, en vue de la construction et de l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique et du réseau du Transcontinental. Pour ces motifs et pour plusieurs autres encore sur lesquels je pourrais appuyer, si je n'avais pas déjà réclamé l'attention de la Chambre depuis quelque temps, je sens qu'il est de mon devoir de combattre ce projet de loi et d'appuyer l'amendement que mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a proposé.

M. MACLEAN (York-Sud): J'espère, monsieur l'Orateur, que la Chambre me prêtera son attention durant les quelques minutes que je vais débattre la question dont elle est présentement saisie, celle de l'achat du chemin de fer du Grand-Tronc par le Gouvernement canadien, pour le peuple canadien, dans le but de créer, en liaison avec les chemins de fer que nous avons déjà, un grand réseau national de transport. Durant le peu de temps que j'occuperai l'attention de la Chambre, je parlerai du point de vue d'un homme qui croit en la nationalisation des chemins de fer. Je crois que mon attitude est conforme à l'attitude du siècle, car nous sommes à l'âge de la démocratie. Bien que mon honorable ami (M. Copp) juge contraire à l'esprit démocratique d'acquérir les chemins de fer, je suis convaincu que la tendance du sentiment public, dans ce vaste pays, et. en vérité, dans l'univers entier, c'est que la démocratie est prête à affirmer sa conviction qu'il n'existe aucun moyen de régler, d'une manière satisfaisante, la question des transports, si ce n'est en conformité des nécessités et des désirs de la nation. C'est l'opinion générale, aujourd'hui, et, dans la mère patrie, on a la preuve de cette tendance démocratique dans le fait que le parlement impérial est à étudier un projet de loi tendant à créer un grand département national de transport qui aura la direction et l'exploitation des transports, non seulement par chemin de fer, mais aussi sur l'eau et dans l'air. Ce nouveau département, dirigé par sir Eric Geddes, a réellement compris l'esprit de ces temps démocratiques, et il s'est aperçu qu'il est absolument essentiel aux intérêts de l'empire d'étatiser tous les moyens de transport. La population de la mère patrie favorise également la nationalisation. Le travail en accepte l'idée et je suis certain que les hommes d'affaires prendront la même attitude. Il en est de même aux Etats-Unis. Il est bel et bon d'affirmer que l'expérience que les Etats-Unis ont eue de la nationalisation a été malheureuse et que l'administration des voies ferrées par l'Etat, depuis la guerre, a été dispendieuse et infructueuse. Mais il ne faut pas oublier que si elle fut dispendieuse, on doit en tenir directement responsable la guerre, et si l'exploitation des chemins de fer des Etats-Unis, sous la haute direction du gouvernement, n'a pas donné tous les résultats heureux qu'elle aurait dû, c'est parce que les réseaux de voies ferrées, chez nos voisins, ont été désorganisés et mis en péril, comme résultat du régime de l'exploitation particulière. On a énoncé, aux Etats-Unis, une ligne de conduite appropriée. Ce pays possède un conseil dit d'agriculture. Il ressemble fort à celui de l'Ouest canadien et à celui qui est, en fait, établi maintenant en Ontario. Le conseil d'agriculture, représentant la classe agricole des Etats-Unis, à sa dernière réunion, à Washington, se déclara favorable à la nationalisation des chemins de fer. Et les grandes associations de cheminots aux Etats-Unis, se fondant sur leur expérience, se sont déclarées du même avis. Nous avons en notre propre pays un conseil d'agriculture, représentant les cultivateurs de tout le Canada, qui se réunira probablement dans

l'Ouest, ces deux semaines prochaines. Il représente les fermiers non seulement de l'Ouest, mais de l'Ontario; et je ne doute aucunement qu'il n'adhère expressément aux idées des producteurs de blé de l'Ouest, et ne favorise la nationalisation. Une autre raison qui, au point de vue démocratique, milite en faveur de la nationalisation au Canada, c'est que le public a déjà versé plusieurs fois le prix de ces chemins de fer. Ces gens disent: "Si nous avons trouvé l'argent pour payer ces chemins de fer, il est temps, que la population les exploite elle-même, au lieu des richards étrangers." En d'autres termes, on croit que les chemins de fer devraient être exploités selon les intérêts du peuple qui en paie le prix. C'est la nouvelle doctrine de la démocratie en ce pays. C'est l'esprit qui anime le Canada d'un bout à l'autre. C'est le fond même du mouvement des fermiers que nous avons observé en Ontario, l'autre jour. Les fermiers sentent que, s'ils ont fait les frais des chemins de fer, ils devraient avoir un mot à dire dans leur administration. Ce sont eux non seulement qui ont fait les frais d'établissement de ces chemins de fer et devront continuer de les solder; mais ce sont eux aussi qui ont aidé à gagner la victoire et à maintenir la démocratie dans le monde. Ils soutiennent, à bon droit, que s'ils ont pu verser leur sang en vue d'assurer le triomphe des grands principes démocratiques—et le Canada y a contribué sa noble part—ils devraient pouvoir administrer ces voies ferrées qui leur ont imposé une si lourde dépense.

Et s'il est possible grâce à la nationalisation, de neutraliser et d'écarter nombre des erreurs qui ont été commises sous le régime de la propriété privée, le Canada va s'efforcer d'y remédier. D'année en année, le Parlement a voté des sommes, en vue de secourir tel ou tel chemin de fer en détresse.

Il a donné des millions de dollars à un moment donnée, mais les chemins de fer n'ont pas réussi, et le peuple est convaincu qu'ils ne réussiront jamais, et il se propose de voir s'il n'y aurait pas quelque autre moyen à prendre. Telle est l'attitude du peuple, et je suis prêt à monter à une tribune quelconque chaque fois que j'en aurai l'occasion pour prouver la convenance et l'opportunité de la nationalisation. L'étatisme prend sans cesse de l'extension de par le monde, et vous ne sauriez trouver ailleurs une solution satisfaisante à la question des transports.

Pour que la solution soit satisfaisante, il faut plus que des chemins de fer, et nous construisons des navires. L'Angleterre prend la haute direction de ses navires, ayant créé, comme je l'ai dit il y a un instant, un grand département des transports. Elle réorganise le pays et l'empire grâce à sa mainmise sur les transports afin de compenser dans une certaine mesure l'agression allemande qui a pu se produire, grâce à la mainmise de l'Etat, sur les transports et sur terre et sur mer. Il est évident pour toute nation aujourd hui que l'étatisme des transports est une mesure non seulement démocratique, mais absolument indispensable dans l'intérêt du peuple. Nous avons dépensé des sommes considérables dans le passé, et édicté des lois pour la réglementation de nos chemins de fer, et il faut maintenant porter notre attention sur les transports maritimes.

Si nous n'avons pas le contrôle des transports par mer, cela aboutira à un échec. Tous les avantages dont nous avions joui jusqu'à présent du fait de la construction de nouveaux chemins, et grâce aux avances faites aux chemins de fer existants, nous ont été enlevés par les tarifs excessifs du monopole maritime qui contrôlait les transports avant la guerre. Il n'y avait aucun moyen de nous soustraire à la guerre, ou de gagner la guerre, ou de réussir dans la guerre, si ce n'est la mainmise de la nation sur les moyens de transport. Telle a été la leçon de la guerre.

Pour gagner la guerre il nous fallait avoir un contrôle national. Pour la restauration du monde et pour la restauration du Canada aujourd'hui, nous n'avons pas d'autre moyen à notre portée. Si nous voulons effectuer une restauration sérieuse, il nous faut la mainmise et la haute direction de l'Etat à l'égard des moyens de transport du pays. La mesure pourra paraître hardie, mais c'est dans ce sens que se meut le monde.

On nous a parlé du régime des transports aux Etats-Unis. On nous a dit que les conditions y étaient très mauvaises, la raison de l'insuccès.

Il n'en est pas ainsi. Si l'administration des chemins de fer n'a pas réussi aux Etats-Unis, la faute en est due en très grande partie aux hommes qui avaient la haute direction des chemins de fer. Ils ont utilisé leurs pouvoirs dans un but d'exploitation, pour grossir les profits de leurs compagnies; pour spéculer dans Wall Street, et ainsi de suite. Ceux qui combattent la nationalisation aux Etats-Unis aujourd'hui sont les spéculateurs de Wall Street et les gros capitalistes qui jusque-là avaient eu la haute direction de ces che-

[M Maclean (York-Sud).]

mins de fer. Qui sont ceux qui demandent la nationalisation aux Etats-Unis? Les particuliers qui ont placé leurs fonds dans les chemins de fer. Ils ne voient aucun espoir pour leurs placements à l'avenir, à moins que l'administration des chemins de fer ne soit enlevée aux soi-disant magnats de chemin de fer et aux intérêts de Wall Street, qu'on ne tienne compte davantage de l'intérêt du peuple, et qu'on ne se livre moins à la spéculation en matière de titres et de contrats de chemin de fer.

M. BURNHAM: L'honorable député préconiserait-il la nationalisation de tous les moyens de production?

M. MACLEAN (York-Sud): Non, je laisserai l'honorable député discuter cela lorsque son tour viendra. Je discute une question dont est saisi en ce moment le peuple canadien. Nous sommes maintenant à discuter la question des chemins de fer. Son étude nous a été imposée de force, et c'est celle que nous devons discuter en ce moment. La question de la production viendra plus tard. Nous nous occupons ici de la question des transports. La situation présente nous y oblige.

Je ne discute pas la question de savoir quel parti est surtout responsable de cet état de choses. Il nous faut nous occuper de cette condition et y porter remède si nous le pouvons. Aux Etats-Unis, comme je l'ai dit, ceux qui demandent la nationalisation sont ceux qui ont placé leur argent dans ces chemins. Il est vrai que les hommes qui administraient les chemins, les riches propriétaires de chemin de fer et les gens de Wall Street voudraient voir revenir l'ancien mode d'exploitation, mais aux Etats-Unis et en Europe tous ceux qui ont à envisager ces problèmes de restauration ne voient pas d'autre solution possible que la nationalisation de ces entreprises.

Je passerai à un autre point dont j'ai déjà parlé à la Chambre. Les adversaires de la nationalisation—il s'en trouve un grand nombre qui ont des affiliations avec les journaux de Montréal mentionnés par les orateurs qui m'ont précédé—disent que la démocratie est incapable d'administrer les chemins de fer. Voilà l'accusation que l'on porte contre la démocratie, une démocratie qui a accompli au sujet de la guerre la plus grande chose dont parle l'histoire du monde. Cette démocratie a assuré la paix universelle, et cependant ceux-là mêmes qui ont contribué au triomphe de nos armes, qui ont affecté des sommes immenses aux voies ferrées de notre pays, on les proclame incapables d'administrer nos chemins de fer. J'ai une confiance illimitée dans mes compatriotes et, une fois la nationalisation établie, je crois qu'ils trouveront moyen de s'acquitter des devoirs qu'implique l'adoption de ce principe.

Il me répugne que des organes, comme ceux que l'on a cités ici aujourd'hui, et avant ce jour, disent que les Canadiens sont incapables d'exploiter leurs chemins de fer, qu'ils sont corrompus ou succomberont à la tentation. S'il y a jamais eu corruption, dans le passé, au sujet des chemins de fer, ce sont les gens mêmes des chemins de fer, et non le peuple qu'il faut accuser. Je le répète, j'ai une confiance aveugle dans mes compatriotes. Je pense que, par l'intermédiaire du Parlement et du Gouvernement, il trouvera un système de nationalisation dont il fera bénéficier le pays.

Celui qui accuse le peuple d'inhabileté à administrer ses propres voies ferrées n'a droit à aucune confiance du pays ni à aucun des mérites acquis durant la guerre. Le Canada a donné l'exemple à toutes les autres démocraties du monde. C'est lui qui, le premier, s'est porté au secours de ceux qui luttaient contre l'autocratie. Nous sommes allés là-bas, nous avons atteint notre but, et nous avons contribué à sauver la démocratie. Nous avons aidé également par notre argent. Maintenant, nous sommes de retour; nous avons entrepris l'œuvre de restauration et nous jugeons qu'il nous faut la nationalisation des chemins de fer et des transports maritimes pour résoudre les problèmes qui se présentent à nous. La nationalisation des chemins de fer ne suffit pas; il faut aussi celle des transports maritimes. Toutes nos énergies touchant le transport, par terre ou par mer, doivent tendre à rendre service au pays et à le faire prospérer, mais non à réaliser des profits. Voici la différence sensible qui existe entre la propriété publique et la propriété privée. Celle-là a pour but d'utiliser toutes les ressources du pays à faire servir le transport pour le bien général et non pour entasser des profits pour les particuliers.

Les adversaires de la nationalisation ne se contentent pas de dire que nous sommes un peuple corrompu, mais que nous ne pouvons trouver les hommes les plus capables d'administrer un réseau national de chemin de fer. Je ne suis pas de cet avis. Nous avons déjà, et nous préparons des hommes en Canada, capables d'exploiter des chemins de fer avec succès. Qu'on leur en donne l'occasion, voilà tout.

Délivrons de l'ingérence politique l'administration des chemins de fer—ce que nous faisons graduellement—et le succès couronnera nos efforts. Nous dirons à nos jeunes fonctionnaires ce que les compagnies privés ont dit à leurs employés qui ont atteint le sommet, que s'ils se devouent sans restriction au service des chemins de fer du pays, eux aussi arriveront aux premières places. Je repousse ce reproche des adversaires de la nationalisation qui prétendent que nos gens des chemins de fer ne peuvent administrer un réseau de l'Etat. Si nous leur abandonnons l'exploitation du Grand-Tronc, au nom du peuple et si nous ne nous ingérons pas dans leur administration, ils réussiront. Dans l'exploitation privée du passé, on est intervenu dans leur administration, et on les a obligés d'accepter des marchés injustifiables touchant la construction et les fournitures dans le but de procurer des affaires à certains particuliers.

Non seulement nos compatriotes ont foi dans la nationalisation, mais ils sont d'avis que le pays possède des sujets capables d'administrer ces chemins de fer. Ils espèrent qu'ils pourront rendre d'aussi précieux services que s'ils étaient à l'emploi d'une compagnie privée.

M. McKENZIE: Maintenant que l'honorable député revient sur son dada, il n'y aurait peut-être pas de mal à lui poser une question.

M. MACLEAN: N'est-il pas bon d'avoir un dada? J'en souhaite un à mon honorable ami; cela lui ferait du bien.

M. McKENZIE: J'en ai un dans le moment.

M. MACLEAN: Très bien.

M. McKENZIE: Il est entendu, monsieur l'Orateur, que nous aurons, cette année, un très lourd déficit, probablement de 50 millions, dans l'administration des chemins de fer de l'Etat. Comment l'honorable député peut-il expliquer cet état de choses et faire de nos chemins de fer une entreprise rémunératrice?

M. MACLEAN (York-Sud): Je vise à m'éloigner de cet état de choses que l'honorable député et ses amis ont tenté d'imposer au pays—état de choses qui devient une cause de déshonneur et de scandale pour le Canada. Que l'honorable député vienne dans mon comté, comme je suis disposé à aller dans le sien, pour démontrer que ce déficit n'a pas été causé par la mauvaise administration qui présidait à l'exploitation de nos chemins de fer. Nous sommes décidés à mettre fin à ces déficits; nous ne voulons plus de ces scandales, et nous allons nous en remettre aux citoyens du Canada, non seulement pour l'acquittement de leurs obligations, mais encore pour le maintien et l'exploitation de leurs chemins de fer. Je sais qu'il est difficile d'indiquer un moyen de sortir des embarras qui ont surgi—c'est un problème de solution ardue qui nous est imposé—mais quel plan de reconstitution mon honorable ami peut-il suggérer pour nous tirer d'embarras? A-t-il quelque projet à soumettre? Est-ce que l'honorable député, qui a parlé pendant une heure et demie, nous a soumis une alternative? Je n'ai rien entendu dans ce sens, sauf ce que l'on a cité aujourd'hui des journaux de Montréal: Donnez-le à une autre compagnie particulière; payez toute la dette contractée, accordez-leur une autre subvention et aggravez le mal qui existe déjà—car cela ne pourrait que l'aggraver. Telle est la doctrine que j'ai entendu exposer aujourd'hui en cette Chambre, et il faut que cela cesse. Je ne veux pas censurer les honorables membres de vis-à-vis, car j'aurais également lieu de blâmer ceux de ce côté-ci de la Chambre pour les fautes commises au sujet des chemins de fer; on a commis des erreurs et des graves erreurs dans ce domaine. Aussi, il faut y mettre fin, ce à quoi le peuple est bien décidé. Cette Chambre ne devra plus jamais voter un seul dollar pour les chemins de fer appartenant à des particuliers et ainsi aggraver la situation déplorable de l'heure actuelle.

J'ai autre chose à signaler; ne parlons plus de démocratie, venons-en à une question d'actualité, celle de l'approvisionnement du charbon pour le pays. Une grève générale est sur le point d'éclater aux Etats-Unis, et quelle est la cause fondamentale de cette grève? Elle provient de ce que, il y a plusieurs années, les couches de houille sont passées entre les mains de particuliers et celles de chemins de fer particuliers, et la houille des Etats-Unis est devenue l'objet d'un monopole—un monopole d'un produit que la Providence a donné à l'homme pour en faire son combustible pour tous les temps à venir. Or, ce monopole hideux de la houille que se partagent, aux Etats-Unis, les propriétaires de houillères et les chemins de fer faisant le transport de ce produit, a provoqué un état de choses tel que les employés des chemins de fer sont en grève et depuis le commencement de cette guerre. . .

M. McMASTER: Veut-il dire les employés de chemins de fer ou les ouvriers des mines de houille?

M. MACLEAN (York-Sud): Des mines de houille—et depuis les premiers jours de la guerre nous avons constamment été menacés dans notre approvisionnement de charbon au pays. A certains moments nous ne pouvions faire circuler nos trains, et le peuple manquait de combustible; nos chemins de fer en étaient rendus au point de ne pouvoir transporter le charbon destiné au public. Cependant, il y a lieu d'entrevoir un changement pour le mieux sous ce rapport. La science nous a donné un produit qui, jusqu'à ce jour, n'a pas encore été déprécié. Pendant la dernière guerre on a vu de nombreuses découvertes scientifiques mises à contribution pour la destruction de la vie humaine; mais la science nous a donné une chose entre toutes, c'est-à-dire le moyen de transformer l'énergie de nos fleuves en une source de force motrice. Si nous manquons de charbon, et si nous comptons, surtout ici dans l'Est, sur les Etats-Unis, pour le combustible nécessaire à nos chemins de fer, nous avons, ici au pays, une source illimitée de force hydraulique. Nous proposons, en même temps que la nationalisation des chemins de fer, de nationaliser ces forces hydrauliques, et c'est là le seul moyen de régler la difficulté du transport au Canada et de soustraire le pays à la dépendance des Etats-Unis. On ne pourra jamais utiliser ces inépuisables sources d'énergie électrique du Canada, surtout pour les fins de transport, tant que l'Etat n'en prendra pas la direction et ne se chargera pas lui-même de leur mise en valeur. Nous avons déjà débuté dans cette direction dans la province d'Ontario, et nous avons remporté le plus grand succès dans le développement de l'énergie à l'usage des cultivateurs et de nos fabriques, et aujourd'hui le peuple ne voudrait s'en passer pour rien au monde. Les gens de cette province insistent, relativement à cette question du transport, et je crois que tout le pays demandera l'électrification des chemins de fer. Personne ne saurait mieux faire cette électrification que l'Etat. Ce dernier peut et devrait faire les deux, c'est-à-dire, produire l'énergie et nous soustraire à la dépendance des Etats-Unis, et utiliser cette énergie en vue des transports publics. C'est ce que pensent les citoyens du Canada.

L'expérience et les connaissances que notre population a acquises dans ce genre d'exploitation, les souffrances qu'elle a endurées de la part des barons de la houille et des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, sur lesquelles ils exercent la haute main, l'ont convaincue que la dernière de nos grandes ressources naturelles, nos chutes d'eau, ne doit pas passer aux mains des compagnies particulières, mais qu'elle doit être utilisée, au contraire, pour donner une solution au grand problème du transport. La population de la province d'Ontario, je le répète, a fait passablement de chemin dans cette voie, et nous avons obtenu du succès.

Maintenant, je vais parler de l'attitude de la ville de Montréal et je veux être bien compris. Bien que j'aie blâmé l'attitude connue de la métropole du Canada, je ne l'accepte pas comme la manifestation réelle de l'opinion de la population de Montréal. J'ajouterai que Montréal est le dernier refuge des soi-disant magnats des chemins de fer, lesquels veulent à tout prix maintenir leur influence; ils verraient d'un mauvais œil que l'administration du réseau du Grand-Tronc échappe à l'initiative privée pour passer aux mains de l'Etat. Or, la population de la province de Québec, en général, n'a pas adopté cette manière de voir. Elle désire que l'énorme puissance hydraulique du Saint-Laurent soit utilisée au bénéfice des chemins de fer canadiens, et s'il s'agit d'une question de race et de religion, je regrette de constater que ce sont tous des exploiteurs de langue anglaise qui ont organisé l'opposition au projet, à Montréal. Ces exploiteurs voudraient bien empêcher nos chemins de fer d'utiliser les chutes d'eau ainsi que la nationalisation du Grand-Tronc; ils préféreraient peut-être voir passer ce chemin de fer aux mains de la compagnie du Pacifique-Canadien.

Le Pacifique-Canadien a eu sa part; il a fait construire ses voies ferrées; il a obtenu d'énormes sommes du peuple; il a obtenu l'usage de ports qui furent créés exclusivement pour le bénéfice de ce réseau. Laissons donc la compagnie du Pacifique-Canadien régler ses propres problèmes comme elle l'entendra, mais ne lui permettons pas de mettre des obstacles à la volonté bien arrêtée du peuple canadien de parfaire l'œuvre de restauration qu'il a entreprise en nationalisant les chemins de fer, puis en substituant l'énergie électrique à la vapeur comme force motrice.

M. McMASTER: Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. MACLEAN (York-Sud): Certainement; deux si vous le désirez.

M. McMASTER: Est-ce que l'honorable député est d'avis qu'il serait sage de nationaliser aussi le réseau du Pacifique-Canadien?

M. MACLEAN (York-Sud): Plus tard. Je ne crains pas de répondre dans l'affirmative. Pour moi, le plus tôt nous le ferons, le mieux ce sera. Le crime que nous avons commis, ç'a été de permettre à la compagnie du Pacifique-Canadien, avec l'aide du Parlement, de se retrancher si solidement dans ses positions, qu'elle a été en mesure de rembourser les obligations qu'elle avait émises en les remplaçant par un énorme capital-actions de plus de 300 millions, si bien que le plan que suggère mon honorable ami est pour ainsi dire inexécutable, à l'heure qu'il est.

Personne ne peut me reprocher de ne pas avoir protesté contre les envahissements de la compagnie du Pacifique-Canadien, dans le passé. Cependant, je dois l'admettre, les affaires du Pacifique-Canadien sont admirablement administrées; ce serait l'organisation idéale pour la gérance de nos chemins de fer nationaux en Canada, et je sais que tous les fonctionnaires de la compagnie, du premier au dernier, seraient heureux de travailler de concert avec la nation canadienne pour rendre profitable l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Mais je m'oppose à ce que la compagnie du Pacifique-Canadien intervienne, comme elle l'a fait, contre l'exécution du projet. Il est un fait que je tiens à signaler à l'attention des directeurs du Pacifique-Canadien et de la population de Montréal, c'est celui-ci: Il s'est perdu plus d'argent canadien en spéculations sur les actions du Pacifique-Canadien qu'il n'en a fallu pour construire tous nos chemins de fer. Ce sont les directeurs de la compagnie qui ont incité le peuple canadien à se livrer à ces spéculations, et ils aimeraient à recommencer ces opérations, s'ils en ont l'occasion. La spéculation sur les stocks du Pacifique-Canadien a été cause que des millions et des millions de bon argent canadien ont été gaspillés à la bourse de New-York et ici, en Canada. Bien que la compagnie se vante des énormes succès qu'elle a obtenus et du service splendide qu'elle a donné au peuple canadien, elle a été cause, plus que toute autre institution au pays, de lourdes pertes pour des citoyens du Canada.

Le Pacifique-Canadien atteindra à des succès réels le jour où l'administration de ses affaires sortira des mains des magnats et des spéculateurs à la bourse pour passer aux mains de l'Etat. Si nous avions sous la main les experts voulus pour combiner l'administration de ces divers réseaux, le peuple canadien serait prêt dès maintenant à consentir au rachat du Pacifique-Canadien. Cependant, ce n'est pas la question, à l'heure qu'il est. Il s'agit de décider ce que nous allons faire du Grand-Tronc.

De quelle façon allons-nous sortir de cette situation? Devons-nous tenter de sauver ce réseau du désastre? Si nous utilisons l'électricité comme force motrice, non seulement nous sauverons le réseau du désastre, mais nous nous débarrasserons des voies parallèles inutiles. Nous avons au pays des milliers de milles de voies ferrées dont nous pourrions nous dispenser ou utiliser à des fins plus utiles. Nous nous rendons facilement compte de l'absurdité du service des voyageurs que maintiennent certains chemins de fer entre les différentes villes canadiennes. Nous n'avons pas du tout besoin de l'exploitation de ces lignes parallèles. Le lendemain de l'acquisition du réseau du Grand-Tronc, le peuple canadien aura entre les mains le véritable chemin de fer national, aussi bien que celui qui est en mesure de donner le meilleur service entre Toronto et Ottawa. Il comprendra le Grand-Tronc ainsi que la partie du réseau du Nord-Canadien, que nous utilisons aujourd'hui. Nous posséderons, de plus, le meilleur réseau transcontinental du Canada—l'Intercolonial jusqu'à Montréal, le Grand-Tronc jusqu'à Toronto, le Nord-Canadien jusqu'à une faible distance de Lake Nipigon, le Transcontinental jusqu'à Winnipeg et de là vers l'Ouest via le Nord-Canadien et le Grand-Tronc, et peut-être par voie du Nord-Canadien jusqu'à Vancouver.

Je ne saurais commencer par vous dire quelles améliorations il serait possible de faire dans la province d'Ontario, par le moyen de la coopération et de la coordination. Au reste, l'acquisition de ce réseau nous sera grandement avantageux de beaucoup d'autres manières.

On a parlé des obligations énormes dont le Canada se charge en prenant possession du Grand-Tronc; mais on n'a pas dit à la Chambre ce que nous obtenons en retour. Est-ce que le Grand-Tronc ne vaut rien? Le Grand-Tronc constitue aujourd'hui le plus vaste réseau de voies ferrées de tout le continent américain, si l'on excepte le chemin de fer de Pennsylvanie; les biens que possèdent le Grand-Tronc dans la province d'Ontario, à Montréal et dans les grandes villes de l'Ouest dépassent en valeur ceux d'aucune autre compagnie canadienne.

M. McKENZIE: Pourquoi, en ce cas, ne fait-il pas ses frais?

M. MACLEAN (York-Sud): Parce que ce sont des spéculateurs qui l'administrent en Angleterre. Plusieurs d'entre nous ont demandé avec instance le transfert au Canada de l'administration du Grand-Tronc. Si ce transfert avait eu lieu, l'entreprise du Grand-Tronc aurait eu autant de succès que celle du Pacifique-Canadien. Mais il y a une catégorie de personnes entre les mains desquelles le Grand-Tronc se trouve depuis plus de cinquante ans. Je ne parle point là de veuves ni d'orphelins, mais des agioteurs de Londres qui, depuis cinquante ans, ont eu le Grand-Tronc dans leurs filets. Ils en ont vécu, et tout ce que je peux dire d'eux, c'est que, sans viser à de grands profits, ils sont bien près d'entrer dans la catégorie de ceux qui, autrefois, faisaient suer la monnaie royale. Je me souviens d'avoir lu, l'autre jour, une histoire dans laquelle on rapportait que des bohémiennes et d'autres gagnaient de quoi vivre en faisant suer la monnaie royale. En traitant une guinée à l'eau forte, elles en tiraient un chelin. C'est ce que l'on a fait depuis cinquante ans avec le Grand-Tronc: de même que ces gens faisaient suer la monnaie royale, les agioteurs de Londres ont fait suer le Grand-Tronc. Ils ont laissé dépérir le chemin et maintenu dans la pauvreté les orphelins et les veuves. Mon honorable préopinant a pleuré sur le sort de ces veuves et de ces orphelins au lieu de condamner ceux qui s'enrichissaient à leur détriment. Sous le régime de la nationalisation des chemins de fer, il n'y aura plus de veuves et d'orphelins dans la détresse.

M. COPP: Est-ce à moi que l'honorable député fait allusion? Dit-il que j'ai déploré le sort des veuves et des orphelins?

M. MACLEAN (York-Sud): Quelqu'un a déploré leur sort. Nous sommes à une époque où chacun pleure; les veuves et les orphelins font pleurer tout le monde; seulement, les chemins de fer que les veuves et les orphelins de ce pays ont payés, ils ne les possèdent pas aujourd'hui. Le Grand-Tronc et le Nord-Canadien ont été soutenus par les impôts que payent chaque année les veuves de mon propre comté, et cependant je ne pleurerai point sur leur sort. Il n'en est pas moins vrai de dire que l'établissement de ces chemins de fer mal administrés leur coûtent les yeux de la tête.

M. McKENZIE: L'honorable député ne pense-t-il pas que l'on exploite le Gouvernement à l'heure actuelle?

M. MACLEAN (York-Sud): Peut-être, il l'a été jusqu'ici, mais il ne le sera pas davantage, et, si l'honorable député espère devenir un jour l'exploiteur en chef des citoyens de ce pays, il fait un calcul erroné.

L'administration du Grand-Tronc, aurait dû avoir son siège au Canada. Le Grand-Tronc est une propriété de grande valeur et, quand il sera réuni aux autres chemins de fer, nous en obtiendrons un meilleur service. Le pays alors se débarrassera de toutes les lignes inutiles. Mais cela ne se fera pas en un jour. Il faudra y dépenser encore de l'argent, mais nous en obtiendrons quelque chose. Nous aurons édifié quelque chose d'utile au peuple. Nous avons jusqu'ici créé de nos fonds des entreprises qui ont profité à d'autres. Nous avons donné de l'argent, et des terres aussi; nous avons amélioré nos ports et nos rivières. Nous avons largement contribué à la construction de chemins qui ne nous ont point servi.

Quel est la proposition qui nous arrive de Montréal? Autant que je peux comprendre, ce serait de mettre le Grand-Tronc dans les mains d'une nouvelle compagnie, ou de le confier au Pacifique-Canadien. Or, nous avons suffisamment donné à cette dernière compagnie. Nous pouvons maintenant lui dire: "Dieu soit avec vous; allez, mais laissez-nous la paix. Voyons plutôt ce que nous pouvons faire des épaves tombées dans nos mains." Ces entreprises peuvent n'être plus que des épaves, mais elles sont à nous; elles nous reviennent, à cause de l'argent que nous y avons mis, aujourd'hui, cependant que nous nous apprêtons à les racheter, deux journaux de Montréal manifestent leur opposition. Il y a là le propriétaire du "Star" de Montréal, lord Atholstan, qui intercède pour le Grand-Tronc. Quels sont les antécédents de notre lord?

Il sait bien que ce siècle est un siècle de démocratie; mais qu'a-t-il ambitionné dans sa vie? D'être un démocrate, de grandir avec la démocratie du Canada? Non, il n'a jamais songé qu'à devenir lord, et maintenant qu'il fait partie de la Chambre des lords, il ne peut y aller siéger. Il croit à quoi? A une Chambre dotée de privilèges, qui, cependant, s'est démocratisée d'une manière surprenante. S'il allait y siéger il s'éveillerait soudain. Il s'imagine même que c'est dans une Chambre dotée de privilèges qu'on va trouver le seul moyen de sauver le Grand-Tronc; il demande tous les jours à quelque chambre dotée de privilèges en ce pays, de sauver ce réseau. S'il s'adressait au sentiment démocratique du Canada, s'il s'adressait à la Chambre des

communes, que lui serait-il répondu? Il lui serait répondu que le peuple est favorable à l'exploitation des services d'utilité publique par l'Etat, et c'est ce que la gauche va comprendre, je l'espère; elle se compose de démocrates chez qui doivent régner le véritable esprit de la démocratie et le désir de respecter le jugement du peuple favorable à la démocratisation des chemins de fer du Canada. Que le Gouvernemennt mette ses préposés aux chemins de fer en état de réunir ses lignes et d'épargner de l'argent par ce moyen, et s'ils n'y réussissent pas, je résigne mon siège à la prochaine session. Je fais peut-être un grand risque, mais je suis prêt à aller demander au peuple de juger mon attitude à cet égard. Mes commettants et le public de l'Ontario à qui j'ai parlé de cette question, sont en faveur de la nationalisation, non seulement des chutes d'eau, mais des chemins de fer et de la marine marchande.

La construction des navires nous coûte bien cher, mais persistons quand même à en construire, et bientôt nous posséderons des chemins de fer et une marine marchande, et nos cultivateurs se trouveront en relations plus favorables avec les consommateurs d'Europe. En quoi consiste cette question, au point de vue économique? Je l'ai dit l'autre jour, elle consiste à mettre le producteur en contact plus intime avec l'acheteur, et à réduire ainsi l'écart. En Europe, on l'a réduit dans une proportion énorme. Le faire disparaître, c'est attribuer respectivement aux cultivateurs et aux consommateurs une partie de ce qu'il représentait, et la nationalisation est le seul moyen de le faire disparaître.

En acquérant ces chemins de fer, nous avons acquis des lignes télégraphiques, comme la Great-North-Western, par exemple. Or, le service télégraphique du Grand-Tronc se relie à celui du Great-North-Western. Nous posséderons donc les bureaux affectés à ce service dans tout le pays. Il y a des années que nous travaillons à avoir des lignes télégraphiques exploitées par l'Etat. En Europe, il existe de ces lignes télégraphiques et téléphoniques qui sont exploitées avec beaucoup de succès et rendent de grands services à la population, en ce que les tarifs en sont de plus en plus réduits, tandis que, dans notre pays, les tarifs des lignes appartenant à des compagnies privées sont de plus en plus élevés. La nationalisation a pour effet de faire baisser les tarifs, je n'en veux d'autre preuve que le résultat fourni par la commission hydro-électrique de l'Ontario; ses tarifs ont été baissées en dépit de la guerre. Nous les citons à titre d'exemple, au sujet de la nationalisation des chemins de fer, et la population de l'Ontario va même se doter de lignes électriques dans le seul but d'améliorer le service et d'en réduire le coût.

M. ROBB: Comment l'honorable député explique-t-il que les tarifs de transport des marchandises sur les chemins de fer du Canada se soient élevés de 50 p. 100 depuis que le Gouvernement a pris possession du Grand-Tronc-Pacifique?

M. MACLEAN (York-Sud): Sans vouloir entreprendre de l'expliquer, je dirai qu'ils ont augmenté parce que les chemins de fer ont été mal administrés dans le passé, parce que ceux qui avaient la direction du Grand-Tronc demeuraient à Londres, et pour bien d'autres raisons, y compris l'entretien inévitable de lignes inutiles, l'emploi de préposés inutiles, l'existence de wagons inutiles et inoccupés, et l'adjudication d'entreprises à des amis des administrateurs. Voyez toutes ces entreprises qu'une compagnie privée accorde aux amis de l'administration et d'où il résulte des profits qui nécessitent l'augmentation des prix de transport. Il nous faut retrancher tout cela.

Le Feuilleton de ce jour contient une question qu'un honorable député a posée au sujet des câbles télégraphiques et qui est éminemment de nature à nous éclairer. Le pire monopole qui existe dans le monde est celui qui a trait aux câbles télégraphiques; le gouvernement britannique, le gouvernement canadien et le gouvernement australien ont cherché à en triompher, mais ils n'y ont pas encore réussi.

Toutefois, le lendemain de notre acquisition du Grand-Tronc, nous aurons en ce pays un beau réseau de lignes télégraphiques qui appartiendront à l'Etat, et nous nous efforcerons de les prolonger et de servir le public à aussi peu de frais que possible, sans retirer beaucoup de bénéfices de l'exploitation. Non seulement, nous régirons et nous posséderons les transports, mais l'Etat administrera et possédera nos énergies hydrauliques, afin de maintenir nos transports et ces lignes télégraphiques qui ont été remises entre nos mains. Nous unifierons ces lignes télégraphiques que nous ferons peut-être passer sous la direction du ministère des Postes. D'une extrémité à l'autre du Canada, il y a des receveurs de la poste qui sont mal rétribués et qui pourraient prendre soin du service télégraphique. De cette manière, nous aurions pour nos voies ferrées national un service télégraphique de premier ordre.

Nous parlons de l'Europe réactionnaire, de l'Europe obscurantiste, et ainsi de suite; cependant, notre pays et les Etats-Unis sont bien moins avancés que l'Europe, car les nations européennes comprennent que les transports, les télégraphes, les téléphones et autres services de même nature doivent appartenir à l'Etat; elles sont résolues à en venir là et, tout comme nous, elles y sont obligées par la force des circonstances. Il nous faut nationaliser et exploiter nous-mêmes ces entreprises.

Des députés peuvent lancer toutes sortes d'accusations, mais je constate quelle est la tendance de l'opinion publique en ce pays. Il y a des années, faisant partie d'un très petit groupe, je me suis levé en cette enceinte et je me suis déclaré favorable à la nationalisation, et j'ai vu bien des gens embrasser cette doctrine, comme le Gouvernement actuel a dû le faire et comme ont dû le faire le ci-devant ministre des Finances (sir Thomas White) et bien d'autres.

M. McMASTER: Se sont-ils convertis?

M. MACLEAN (York-Sud): Je l'ignore. L'honorable député lui-même s'est converti, et j'espère qu'il ne soulèvera pas la question de savoir si sa conversion a été légitimement opérée. Toutefois, ces gens-là se sont convertis et sont entrés dans la bonne voie. L'évolution a été graduelle. Lors de ma première apparition ici, la nationalisation, je le répète, était très peu en faveur. Je me rappelle le soir où deux de mes amis ont rédigé, pour le soumettre à la législature de l'Ontario, un petit projet de résolution en faveur de la nationalisation de l'énergie hydraulique de la rivière Niagara. La Chambre l'adopta et il n'en fut plus question. Pendant un an ou deux, le bon vieux sir James Whitney, pour lequel nous n'avons tous que des éloges, ne desserra guère les dents. Cependant, il finit par comprendre, et sa probité, son dévouement au bien public et son début dans la carrière de la nationalisation par l'établissement de la commission hydro-électrique seront ses plus beaux titres de gloire parmi la population de l'Ontario. Ils rappellent sa mémoire, et la nationalisation des voies ferrées et des transports maritimes servira de monument aux membres de cette Chambre qui adopteront aujourd'hui ce projet.

Revenant à la question des télégraphes sous-marins dont j'ai parlé, pour qu'il y ait une restauration universelle, il nous faut nous débarrasser du monopole dont dépendent les télégraphes sous-marins. Je le répète, j'ai lu avec intérêt, une question qui a été posée aujourd'hui au ministère, afin d'obtenir des renseignements sur ce sujet. A part le monopole des charbonnages, celui des télégraphes sous-marins a été le pire qu'il y eut au monde. Il s'est retranché en Angleterre, et plusieurs membres des divers ministères anglais ont été directeurs de la compagnie du câble.

Une chose dont les nôtres se sont rendu compte est celle-ci: nous devons non seulement avoir les moyens de la combattre, même s'il nous fait avoir de nouveau recours aux armes, mais nous devons avoir la haute main sur les transports par chemins de fer et par bateaux, ainsi que sur les télégraphes. Voilà ce que la guerre nous a enseigné; voilà la leçon que nous donne la victoire remportée par la démocratie dans ce gigantesque conflit. Elle est gravée dans l'âme de notre population qui voit qu'il y a maintenant un monde nouveau; qu'une révolution partielle s'est accomplie; qu'une autre est imminente et s'en vient. Cette révolution tend vers la démocratie et vers la régie démocratique des transports et de quelques-unes des grandes ressources nationales.

On dira peut-être: C'est là une doctrine socialiste. Cependant, sous une forme ou une autre, le socialisme est probablement le moyen de régénérer le monde. Quoi qu'il en soit, il n'y a pas eu de pire élément de la société que ceux qui pensent que nous ne pouvons pas administrer nous-mêmes nos chemins de fer, et qu'ils peuvent les administrer pour nous, pourvu que nous leur donnions assez d'argent pour le faire. Tout cela n'est plus, et tout ce que je puis dire dans les termes les plus clairs, c'est que le peuple canadien en a assez de ces dons incessants à des chemins de fer privés et qu'il ne leur accordera plus un sou. Il ne déliera plus les cordons de sa bourse pour régénérer le Grand-Tronc, afin de le passer au Pacifique-Canadien, ou à toute autre compagnie privée. Il dit au Pacifique-Canadien: Continuez à faire ce que vous voulez et assurez le succès de votre entreprise. Le Pacifique-Canadien a une occasion favorable; il est établi et ne devrait pas craindre ce chemin de fer national.

Ils semblent craindre beaucoup la compétition et la direction de cette route nationale au sujet de laquelle ils ne cessent de répéter au peuple canadien: Encouragez votre propre chemin de fer, utilisez vos propres lignes télégraphiques, et en faisant cela, vous vous rendez service à vous-mêmes. Ils voient d'un mauvais œil la réalisation de ce projet et ils s'y opposent avec vigueur. Je ne dis pas que les honorables députés

de la gauche sont avec eux sous ce rapport, mais je regrette que lorsqu'ils critiquent ce projet, ils ne jugent pas à propos d'indiquer certains de leurs plans. S'ils ont un moyen de régler cette question de chemin de fer en détresse, moyen qui n'entraîne pas de nouvelles avances de fonds, je suis bien disposé à les écouter, mais j'ai étudié cette question avec beaucoup de soin et je n'y trouve d'autre moyen que celui d'acheter ces réseaux. La question se résume peut-être à ceci, à savoir quelle somme nous allons payer en vue de cet achat. Le Gouvernement a cherché à faire des arrangements à ce sujet. Il peut y avoir eu prodigalité; il peut se faire aussi que certaines personnes qu'on ne connaît pas en retirent de grands avantages, et même s'il en était ainsi, je crois encore que c'est là le meilleur moyen que nous puissions prendre. Nous sommes tenus de prendre les choses telles qu'elles sont et nous allons régler la situation en autant qu'il s'agit de ces réseaux. Nous allons prendre ces services et nous les exploiterons comme des entreprises nationales. Si quelqu'un a un remède plus efficace pour enrayer le mal, qu'il nous le fasse connaître.

Il faut donner crédit au Gouvernement pour la manière dont il a préparé ce projet, car c'était une rude tâche que celle-là. De prime abord la compagnie ne semblait pas disposée à consentir, mais je crois qu'aujourd'hui elle pousse le Gouvernement à bâcler l'affaire au plus tôt. Elle connaît les causes de sa situation difficile et elle sait où cette situation peut la conduire; elle sait sous quel rapport les plans du Transcontinental ou du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas réussi dans le passé; elle sait que ces réseaux n'ont jamais remboursé au peuple du Canada l'argent qu'il y avait placé au début; elle sait que l'administration en Angleterre d'un grand chemin de fer au Canada ne saurait être satisfaisante. A l'avenir cette administration sera laissée aux mains de Canadiens expérimentés en matière de chemins de fer. Il faut que cette route soit soustraite aux politiciens et que tout gaspillage soit évité, et lorsque nous aurons fait cela, vous verrez que le peuple canadien, lorsqu'il sera appelé à voter sur cette question, justifiera le Gouvernement qui aura mis fin à un état de choses désastreux dans le passé et qui aura cherché à inaugurer un système avantageux. J'ai étudié avec soin cette espèce de révolution qui s'est effectuée en Ontario il y a quelques jours et j'y vois quelque chose de très significatif. Le peuple est fatigué de bien des choses. Le peuple se trouve dans un état de malaise et il est fatigué de donner son argent à des compagnies privées pour l'exploitation des chemins de fer; elles le conduisaient tout simplement à la ruine, car enfin c'est à cela qu'elles aboutissent. Le peuple est décidé d'en finir avec cela; il va mettre sa confiance dans des représentants de son choix, même dans ce Parlement, pour l'administration des chemins de fer. Je crois que nous avons des hommes tout désignés pour cette tâche, et sous ce rapport et à quelque parti qu'ils puissent appartenir, ces hommes ont toute la compétence voulue pour préparer des projets de loi qui tendront à la nationalisation des services publics. J'ose prédire qu'à partir du moment où ce changement sera effectué, on entendra en Ontario des louanges à l'adresse de ceux qui auront mis fin à cette perte inutile et qui auront fait disparaître ce système de voies faisant double emploi pour le remplacer par des chemins de fer appartenant à l'Etat, exploités par nos sources d'énergie nationales. Le peuple ne permettra pas à l'avenir que nos pouvoirs hydrauliques sortent du contrôle de l'Etat, mais il verra à ce que ses réseaux soient alimentés par ces pouvoirs non seulement en Ontario et en Québec, mais à travers tout le continent. Nous n'avons pas de mines de houille entre ici et Winnipeg, mais nous avons un grand nombre de rivières qui se jettent dans la baie d'Hudson et qui sont capables de fournir l'énergie voulue à tous les trains circulant entre l'Ontario et le Manitoba; dans l'Ouest nous avons la rivière Saskatchewan et autres grands cours d'eau de l'Ouest qui peuvent fournir assez d'énergie pour le fonctionnement des chemins de fer de cette partie du pays. Le pays est à la veille d'une nouvelle ère dans la domaine des transports, et nous reconnaissons qu'une nouvelle tâche nous est imposée, la reconstitution de notre pays. C'est là la plus grande tâche que jamais Parlement ait été appelé à entreprendre. Il n'y a qu'un seul moyen d'entreprendre ce travail de reconstitution, et ce moyen c'est la nationalisation des services de transport au Canada. Nous prenons aujourd'hui dans ce sens une mesure favorable aux intérêts du peuple, malgré tous les défauts que l'on puisse trouver dans notre manière de procéder; et c'est là la raison pour laquelle je vais voter en faveur du projet du Gouvernement.

M. CAHILL: Je ne prétends pas apporter un esprit de critique à la grande partie du discours du député de York-Sud, mais je dois nécessairement différer d'opinion avec

lui au sujet du système d'achat du réseau du Grand-Tronc.

En premier lieu, il me semblerait bon de nous assurer du montant de l'actif et du passif. C'est affaire de sens commun. Le ministre des Chemins de fer nous a dit, il y a quelques jours que le passif total de la compagnie se monte à $537,940,000 chiffre auquel il faut ajouter les dettes courantes du Grand-Tronc-Pacifique, au montant de 12 millions, parce que nous rachetons également cette ligne. Cela fait un total de 540 millions. Puis, je vois, d'après les chiffres fournis par le Gouvernement, que les obligations courantes du Grand-Tronc sont de $22,801,000, lesquelles avec les dettes courantes du Grand-Tronc-Pacifique de $12,100,000, les billets non garantis au montant de $3,916,000, et un déficit annuel de 12 millions font un total de $50,817,000. Il faudrait trouver cette somme en argent, cette année, pour exploiter cette entreprise.

On rapporte que le ministre des Finances a dit à Montréal, il y a quelques jours, que pas un sou de l'emprunt de la Victoire de 1919 ne serait affecté au rachat du Grand-Tronc. S'il ne met pas l'emprunt à contribution il devra puiser à d'autres sources.

D'après le livre bleu du Gouvernement, je vois que le passif total du Grand-Tronc même, c'est-à-dire la compagnie mère, se monte à $396,631,464.47, réparti de la façon suivante:

Capital-actions.	
Actions garanties 4%	$ 60,833,332.51
Actions de 1re priorité 5%	16,643,999.78
Actions de 2e priorité 5%	12,352,666.50
Actions de 3e priorité 4%	34,884,534.95
Total actions de priorité	$124,674,533.74
Actions ordinaires	116,583,124.44
	$241,257,658.27
Dette fondée.	
Obligations perpétuelles, 5% Grand Trunk	$ 20,782,491 38
Obligations perpétuelles 4% Grand Trunk	119,839,012.69
Obligations perpétuelles, 5% Great Western	13,252,322.48
Obligations perpétuelles 4% Northern	1,499,979.65
Total, obligations perpétuelles	$155,373,806.20
Bilan du 31 décembre 1918.	
Grand total	$396,631,464.47

Je lis dans le "London Times" du 9 octobre 1919—date de la signature de convention avec le Grand-Tronc—que les actions étaient ainsi cotées: actions garanties à 4 p. 100, 46; actions de première priorité à 5 p. 100, 50; actions de deuxième priorité à 5 p. 100, 37½; actions de troisième priorité à 4 p. 100, 20; actions ordinaires, 9; capital-obligations du Grand-Tronc à 5 p. 100, 78; capital-obligations du Grand-Tronc à 4 p. 100, 62. Cela représenterait, à la valeur du cours, en date du 9 octobre, $160,178,301 comparativement à $396,631,464.47, à la valeur au pair. Les actions et obligations totales garanties par le Gouvernement fédéral sont:

Capital-obligations.		Taux de la bourse.	Evaluation du London Times 9-10 octobre,1919.
5% G.T.R.	$ 20,782,491.38	@ 78 —	$ 16,219,343.27
4% "	119,839,012.69	@ 62 —	74,300,187.86
5% G. Western	13,252,322.48	@ 78 —	10,336,811.53
4% Northern	1,499,979.65	@ 62 —	929,987.38
Total	$155,373,806.20		
Garanties.			
Actions à 4%	$ 60,833,332.51	@ 46 —	$ 27,983,332.95
Total	$216,207,138.71		$129,769,662.99
Intérêts garantis par le Gouvernement sur			$216,207,138.71
Evaluation totale de la bourse			129,769,662.99
Montant qui pourrait être épargné, principal			$ 86,437,475.72
Intérêt annuel de	$216,207,138.71 @ 5% et 4% comme ci-dessus		$ 8,988,663.66
" " "	$129,769,662.99 @ 5½% taux du gouv.		7,137,331.46
Intérêt annuel qui pourrait être sauvé			$ 1,851,302.20

Pour en revenir aux actions, mettant de côté les obligations perpétuelles ou ce que l'on appelle communément les obligations, le Gouvernement garantit le paiement de l'intérêt des actions garanties au montant de $60,833,332.51. Les actions totales, y compris ce montant, avec les évaluations de la bourse sont:

	Actions du Gt, 4%
Actions portant la garantie du Gouvernement, 4%	$60,833,332.51

		Valeur en bourse.	Valeur indiquée les 9-10 oct., 1919 dans le Times de Londres.
Actions guaranties, 4%..	$ 60,833,332.51	46	27,983,332.95
Actions de 1ère priorité, 5%.. ..	16,643,999.78	50	8,321,999.89
Actions de 2e priorité, 5%.	12,312,666.50	37½	4,617,249.93
Actions de 3e priorité, 4%.	34,884,534.95	20	6,976,906.99
Actions ordinaires..	116,583,124.44	9	10,492,481.20
Total....	$241,257,658.27		$58,391,970.96
Economie totale..			$ 2,441,361.55

On dira peut-être qu'il serait impossible d'obliger les porteurs à vendre au prix courant les parts qu'ils détiennent dans le capital-obligations, et d'aucuns pourraient prétendre en outre que l'on ne pourrait contraindre non plus les porteurs d'actions ordinaires, actions de premières, de deuxième, de troisième priorité ou actions garanties, à les vendre. Comme on pourra le voir, cependant, à la page 1084 du hansard non revisé, le ministre des chemins de fer nous a dit que la somme totale des dettes du Grand-Tronc envers le Dominion était d'environ 97 millions et que les intérêts dûs se montent à $34,879,253. Il me semble par suite que, si le Gouvernement avait, dans la circonstance, exigé du Grand-Tronc le paiement des 34 millions, en s'obligeant à continuer de parer aux déficits, qui montent à 7 millions par année, les actionnaires du Grand-Tronc auraient vraisemblablement prétendu n'être pas en mesure de satisfaire à cette demande et ne pas pouvoir soutenir les déficits du Grand-Tronc-Pacifique. Si donc le ministre voulait être généreux, il aurait pu leur répondre: "Fort bien, nous ne presserons pas le paiement, mais nous prendrons vos actions au prix de la bourse." Ç'aurait été une offre généreuse, ou tout au moins équitable, que celle d'échanger avec eux les obligations du Gouvernement à 4 p. 100 contre toutes leurs parts selon la valeur qu'elles avaient en bourse le 7 octobre 1919, date à laquelle le traité a été conclu. Faute par eux d'accepter cette offre, le ministre aurait pu leur dire: "En ce cas, payez-nous les 24 millions que vous nous devez; payez-nous les déficits auxquels a donné lieu l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique." Quoi qu'il en soit, il n'existe aucune bonne raison pour que le Gouvernement garantisse une somme de 60 millions, c'est-à-dire deux millions de plus que le prix auquel les titres étaient évalués à la bourse de Londres, le 9 octobre, somme qui serait dans le cas d'être encore augmentée par les arbitres. Nous n'avons aucune idée de ce que sera la décision de ceux-ci; mais nous savons, par contre, que, le 9 octobre, ces actions ne valaient, à la bourse, que 58 millions et que la compagnie n'était pas en position d'imposer ses vues au Gouvernement. Elle aurait été contrainte d'accepter l'offre de celui-ci, offre qui, dans les circonstances, ne pouvait être considérée que comme généreuse. Elle l'aurait été plus, dans tous les cas, que le Gouvernement, à mon avis, pouvait être justifiable de la faire. Quoi qu'il en soit, elle aurait mis fin à nos difficultés et le Gouvernement aurait eu toutes les actions à meilleur compte qu'il ne s'apprête à les payer, et il n'y aurait pas eu d'arbitrage. Je voterai donc en faveur de la motion d'amendement pour la raison qu'on nous donne trop peu de renseignements, ceux qu'on nous a fournis ayant été puisés à une source qui remonte à deux ans; par la raison, en outre, que différents ministres ont fait, à différentes époques, des déclarations qui se contredisent.

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

Reprise de la séance.

M. TURGEON: Monsieur l'Orateur, en prenant part au débat, ce soir, en faveur de l'amendement que présente mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), j'entends ne pas m'engager dans une longue discussion des calculs déjà faits, cet après-midi, notamment par mon honorable ami de Westmoreland (M. Copp) et par mon honorable ami de Pontiac (M. Cahill).

La Chambre est déjà en possession d'un état indiquant de combien la dépense annuelle et la dette du pays vont être accrues par le fait de l'opération qu'on nous propose, et cet accroisement a de quoi nous donner à réfléchir.

Plus spécialement, mon but est de citer à la Chambre des expressions récentes d'avis provenant de divers endroits du pays. Elles accentuent les idées énoncées de la part de l'opposition, et de ma propre part, dans le débat. Je pense qu'elles devraient être transmises à la Chambre, afin d'induire ses membres, et ceux du Parlement en général, à considérer plus avant, même à

cette dernière étape, la situation où l'acceptation de ce marché mettrait le pays.

On a attaché une grande importance à la question de la nationalisation en général et des chemins de fer en particulier. D'honorables députés de l'autre côté (la droite) ont accusé ceux de ce côté-ci de combattre la nationalisation des chemins de fer. Je me suis déjà exprimé quant au principe. J'ai en tout temps préconisé la nationalisation dans des conditions convenables. Mais il est trop tard pour que le Gouvernement et le peuple canadiens se mettent à construire des chemins de fer nationaux. On a laissé au Gouvernement et à la population du pays de marchander avec les différentes compagnies importantes de chemins de fer avant d'entreprendre l'acquisition et l'exploitation de ceux-ci par l'Etat. Si le Canada recommençait du jour de la confédération, je préconiserais la construction de nos propres chemins de fer au lieu du sacrifice de nos capitaux et nos terres. Mais ce temps-là est passé, hélas! Il n'est plus question aujourd'hui de nationaliser les chemins de fer: il s'agit de ce que peuvent permettre les moyens du pays, les meilleurs intérêts de la population. Je soutiens que l'acquisition de la propriété du Grand-Tronc, aujourd'hui, n'est pas, comme le représente le Gouvernement, un bon marché pour le pays, qu'il est des plus inopportuns pour le Canada de se charger d'une telle responsabilité alors qu'il ne peut seulement pas en acquitter une autre, plus grave, envers ceux qui firent leur devoir pour lui du commencement à la fin de la guerre. Je dis que le temps n'est pas opportun, parce que le Canada est déjà surchargé de fardeaux financiers dont l'allégement nécessitera toute la sagesse du Gouvernement dans les cinquante ou cent prochaines années.

On a préconisé la nationalisation plus particulièrement en vue de contrôler les taux de transport. C'est pour cela que nous, des Provinces maritimes, voulions que l'Intercolonial restât sous l'Etat, et, plus tard, que le Transcontinental fût construit. Nous désirions un chemin de fer, au moyen duquel nous pourrions contrôler les tarifs de transport. Dans les circonstances présentes, je suis peiné de le dire, le Gouvernement, en exploitant le chemin de fer qu'il détient déjà, n'est pas en état de commander les tarifs aux compagnies privées. Aujourd'hui, les déficits succèdent aux déficits dans la gestion du chemin de fer du Gouvernement. L'an dernier, ils se montaient à 50 millions: pour les premiers sept ou huit mois de cette année, ils atteignent 30 millions. Ajoutons à cette situation le fardeau du paiement des obligations, du Grand-Tronc, et le déficit de son exploitation, nous constaterons que nous sommes annuellement, de 50 ou 60 millions, pour ne rien dire de la somme énorme de 51 millions qu'il faudra appliquer le plus tôt possible à améliorer la voie. En de telles circonstances, la question du contrôle des tarifs par la nationalisation perdra son importance pratique pour plusieurs années à venir. Les fermiers de l'Ouest sont désireux d'obtenir le plus bas taux possible pour l'exportation de leur grain par les ports de mer. Ce sont eux qui souffriront le plus du défaut, par la politique ministérielle, d'obtenir l'abaissement des tarifs. C'est plus spécialement dans leur intérêt que nous envisagions, dans les années passées, le contrôle des tarifs; c'était pour hausser la valeur de leurs produits et les engager à se livrer à une production plus intense. L'acquisition du Grand-Tronc par le Gouvernement, au lieu de décourager la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, servira certainement ses intérêts. Elle aura l'assurance qu'il n'y aura pas de diminution des tarifs et qu'elle continuera de profiter des hausses existantes. Il faudra au Gouvernement ou bien accentuer encore cette hausse ou bien laisser le peuple canadien combler les déficits, d'année en année, pendant que le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien jouiront des tarifs existants.

Le conseil que je donne au Gouvernement et au ministre des Chemins de fer, c'est de s'occuper de leur mieux des chemins de fer qu'ils ont déjà sous la main; d'y donner toute leur attention, leur énergie, leur vouloir et la meilleure administration possible. De la sorte ils ne seront pas contraints de relever les tarifs, et ils pourront préparer les voies à une nationalisation ultérieure des chemins de fer. A mon avis, l'adoption du plan que l'on propose actuellement serait un coup fatal à cette nationalisation ultérieure des chemins de fer, et dont les effets seraient sentis pour un siècle.

S'il régnait des conditions normales au Canada, si nous jouissions de la prospérité qui a régné durant les quinze premières années de ce siècle, si nous ne nous étions pas trouvés dans la situation extrêmement pénible qui a suivi la déclaration de guerre, on pourrait ne pas considérer d'un œil aussi sévère la présente entreprise; mais le peuple réfléchit sérieusement au présent état

de choses actuel, et si on lui soumettait le projet pour obtenir une expression d'opinion, je pense que l'adoption en serait différée d'un bon nombre d'années. Mes honorables amis de la droite répètent constamment que l'opinion publique n'est pas très hostile à cette transaction; que c'est surtout à Montréal qu'on s'y oppose et que l'opposition qui y a pris naissance est inspirée par des intérêts non étrangers à ceux du Pacifique-Canadien.

Pour ce qui est de ma province, le Nouveau-Brunswick, lorsque l'on a proposé la deuxième lecture du bill, j'ai cité un certain nombre de résolutions qui réfléchissent très bien le sentiment qui y règne. Depuis lors, nous avons entendu des nouvelles expressions d'opinion venant de l'Ouest, et surtout de la Saskatchewan, où l'on nous avait dit que l'opinion publique était unanimement favorable à cette opération comme aidant, de fait, au triomphe du principe de la nationalisation. J'ai donc écouté avec le plus grand intérêt et le plus grand plaisir mon honorable ami de Last-Mountain (M. Johnston) quand il a dit, l'autre soir, ce qu'il en pensait. Je crois qu'il a vraiment parlé dans l'intérêt de ses commettants—qu'il me paraît avoir beaucoup à cœur, plus à cœur, peut-être, que plusieurs de ses collègues venant de cette province. Il a dit que ce marché n'était pas avantageux; que la population de la Saskatchewan n'en voulait pas, et que nous devrions attendre que nous puissions mieux comprendre la situation. Je crois qu'en prenant cette attitude, mon honorable ami a exactement exprimé l'opinion de la plus grande majorité de la population de sa province. Nous avons aussi appris que le Board of Trade de Regina est opposé à cette mesure, tout comme le Board of Trade de Montréal et les groupes de commerçants du nord, du sud et de l'ouest du Nouveau-Brunswick. Ces expressions d'opinion ne sont pas futiles, elles accusent un état d'esprit calme, réfléchi et sain chez les commerçants et les industriels dont elles émanent. Quant à l'attitude de la presse du Nouveau-Brunswick à l'égard de ce projet, je dirai que je ne m'attendrais guère que le Gouvernement se préoccuperait des articles des journaux politiques qui le combattent; mais lorsque quelques-uns des journalistes qui l'appuient avec le plus de ferveur, se déclarent fortement opposés à cette politique, il devrait, certes, se sentir porté à bien réfléchir avant d'aller plus loin. J'ai ici un exemplaire du "Weekly World" de Chatham, Nouveau-Brunswick, un journal qui existe depuis longtemps et qui est dirigé par un vétéran du journalisme au Nouveau-Brunswick, un des plus loyaux adhérents que le parti conservateur ait jamais eus dans cette province, un homme qui, dans le passé, fut toujours prêt à donner au parti conservateur l'appui de sa parole et de sa plume. Le rédacteur du "Chatham World" représente son comté à la législature du Nouveau-Brunswick où il a certainement acquis un plus grand prestige encore. Aujourd'hui, il exprime les vues de la population de Chatham et du nord du Nouveau-Brunswick dans le sens que j'ai indiqué il y a quelques jours. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je citerai un extrait d'un article publié dans le "Chatham World", le 25 octobre, sur cette question même, et dont l'auteur donne des conseils à ses amis qui sont au pouvoir aujourd'hui. L'article, intitulé "An Act of Pure Cussedness", contient les phrases que voici:

> Les énormes déficits du Nord-Canadien, sous la direction du Gouvernement, seront doublés s'ils ne sont pas dépassés par les déficits qui se produiront sur le Grand-Tronc. Si le Sénat refuse son assentiment à l'achat du Grand-Tronc, le peuple aura raison de le bénir. Un bon conservateur aimerait mieux que son parti fût chassé du pouvoir, que de le tenir responsable d'un crime comme l'acquisition du Grand-Tronc. Le Gouvernement a été forcé de prendre le Nord-Canadien et le Transcontinental, parce que leur achat était peut-être moins désastreux que ne l'eût été leur déconfiture; mais l'acquisition du Grand-Tronc paraît être un acte de pure perversité. Aucun gouvernement ne pourrait échapper à la défaite après avoir contracté une dette énorme en achetant un chemin de fer comme celui-ci, qui ne rencontre pas ses dépenses.

Dans ces mots tombés de la plume d'un des plus fervents amis du Gouvernement au Nouveau-Brunswick, l'honorable député de Last-Mountain trouvera, j'en suis convaincu, un agréable reflet de ses propres sentiments. Permettez-moi de citer une autre expression d'opinion de la part d'un autre journal à la dévotion du parti conservateur dans le Nouveau-Brunswick—le "Gleaner", de Fredericton. L'article dont je veux citer un extrait n'a été publié que samedi dernier, et il démontre que plus le peuple a le temps de réfléchir à la situation plus l'opposition à l'achat du Grand-Tronc s'accentue.

De fait, je suis convaincu que si l'adoption de ce bill était différée jusqu'à ce que le pays se soit prononcé, le Gouvernement se trouverait en situation de modifier sa politique et de peser soigneusement la question. Je ne lirai pas tout l'article. Il débute en rappelant les paroles du ministre du Commerce, le 8 octobre, lorsqu'il déclara que les travaux de la session étaient à peu près terminés, et que dans deux ou trois jours les membres du Parlement se-

raient libres de retourner dans leurs foyers. L'article continue:

Quelle influence est venue changer radicalement le cours des choses? Quelles sont les nécessités si pressantes * * * que la puissance et la dignité du Parlement doivent céder devant elles!

Il y a des choses d'une nature très alarmante, et nous prévenons le Gouvernement que le pays n'est pas dans un état d'esprit qui tolérera sa persistance à user de procédés irréguliers et imprudents pour servir des intérêts particuliers où céder aux caprices des hommes à lubies.

Le pays serait soulagé s'il apprenait lundi que le Gouvernement avait décidé de proroger les Chambres immédiatement. Le peuple est non seulement fatigué de ce qui se passe à Ottawa, mais il y a de l'anxiété et un sentiment de nervosité est perceptible partout.

Les récentes élections ont servi à faire comprendre au Gouvernement que le pays n'est pas satisfait de la marche des affaires: et tant que la confiance du public n'aura pas été pleinement rétablie, le Gouvernement ne devrait pas entreprendre des opérations qui entraînent de lourds engagements. Et par-dessus tout, il ne devrait pas faire cause commune avec des intérêts que le pays considère avec plus ou moins de suspicion. Le Parlement devrait être prorogé tout de suite, et le gouvernement reconstitué et renforcé sans délai, pour s'occuper du bien de la nation dans un esprit large et progressite.

Voilà les opinions des plus forts journaux conservateurs dans le Nouveau-Brunswick.

J'ai dit en diverses occasions que le sénat s'était montré au-dessus de la domination de l'esprit de partis et qu'il représentait les intérêts du peuple. Je sais qu'on exerce une pression de tous côtés sur les membres du sénat au sujet des questions publiques, mais comme je partage pleinement l'opinion du rédacteur du "Chatham World", un ferme soutien du parti conservateur, j'espère que lorsque ce bill viendra devant le sénat, ce dernier agira de manière à ce que le peuple ait encore une fois raison de le bénir.

J'ai dit que le peuple du Nouveau-Brunswick était mal à l'aise relativement à l'avenir de nos ports maritimes. Il a été dépensé beaucoup d'argent pour l'approfondissement de ces ports et leur développement. La guerre a interrompu les travaux d'agrandissement, mais ces ports sont prêts à recevoir le trafic considérable de l'Ouest.

J'ai dit qu'il y avait un grand malaise dans l'esprit de la population de Saint-Jean et d'Halifax, et quand je dis Saint-Jean et Halifax, je veux dire la population du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, dont les intérêts sont centralisés dans ces deux ports, et qui mettent leur espoir dans leur développement et dans l'accroissement du trafic qui passera par là. Commentant ce sentiment d'inquiétude chez la population des Provinces maritimes, le ministre des Chemins de fer a fait deux déclarations que je trouve difficile à concilier. Il a dit, d'abord, que le Grand-Tronc serait géré par une commission qui serait entièrement indépendante de la politique, et libre de toute influence extérieure, une commission qui aurait à exercer ses capacités et son énergie, et à se consacrer cœur et âme à l'accomplissement de sa tâche. Le ministre a déclaré à part cela que si un fonctionnaire du réseau à Montréal détournait le fret maritime apporté à Montréal au profit de Portland, il le destituerait tout de suite.

Je ne vois pas comment on peut concilier ces deux déclarations. La commission dirigeant le chemin de fer serait une commission indépendante composée de deux hommes du Grand-Tronc lui-même et de deux autres nommés par le Gouvernement, et leur travail serait limité à ce chemin de fer seulement. Elle n'aurait absolument rien à faire avec les autres chemins de fer de l'Etat. Cette commission serait obligée de montrer les avantages de l'acheminement des transports sur Portland; par conséquent, il serait contraire à ses intérêts de détourner le fret à destination de Portland pour l'acheminer vers les ports des Provinces maritimes. Il serait de son devoir de montrer un excédent dans l'exploitation de la ligne allant à Portland aussi bien que de la ligne reliant Toronto à Montréal.

Lui serait-il permis de laisser la ligne de Montréal à Portland péricliter au bénéfice d'un autre chemin de fer dont elle ne serait pas responsable? Les deux déclarations du ministre sont donc inconciliables; elles servent simplement à confirmer le malaise qui règne aujourd'hui dans les Provinces maritimes, au sujet de cette affaire. Le ministre de l'Intérieur, le ministre des Chemins de fer, ainsi que les autres députés qui ont pris la parole à droite, ont essayé de jeter la responsabilité de la présente situation des transports sur l'établissement du Transcontinental et du Grand-TroncPacifique depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique. J'ai dit, en une occasion antérieure, que si l'on avait donné à ces réseaux les soins et l'attention qu'ils méritaient, le pays ne se trouverait pas dans la situation où il est aujourd'hui.

L'honorable député de Springfield nous disait l'autre jour que, de la fenêtre de son wagon-salon, le voyageur faisant le trajet entre Edmonton et la côte du Pacifique, pouvait voir, sur une distance de centaines de milles, une autre voie parallèle à celle sur laquelle son propre train circulait. On a ajouté

plusieurs centaines de milles au Grand-Tronc-Pacifique entre Edmonton et la côte du Pacifique, et cette deuxième voie est l'œuvre du parti conservateur à la première session même qui suivit son avènement au pouvoir, alors qu'il accorda une subvention pour cinq cent vingt-cinq ou cinq cent trente milles à raison de 12 mille dollars le mille. Sir Wilfrid Laurier disait que, pendant de longues années, le Transcontinental au nord, et le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique- Canadien au sud, pouvaient suffire au transport de toutes les marchandises requises par la Colombie-Anglaise. La responsabilité de cette voie supplémentaire retombe sur le gouvernement de 1912 et c'est une des causes qui ont provoqué la situation qui nous est faite aujourd'hui. Et maintenant, nous essayons de sortir de cet embarras où nous sommes plongés au sujet des chemins de fer en y ajoutant de nouvelles difficultés à une époque où le pays n'est pas en état de se charger de pareilles obligations.

Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) dit que le Transcontinental a été construit à travers une région inculte dans le nord de l'Ontario et le nord de Québec. Cette ligne a été, il est vrai, construite à travers une région inculte, mais c'est la région la plus riche que la Providence ait jamais réservée au génie et à l'industrie de l'homme. Dans cette région inculte, on trouve d'immenses forêts et un sol éminemment fertile qui n'attendent que le bras de l'homme pour les mettre en valeur et en retirer les plus grands avantages; ces ressources sont surtout plus spécialement réservées à l'industrie des citoyens du Canada qu'à tout le reste de l'univers. Cette région inculte renferme non seulement un sol très fertile et d'immenses forêts, mais on y trouve encore d'innombrables chutes d'eau pour le développement de nos industries, notamment celle de la pâte de bois et du papier, la principale de cette région, qui est déjà desservie par le chemin de fer. Le parti conservateur s'est fait presque un devoir religieux de maintenir l'Ontario dans une étroite lisière qui s'étend de la frontière de Québec, le long des lacs, jusqu'au Sault-Sainte-Marie, craignant d'aller plus loin vers le nord. Cette politique a eu pour conséquence d'accroître la population des villes au préjudice de celle des campagnes, et, malgré tous les immigrants que la province a reçus, la population des campagnes n'a pu se maintenir au même niveau que celle des autres provinces, diminuant ainsi la représentation en cette Chambre et négligeant de donner l'essor dont il était capable au commerce dans ces vastes régions incultes du Nord en y envoyant des colons;

[M. Turgeon.]

mais on a toujours compté sur les droits protecteurs pour maintenir les industries. Telle a été la politique du parti conservateur. Feu le très honorable sir Wilfrid Laurier voulait construire, entre Winnipeg et Québec, une ligne plus courte de trois cents milles que toute autre ligne, afin de pouvoir transporter, à un tarif moins élevé, les produits de l'Ouest, du centre même des production dans ces provinces, aux ports maritimes. Si, en prenant les rênes du pouvoir, le Gouvernement s'était mis immédiatement à l'œuvre et avait terminé cette ligne, s'en tenant aux entreprises adjugées au Grand-Tronc, nous ne serions pas, aujourd'hui, dans la situation embarrassante où nous sommes.

Dans les circonstances, je dis que la transaction du Grand-Tronc n'est pas une affaire que le peuple se sent en mesure d'accepter aujourd'hui. Les opinions que j'ai citées aujourd'hui contre ce projet ne viennent pas de Montréal seulement comme nous l'ont dit certains honorables députés de l'autre côté de la Chambre. C'est donc avec plaisir que j'appuie l'amendement proposé par l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), et j'espère qu'à cette dernière heure certains honorables membres de l'autre côté réfléchiront un peu plus et secouant même le joug du parti, se rendront compte de la nécessité qui s'impose de rejeter le projet pour le moment.

Naturellement, on nous accuse d'injustice à l'endroit des actionnaires de Grande-Bretagne, et lors de la deuxième lecture du bill, j'ai dit quelques mots à ce sujet. Les honorables députés des deux groupes de cette Chambre, et le public en général, ont tous les égards voulus pour les actionnaires qui perdront de l'argent; mais, comme on l'a déjà dit, dans le rapport Drayton-Acworth, ces actionnaires du Grand-Tronc ont, pendant les dix années qui ont précédé 1916, reçu 36 millions de dollars en dividendes que la compagnie n'avait pas gagnés. Eût-on consacré cette somme à l'amélioration de la ligne, le Grand-Tronc se serait trouvé en excellente posture en 1916, et partant, la compagnie aurait pu obtenir le crédit supplémentaire qu'il lui fallait pour exploiter la ligne, et elle ne serait pas vue dans la nécessité de faire cette opération ou de passer sous séquestre. On nous a dit qu'il fallait agir avec générosité à l'endroit des actionnaires de Grande-Bretagne. Je ne le cède à personne lorsqu'il s'agit d'avoir des égards pour les institutions anglaises de toutes sortes, ainsi que pour les capitalistes anglais. Nous avons accueilli leurs capitaux par le passé et nous aurons encore besoin de ces capitaux à l'avenir.

Cependant, j'ai plus d'égards pour les capitalistes britanniques que ne leur en témoignent certains de mes honorables amis de la droite, qui prétendent que nous devons mettre le pays en demeure de faire face à un déficit possible de 100 millions à 120 millions, si c'est nécessaire, afin de pouvoir dire que nous avons rendu justice aux capitalistes de la mère patrie. Pour ma part, je ne crois pas que les capitalistes de la Grande-Bretagne considéreraient que ce serait là une preuve de grande habileté financière. Lorsque ces gens ont placé leurs capitaux en entreprise en Canada ou en Australie, ils n'ont jamais espéré que la population canadienne ou australienne irait jusqu'à la ruine pour permettre à ces capitalistes de réaliser des profits. Ils ont placé leur argent dans différentes entreprises en Canada, en Australie et à Terre-Neuve, dans le but d'obtenir la haute main sur ces entreprises; ils compte ensuite sur leur énergie et leur intelligence pour les exploiter avec profit; donc, si, parfois, ces entreprises tournent mal, comme c'est le cas pour le Grand-Tronc, ils n'ont qu'eux-mêmes à blâmer. Aussi longtemps que les actionnaires du Grand-Tronc seront en possession d'un réseau, qui leur a payé des dividendes pendant plusieurs années, qu'ils s'adressent à leurs concitoyens de Londres et de Liverpool; qu'ils fassent miroiter aux yeux de leurs amis d'Angleterre les splendides perspectives qu'offre le futur développement des immenses ressources du Canada, en leur faisant observer que les sommes placées dans une entreprise de chemin de fer en pleine exploitation devront nécessairement réaliser de magnifiques bénéfices avec le temps. Nous ne sommes pas en mesure, aujourd'hui, d'obliger le Canada à contribuer des centaines de millions de dollars pour tenir à flot quelques capitalistes de la Grande-Bretagne, et ils n'espèrent pas cela de notre part. Ils savent fort bien que le Grand-Tronc, en Canada, sous le régime d'une administration prudente, est destiné à devenir une entreprise profitable. D'ici à quelques années, le Canada ne sera pas en mesure d'assumer les obligations financières que comporteraient l'acquisition et la mise sur un excellent pied du réseau du Grand-Tronc. Que les capitalistes de la mère patrie tentent d'assumer le succès de l'entreprise par leur propre énergie, qu'ils aident à mettre en valeur les ressources naturelles de cette partie du continent que traverse leur réseau, et ils réussiront, avec le temps, à en faire une entreprise profitable; cependant, il n'appartient nullement au Canada, à cette heure, d'assumer cette lourde responsabilité. Je voterai donc avec plaisir en faveur de l'amendement de l'honorable député de Shelburne (M. Fielding), qui adjure tout spécialement le Gouvernement de différer l'adoption du projet jusqu'à ce que le peuple canadien ait eu le temps de mûrir la question et de s'abstenir de placer ce lourd fardeau sur les épaules de notre population, à l'heure qu'il est.

M. GLASS: Je n'ai pas l'intention de retenir longtemps l'attention de la Chambre, à cette étape du débat; je ne prends pas la parole, non plus, avec l'idée d'ajouter quelque chose de nouveau aux arguments que l'on a fait valoir pour et contre le projet. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt, cet après-midi, le discours qu'a prononcé l'honorable député de Westmoreland (M. Copp.) Je m'attendais à ce que l'honorable député répondît peut-être à fond aux arguments très forts, à mon avis, que l'honorable député de London (M. Cronyn) a fait valoir vendredi soir dernier, mais il s'est contenté de faire allusion, en passant, au brillant discours de mon honorable ami. A l'exemple de plusieurs honorables membres de la gauche, l'honorable député s'intéresse beaucoup à ces 60 millions de piastres d'obligations garanties, lesquelles, prétendent-ils, ont subi une hausse fort appéciable à la suite des offres que le Gouvernement a faites à la compagnie du Grand-Tronc. Un passage du discours de l'honorable député de London m'a particulièrement frappé, vendredi soir: c'est lorsqu'il a prétendu que le cours de ces stocks à la bourse ne représentent pas leur valeur intrinsèque. Pour ne citer qu'un exemple, il existe nombre de stocks, aujourd'hui, dont les prix sont cotés à la bourse de Montréal et dont la valeur a subi une hausse appréciable depuis le jour où le Gouvernement a soumis le présent projet à l'assentiment du Parlement. La valeur de certaines de ces actions a doublé, pour ainsi dire. J'ignore les raisons qui ont motivé cette hausse, mais mes honorables amis ne soutiendront pas, assurément, que la valeur matérielle des biens que représentent ces actions a augmenté dans la même proportion. Pour ne citer qu'un exemple, les actions du Pacifique-Canadien étaient cotées aux environs de 285 avant la guerre. On a prétendu, dans le temps, et l'argument avait un certain poids, que les terres non vendues et les autres ressources énormes que détenait la compagnie, représentaient amplement cet accroissement de valeur attribuée aux actions du Pacifique-Canadien. Mais par suite de la guerre,

de l'augmentation des taux d'intérêt et pour beaucoup d'autres raisons, les actions du Pacifique-Canadien sont aujourd'hui tombées en bas de 150, tandis que pendant la guerre, elles ont baissé jusqu'à 135. Cependant, mes honorables amis sont-ils prêts à soutenir que les biens matériels de la compagnie du Pacifique-Canadien ont subi une diminution de valeur en conséquence, parce que les actions sont tombées à 135 pendant la dernière guerre? Bien au contraire. Je soumets respectueusement qu'une évaluation des biens matériels de la compagnie du Pacifique-Canadien, aujourd'hui, établirait qu'ils ont une bien plus grande valeur qu'avant la guerre. Les taux d'intérêt ont naturellement exercé une certaine influence sur la valeur des actions du Grand-Tronc; il est fort possible que le fait que le gouvernement canadien, sous le régime de la convention projetée, est disposé à garantir un intérêt de 4 p. 100 à perpétuité sur ces obligations, ait eu pour effet de les faire monter de quelques points.

Il est de même fort probable que le bon sens de ceux qui détiennent ces actions leur fera comprendre que le taux de l'intérêt va baisser et que, par suite, les actions vont prendre de la valeur. Je désire rappeler à la Chambre ce que disait l'autre jour l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White):

> De 1861 à 1865, la guerre civile a fait perdre aux Etats-Unis 5 milliards de biens et elle a été soutenue presque entièrement par des fonds tirés de l'intérieur. Avant la fin de la guerre, en 1865, le trésor payait 5 p. 100 sur des obligations à long terme et 7 p. 100 sur les emprunts temporaires. Moins de trois ans après cependant, on pouvait se procurer des fonds à 2.10 p. 100 par obligations à long terme.

L'histoire peut se répéter, non pas peut-être au même point, mais les choses tendent dans le moment vers un niveau plus bas. C'est pour cette raison que, dans ses emprunts, le Gouvernement, pendant la guerre, a émis un certain nombre d'obligations à court terme, qu'il peut rembourser par d'autres à long terme émises dans un temps où le taux de l'intérêt aura baissé.

L'honorable député de Westmoreland a semblé vouloir cet après-midi que le Gouvernement présentât cette question au peuple. Il a prétendu que le pays était opposé en principe à la nationalisation et que le Gouvernement n'avait pas du pays l'autorisation d'inviter la Chambre à statuer sur ce point. Or, monsieur l'Orateur, si l'on excepte la province de Québec, comme aussi peut-être les Provinces maritimes, le pays presque entier est en faveur du principe de la nationalisation des chemins de fer, et c'est ce que nos amis doivent savoir s'il lisent les journaux. J'avoue avoir des doutes sur les avantages d'une administration des chemins de fer par l'Etat, et ces doutes viennent peut-être de ce que l'Intercolonial, exploité et géré par l'Etat, n'a pas eu le même succès que d'autres. Il y a des raisons à cet insuccès. Comme le disait cet après-midi l'honorable député, le réseau n'a pas été construit dans un but de lucre, et la première de nos préoccupations ne doit pas être, à mon avis, de savoir ce que pourront rapporter nos chemins de fer, mais quels services ils peuvent rendre au commerce de ce pays, chose beaucoup plus importante que des dividendes. L'honorable député a dit qu'il n'était pas à désirer que l'Intercolonial rapportât des dividendes, et que tel n'avait pas été au reste l'intention de ceux qui l'ont établi. Il a été construit pour rattacher les Provinces maritimes à celles de Québec et d'Ontario et à l'Ouest. S'il était de bonne politique de construire l'Intercolonial pour développer le commerce et l'industrie de ces provinces, pourquoi la même politique ne s'appliquerait-elle pas à d'autres régions du pays? Je ne crois pas que mon honorable ami ait pensé sérieusement qu'il pût être à propos de consulter le corps électoral. Il sait que des élections ont eu lieu dans la province d'Ontario il y a une huitaine de jours. Nous en connaissons tous les résultats. Le vote considérable donné à l'union des agriculteurs démontre clairement que les cultivateurs et la masse du peuple de cette province sont en faveur du principe de la nationalisation des services publics en général et, en particulier, de celui des chemins de fer.

Voilà ce que ce vote indique plus que toute autre chose. Les cultivateurs de l'Ouest sont aussi fermement de cette opinion, et je crois sans peine que, si la question était soumise aux cultivateurs en général, la réponse qu'ils y feraient, à l'ouest de Québec, serait non moins favorable au principe de la nationalisation que ne l'a été celle des électeurs de la province d'Ontario il y a une huitaine de jours. L'honorable député demande pourquoi le Gouvernement insiste pour que la Chambre adopte sa proposition sans attendre davantage? Je crois que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a l'autre soir abondamment démontré qu'il était opportun d'en finir tout de suite avec cette question, et je ne pense pas qu'il me soit nécessaire de revenir sur les raisons alléguées par les membres de la gauche pour établir que chaque mois, chaque semaine, chaque jour d'une exploi-

tation conduite comme elle l'est dans le moment représente pour le pays une perte énorme. C'est pourquoi je dis que s'il est possible, par la réunion des différents chemins de fer auxquels s'ajouterait celui du Grand-Tronc, d'effectuer une économie appréciable, comme nous pensons que tel sera le cas en conséquence de cette entreprise, il est à désirer que la loi passe sans retard inutile. L'honorable député a fait cet après-midi le raisonenment qui suit: Si la compagnie du Grand-Tronc n'a pas pu exploiter son réseau avec profit, comment pourra-t-il l'être sous le régime de la nationalisation? Mais l'honorable député ne rapporte pas les faits absolument comme ils existent. Nous savons fort bien que, dans l'Ouest, le Nord-Canadien est rattaché à un ensemble de chemins de fer qui lui assurent des moyens de transport avantageux à travers un territoire très étendu et très productif.

Dans la partie est du Canada, le Nord-Canadien n'a pas de lignes de raccordement, mais le Grand-Tronc en a. Il est donc indiscutable qu'en réunissant ces deux réseaux à celui du Transcontinental avec les avantages qu'ils possèdent respectivement dans l'Est et dans l'Ouest, on peut former un réseau complet dont la valeur et le rendement, ainsi augmentées, pourraient assurer des profits susceptibles de modifier l'état de choses qui est résulté de l'exploitation des chemins de fer jusqu'à présent. L'honorable député a bien tort de prétendre que si le Grand-Tronc n'a pas eu de succès, le Gouvernement n'en aura pas plus, par rapport au même réseau. Ses arguments ne tiennent pas debout devant ceux du ministère.

Mon honorable ami a éprouvé un certain plaisir à signaler l'attitude du "Star", de Montréal, à l'appui de son opposition à la mesure dont il s'agit. Le "Star" est sans doute comme tous les autres journaux, il peut, au besoin, sauter la clôture aussi prestement qu'un politicien. Voici ce qu'il disait de la situation des chemins de fer, dans son numéro du vendredi, 25 mai 1917, au début des négociations:

En outre, nous avons toujours eu l'habitude de construire nos chemins de fer avant qu'il n'en fût évidemment besoin. Pour en construire nous n'avons pas attendu qu'une région fût peuplée et nous adressât des requêtes. Nous avons commencé par y en construire, bien convaincus que la population y affluerait ensuite et les rendrait profitables. Aujourd'hui le Pacifique-Canadien est prospère et son succès paraît assuré, mais il n'en a pas toujours été ainsi; il était téméraire de construire cette ligne à travers un désert et de la faire passer par-dessus une chaîne de montagnes; aussi a-t-elle failli ruiner ceux qui en avaient conçu le projet, et ruiner la nation elle-même. Il n'est donc pas étonnant que, dans notre période de développement, nous ayons eû, en quelque sorte, la manie de construire des chemins de fer. Nous avions toujours spéculé, au point de vue national, sur les chemins de fer. Nous avons fini par éprouver de la déveine. Nous avons sur les bras un réseau de chemins de fer qui, surtout dans l'Ouest, pourrait suffire aux besoins d'une population dix fois plus nombreuse que celle qu'il y a là; il y représente un mille par 123 habitants, tandis qu'aux Etats-Unis les chemins de fer, dont le service ne laisse pourtant pas à désirer, représentent un mille par 400 habitants, et dans le Royaume-Uni, un mille par 2,000 habitants. Mais, maintenant que nous possédons ce réseau et que nous l'avons payé nous-mêmes en grande partie, par les subventions que le Parlement fédéral et les législatures provinciales ont accordées en hypothéquant le pays jusqu'à la pleine mesure de sa capacité, qu'allons-nous en faire?

Voyons ce que le "Star" pensait, alors, que nous devions faire.

Il y a deux raisons qui militent contre l'idée d'en abandonner les parties qui ne sont pas profitables. (1) Agir ainsi, ce serait jouer le rôle d'une malheureuse victime se jetant à la mer avec l'ancre qu'elle se serait attachée au cou; nous avons assumé trop de responsabilités par rapport au crédit de nos chemins de fer aujourd'hui dans l'embarras, pour les abandonner, de gaieté de cœur, à leur triste sort. (2) Nous en désintéresser maintenant, ce serait tout simplement nous mettre dans l'obligation de les reconstruire dans un prochain avenir. D'ici à une dizaine d'années le Canada aura besoin de ce réseau d'acier. Si nous n'abandonnons pas ces chemins de fer il faut que nous les maintenions en état d'exploitation, c'est évident. Or, il n'y a que deux moyens de les maintenir en opération: le premier consiste à subventionner les compagnies tout en leur laissant les chemins de fer et leurs recettes. Dans ce cas, nous fournirions l'argent et les magnats retireraient tout le profit, les pertes seraient pour nous et les bénéfices pour eux. Les seuls gens qui pourraient, éventuellement, être admis à s'enquérir de ce régime, ce seraient les politiciens; pour plus de détails il faudrait attendre la révélation de différents scandales.

L'autre manière dont le peuple pourrait maintenir en exploitation ces chemins de fer improductifs, ce serait d'en faire l'acquisition et de les exploiter comme chemins de fer nationaux.

Voilà ce que disait le "Star", de Montréal, dans son numéro du vendredi, 25 mai 1917.

Alors, nous verserions tout l'argent requis, mais, au moins, nous recevrions quelque chose en retour, nous aurions le chemin de fer lui-même, avec les lignes secondaires que ses propriétaires auraient jugé à propos de construire, et nous aurions la perspective de faire de l'argent à mesure que le pays se développerait. Voilà, d'après le "Star", ce que nous devrions faire.

Nous pensons donc que le Gouvernement ne devrait pas hésiter à prendre possession du Grand-Tronc-Pacifique. Cette ligne représente la dernière et la plus hasardeuse de toutes nos entreprises, et il y a assez longtemps que nous la nourrissons; ceux qui ont conçu le projet de la construire ne peuvent la rendre profitable, ils ne peuvent même exploiter le Transcontinental

national, qui devait constituer son artère dans l'Est. Leur programme ambitieux a complètement failli de se réaliser, la superbe représentation qu'ils nous avaient promise n'aura pas lieu, et nous n'aurons pas même, comme un auditoire désappointé, l'avantage de recouvrer notre argent. Dans ce cas, nous ne devrions pas hésiter à nous emparer de "l'entreprise".

L'opposition a donc mauvaise grâce à nous parler du "Star", dans le sens qu'elle en parle aujourd'hui. Je viens justement de lire ce qu'il disait à une époque où il se possédait encore, où il ne subissait pas l'influence des coalitions et des intérêts qui l'inspirent peut-être aujourd'hui. Je ne crois pas, cependant, que ses articles de fond représentent vraiment la pensée de son rédacteur, il doit avoir été induit, pour certaines raisons, à prendre l'attitude qu'il a prise depuis quelques mois.

Mon honorable ami dit qu'il est bon de se fier au peuple. Je l'admets avec lui, mais que cela soit à propos ou ne le soit pas, c'est ce qu'il y a à faire dans un pays démocratique, parce que c'est à lui de dicter la manière dont les affaires publiques doivent être conduites. Il y a quelques jours, la plus grande province du Canada indiquait clairement son attitude au sujet de la nationalisation des chemins de fer; il est donc tout raisonnable de présumer que si cette question était soumise au pays tout entier, son verdict serait à peu près celui que vient de rendre la province d'Ontario.

Cet après-midi, mon honorable ami était très perplexe au sujet de la ligne de conduite du ministère sous le régime de la nationalisation, relativement aux grands ports d'Halifax et de Saint-Jean. Pourtant, quelle attitude absurde c'était de sa part! Le Gouvernement de ce pays dépensera-t-il des millions de dollars pour agrandir les ports d'Halifax, de Saint-Jean et d'ailleurs—déboursera-t-il d'immenses sommes d'argent afin de développer nos transports—tout en ruinant ces ports par son mode d'exploitation des voies ferrées? Certes, l'acquisition et l'exploitation du Grand-Tronc, comme partie du réseau de l'Etat, par le peuple et pour le peuple, ne seront pas préjudiciables aux intérêts de nos ports nationaux, régis par le même gouvernement. Je soutiens que, s'il était possible de diriger vers les ports de mer de Saint-Jean et d'Halifax, une grande quantité de marchandise, ce desideratum aurait beaucoup plus de chances de se réaliser sous le régime de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat que lorsqu'elle dépend de l'initiative privée. Par conséquent, le raisonnement de l'honorable député n'est pas fondé, à cet égard.

[M. Glass.]

Mon honorable ami, pour prouver que nous ne devrions pas acheter ce chemin de fer a aussi rappelé que le rapport Drayton-Acworth déclare qu'il faudra $51,000,000 pour le matériel d'exploitation et les améliorations. Dieu soit loué, si notre pays a pris un tel essor que nos chemins de fer ont besoin d'être développés à ce point-là!

Quant à la création et au progrès des industries, et à la nécessité pour le pays d'augmenter ses exportations, ne serait-il pas lamentable qu'une partie de notre réseau de voies ferrées fût si peu prête qu'elle ne pourrait pas répondre aux besoins du commerce intérieur ou extérieur de la nation?

L'une des meilleures raisons qu'ait le Gouvernement de prendre en main et d'exploiter ce chemin de fer, c'est que, dans les circonstances actuelles, la compagnie ne peut pas fournir le matériel nécessaire pour desservir convenablement le commerce du pays. L'honorable député dit que la valeur de cette propriété doit être déterminée, et que nous devons faire l'inventaire de ses biens matériels. Je tombe entièrement d'accord avec lui; son idée est logique et pleine de bon sens. Nous devons inventorier les biens matériels, en fixer la valeur. Celle qui sera attribuée aux différentes catégories d'actions dépendra de l'écart entre l'estimation des biens matériels et le chiffre du passif. Le traité ne pourvoit-il pas à tout cela?

Pourtant, des députés feraient croire au public que nous nous lançons aveuglément dans cette aventure et que nous paierons au Grand-Tronc la valeur que son actif représente à ses yeux. On ne saurait rien inférer de tel du traité soumis à la Chambre. Aux termes de celui-ci, le ministère a pris des mesures très sages et très suffisantes pour se rendre compte de la valeur réelle de l'entreprise.

L'honorable député a dit: "Permettons au pays de dicter les conditions." Le pays, par l'entremise du Gouvernement, impose les conditions attachées à ce projet. Nous avons adopté quelques-unes des idées que nous ont suggérées ces messieurs qui ne s'en sont peut-être pas rendu compte.

L'exploitation nationale des voies ferrées n'est pas une chose nouvelle dans le monde. Des compagnies ont exploité des chemins de fer avec assez de succès; d'autres n'ont pas réussi. Nos amis invoquent les résultats de l'administration de l'Intercolonial comme un puissant motif de ne pas confier l'exploitation du Grand-Tronc à l'Etat. Je

soumets que ce n'est pas une raison. Je prétends que, si des chemins de fer n'ont pas été bien administrés par le Gouvernement, il ne faut pas s'en prendre au principe. Celui-ci peut être sage, et il l'est. C'est la direction qui était en faute. Si le ministère ne peut pas confier ces voies ferrées à une administration efficace, le public lui dira de céder la place à d'autres qui s'acquitteront de cette tâche.

Il ne me paraît pas raisonnable de blâmer le principe, parce que l'exploitation des chemins de fer n'a pas réussi dans certains cas. Voici un article de M. E. Biggar, qui a paru dans le "Saturday Night" avec d'autres du même auteur. Il contient ce commentaire qui est très significatif, selon moi:

> Comment se fait-il que, dans tous les lieux du monde, la même tendance s'est montrée dans les affaires de chemin de fer que dans le service postal et le reste? Et comment les partisans de l'initiative privée expliquent-ils que, parmi toutes les nations de l'univers qui sont devenues propriétaires de leurs propres chemins de fer, aucune nation...

Voici le passage sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre:

> ...ne les a rétrocédés à leurs anciens propriétaires, et qu'aucun n'ait complètement renoncé au principe de la nationalisation? Assurément, le criterium de l'expérience pratique a quelque valeur à cet égard, là où le public a fait l'essai des deux régimes et est encore libre de choisir.

Il est possible que, étant exploités par l'Etat, ces chemins de fer ne gagneront pas d'aussi gros dividendes qu'ils pourraient en gagner, s'ils étaient exploités par des particuliers, mais l'exploitation d'un réseau national n'a pas tant pour objet les dividendes que l'efficacité du service qu'il donne aux habitants du pays.

Le but principal que se propose l'exploitation par le Gouvernement, c'est de donner le meilleur service possible. Dans les conditions auxquelles nous aurons à faire face à la suite de la guerre et relativement à l'expansion et au développement de notre commerce, il faudra exercer beaucoup de prudence afin de ne pas affaiblir le mouvement commercial à cause du manque de facilités de chemin de fer.

Au cours des remarques que l'honorable député à faites cet après-midi, en cherchant à justifier la construction des chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Transcontinental, il a attiré l'attention sur le fait qu'on avait transporté sur ces routes un grand nombre de soldats et beaucoup de matériel de guerre. Mon honorable ami sait bien que ce transport a été effectué sur ces routes parce que le Gouvernement en payait les frais, et que si ce transport n'avait pas été effectué sur ces routes, il l'aurait été sur le Pacifique-Canadien ou le Nord-Canadien. Dans les circonstances, il était particulièrement heureux, vu que le Gouvernement était propriétaire de ce réseau et qu'il pouvait s'en servir à cet fin, de rendre un service à l'empire et économiser une certaine somme d'argent pour le pays.

J'en ai déjà dit plus long que je ne me proposais de faire. Je m'étais levé pour répondre à quelques remarques de l'honorable député de Westmoreland. Il prit la parole vers les trois heures pour nous faire un discours de quelques minutes, comme il nous l'a dit lui-même, et il intéressa la Chambre pendant une heure et trois quarts. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qu'il a dit, mais je n'ai pas pu en retirer beaucoup de renseignements; il ne m'a pas non plus convaincu que le projet du Gouvernement était destiné à servir les meilleurs intérêts du pays.

Il est singulier, à vrai dire, que la province de Québec soit la seule province qui s'oppose au principe de la nationalisation des services publics. Sous ce rapport, le peuple du Québec s'est trouvé isolé comme il l'a été à d'autres égards, mais après tout, ce sont les sentiments et les désirs de toute la population qui doit dicter la ligne de conduite à suivre contre les opinions d'une faible minorité. Je n'entretiens aucun doute au sujet du verdict qui sera rendu lorsque le Gouvernement aura à demander l'autorisation du pays en matière de nationalisation des chemins de fer. Ce n'est pas une question nouvelle; on en a discuté le pour et le contre en Ontario comme dans les provinces de l'Ouest et dans d'autres parties du pays, et l'on trouve à l'appui du principe de nationalisation un sentiment qui grandit de plus en plus.

Lorsque nous aurons par le vote du Parlement décidé de la politique à suivre sous ce rapport, qu'on oublie tous les préjugés que l'on entretient à l'heure actuelle et qu'on s'éloigne de cet esprit de critique que nous avons manifesté plutôt en vue de prouver la nécessité d'une opposition qu'à cause du fait qu'elle est appuyée d'une certaine force d'opinion publique; unissons-nous, et lorsque nous aurons accepté le principe de cette mesure, qu'on ne cherche pas à critiquer le projet soit de vive voix ou dans la presse du pays. Mettons-nous tous à la tâche de construire nos chemins de fer nationaux. Je serais fâché si nous allions faire quelque chose qui fût au détriment du grand chemin de fer, le Pacifique-Canadien.

Au cours de son existence, le Pacifique-Canadien a eu ses troubles, mais il a franchi l'époque des difficultés et il est maintenant sur la bonne voie de la prospérité. Nous nous réjouissons de ses succès; dans les vieux pays, le progrès et l'initiative de cette grande organisation symbolisent l'initiative et l'énergie du peuple de ce jeune pays auquel le Pacifique-Canadien est redevable de son existence. Le Grand-Tronc est exploité au Canada depuis soixante-cinq ans; il a été un pionnier dans cette voie, et à l'époque de ses premiers services, il a cherché à étendre ses voies dans un pays où les centres de colonisation étaient disséminés et peu populeux. Il a accusé au début de lourds déficits, et pendant plusieurs années il n'a payé aucun dividende; on me dit même que certaines de ses actions n'ont jamais payé de dividendes. Mais si le capital du Grand-Tronc n'a jamais payé de dividendes, l'honorable député veut-il me dire si jamais le capital placé dans le chemin de fer Intercolonial en a payé? Nous serait-il impossible d'être justes vis-à-vis de ces hommes qui ont placé leur argent dans le pays parce qu'ils avaient foi en nous et en notre pays? Je prétends que si un chemin de fer n'a pas payé de dividendes pendant la guerre, c'était parce que les prix élevés de la main-d'œuvre et les fortes dépenses de l'exploitation étaient plus considérables que ne pouvait le justifier l'augmentation des taux accordés par le Gouvernement; mais nous connaissons aujourd'hui l'actif de cette compagnie qui nous permet de constater que son état n'est pas plus sérieux qu'il ne l'était par le passé. De fait, on a apporté à ce réseau beaucoup d'améliorations, et en ce qui concerne le matériel roulant et l'outillage, il se trouve dans un état beaucoup plus avantageux qu'il ne l'était auparavant. Il est possible qu'on puisse dire que ce réseau n'est pas en meilleure position qu'il ne l'était, surtout si l'on considère les exigences du commerce du pays à l'heure actuelle.

C'est sans doute possible, puisque dans la malheureuse situation où elle se trouvait, la compagnie n'a pu obtenir les capitaux voulus pour répondre aux besoins croissants du commerce canadien. A mon avis, dans l'attitude qu'il prend aujourd'hui, le Gouvernement ne s'inspire pas des soucis des veuves et des orphelins en Grande-Bretagne, en faveur desquels on a fait ici appel. Nous voulons être justes et loyaux; nous voulons traiter autrui comme nous voudrions qu'on nous traitât, et à mon sens, la mesure que le Gouvernement a présentée à la Chambre est la meilleure preuve qu'il rendra justice aux actionnaires, sans porter préjudice aux intérêts du peuple canadien. Je veux prêter appui au projet de loi, et en prenant cette attitude, je me conforme aux vœux de mes électeurs. Le conseil de comté et le conseil de ville de ma circonscription électorale, ainsi que les chambres de commerce de l'Ontario occidental, ont transmis des communications approuvant la proposition du Gouvernement ainsi que la nationalisation des services d'utilité publique et des chemins de fer. Je suis donc autorisé à appuyer la proposition soumise à la Chambre par le Gouvernement, et j'ai l'intention de lui prêter mon appui.

M. d'ANJOU (texte): Avant que le crime qui se trame dans l'ombre depuis quelques jours soit consommé, je considère qu'il est de mon devoir de protester, au nom des électeurs que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, et aussi, au nom du pays tout entier, contre la législation aussi odieuse que ruineuse pour le Canada, que le soi-disant Gouvernement d'union est en train de faire approuver par sa servile et moutonne majorité.

Je n'entrerai pas immédiatement dans la discussion du fond de la question. Je veux tout d'abord, monsieur, féliciter bien chaleureusement l'honorable député de Lotbinière (M. Vien) pour l'éloquent discours qu'il a prononcé dans cette enceinte parlementaire, vendredi dernier. J'éprouve toujours un plaisir nouveau, chaque fois que mon honorable ami prend la parole dans cette Chambre. Mais, je dois lui dire, en toute sincérité, que son dernier discours m'a causé une joie jusqu'alors inconnue et en voici la raison: contrairement à son habitude, l'honorable député de Lotbinière a pris la parole dans la langue française, l'une des deux langues officielles de ce pays. Il faisait bon de l'entendre revendiquer avec chaleur les droits du peuple dans ce doux parler de France, dont il possède tous les charmes et les secrets. Certes, ses braves électeurs de Lotbinière seront fiers de lui, lorsqu'ils apprendront qu'il a si fièrement et si éloquemment fait résonner les voûtes du Parlement du toujours sonore et si délicieux verbe français.

Comme tous mes collègues, j'ai prêté une oreille attentive à son discours, et, comme eux, j'en suis venu à la conviction que lorsque mon honorable ami parle en anglais, il parle; lorsqu'il s'adresse en français, il est orateur. Je regrette que nos amis ne parlent pas plus souvent français en cette

Chambre, mais, j'ai confiance qu'à l'avenir ils se feront un devoir d'imiter le bel exemple de l'honorable député de Lotbinière.

Un DEPUTE: Très bien.

M. d'ANJOU: Soyons fiers de notre nationalité, et avec sir Douglas Haig, je dirai: Soyons fiers de notre origine française, tout comme ce grand général l'est de son origine écossaise.

Monsieur l'Orateur, pourquoi sommes-nous aujourd'hui en session? Cette session a été convoquée par le Gouvernement d'union, pour la ratification d'un traité de paix. Que le motif ait été sérieux ou non, c'était là son but ultime. Ce traité a été ratifié, le salut de l'empire assuré et il ne nous resterait autre chose à faire que de retourner dans nos foyers. De plus, le discours du trône ne présageait aucune mesure importante comme devant être soumise à cette Chambre, encore moins était-il question de l'acquisition du Grand-Tronc. Assurément, comme l'ont dit plusieurs honorables députés, la question débattue en ce moment est le résultat de plusieurs mois de pourparlers entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc, pour l'achat de leur voie. Pourquoi le Gouvernement agit-il avec tant de précipitation? Pourquoi tant de hâte? C'est qu'il y a anguille sous roche, et aussi, comme l'a avoué le président du conseil privé (M. Rowell), que si le peuple était bien renseigné, sur ce bill projeté, il se ferait une campagne par tout le peuple était bien renseigné sur ce bill rites de ce projet de loi, et sans aucun doute un soulèvement d'opinion se produirait. Le Gouvernement d'union ne passant pas pour être composé d'hommes bien courageux et convaincus, reculerait.

Il est reconnu que la nationalisation des chemins de fer, partout où elle a été tentée, a produit des résultats désastreux. Comme preuve de ceci, il n'est pas besoin d'aller au loin chercher des exemples. Nous avons à notre porte les Etats-Unis qui ont tenté ce régime pendant la période de guerre. La nationalisation des chemins de fer américains a été un fiasco complet, et le gouvernement américain a bouclé cette transaction avec un déficit se chiffrant dans les millions. Le résultat a été identique en Angleterre, et devant ces insuccès le Gouvernement canadien ne devrait pas espérer que cette tentative lui sera plus avantageuse.

Notre situation financière actuelle permet-elle au Gouvernement canadien d'ajouter cette nouvelle ligne à son réseau? On ne connaît pas si les obligations contractées s'élèveront à 500 ou 600 ou 700 millions, qui devront être ajoutés à notre dette qui s'élève déjà à 2 milliards. N'oublions pas non plus que nos soldats viennent frapper à notre porte et demander de l'argent pour leurs femmes et leurs enfants. Le Gouvernement leur répond qu'il ne peut leur venir en aide; cependant, le Gouvernement passe actuellement le chapeau, demande au peuple, sous forme d'emprunt, l'argent qui lui est nécessaire pour faire face à ses obligations de guerre.

Il me semble qu'avant de pousser cette politique jusqu'au bout, il devrait réfléchir aux conséquences qu'elle produira dans le pays.

Si le Gouvernement veut à tout prix dépenser, pourquoi ne pas encourager l'agriculture; pourquoi ne pas établir des fermes expérimentales là où le besoin s'en fait sentir? Le Gouvernement demande aux cultivateurs de produire et de produire encore, et cependant il se refuse à leur accorder les moyens d'augmenter cette production. Si ce régime de dépenses à outrance continue, il en viendra à être acculé à la taxe sur la terre: il sera curieux alors de voir la mine des honorables députés unionistes.

L'honorable député qui m'a précédé (M. Glass) nous a dit que le "Star", de Montréal, avait publié, en 1917, un article en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Cela peut être vrai. Il est vrai également que le "Star" a changé sa manière de voir depuis. Cela justifie une fois de plus le proverbe qui dit "qu'il n'y a que les sots qui ne changent pas d'opinion". Comme bien d'autres, après avoir étudié la question, le "Star" a modifié ses vues. Il a donc renié son passé, puisque aujourd'hui il condamne la politique de nos bons amis de l'autre côté, bien qu'il ait contribué sa part pour le faire arriver au pouvoir en 1917, sans même hésiter, pour arriver à ce but, à jeter l'insulte aux Canadiens français.

Le mandat que détient le Gouvernement actuel lui permet-il de faire l'acquisition de ce chemin de fer? En 1917, le soi-disant Gouvernement unioniste s'est présenté au peuple avec un programme de guerre, il s'agissait de gagner la guerre, de sauver l'empire; il a rempli son but, mais ce n'est pas une raison pour ruiner le Canada.

En 1917, si le Gouvernement s'était présenté devant le pays, et lui avait dit que son programme était non seulement de continuer la guerre, mais aussi de faire l'acquisition du Grand-Tronc, que serait-il arrivé? Plus de la moitié des députés qui siègent de l'autre côté (la droite) ne seraient pas ici en ce moment.

Devant ces faits, je n'hésite pas à dire que le Gouvernement devrait remettre cette mesure à plus tard, à la prochaine session, et consulter le peuple par voie de referendum; si cette politique est approuvée, libre à eux alors de l'exécuter, puisque c'est le peuple qui paye en définitive.

Mon opinion sur cette question est que les intérêts du pays ne sont nullement pris en considération, et que l'achat du Grand-Tronc n'est perpétrée qu'en vue d'enrichir certains amis du Gouvernement, certains bandits politiques qui ont contribué à sa formation. Le résultat des élections récentes dans la province d'Ontario se répétera probablement aux dépens de nos adversaires. L'honorable député de Middlesex (M. Glass), disait il y a quelques instants que le résultat des élections d'Ontario a été en quelque sorte une approbation de la politique actuelle du Gouvernement. Je ne sais réellement sur quoi il base cette affirmation, quand sir Adam Beck, le roi de la nationalisation de tous les services d'utilité publique, a été battu, écrasé dans London.

Il me semble que ceci démontre à l'évidence que le peuple n'est pas prêt à assumer une telle responsabilité. Si l'assertion de l'honorable député était fondée, le ministère Hearst aurait dû retourner au pouvoir avec une grande majorité. Il me semble donc que, devant ces faits, il serait plus sensé de voir le résultat dans l'autre sens.

Un autre point important qu'il faut également considérer, c'est qu'il est très dangereux de mettre entre les mains du Gouvernement actuel la direction de nos chemins de fer. Avec le peu de scrupule que l'on connaît à ces messieurs, ce serait leur donner un engin électoral de patronage excessivement dangereux, et il me semble que si les électeurs en avaient l'occasion, ils démontreraient au présent Gouvernement que cette politique est insensée et contraire aux intérêts du pays.

Je ne doute pas un seul instant que les instigateurs de cette transaction sont les mêmes que nous avons vus derrière le projet de loi du Nord-Canadien, la clique Mackenzie et Mann.

Un honorable député de l'autre côté (la droite) de la Chambre nous a accusés l'autre jour de servir ici les intérêts de la compagnie du Pacifique-Canadien. A ce sujet, en ce qui me concerne, je puis vous dire que je ne suis pas ici pour protéger les intérêts du Pacifique-Canadien, pas plus que ceux du Grand-Tronc; le Pacifique-Canadien n'est pas plus capable d'influencer mon vote ici ce soir, pas plus que ne l'est la compagnie du Grand-Tronc. Je suis ici à titre de représentant du peuple pour protester contre tout acte inique du Gouvernement, contre toute politique désastreuse, et c'est ainsi que j'entends faire mon devoir.

Les membres de la loyale opposition de Sa Majesté ne sont pas à vendre, mais on ne peut pas en dire autant en ce qui concerne les députés qui siègent de l'autre côté.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) s'apitoye sur le sort des pauvres veuves d'Angleterre détenteurs d'actions de la compagnie du Grand-Tronc.

Monsieur l'Orateur, l'Angleterre n'est pas le seul pays où il y ait des veuves, nous en avons aussi au Canada. La seule différence c'est que nos veuves sont dans la misère parce que le Gouvernement a forcé leurs maris, en les incorporant, à traverser les mers pour aller se battre pour aider à sauver l'empire. Je dois dire que j'ai beaucoup plus de sympathies pour les veuves du Canada que pour les veuves de la Grande-Bretagne et si l'honorable député de Red-Deer était véritablement canadien, il partagerait mes sentiments.

Il me semble que si le Gouvernement peut disposer de millions pour enrichir tous les saltimbanques politiques auxquels il doit sa victoire de 1917, il devrait également en avoir pour pourvoir aux besoins des veuves de nos soldats et subvenir à ceux de leurs familles, car il ne faut pas oublier, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement en enrôlant ces pères de familles et en les incitant d'aller se battre pour les droits sacrés de la liberté et des petites nationalités, leur a promis soleil, lune et étoiles.

Monsieur l'Orateur, la barque ministérielle craque, elle fait eau; les rats de cale ont fait leur apparition, et, avant de couler, sous la vague du ressentiment populaire, ces messieurs veulent emplir leurs goussets et ceux de leurs amis. Je proteste avec toute l'énergie dont je suis capable contre ce nouvel attentat, cette iniquité, cette dilapidation des deniers publics.

Après les sacrifices sans nombre que le pays s'est imposés depuis quatre ans au point de vue financier, il me semble que le Gouvernement devrait mieux comprendre ses obligations et ne pas jeter à pleines mains l'argent par les fenêtres; il devrait administrer avec économie, encourager l'industrie agricole, établir des fermes expérimentales, à Rimouski, par exemple, comme me le fait remarquer mon honorable ami de Brome (M. McMaster), enfin dans tous les endroits où elles seraient avantageuses aux cultivateurs.

Quelques députés de l'autre côté ont prétendu que si nous nous trouvons aujourd'hui dans une position si difficile, en ce qui concerne nos chemins de fer, c'était dû à la politique libérale, c'est la faute de sir Wilfrid Laurier, tout comme autrefois on disait: " C'est la faute à Papineau "; que si Laurier n'avait pas construit le Grand-Tronc-Pacifique, on ne serait pas obligé de faire aujourd'hui l'acquisition du Grand-Tronc.

L'honorable député de Springfield, en présentant cet argument, a mis beaucoup de zèle à défendre ses nouveaux amis. Il oublie donc qu'il a été candidat libéral dans le comté de Macdonald; il acceptait alors le programme libéral sans faire exception du Grand-Tronc-Pacifique.

Il doit se rappeler encore que plusieurs députés de Québec ont été lui prêter main-forte, et il n'a pas dû oublier non plus que quelques-uns de ses amis ont même été mis en prison afin de les empêcher de porter la parole en sa faveur.

Je trouve cependant malséant pour l'honorable député de Springfield (M. Richardson) de faire parade d'indépendance chaque fois qu'il porte la parole dans cette Chambre sur des questions importantes. Il n'est pas l'homme indépendant dont il fait parade, mais l'esclave du Gouvernement. Ce n'est pas la première fois qu'il fait de ces tours de force, car un député qui propose un amendement à une question et qui, deux minutes après, dépose son vote contre ce même amendement pour soutenir une mesure du Gouvernement, peut en faire bien d'autres.

Je remarque qu'à chaque fois que l'honorable ministre de l'Intérieur prend la parole, la moitié des députés qui l'entourent applaudissent à outrance dès qu'il ouvre la bouche, bien que les trois quarts d'entre eux ne comprennent pas la portée de ce qu'il dit. Ils s'imaginent que ce ne peut être autre chose qu'une finesse, ou l'expression d'une pensée profonde.

Par conséquent, tous ces messieurs de la droite voteront pour l'achat du Grand-Tronc, parce que le ministre de l'Intérieur leur a démontré que c'était une excellente affaire pour le pays.

Sur une question de cette importance, il est du devoir d'un député de se rappeler qu'il appartient au pays avant d'appartenir à un parti, qu'il est ici pour représenter le peuple et non à titre de servile esclave d'un chef, qu'il doit distinguer le blanc du noir et faire honneur au mandat qui lui a été confié.

En terminant, monsieur l'Orateur, je désirerais que le Gouvernement avant d'aller plus loin, change d'opinion et décide de soumettre cette question au peuple dans une élection générale, car je suis sûr qu'il condamnerait d'une manière non équivoque cette politique extravagante et désastreuse pour le pays, et j'ai confiance qu'il prendrait en main le fouet vengeur et chasserait pour toujours les vendeurs du temple.

M. FONTAINE (texte): Monsieur l'Orateur, je me lève en ce moment, parce que je crois qu'il est de mon devoir de protester, au nom des électeurs que j'ai l'honneur de représenter, contre cette transaction désastreuse qui fait le sujet du débat dans cette Chambre depuis bientôt un mois, et qui s'appelle la nationalisation du Grand-Tronc ou, en d'autres termes, l'achat de la compagnie du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement canadien. N'allez pas croire, monsieur l'Orateur, quand je dis que je me lève pour protester, que je m'imagine que mes protestations seront écoutées par les membres du Gouvernement; loin de moi cette pensée, car je sais que leur esprit n'est pas ouvert à la conviction, mais j'aurai au moins la satisfaction du devoir accompli. D'ailleurs, les députés les mieux avertis et les plus expérimentés, de ce côté-ci (la gauche), ont fait entendre les objections les plus sérieuses et ont démontré clairement que cette transaction était ruineuse pour le pays. Rien n'y fait. On dirait que le Gouvernement est dominé par une force que je serais tenté d'appeler diabolique, qui l'empêche de se rendre à l'évidence et qui le presse à bâcler ce marché. Serait-ce par hasard le résultat de promesses faites par le Gouvernement avant les élections de 1917? Se serait-il engagé avec les messieurs de la haute finance anglaise pour monter ce coup de bourse? Car enfin, monsieur l'Orateur, il faut de graves raisons aux honorables ministres pour passer outre au concert de protestations qui s'élève dans tout le pays, des chambres de commerce, de tous les corps publics et du sentiment, je pourrais dire, unanime, des citoyens du Canada contre ce projet scandaleux. Quand j'entendais, l'autre jour, l'honorable ministre de l'Intérieur dire que l'opinion publique était satisfaite, je dis qu'il se fait illusion, ou plutôt qu'il veut tromper les députés de cette Chambre, car il n'est pas sans se rendre compte, comme nous, du malaise et du sentiment de désapprobation dans tout le pays contre tout ce coup d'audace monté si habilement et qui servira

à enrichir, non pas le peuple du Canada, mais les capitalistes de Londres.

Aussi, monsieur l'Orateur, voyez-vous avec quelle précaution on a entouré ce projet et comme on a tout arrangé de longue main pour engourdir l'opinion publique.

D'abord, on convoque une session en septembre, sous prétexte, disait-on, de ratifier le traité de paix, chose tout à fait inutile, et les membres du Gouvernement savent bien comme nous que, du moment que l'Angleterre ratifiait le traité, nous n'avions plus rien à y voir, puisque nous sommes une colonie anglaise, mais c'était pour distraire l'opinion publique et, pendant que l'on discutait à la Chambre les banalités que le Gouvernement nous soumettait, il complétait, dans l'ombre, son grand "scheme" de l'achat du Grand-Tronc. Même quelques jours avant que cette bombe éclate, on faisait dire en cette salle par l'honorable premier ministre intérimaire que la session était à peu près finie et que le Gouvernement n'avait pas d'autres mesures importantes à soumettre. C'est alors que l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux), à qui l'on reproche son absence, prenant les paroles de l'honorable premier ministre pour une vérité, se décida à traverser en Europe, pour se rendre sur le tombeau de son fils, mort si glorieusement en se battant pour son pays. Je pourrais dire la même chose de l'absence de l'honorable député de Beauce (M. Béland).

Monsieur l'Orateur, je suggérerais au Gouvernement, puisqu'il a tant d'argent à dépenser, et plutôt que d'engouffrer deux cents millions de dollars dans cette transaction hasardeuse, d'abaisser les droits sur les machines agricoles, afin de permettre aux cultivateurs de payer meilleur marché les instruments dont ils ont besoin pour cultiver leurs terres. Deux cents millions de dollars, cela représente beaucoup d'impôts; pourquoi le Gouvernement, plutôt que de les donner à la compagnie du Grand-Tronc, n'enlève-t-il pas les droits sur les choses de première utilité, afin d'abaisser le coût de la vie et de permettre à l'ouvrier de vivre plus à l'aise? Pourquoi ne pas diminuer la taxe sur le revenu? Enfin, encore une fois, puisque le Gouvernement a tant d'argent, pourquoi n'accorde-t-il pas quelque chose aux soldats revenus de la guerre, eux qui ont tout sacrifié et tout risqué pour aller défendre nos libertés?

Si, au moins, on pouvait croire que le Gouvernement pourrait exploiter cette ligne de chemin de fer sans creuser davantage le déficit dans nos finances; mais, monsieur l'Orateur, l'expérience nous démontre que l'exploitation d'un chemin de fer par le Gouvernement ne peut réussir, et je n'en veux d'autre preuve que l'Intercolonial dont l'opération se solde chaque année par un déficit. On nous dit qu'il n'en sera plus ainsi à l'avenir, et que, pour exploiter les chemins de fer du gouvernement, on va nommer une commission d'experts et qui sera absolument indépendante des partis politiques. Mais, monsieur l'Orateur, c'est une commission comme celle-là qui exploite l'Intercolonial, qui exploite le Nord-Canadien et cependant l'année vient de se finir par un gros déficit, et il en est ainsi partout. N'est-il pas vrai que la nationalisation des chemins de fer aux Etats-Unis a été un fiasco, et je ne puis pas croire que le Gouvernement est sincère dans ses prétentions. Mais prenez garde, messieurs les ministres, la mesure est pleine, le peuple a été bon et vous a endurés depuis plusieurs années, mais la réaction commence à se faire et vos amis viennent d'être balayés du pouvoir dans l'Ontario, et il me semble de voir écrite en lettres rouges au-dessus de vos têtes, cette sentence fatidique: "MANE THECEL PHARES". Peut-être que vous n'aurez pas le loisir de garder le pouvoir tout le temps que la loi vous accorde et vous pourriez bien être forcés à faire des élections bientôt, ce dont vous avez tant peur.

C'est avec plaisir, monsieur l'Orateur, que je vais voter pour l'amendement présenté par l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding), lui qui s'y connaît en fait de finance, lui qui pendant quinze années, avec son chef sir Wilfrid Laurier, a su rendre le pays heureux et prospère et qui a toujours sauvegardé les vrais intérêts du peuple.

M. McGIBBON (Argenteuil): Monsieur l'Orateur, je regrette l'absence du ministre des Chemins de fer (M. Reid), ce soir, car j'ai l'intention de lui faire quelques compliments, et il n'arrive pas souvent que les députés de la gauche lui en adressent. Je le félicite de la patience dont il a fait preuve et de la courtoisie dont il ne s'est jamais départi en répondant aux nombreuses questions que lui ont posées et mes collègues de gauche et les ministériels eux-mêmes. J'éprouve toujours de la sympathie pour celui qui, au banc des témoins, répond aux questions d'un ou deux avocats; or, ici, le ministre des Chemins de fer a dû répondre aux questions de nombre d'avocats, tant de la gauche que de la droite. Sa patience ne s'est jamais démentie,

et à cet égard, il aurait pu en remontrer à Job lui-même.

Seulement, je dois dire que toute cette patience a été prodiguée en pure perte à la défense d'une bien mauvaise cause. Jamais assemblée délibérante au Canada n'a été saisie d'un pire projet de loi. Cette mesure législative est désastreuse pour le pays; en réalité, elle lui administre le coup de grâce. Ce pays est déjà grevé d'une dette de deux milliards et demi, et voilà que ce projet de loi propose d'y ajouter un autre demi-milliard. Songeons-y bien, le pays en demeurera obéré pendant nombre de générations à venir.

Le Gouvernement cherche à effrayer le public, en le menaçant d'une consultation électorale, si la Chambre n'adopte pas le projet de loi. J'en suis convaincu, si l'on soumettait cette mesure à un scrutin secret, elle serait repoussée d'emblée. Seulement, les ministres, il me semble, cherchent à effrayer le public à cet égard. S'il faut des élections, le Gouvernement unioniste ne reviendra plus au pouvoir. Enfin, les cultivateurs sont en éveil sur leurs propres intérêts; nombre d'hommes d'affaires parmi les députés ne reviendront plus ici, à la suite des prochaines élections générales; les cultivateurs les remplaceront. J'espère qu'ils gouverneront mieux le pays que ne l'ont fait les ministériels depuis quelques années.

Je regrette que le Gouvernement pousse en toute hâte l'adoption de ce projet de loi, en l'absence du premier ministre. Je dois rendre au premier ministre ce témoignage public, que c'est un homme intègre. J'en suis convaincu, c'est contre son gré que quelques-uns de ses ministres poussent avec une hâte intempestive l'adoption de cette mesure. S'il eût été présent dans la capitale, on l'aurait consulté; mais il est absent et nous sommes privés de son avis. S'il était présent, je crois que le projet de loi n'aurait pas atteint son étape actuelle.

On ne cesse d'affirmer que le pays, presque en masse, est partisan de cette mesure, sauf la province de Québec et quelques provinces de l'Est.

Eh bien, la province de Québec est une province fort industrieuse; elle n'a pas l'habitude de s'endetter, et la somme impliquée dans ce projet lui paraît énorme. Sa population est indépendante, il y a bien peu de ses fermes qui soient hypothéquées. D'après ce que j'entends dire, il est plusieurs autres provinces qui ne jouissent pas de la même indépendance. L'Ontario est assujetti à Toronto, les compagnies de prêts et de fiducie commandent, dans une large mesure, à la population de cette province-là, et la Colombie-Anglaise n'est pas, non plus, dans une situation bien favorable. Nous, les représentants de la province de Québec, devons prendre, au sujet de ce bill, une attitude indépendante, nous devrions plutôt perdre nos sièges que décider d'appuyer cette mesure. Pour moi, j'aimerais mieux démissionner que m'y déclarer favorable. Si je votais en faveur de ce projet, je n'oserais retourner dans le comté qui m'a élu, mon humble demeure y serait renversée et je serais au nombre de ceux qui auraient trouvé la mort dans cet accident; mon sort serait celui qui attend le ministère unioniste à la prochaine élection générale.

Nous ne voyons pas tous les choses de la même manière. Pour moi, je vous avouerai que les adversaires de ce bill ne sont ni les unionistes ni les libéraux, mais les conservateurs de vieille roche, les conservateurs de l'école de sir John A. Macdonald. Voilà ceux qui s'opposent à ce qu'il soit adopté et qui le condamneront à la prochaine élection.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre; seulement, j'exprimerai, en terminant, l'espoir que ce bill ne sera pas adopté, mais que le ministère va y réfléchir assez pour juger à propos de le réserver.

(La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance).

La séance est levée à dix heures et cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mardi, 4 novembre 1919.

La séance est ouverte à onze heures.

M. McCOIG: Monsieur l'Orateur, je voudrais faire part à la Chambre d'une dépêche que j'allais transmettre au leader du Gouvernement (sir George Foster). Elle m'a été adressée, et avec votre permission je vais en donner lecture:

Les meuniers refusent d'acheter le blé à Chatham. J'ai des obligations à payer. Veuillez vous enquérir au sujet des mesures que le Gouvernement entend prendre pour aider les cultivateurs à placer leur récolte de blé.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il s'agit ici de l'adoption d'une ligne politique. Si c'est l'intention de l'honorable député de soumettre la chose sous forme de question, il doit le faire de la manière habituelle, bien

que je doute fort qu'il ait le droit de soulever une question de cette nature avant l'ordre du jour.

M. McCOIG: Je veux bien me soumettre à votre décision, monsieur l'Orateur, mais voici une question de la plus haute importance pour la population de la partie sud-ouest de l'Ontario. Comme le dit la dépêche, ces gens ont des paiements à faire et ils se trouvent dans l'impossibilité de vendre leur blé.

M. l'ORATEUR: L'honorable député voudra bien présenter sa requête sous la forme d'une question; il ne l'a pas encore fait.

M. McCOIG: Quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre à ce sujet, puisqu'il a fixé le prix du blé et que les meuniers refusent de l'acheter? Il me semble que le Gouvernement devrait être en position de donner quelques renseignements aux cultivateurs de blé. Ils ont leur récolte de blé sur les bras et sont incapables de la placer, et cependant ils ont des obligations auxquelles ils sont tenus de faire honneur.

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit se borner à poser sa question; il ne peut pas la discuter.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si l'honorable membre veut m'envoyer le télégramme et me donner le temps d'y réfléchir quelques instants, j'essaierai de lui donner une réponse.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. MIDDLEBRO: Je désire prendre la parole pour une explication sur un fait personnel.

J'ai lu, dans le "Toronto Star" d'hier soir, ce qui suit au sujet du colonel Currie, qui a parlé à une réunion de la ligue des vétérans unis, tenue à Toronto:

> En faisant observer que le Gouvernement n'avait pas l'intention d'accorder de gratification, le colonel dit que les whips ont été priés de sonder chaque membre au sujet de la gratification et que, dans la composition du comité, ils ont pris soin d'éliminer tout député favorable au projet.

Ni moi, ni aucun whip ministériel, autant que je sache, n'avons sondé aucun membre au sujet de la gratification. Bien plus, nous n'avons interviewé aucun député, d'aucune façon, pour savoir s'il était favorable à la gratification. Je déclare donc que l'allégation du colonel Currie est sans fondement.

Je désire ajouter que, pour la composition du comité, l'opposition a été consultée. Celle-ci était représentée par sept membres dans ce comité. C'est elle qui les a désignés; le Gouvernement n'a rien eu à y voir, sinon d'accepter les noms qui lui ont été proposés.

Je désire faire observer également—parce que cet article attaque plus ou moins les membres du comité—qu'il est formé d'abord de son président, un ministre, l'honorable M. Calder, puis du colonel Hugh Clark, secrétaire parlementaire du département du Rétablissement civil des soldats. Il comprend en outre sept vétérans; un membre de l'opposition, ancien ministre qui fut quatre ans prisonnier de guerre en Allemagne; un membre qui avait un fils dans le corps de l'aviation; un autre dont un fils servait au front dans le corps de santé; un membre qui avait à l'armée deux fils dont l'un a été tué à l'ennemi; un autre dont les trois fils sont morts au champ d'honneur. Des autres membres du comité, pas un seul n'a de fils en âge de servir. Quelques-uns n'en ont pas du tout. Autant que je sache, il n'est pas un membre du comité dont le fils d'âge militaire ne soit allé outre-mer ou sur la ligne de feu.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, laissez-moi vous dire qu'en ma qualité de membre de ce comité, aucun whip n'a cherché à connaître mes intentions au sujet de la gratification. Je n'ai pas su que je faisais partie de ce comité avant que mon nom eût paru dans la résolution adoptée par la Chambre.

M. MORPHY: Je dirai à ce sujet que je ne connaissais rien de cette affaire. Aucun whip ni qui que ce soit ne m'ont interviewé directement ou indirectement; je ne savais pas que j'avais été nommé pour faire partie du comité.

M. BRIEN: J'abonde dans le sens de ceux qui ont parlé avant moi. Personne ne m'a parlé et je n'ai su que je faisais partie du comité que lorsque l'on en eut donné les noms.

SUITE DE LA DISCUSSION EN 3e LECTURE DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion tendant à la 3e lecture du projet de loi (bill n° 33), déposé par l'honorable J. D. Reid (ministre des Chemins de fer), tendant au rachat du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

M. GAUTHIER: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas pris une part active à la discussion; je n'ai pas voulu paraître embarrasser le Gouvernement par des questions aux-

quelles il n'aurait pas aimé à répondre. Mais, j'avais bien l'intention, avant l'adoption de cette mesure, de protester formellement contre le rachat, dans les circonstances, du chemin de fer du Grand-Tronc. Il est vrai que la question ayant été discutée passablement au long, il est très difficile aux honorables députés de présenter des idées neuves. Je veux, cependant, exprimer mon opinion personnelle; je veux prendre une attitude dont je serai responsable devant mes électeurs.

On a dit qu'il est du devoir de l'opposition de combattre le Gouvernement.

Eh! bien, il est du devoir du Gouvernement d'imposer sa décision par sa majorité, et je ne me plains pas qu'il presse l'adoption de ce bill. Il en sera responsable, le rôle de l'opposition se borne à critiquer honnêtement ce projet et à prouver au public qu'elle existe et qu'elle est prête à faire son devoir.

En faisant l'acquisition du Grand-Tronc le Gouvernement se charge d'une exploitation qui sera plus onéreuse à l'Etat qu'elle ne l'était à la compagnie, et voilà ce que je tenais d'abord à signaler.

La commission Drayton-Acworth a établi qu'on avait payé aux actionnaires, à titre de dividendes, un montant de 21 millions qu'on aurait dû appliquer à l'entretien et à l'outillage de la ligne. Des experts ont affirmé, depuis, que ce montant de 21 millions aurait dû être porté à 51 millions. Je soutiens que le rachat du Grand-Tronc va obliger le ministère à dépenser 51 millions qu'il eût fallu appliquer à l'entretien et à l'équipement et qu'on a divisés entre les actionnaires. Le rachat du Grand-Tronc va donc augmenter de beaucoup les obligations du pays.

Voici un autre point: Sur le montant de 180 millions qu'on va soumettre à l'arbitrage, le Grand-Tronc n'a jamais payé de dividendes, et l'on prétend que les actions qui représentent ce montant ne valent rien.

Sans être professeur d'anglais, je trouve cette expression impropre. Ces actions peuvent bien ne rien valoir comme source de dividendes, mais elles ne sont pas sans valeur, parce que, sur ce montant de 180 millions, les actionnaires ont payé 20 millions. Qu'arrivera-t-il si le Gouvernement soumet à l'arbitrage ce montant de 180 millions, sur lequel le Grand-Tronc n'a jamais payé de dividendes? Nous avons acquis l'expérience des arbitrages en matière de chemins de fer; quand nous avons acheté les 60,000 actions du Nord-Canadien, qui n'avaient rien coûté à leurs détenteurs, nous les avons payées plus de 10 millions. C'est cela que je tiens à signaler à la Chambre et au pays. Si nous avons payé plus de 10 millions pour des actions qui n'avaient rien coûté, combien les arbitres décideront-ils que nous devrons payer pour des actions représentant 180 millions, qui ont coûté 20 millions? Il est à présumer que nous devrons payer, dans ce cas, vingt fois plus que dans le cas du Nord-Canadien.

Pourquoi en serait-il autrement? Le réseau du Grand-Tronc est en exploitation; on a payé 20 millions pour des actions qui ne devaient pas produire de dividendes, mais cette somme a servi à les acheter; il est donc assez naturel que nous redoutions d'être condamnés à payer aux actionnaires du Grand-Tronc au moins vingt fois plus que nous n'avons dû payer à ceux du Nord-Canadien. Voilà pourquoi je prétends que, par l'acquisition du Grand-Tronc, le Gouvernement va s'imposer un fardeau plus onéreux qu'il ne l'était pour la compagnie.

Quel a été le résultat de la nationalisation des chemins de fer? Nous possédons, maintenant, environ 14,500 milles de voies ferrées, et le déficit résultant de leur exploitation, pour cette année, est d'environ 18 millions. En ajoutant 7,000 milles à ces 14,500 milles, nous aurons un déficit d'au moins un tiers de plus que celui de l'année courante. Par conséquent, nous aurons d'abord à payer 51 millions pour des travaux dont le Grand-Tronc aurait dû se charger, puis à payer l'intérêt sur les actions ordinaires qui n'ont jamais produit de dividendes, et nous allons grever le pays d'un déficit annuel d'au moins 25 millions, comme résultat de l'exploitation de nos chemins de fer.

Cette affirmation n'est pas exagérée. Qu'est-il arrivé aux Etats-Unis, où la population est dense, où toutes les villes possèdent des manufactures, où le tarif-marchandises et le tarif-voyageurs ont été augmentés dans une immense proportion?—on dit même que l'année dernière cette augmentation a représenté, quant aux chemins de fer exploités par l'Etat, une somme de 865 millions—Il y a eu un déficit de 850 millions.

Dans ce pays immense du Canada, à population clairsemée, où les centres urbains sont éloignés les uns des autres, en face des difficultés que présente l'exploitation de nos chemins de fer durant la saison d'hiver, pouvons-nous espérer exploiter avec succès ces 22,000 milles de chemin de fer de d'Etat, lorsque le gouvernement américain a échoué dans l'exploitation de ses propres voies ferrées au cours des hostilités lorsqu'il fallut réquisitionner les chemins de fer, en vue d'aider à gagner la guerre, et transporter,

avec toute la célérité possible, soldats, munitions et approvisionnements? Même après avoir augmenté les taux de transport, le gouvernement américain s'est trouvé en présence d'un déficit; aussi eut-il l'intention de rendre ces chemins de fer à leurs premiers propriétaires. Cependant le gouvernement canadien a décidé de se lancer dans une politique qui a échoué aux Etats-Unis.

On a dit beaucoup de choses contre le réseau du Grand-Tronc. Je tiens à insérer au hansard mes vues et mes conseils. Je ne suis l'avocat de personne; je parle pour mon propre compte et je me propose de remplir mon devoir suivant mes lumières.

En 1903, le réseau de chemin de fer du Grand-Tronc a conclu une convention avec le gouvernement canadien. La population du Canada devait construire 1,450 milles de chemin de fer de Winnipeg à Moncton, ce qui ouvrirait un nouveau champ à la colonisation. Cela arrivait à l'heure où l'on venait de reconnaître à deux nouvelles provinces leurs attributions comme telles. Les anciennes provinces demandaient des conditions plus favorables. Le gouvernement du temps décida que, au lieu de leur accorder un surcroît de subvention, il ouvrirait à la colonisation leurs régions incultes, afin qu'elles pussent, au moyen de leurs propres ressources, peupler leurs territoires et se développer. Le Transcontinental fut construit, mais il était entendu qu'à l'expiration d'un certain temps le réseau du Grand-Tronc l'affermerait à un certain prix. Le Grand-Tronc-Pacifique et ses filiales commencèrent la construction des parties du chemin qu'ils étaient tenus de construire. En 1911, il y eut changement de gouvernement; l'on nomma une commission avec ce résultat que le Transcontinental fut dénivelé. Nous avons payé plus de $60,000 à cette commission pour déprécier la valeur d'une propriété appartenant au pays, et nous avons récompensé les deux membres de la commission. Quel fut le résultat? Cette dénivellation du Transcontinental se fit, sans prendre l'avis du Grand-Tronc qui devait en payer loyer à son parachèvement. Le Grand-Tronc établit si bien la justice de sa cause que le Gouvernement décida que le bail qui devait intervenir entre le Grand-Tronc et le gouvernement du Canada serait cancellé, et le Gouvernement prit le Transcontinental à sa charge. En dénivelant le Transcontinental, le Gouvernement a empêché le Grand-Tronc de faire des raccordements avec le Grand-Tronc-Pacifique, et le Grand-Tronc ne pouvant exécuter ses obligations, le Gouvernement nomma le ministre des Chemins de fer séquestre pour le Grand-Tronc-Pacifique.

On peut envisager le Grand-Tronc-Pacifique d'un angle différent, mais il n'en est pas moins acquis que cette entreprise fut commencée dans l'intérêt du pays par le Gouvernement et une compagnie particulière. Si le Transcontinental a été dénivelé, la faute en doit être attribuée au Gouvernement, et non pas au Grand-Tronc, puisque celui-ci n'a eu rien à voir dans cette modification. Privé de sa ligne de raccordement entre l'Ouest et l'ancien réseau du Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique se trouvait dans l'impossibilité de fonctionner avec succès. En dénivelant le Transcontinental, le Gouvernement a coupé le réseau en deux. Le Gouvernement a-t-il raison, après avoir modifié les conditions de son contrat avec une compagnie particulière, après avoir changé les conditions de l'exploitation, de dire à la compagnie: Vous devez rendre votre chemin au Gouvernement et accepter nos conditions? La compagnie a conclu de bonne foi le marché relatif au Grand-Tronc-Pacifique; elle l'a exécuté autant qu'elle pouvait le faire. Ce n'est pas sa faute, si les rampes du Transcontinental ont été modifiées. Vous ne pouvez pas rendre la compagnie responsable de la guerre qui a modifié la situation économique presque partout. Le Gouvernement prétend que le seul remède, c'est de racheter d'un coup le capital-actions du réseau du Grand-Tronc. Mais songez donc à l'état des finances du pays, monsieur l'Orateur. Nous avons des déficits, chaque année, nous devons demander au peuple de souscrire à des emprunts. A l'heure qu'il est, nous lançons un emprunt de la Victoire et nous espérons réaliser au moins 500 millions de dollars. Cet emprunt n'est pas encore souscrit, mais déjà des fonctionnaires du Gouvernement déclarent publiquement qu'après qu'il l'aura été, on demandera au peuple d'autres souscriptions. Dans des circonstances semblables, est-il juste de dire à celui-ci: "Nous n'allons ni diminuer nos dépenses, ni restreindre nos prodigalités, mais nous continuerons comme avant; bien plus, nous allons vous demander non seulement de combler nos déficits annuels, mais encore d'acheter un chemin de fer qui n'acquitte pas ses dépenses; vous devez fournir l'argent." Ce marché est non seulement injuste envers le réseau du Grand-Tronc et onéreux pour le Gouvernement, mais il l'est encore, et c'est mon troisième point, envers les habitants du Canada.

Que les honorables députés se le rappellent, lorsque je parle du Pacifique-Canadien, je n'ai aucun mandat de cette compagnie pour la défendre; mais il y a ceci à dire: Nous sommes fiers de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. C'est une admirable institution, la plus grande dans son genre qui soit au monde. Quelqu'un se figure-t-il que le chemin de fer Pacifique-Canadien, lorsqu'il aura le gouvernement canadien comme concurrent, sera capable de maintenir son réseau dans l'état d'efficacité dont nous sommes si fiers aujourd'hui? Bien que le réseau des chemins de fer nationaux soit géré par une commission indépendante, nous savons tous qui est responsable de son administration. Je ne discuterai pas ce réseau ici, mais je dis qu'il est impossible qu'un réseau appartenant à l'Etat soit administré comme le serait un réseau appartenant à des particuliers. Il va falloir s'assurer du trafic, et le réseau de l'Etat ne tiendra pas compte des tarifs, il donnera de plus grandes facilités, et enfreindra les règlements du trafic de ce pays, et qui en souffrira? Le Pacifique-Canadien, parce que pour faire face à la concurrence du réseau de l'Etat, il devra faire comme le réseau du Gouvernement. Il en résultera que les dividendes du Pacifique-Canadien seront diminués, le service des transports en souffrira, et qui en sera la victime? Le peuple du Canada. Si le Gouvernement désirait réellement faire l'expérience de la nationalisation des chemins de fer, je verrais d'un œil plus favorable l'acquisition du Pacifique-Canadien. Si le Gouvernement est réellement en faveur de la nationalisation, qu'il prenne possession de tous les chemins de fer du Canada, afin qu'il n'y ait aucune concurrence injuste. Ayons un seul réseau. Je ne dis pas si ce serait une bonne affaire, mais on pourrait la risquer. Si le Gouvernement veut faire l'expérience de la nationalisation des chemins de fer, qu'il achète des chemins de fer dont l'exploitation est rémunératrice, et non pas simplement des chemins en déconfiture ou sur le point de faire banqueroute. Pourquoi, je le demande à tous les Saints, le Gouvernement ne choisit-il que les chemins qui ne sont pas en état de faire honneur à leurs engagements, et laisse-t-il en paix des chemins de fer qui marchent avec succès? Je n'y puis rien comprendre. Il se peut que les financiers qui aimeraient à acheter les actions du Pacifique-Canadien soient obligés de les acheter sur la place et soient obligés d'en payer un prix beaucoup plus élevé que pour les actions du Nord-Canadien ou du Grand-Tronc, parce que le Pacifique-Canadien est un chemin prospère. Il serait de meilleure politique pour le Gouvernement d'acheter le Pacifique-Canadien que de prendre le réseau du Grand-Tronc qu'il est sur le point d'acquérir.

Je ne puis m'empêcher de sourire lorsque j'entends ou que je lis dans les débats, les arguments présentés par la droite à l'effet qu'on a besoin du Grand-Tronc comme ligne d'alimentation ou de raccordement pour le réseau national. Or, une ligne de raccordement ne peut pas payer aussi bien entre les mains du Gouvernement qu'entre les mains d'une corporation particulière. Si elle n'a pas payé entre les mains de propriétaires privés, je me demande quel sera son sort entre les mains d'une commission nommée par ce Gouvernement lorsqu'elle aura été achetée dans l'état singulier de nos finances, à l'heure qu'il est, et eu égard aux fardeaux dont le Gouvernement du pays devra se charger. En terminant, monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire que j'ai exprimé mon opinion sur ce sujet, non pas avec l'espoir qu'elle pourra influer sur un vote quelconque, mais plutôt pour convaincre les honorables députés de la droite, s'il est du tout possible de le faire qu'une question a plus d'un aspect, et que tout sujet peut être discuté en toute sérénité et avec une conscience calme et droite.

M. ARCHAMBAULT: Je manquerais à mon devoir, si, avant la prise du vote, je ne faisais pas appel sincèrement et sans parti pris, aux députés des deux côtés de la Chambre, en vue d'éviter au Canada un marché qui, à mon avis, nous expose à une catastrophe et peut-être à la banqueroute nationale. Afin d'établir clairement les raisons de mon opposition au projet en discussion, je vais commencer par énoncer brièvement ces raisons, pour les exposer ensuite en plus grand détail. En premier lieu, le bill énonce ce que j'appellerais un projet amphibie, qui n'est pas la nationalisation, mais qui présente tous les risques et inconvénients de celle-ci, sans beaucoup de ses caractères et avantages.

En second lieu, bien qu'en théorie je sois en faveur de la nationalisation, et bien que, en pratique, ce puisse être une bonne politique dans d'autres champs d'action, l'expérience, cependant, nous enseigne qu'à l'égard des chemins de fer, elle n'a pas donné et ne saurait donner de bons résultats. En troisième lieu, même si l'exploitation des chemins de fer par l'Etat avait fait ses preuves, les finances du pays ne nous permettent pas de faire les dépenses que comporte le marché.

En quatrième lieu, il y a au moins deux alternatives, qui sont préférables au projet dont la Chambre est saisie. En cinquième lieu, le traité lui-même est défectueux et il faudrait soit le modifier soit en ajourner l'étude jusqu'à plus ample information et plus mûre délibération. Enfin, l'opinion publique ne demande pas pareille entreprise, au contraire, elle proteste contre cette proposition.

Examinons brièvement et avec impartialité ces six raisons, nous rappelant qu'en entrant au Parlement chacun de nous a solennellement fait serment de voter, non pas pour des fins de parti, mais suivant sa conscience et uniquement dans les meilleurs intérêts du Canada.

J'ai dit, monsieur l'Orateur, que ce projet est amphibie, ni chair ni poisson. Il renferme tous les risques et désavantages inhérents à la nationalisation, mais il met au rancart beaucooup de caractéristiqus et avantages de ce système. J'aurais pu me servir d'une expression plus moderne et moins surannée, créée récemment par le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) qui, dans une large mesure, a dirigé la discussion sur ce projet de loi. J'aurais pu dire: "Amphibiologique". Mais, monsieur l'Orateur, comme je ne me sers pas d'un "mot de code" le mot "amphibie" répond bien à l'idée que je désire exprimer. Le mot "amphibie" s'applique aux animaux et aux plantes qui peuvent vivre dans l'air ou dans l'eau et qui, d'ordinaire, ne prospèrent guère dans l'un ou l'autre élément.

Parlant au sens figuré et économique, ce mot peut s'appliquer à un homme ou à une politique, offrant toutes les indications d'un caractère bien défini, mais manquant de ses traits essentiels. Le caractère amphibie réussit bien rarement; il aboutit toujours à l'insuccès, quand il renferme tous les désavantages de la politique qu'il dissimule et ne tient pas compte des avantages qui se rattachent à cette politique.

Les ministres qui ont dirigé la discussion sur ce bill ont cherché à faire croire que ce traité consacre réellement le principe de la nationalisation des chemins de fer, et je mettrai plus tard en lumière les dangers de cette attitude.

Examinons d'abord les avantages de la nationalisation qui sont éliminés dans ce projet de loi. D'abord, au dire du ministre, le Grand-Tronc ne sera jamais au nom de l'Etat; celui-ci n'en sera jamais réellement le propriétaire. Nous pourrons bien, à un moment donné, posséder la majorité des actions, mais la compagnie du Grand-Tronc conservera toujours sa personnalité comme compagnie. Par le fait que ce réseau ne fera pas nommément partie des chemins de fer nationaux canadiens, nous nous privons d'un grand avantage en matière de publicité. Le public, sans doute, saura que le gouvernement fédéral possède l'intérêt prépondérant, mais le réseau sera exploité à titre de chemin de fer du Grand-Tronc et n'attirera pas de trafic dans une aussi large mesure qu'il le ferait s'il était connu comme faisant partie du réseau des chemins de fer nationaux canadiens.

Le deuxième avantage, qui n'est pas contenu dans le projet de loi et qui découle de la nationalisation, c'est que, d'après le projet en discussion, l'Etat ne peut pas édicter de lois uniformes, favorables à ses propres chemins de fer et contribuant notablement au succès de leur exploitation. La compagnie du Grand-Tronc possède près de 2,000 milles de voies ferrées aux Etats-Unis. Elle a la haute main sur trente-trois compagnies, représentant un capital-actions de 51 millions de piastres. Ces compagnies aux Etats-Unis échapperont à nos lois et à notre juridiction ainsi qu'aux avantages qui en découlent. En outre, à leurs deux extrémités, ces 2,000 milles de voies ferrées seront soumis aux lois d'un pays étranger; ils seront exploités sous le régime des chemins de fer américains, et il n'est guère probable que le peuple américain favorise un chemin de fer placé sous la direction d'un gouvernement étranger et desservant les Etats-Unis en concurrence avec les lignes américaines. Par conséquent ces lignes du Grand-Tronc qui font actuellement aux Etats-Unis une exploitation déficitaire péricliteront davantage, par suite de l'antagonisme auquel elles seront en butte et en conséquence de lois hostiles.

Lors de la discussion du projet de résolution en comité général, j'ai dit que le Canada, ou la couronne, ne saurait posséder et exploiter des chemins de fer en pays étranger, parce que, en droit international, c'est une absurdité que le souverain puisse être soumis aux lois d'un pays étranger.

Le ministre de l'Intérieur qui répondit à ma question allégua deux objections. La première c'est que, tout en admettant la légitimité de mon argument en théorie, les Etats-Unis en réalité exploitent des chemins de fer en Canada. Cette objection n'est pas valable, puisque le gouvernement des Etats-Unis n'exploite aucune voie ferrée lui appartenant en Canada. Le New-York-Central ainsi que le Delaware and Hudson sont des chemins de fer particuliers que le gouvernement des Etats-Unis

a pris momentanément à sa charge. Il n'existe pas de similarité entre le fait que le gouvernement des Etats-Unis exploite temporairement en Canada des chemins de fer appartenant à des particuliers et le fait que nous irions exploiter des chemins de fer de l'Etat canadien aux Etats-Unis. Cela fait toute la différence du monde. Si le New-York-Central et le Delaware and Hudson violaient les ordres de la commission canadienne des chemins de fer, ou s'il survenait un accident qui rendrait l'une ou l'autre compagnie passible de dommages-intérêts, on dirigerait certainement des poursuites contre le New-York-Central ou le Delaware and Hudson et non pas contre le gouvernement des Etats-Unis, vu que ce n'est pas le gouvernement des Etats-Unis qui fait l'exploitation de ces chemins de fer en son propre nom, mais qu'elles sont possédées par des compagnies particulières.

Toutefois, dans sa seconde réponse, le ministre ajoute: "Nous ne posséderons pas les lignes du Grand-Tronc aux Etats-Unis, mais nous aurons la majorité des actions." Je reconnais qu'en droit et en principe, l'argument de mon honorable ami est bien fondé. Néanmoins, même après avoir été accusé de manquer de patriotisme en 1911, quand le parti libéral proposa une convention commerciale avec les Etats-Unis, je dois avouer, monsieur l'Orateur, que je ne me réjouis guère de voir le Canada faire ainsi acte de soumission volontaire à une puissance étrangère et à un bureau de l'administration de cette puissance. Nous croyons avoir raison de soutenir qu'il y a une différence entre une compagnie particulière, qui se soumet aux lois d'un gouvernement étranger, et le fait du gouvernement canadien qui se subordonne d'une façon quelconque à la même puissance.

L'exploitation, par le Canada, de ses chemins de fer aux Etats-Unis, présente un autre aspect qui se rattache aux relations amicales entre les deux pays. On sait fort bien que l'acquisition, par le Japon, d'un chemin de fer en Mandchourie et l'exploitation de cette ligne, sont fort mal vues en Chine et ont suscité des difficultés entre ces deux nations. Que penseront les 100 millions d'habitants des Etats-Unis, lorsqu'ils verront le Canada diriger ainsi une compagnie qui possède en territoire américain une étendue d'environ 2,000 milles de longueur sur 60 pieds de largeur dans le New-Hampshire, le Maine, le Vermont, le Massachusetts, le Connecticut, le Michigan, l'Indiana et l'Illinois, et se composant de l'emplacement de la voie nécessaire au Dominion, pour atteindre deux des grands ports de mer de la Nouvelle-Angleterre, Portland et New-London, ainsi que la grande ville de Chicago. Est-ce que ce sera de nature à favoriser des relations amicales?

Un DEPUTE: Parfaitement.

M. ARCHAMBAULT: Il est plutôt vraisemblable que cela entraînera les conséquences les plus graves.

Ces lignes du Grand-Tronc, aujourd'hui la propriété de particuliers, accusent un déficit. Qu'arrivera-t-il lorsque la convention sera passée? N'est-il pas logique et naturel de supposer que les Américains ne montreront guère d'empressement à se servir de nos lignes? Sous ce rapport, ils agiront certainement comme nous le ferions nous-mêmes à l'égard d'un chemin de fer qui appartiendrait aux Etats-Unis et que ces derniers exploiteraient en Canada. Ces lignes accuseront de plus gros déficits et le pauvre contribuable en sera quitte pour de nouveaux impôts à payer.

J'arrive maintenant à une considération de haute gravité. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, qu'arrivera-t-il en cas de guerre? Une seule réponse se présente à notre esprit. Les Etats-Unis mettraient la main sur les 2,000 milles de voies ferrées, d'une valeur de 51 millions, qui appartiennent au Canada. Ils confisqueraient ces lignes. Le pays devra subir cette perte et se trouvera, chose absurde et ruineuse, dans la position de voir ses propres chemins de fer, utilisés contre lui pour les transports militaires.

Les chemins de fer nationalisés jouissent de plus d'un avantage, que ce projet de loi ne préconise pas. On l'a signalé à maintes reprises dans cette assemblée, mais je veux y revenir. En vertu de notre loi constitutionnelle, les édifices et les chemins de fer de l'Etat ne sauraient être forcés de verser un sou de contributions municipales ou scolaires. Il est certain, que ce bill soit adopté ou non, que nos lignes des Etats-Unis continueront à payer des taxes municipales ou scolaires comme par le passé.

Le ministre des chemins de fer nous a donné l'assurance que les municipalités du Canada ne perdront pas ces taxes. Or, je crois savoir que ces impôts s'élèvent à environ un million de piastres en Canada et qu'aux Etats-Unis, la somme est à peu près la même. C'est donc dire qu'advenant l'adoption de ce bill, les contribuables du Canada devront verser aux municipalités 2 millions par année qu'ils n'auraient pas

à payer si cette mesure du Gouvernement comportait réellement la nationalisation du réseau.

A présent, même si l'on jouissait de tous les avantages appartenant à la nationalisation, voici ce que j'en dis: Tout en approuvant la nationalisation en théorie, et tout excellente qu'elle pourrait être en pratique, l'expérience, dans d'autres domaines, nous apprend que l'exploitation publique des chemins de fer a été un fiasco. L'honorable député de Marquette (M. Crerar), a fort clairement fait ressortir la raison pour laquelle l'exploitation par des particuliers n'est pas préférable à la nationalisation, et je serais absolument d'accord avec lui, si ce principe était applicable aux chemins de fer. "L'exploitation particulière", a-t-il dit "est basée sur la perspective de bénéfices; les capitaux y sont engagés dans l'espoir de bénéfices". L'exploitation par l'Etat à pour principe le rendement du service au prix coûtant. Je n'ai rien à dire contre ce principe, mais la définition même qu'en donne le ministre nous laisse quelque doute.

Il affirme que le système repose sur le principe qu'un service d'utilité publique doit être fourni au peuple au prix coûtant; mais il ne dit pas que c'est là la base même du système; il se sert du mot "principe" qui signifie une théorie. Est-il possible de fournir au peuple un service public au prix coûtant? Voilà toute la question. Il est possible de le faire dans certains cas. Dans d'autres sphères d'action, je le repète, il serait juste d'exiger un peu plus que le prix coûtant. Pour ne citer qu'un exemple, je suis en faveur de la nationalisation des entrepôts frigorifiques, parce que leur exploitation ne demande pas un grand nombre d'employés et parce que le peuple ne serait plus affamé et rançonné comme il l'est aujourd'hui par les hauts barons de l'alimentation, si une pareille politique était mise en vigueur.

L'honorable député, (M. Crerar) pour établir sa thèse a également cité les exemples de la commission hydro-électrique de l'Ontario et la municipalisation de l'énergie électrique par les autorités municipales de Winnipeg. En admettant, monsieur l'Orateur, que ces entreprises ont du succès et démontrent que la nationalisation a réussi dans ces deux cas, personne ne voudra établir des comparaisons entre l'administration d'une entreprise de cette nature par une province ou une ville et la gestion d'un vaste réseau de chemin de fer sillonnant toutes les parties du Dominion et étendant ses ramifications jusqu'aux Etats-Unis.

Du moment que l'énergie d'une chute d'eau est transformée en électricité, chacun sait que les frais d'exploitation sont minimes. Cependant, quand il s'agit d'entreprises de chemin de fer comme celles que j'ai mentionnées tout à l'heure, la différence relativement aux frais d'exploitation et au nombre des employés est si marquée que je suis surpris que ces faits ne se soient pas imposés au jugement lucide et sagace de l'honorable membre. Lorsque notre collègue vante les succès qu'a obtenus la commission hydro-électrique de l'Ontario, je me permets de lui faire observer qu'à Montréal, une compagnie particulière vend l'énergie électrique à aussi bon marché que cette commission.

Mais je désire poser une question à mon honorable ami: Est-il favorable à la nationalisation des élévateurs à grain et du service téléphonique; quels ont été les résultats de ce régime dans sa province?

M. BURNHAM: J'appellerai l'attention de l'honorable député sur ce fait que quand ces services n'auront plus à pourvoir au fonds d'amortissement, ils pourront fournir l'énergie à meilleur marché qu'aujourd'hui; c'est bien différent avec les compagnies particulières.

M. ARCHAMBAULT: C'est parfait; mais le Gouvernement a-t-il l'intention de constituer un fonds d'amortissement pour le réseau du Grand-Tronc? La situation est absolument différente.

Le pays sera en face de l'abîme de la banqueroute. Or, en admettant, monsieur l'Orateur, que la nationalisation de certains services d'utilité publique pourrait réussir dans la pratique—je reconnais que la chose est possible—elle est fatalement destinée à aboutir à un insuccès appliquée à la gestion des chemins de fer. Le système a abouti à la faillite partout où il a été mis à l'essai.

Un DEPUTE: Où cela?

M. ARCHAMBAULT: La nationalisation n'a pas réussi ni aux Etats-Unis, ni en Angleterre. Ç'a été la même chose en Canada, et je mets au défi l'honorable député, qui doute de mon affirmation, de citer un mot où ce régime ait obtenu quelque succès, sauf en Allemagne et en Autriche, et encore en Allemagne, à l'heure qu'il est, l'exploitation des chemins de fer par l'Etat se solde par un déficit de 150 millions de piastres.

Mon honorable ami voudrait-il qu'on suive l'exemple de l'Allemagne? La discipline militaire est souveraine en Allemagne, et

c'est parce que les chemins de fer allemands sont dirigés par les autorités militaires que la nationalisation a obtenu quelque succès.

L'hon. M. MARCIL: Et il n'y a pas de grèves.

M. ARCHAMBAULT: C'est l'exacte vérité. Mon honorable ami a raison; il n'y a pas de grèves en Allemagne.

Maintenant je prétends que quatre facteurs sont absolument nécessaires et essentiels pour diriger avec succès les opérations d'une compagnie ou d'une entreprise quelconque: En premier lieu, la compétence administrative; secondement, l'acquisition des matériaux essentiels utilisés dans une industrie aux plus bas prix possible et l'absence de gaspillage; troisièmement, le choix des fonctionnaires les plus compétents et des meilleurs employés; et quatrièmement, la création d'un stimulant sous forme de promotions. Or, la nationalisation est privée pour ainsi dire de ces quatre facteurs essentiels au succès d'une exploitation, parce que le système a toujours subi et subira toujours l'influence de la politique. Tous les collègues qui ont pris la parole à l'appui du projet—le ministre des Chemins de fer (M. Reid), le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), l'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) et l'honorable député de Marquette (M. Crerar)—ont affirmé que la nationalisation des chemins de fer canadiens ne saurait réussir si l'influence politique continue d'avoir la haute main dans le pays.

Tous les arguments que l'on peut faire valoir à l'appui du régime tombent à plat, ses partisans l'admettent sans difficulté, du moment que cette condition essentielle fait défaut. Celui qui soutient sérieusement—peu importe à quel parti politique il appartient—que nos chemins de fer peuvent être exploités par l'Etat sans que l'ingérence politique s'en mêle, est un utopiste. Quand il faudra acheter des rails, bâtir des gares et se procurer le matériel nécessaire à l'exploitation d'un chemin de fer, les amis du Gouvernement utiliseront. . .

M. CANNON: Le Gouvernement n'a pas d'amis.

M. ARCHAMBAULT: Je parle des gouvernements en général. Ils se serviront de leur influence, et parfois sans scrupule quant aux moyens, pour s'assurer des commandes. Si une nouvelle ligne ou de nouvelles stations deviennent nécessaires, la compagnie les établira où le besoin s'en fait sentir davantage, mais le Gouvernement, sans distinction de parti, les établira où ses intérêts politiques seront le mieux servis. Ce sont là des choses auxquelles nous ne pouvons échapper. Si la place d'un haut ou bas fonctionnaire devient vacante, le Gouvernement aura à examiner le cas de 100,000 individus à placer. Si, en effet, la présente mesure législative passe, l'administration n'aura pas moins que ce nombre d'employés de chemins de fer sous ses ordres, si nous ajoutons aux chemins de fer que le pays possède déjà le réseau du Grand-Tronc.

Pour chaque vacance, il y aura au moins cinquante demandes de chacune des deux cent trente-cinq circonscriptions électorales du Canada, et qui de nous prétendra que, parmi 11,750 solliciteurs, le plus capable sera choisi?

De plus, dans les circonstances, ce ne sont pas les plus capables qui demanderont la place. Les hommes les plus compétents cherchent toujours à avancer, et ce mobile si nécessaire à la valeur du personnel n'existe point dans le cas d'une compagnie administrée par l'Etat. Beaucoup de ceux qui sont parvenus à prendre la direction de nos grands établissements industriels ont eu de modestes commencements, et c'est la perspective d'arriver qui a fait de ces gens-là de rudes travailleurs, pleins de zèle et de dévouement pour leurs patrons.

Je pourrais citer maint exemple de ce que je dis là, et l'un des plus frappants est celui de lord Shaughnessy, devenu président de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique après avoir, si je ne me trompe, débuté comme télégraphiste pour la compagnie à 10 piastres par semaine, et il s'est graduellement élevé jusqu'au sommet. Il y a d'autres exemples, monsieur l'Orateur, trop nombreux pour les mentionner. Le ministre des Chemins de fer ou le ministre de l'Intérieur peuvent-ils, quant à eux, me citer beaucoup d'exemples de commis d'un service administratif parvenus avec le temps à en prendre la direction?

M. MACLEAN (York-Sud): Le présent directeur des Postes à Toronto.

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami peut-il en nommer d'autres?

M. MACLEAN (York-Sud): Oui.

M. ARCHAMBAULT: Beaucoup?

M. RICHARDSON: Le percepteur des douanes à Winnipeg.

M. ARCHAMBAULT: Est-ce tout? Je parlais surtout des employés de chemins

de fer. Mon honorable ami est peut-être capable de me citer quelques exemples, mais ils sont rares. A Ottawa, dans presque tous les services, les chefs ne sont certainement point des hommes qui ont commencé au bas de l'échelle. Je ne dis point qu'ils ne sont pas compétents, mais presque tous ont été nommées par faveur politique.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député me permettra peut-être de lui dire qu'il en est des chemins de fer de l'Etat comme de tous les autres. Les employés appartiennent tous aux unions et, quand une vacance se produit, le plus ancien prend la place, s'il a les qualités qu'il faut pour la remplir; autrement, elle est donnée à un autre par ordre d'ancienneté. Au reste, c'est la règle suivie dans tous les services.

M. ARCHAMBAULT: Je ne suis pas prêt à répondre à cela. Je rappellerai à la Chambre, cependant, que la place de président de la commission des chemins de fer n'a certainement pas été donnée à un homme qui avait débuté comme commis de chemins de fer.

L'hon. M. REID: Mais il s'agit ici d'une fonction judiciaire.

M. ARCHAMBAULT: Appelez judiciaire cette fonction, si cela vous plaît, mais ce n'en est pas moins une place se rattachant aux chemins de fer de l'Etat.

J'ai dit que l'acquisition de ce réseau crée une vaste organisation politique dangereuse pour l'Etat. Imaginez une grève de 100,000 employés de chemins de fer pour des salaires plus élevés. Si la grève a lieu dans une exploitation privée, le Gouvernement peut intervenir à titre de conciliateur. En certains cas, il peut même intervenir avec fermeté. Si, d'autre part, il s'agit de fonctionnaires de l'Etat, quel est le Gouvernement qui risquera de s'aliéner l'esprit de cent mille employés venus des quatre coins du Canada, en nombre peut-être suffisant dans chaque circonscription pour élire un député? Pas un gouvernement ne voudra courir de pareilles chances. Quoique peut-être déraisonnables, les demandes de places seront écoutées, les déficits s'accroîteront et le contribuable en pâtira.

Quelles sont les chances d'élimination du favoritisme sous le régime actuel? Les chemins de fer ne sont pas soumis au contrôle de la commission du service civil; aucun doute sur ce point.

Chaque fois qu'il s'est agi de la commission du service civil ou d'un sujet qui était du domaine de ses attributions, nombre de députés ministériels se sont plaints qu'on les maltraitait et ont demandé, à grands cris, qu'on leur restituât leur clientèle politique. Ce n'était pas nous encourager à croire que l'ère du favoritisme était close. Que dis-je? Il m'est arrivé, tout récemment, de signaler à la Chambre un cas des plus flagrants,—un triste cas—de favoritisme politique. Il ne s'agissait pas d'un emploi, mais on avait troublé le fonctionnement de tout le réseau des chemins de fer nationaux, dans un certain district, pour aider à faire de la propagande politique. J'ai été empêché de révéler tous les faits, à cette occasion, mais je possède aujourd'hui de plus amples renseignements, mes honorables collègues apprendront avec intérêt quelle sorte de favoritisme politique on entretient, sous le régime actuel.

Le 17 septembre 1919 je recevais d'un de mes commettants la lettre dont je vais donner lecture.

Cher monsieur,—Ci-joint une coupure de journal en date du 6 septembre, au sujet d'un prétendu mésusage d'un train du réseau national expédié de Hybla à Toronto pour favoriser un pique-nique politique.

Cette allégation est très sérieuse, elle l'est même trop pour passer inaperçue; et si vous vouliez bien vous en enquérir sur le parquet de la Chambre, si c'est nécessaire, afin de savoir s'il est vrai que l'on permet des choses comme celles-là, je vous en serais reconnaissant.

Je suis, avec beaucoup de considération, votre,

Voici l'extrait en question:

TUEE PAR LA POLITIQUE.

"Massacrés pour faire une fête romaine". Cette phrase était passée en proverbe chez les Romains. En Canada, nous allons beaucoup plus loin; nous tuons des enfants, pour faire un pique-nique politique.

L'autre jour, R. H. Thompson, de Hybla, Ontario, prit un train du réseau national à la station de la localité où il demeure, en compagnie de sa fillette gravement malade, qu'il conduisait à l'hôpital des enfants, à Toronto. D'après l'horaire, le train devait arriver à Toronto à 9 heures le soir de ce jour-là, et le père y comptait, parce que le cas était pressant. Quand le train arriva à Bancroft la condition de l'enfant empira beaucoup, et à son grand étonnement le père apprit du chef de train que le convoi n'irait pas plus loin ce jour-là, parce que les bons amis du Gouvernement unioniste et du gouvernement Hearst avaient besoin des wagons pour se rendre à un pique-nique que E. Gus. Porter, député unioniste d'Hasting-Ouest, faisait à Marmora.

M. Thompson consulta un médecin de la localité et apprit que tout ce qu'il y avait à faire, c'était de conduire l'enfant à un hôtel, où elle devait demeurer vingt-quatre heures pour attendre que le Gouvernement canadien fût prêt à transporter le père et l'enfant à Toronto, comme il s'y était engagé. C'est ce qui arriva. Le lendemain matin, le train partit pour Toronto. Aussitôt arrivé à destination après un retard de vingt-quatre heures, on con-

duisit l'enfant, en toute hâte, à l'hôpital, où elle fut opérée; mais il était trop tard, elle mourut quelques heures après, et son père revint, le cœur brisé, pour apprendre à sa femme que l'enfant était morte, parce que l'administration avait cru devoir faire passer outre de son horaire pour favoriser un pique-nique politique.

Je m'empressai de parler de cet incident, avant le passage à l'ordre du jour, mais j'en fus immédiatement empêché, aussitôt que je nommai le journal "Jack Canuck".

M. SHEARD: Ah bah!

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami peut rire, mais c'est ce même journal qui, au cours de l'élection de 1917, inondait les tranchées de ses exemplaires, grâce aux largesses de l'organisation unioniste. Ayant fait insérer la question au Feuilleton, j'ai fini par obtenir la réponse que voici:

Aucun train n'a été contremandé pour les fins ci-dessus mentionnées. Toutefois, à cause du manque de matériel et de force motrice attribuable au transport des troupes, aux excursions des moissonneurs à destination de l'Ouest et afin de répondre aux exigences du trafic supplémentaire sur cet embranchement, l'horaire du train nº 60 fut modifié, après que le public eut été averti à temps de ces changements.

A la question n° 2, demandant si le ministère avait été informé de ce qui était arrivé à l'enfant de M. Thompson, il fut répondu négativement, ainsi qu'à la question n° 3, demandant si le ministère se proposait d'ordonner une enquête à ce sujet. J'écrivis ensuite à M. Thompson. Le cas me paraissait assez grave et assez triste pour pouvoir provoquer une enquête. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je donnerai lecture de la réponse de M. Thompson. La voici:

Monteagle-Valley, 3 octobre 1919.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 30 au sujet du retard que le train ordinaire du Nord-Canadien a dû subir à cause du pique-nique de M. Porter à Marmora. Le 20 août, je prenais le train avec ma fillette de six ans, atteinte d'appendicite. A Hybla, les employés du train m'aidèrent à placer dans le fourgon la civière sur laquelle reposait l'enfant. Comme le train allait partir, le chef de train me demanda où j'allais. Je lui dis que j'allais à Toronto. Il me répondit que je ferais mieux d'attendre jusqu'au lendemain, parce que le train, devant être retenu jusqu'à 6 heures à Marmora, je ne pourrais avoir de train pour aller de Trenton à Toronto avant trois heures du matin, le 21. Mais comme le cas était pressant, il m'était inutile de ramener la malade chez moi. Quand je fus arrivé à Bancroft, le docteur A. T. Embury me rencontra à la gare et me conseilla d'attendre, parce que mon enfant ne pouvait supporter les fatigues d'un aussi long voyage en chemin de fer. J'attendis donc jusqu'au 21, et j'ai dû prendre le train de petite vitesse qui passait ce jour-là, et qui alterne avec le train de grande vitesse qui passe tous les deux jours. Ce retard n'avait pas été annoncé, et il y a moyen de le prouver par M. N. D. McElroy, demeurant 49, rue Grosvernor, à Ottawa, qui ramenait sa femme du lac Baptiste chez lui, sur un brancard, et fut obligé d'attendre à Bancroft. Si on nous avait prévenu que ce retard devait se produire je me serais rendu à Bancroft en automobile, puis à Toronto par voie de Lindsay. J'arrivai à Toronto le 21, vers 9 heures du soir, et mon enfant fut opérée immédiatement. Elle passa la nuit dans un état assez satisfaisant, mais le matin, son état empira, et elle mourut le 22, à huit heures du soir.

Le médecin a dit qu'elle aurait eu toutes les chances, si j'étais arrivé avant les vingt-quatre heures de retard.

Mais, écoutez ceci:

Ma femme souffrait alors des bronches et des nerfs. Elle n'a pas pu supporter le choc causé par la perte de ma petite fille et elle est morte le 13 septembre, me laissant trois petits enfants. Je suis maintenant obligé de tout vendre, car je ne puis pas prendre soin de mes enfants ici. Je termine parce que je crois vous avoir raconté tous les faits tels qu'ils sont.

On remarquera que, dans cette lettre, M. Thompson déclare qu'il était accompagné d'un nommé McElroy. J'ai écrit à M. McElroy, et voici la réponse que j'ai reçue:

Cher monsieur,—Je réponds à la vôtre du 10 du courant concernant M. R. H. Thompson, de Monteagle-Valley, Ontario. Le 20 d'août, je me suis rendu à la gare du Nord-Canadien, à Bancroft pour prendre des arrangements afin de faire transporter ma femme à Trenton sur une civière, vu qu'il lui était arrivé un accident pendant qu'elle campait au lac Baptiste. M. Smith, le chef de gare, m'a appris que les trains circulaient ce jour-là sur l'embranchement de Marmora pour conduire les voyageurs au pique-nique de M. Gus. Porter, et pour les en ramener. M. Smith m'a conseillé d'attendre au lendemain, vu que cela causerait un retard de cinq heures, au moins, et supprimerait tous les raccordements à Trenton. Le jeudi, 21 août, j'ai obtenu une place dans le fourgon à marchandise où j'ai rencontré M. Thompson qui avait sa petite fille sur un petit lit et s'empressait de la conduire à Toronto pour lui faire subir une opération, sur le conseil du médecin de la famille. M. Thompson avait pris le train la veille à Hybla, la deuxième station au nord de Bancroft. Heureusement, le retard n'a pas eu de conséquence pour moi, mais j'ai appris dernièrement qu'à l'arrivée de M. Thompson à l'hôpital, les médecins lui ont dit qu'il arrivait trop tard avec son enfant, parce que des complications étaient survenues et qu'ils ne pouvaient rien faire pour son enfant. La mort est donc venue. A part les inconvénients subis par le public voyageur, les souffrances prolongées causées aux malades et, enfin la perte de nos proches et de ceux qui nous sont chers, ce service de chemin de fer était le plus changeant qui soit parvenu à ma connaissance depuis les dix-huit années que je voyage.

Je ne mets pas en questions la réponse du ministre. Elle lui a probablement été fournie par l'un de ses subalternes.

L'hon. M. REID: J'ai transmis la question qui figurait au Feuilleton à l'administration, à Toronto, et ma réponse à l'ho-

norable député était celle que l'administration m'avait transmise.

M. ARCHAMBAULT: Puis-je lire une lettre ouverte adressée au ministre des Chemins de fer?

L'hon. J. D. Reid, M.P.,
Ministre des Chemins de fer,
Ottawa.

Monsieur,—Nous prenons pour acquis que, à titre de ministre d'Etat, vous êtes censé dire la vérité dans vos réponses aux questions qu'on vous fait à la Chambre des communes. Ayant cette conviction, nous n'hésitons pas à vous signaler plusieurs...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je m'en rapporte entièrement à l'avis de la Chambre dans cette affaire, et je crois que le représentant de Chambly-et-Verchères avait parfaitement raison d'appeler son attention sur un incident qui lui semble être un motif, ou un exemple, qui doit détourner de la nationalisation. L'ayant fait, il devrait revenir au sujet de la discussion et ne pas prendre les instants de la députation, lors de la 3e lecture du bill concernant l'achat du Grand-Tronc, pour traiter de la véracité d'une réponse à une question se rattachant à une autre affaire soumise à la Chambre des communes.

M. ARCHAMBAULT: Je voudrais simplement lire cette lettre, si cela m'est permis.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si la lettre avait trait à l'achat du réseau du Grand-Tronc, l'honorable député pourrait assurément la lire; mais, si je comprends bien, elle se rapporte à un tout autre sujet, à la réponse à une question faite dans la Chambre des communes. Même si elle se rattachait au sujet que nous discutons, on ne pourrait pas lire une lettre critiquant la conduite d'un ministre ou d'un député en cette enceinte.

M. ARCHAMBAULT: Je puis vous affirmer, monsieur l'Orateur, qu'elle ne critique pas la conduite d'un ministre en cette enceinte, et qu'elle lui pose simplement une question. Je soumets que nous discutons la nationalisation des chemins de fer, et que, vu que cette lettre a trait à l'administration des voies ferrées sous le régime de la nationalisation, il m'est bien permis de la lire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il y a une règle bien connue du Parlement qui déclare:

Il n'est pas permis non plus de lire des articles de journaux, des lettres ou d'autres communications, imprimées ou écrites, venant du dehors et traitant, commentant ou niant ce qu'a dit un membre de la Chambre, ou exprimant une censure des délibérations dans la Chambre.

[L'hon. M. Reid.]

M. ARCHAMBAULT: Je m'incline devant votre décision, monsieur le président. Je n'ai pas dit que le ministre des Chemins de fer a approuvé l'excursion, mais la leçon que je puis logiquement dégager de ce regrettable incident, c'est que les politiciens ont une influence néfaste sur l'exploitation des voies ferrées nationales. Que doivent penser les habitants du pays? Le représentant de Hastings-Ouest (M. Porter) l'ancien premier ministre, M. Hearst et M. T.-W. McGarry doivent être fiers que le succès de leur pique-nique politique ait été, pour ainsi dire, acheté au prix du meurtre d'un enfant malade.

Pour revenir à la questios générale des chemins de fer possédés par l'Etat, permettez-moi de vous lire une résolution récemment adoptée par l'association des marchands de New-York, la plus importante société de gens d'affaires de l'Amérique:

Considérant que, par suite de conditions inséparables de notre forme de gouvernement, l'exploitation par l'Etat d'entreprises économiques, fédérales, d'Etat ou municipales a pour traits caractéristiques ce qui suit, savoir:

Retards extrêmes et apathie, irrésolution, hésitation, inconséquence dans les lignes de conduite à adopter;

Dépenses inutiles pour satisfaire à des demandes régionales;

Ouverture de crédits insuffisants pour des fins nécessaires;

Absence de coopération étroite et harmonieuse entre la direction d'ordre législatif et les fonctionnaires exécutifs;

Insécurité de situation dans les hauts emplois et manque d'intérêt personnel comme mobile;

Changements fréquents de hauts fonctionnaires et introduction d'hommes nouveaux et sans expérience;

Méthodes impropres pour le choix de fonctionnaires exécutifs, méthodes faisant accepter des fonctionnaires à qui souvent manquent les connaissances spéciales, la formation antérieure, l'expérience ou les talents éprouvés;

Conditions embarrassantes imposées par la loi aux administrateurs et qui les privent de l'autorité dont ils auraient besoin sur l'exploitation et sur leurs subordonnés;

Considérant que de ces conditions résultent naturellement une coordination imparfaite, une administration incompétente, des procédés d'exploitation défectueux, des dépenses inutiles, une impuissance générale; procédés et résultats diamétralement opposés à ceux qui ont cours dans les entreprises commerciales bien administrées, lesquelles n'obéissent qu'à des considérations économiques et nécessitent pour réussir des rapports intimes bienveillants entre les directeurs et les fonctionnaires; la prompte ouverture de crédits nécessaire aux besoins économiques de l'entreprise; une haute capacité, une longue expérience et un entraînement spécial de la part des administrateurs assurés de conserver leur emploi tant qu'ils donnent satisfaction et possédant une très large mesure

de discrétion quant aux déboursés et aux détails du service.

En conséquence l'association des marchands de New-York émet l'avis que les méthodes gouvernementales sont, dans la conduite d'entreprises de commerce, essentiellement défectueuses, à cause des restrictions fondamentales imposées par notre forme de Gouvernement et que ces méthodes sont souvent inefficaces, ruineuses et impropres, par suite, à la conduite d'entreprises commerciales.

L'association des marchands de New-York déclare en outre s'opposer à la propriété et à l'exploitation par l'Etat des chemins de fer, des téléphones, des télégraphes ou autres services publics, croyant que ces services sont beaucoup mieux administrés sous le régime de la propriété privée, soumise à une réglementation publique, qu'il ne serait possible sous un régime de propriété et d'exploitation par l'Etat, et que ce serait un malheur national d'assujettir ces services au bien du pays tout entier, à des méthodes embarassantes, inefficaces et ruineuses, lesquelles sont inhérentes aux entreprises gouvernementales.

Voyons maintenant ce qu'a produit la nationalisation des services publics dans les contrées où il a été mis à l'essai.

L'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea) a, l'autre soir, invité le président du conseil à citer le cas d'un pays où la nationalisation a donné de bons résultats. Le ministre a répondu que la nationalisation avait réussi dans certaines contrées, mais non pas dans les pays de langue anglaise. A quels autres pays pensaient-ils, lui et l'honorable député qui, tantôt, a posé une question? Ils pensaient évidemment à l'Allemagne et à l'Autriche. Une comparaison est impossible ici, puisque, dans le cas de l'Allemagne et de l'Autriche, les chemins de fer sont militarisés. Il ne peut y avoir là de grèves pour des salaires plus élevés, puisque les employés sont, comme les soldats allemands et autrichiens pendant la guerre, sous les ordres de leurs supérieurs hiérarchiques. A moins de vouloir établir en Canada une dictature militaire, nous ferons bien de chercher ailleurs un pays où la nationalisation peut avoir eu d'heureux résultats.

Je lisais, il n'y a pas deux jours, dans un journal, qu'en Allemagne l'exploitation des chemins de fer, bien que dirigée par les autorités militaires, accusait un déficit de 150 millions pour cette année.

Mon honorable ami, le président du conseil privé (M. Rowell) n'a jamais rien dit de plus vrai qu'en déclarant que la nationalisation des chemins de fer n'a jamais encore été essayée avec succès dans les pays de langue anglaise. Elle a été essayée en Angleterre, aux Etats-Unis, au Canada, et toujours avec des suites absolument désastreuses.

En Grande-Bretagne, avant la guerre, les compagnies de chemins de fer ont connu une prospérité relative, rapportant à leurs propriétaires un peu plus de 4 p. 100, avec un service ne le cédant à nul autre au monde. Le Gouvernement a pris les lignes à sa charge, et il en est résulté, pour l'exercice clos au mois d'avril dernier, un déficit de près de 300 millions. Aux Etats-Unis, l'année dernière, le déficit, sous une administration de l'Etat, s'est élevé à plus de 210 millions et, quoique le Gouvernement ait perçu, par suite de tarifs augmentés, une somme de 865 millions, faisant un total de 1 milliard 75 millions de plus à payer par le public, le service a été pire qu'auparavant. La conséquence en est que, le 13 octobre, le gouvernement américain a rendu à l'entreprise privée les chemins de fer soumis au contrôle direct de la commission du commerce entre états et de la commission nationale des transports.

L'autre pays, c'est le Canada. Personne n'osera prétendre que l'Intercolonial n'a pas toujours eu des déficits, et, pour cette année, les déficits des chemins de fer possédés par l'Etat vont être, si je ne me trompe, de 18 millions. Ces déficits, qui les paiera?

Les contribuables canadiens, et même ceux qui n'utilisent pas les lignes, devront également payer leur part. On dit que les agriculteurs et les cultivateurs de grain sont favorables à la nationalisation des chemins de fer. Mais, lorsque le Gouvernement, afin de se rembourser des déficits causés par la nationalisation, se mettra à taxer les terres des cultivateurs, je crois que l'opinion des régions agricoles d'Ontario et de l'Ouest fera alors une volte-face complète.

La nationalisation a été condamnée par ceux qui sont le mieux renseignés sur le sujet. Songeons qu'y compris les frais d'exploitation et les charges fixes, le Pacifique-Canadien doit débourser 70 piastres pour en faire 100. En comprenant les frais d'exploitation et l'intérêt sur le coût d'établissement que nous pouvons considérer comme charges fixes, l'Intercolonial et les autres chemins de fer de l'Etat dépensent de 200 à 220 piastres pour 100 piastres d'affaires. Il est donc temps de lancer le cri d'alarme et de dire au Gouvernement: "Arrêtez! vous conduisez le vaisseau de l'Etat sur les récifs!"

Mais, monsieur l'Orateur, même si la nationalisation des chemins de fer devait être conronnée de succès, je prétends que les finances du pays ne permettent pas les dépenses qu'il faudrait faire en ce moment.

Je me contenterai de quelques observations à ce sujet, vu que mes raisons ont été données en détail par les orateurs qui m'ont précédé.

Le ministre des Chemins de fer (M. Reid), en réponse à mon honorable ami de Pontiac (M. Cahill), a déclaré que cette convention impose au pays des obligations au montant de $504,629,240, outre la somme de $109,721,760 due par le Grand-Tronc en Canada et, de plus, environ 150 millions pour réparations et têtes de lignes ordonnées par la commission des chemins de fer, ce qui fait un total de $889,351,000 environ. De 334 millions qu'était la dette en 1914, elle est rendue à près de 2 billions, ou de 34 piastres à 220 piastres par habitant. Les dépenses de cette année seront d'à peu près 800 millions, mais le revenu ne sera que de 280 millions, ce qui veut dire qu'il nous faudra emprunter environ 520 millions. Le rapport du comité du rétablissement civil des soldats refuse toute gratification aux vétérans, donnant pour raison l'Etat désespéré des finances du pays. L'un des paragraphes du rapport dit:

> Votre comité désire également faire observer qu'à la suite de sacrifices financiers, le marc allemand, qui vaut d'habitude 23 cents ·8 est tombé à 4 cents ·6; le franc, qui vaut 20 cents est tombé à 10, et la valeur de la livre sterling a beaucoup diminué. Exploiter davantage le crédit du Canada ne peut qu'entraîner des résultats à peu près identiques et compromettre son avenir. Multiplier les obligations de l'Etat et les billets du Dominion sans les asseoir sur une réserve d'or convenable ou les garantir en proportion par la surproduction provoquera inévitablement une majoration et partant une dépréciation du numéraire de la nation, et contribuera de plus à augmenter encore le prix de la vie.

Monsieur l'Orateur, à ce sujet, j'abonde entièrement dans le sens de mon honorable ami de Winnipeg-Centre (M. Andrews). Si la situation financière du pays ne nous permet pas d'aider aux soldats qui ont fait rejaillir une si grande gloire sur le Canada et ont contribué si vaillamment à la défense de la civilisation; si, en aidant ces soldats méritants nous augmentons la chèreté de la vie, c'est un crime, que je condamne hautement, si on l'augmente en nous lançant dans une entreprise vouée au désastre. Avant de risquer les fonds de l'Etat dans aucune aventure périlleuse, avant d'acheter une exploitation compromise comme le chemin de fer du Grand-Tronc, il est de notre devoir, je pense, de secourir les soldats mutilés qui ont été blessés pour notre défense sur le sol de France et des Flandres.

Pour faire face à nos dépenses annuelles, il nous faut emprunter, et il vaut beaucoup mieux, je crois, emprunter chez nous qu'à l'étranger. J'aide donc dans ma circonscription, à l'emprunt de la Victoire. Mais, ceux qui ont souscrit dans le passé des sommes considérables, et sont encore prêts à le faire me présentent de fortes objections. Ils refusent de souscrire si ce projet de loi doit être adopté. J'attendais avec impatience le discours du ministre des Finances à Montréal, dans l'espérance d'y trouver quelque argument sérieux en réponse à ceux qui refusaient de souscrire à cause de cette mesure. Le ministre s'est d'abord déclaré hostile au dépôt du bill du Grand-Tronc à cette époque. Mais ce qu'il a dit ensuite était, à mon avis, si naïf et enfantin, que j'ai bien peur qu'on réussisse, un bon matin, à lui passer une brique d'or. Il a dit que pas un sou de l'emprunt ne servirait, ni ne pourrait servir au rachat du Grand-Tronc. Cela peut être vrai, directement, mais on ne pourra nier que c'est avec les deniers des contribuables que nous rachèterons le Grand-Tronc. Si nous ne le faisons pas avec l'argent même de l'emprunt de la Victoire, cet argent remplacera celui qui sera affecté au rachat du Grand-Tronc, ou à quelque autre fin qui servira à l'acquisition du Grand-Tronc.

Mais supposons que la déclaration du ministre soit exacte.

Le public se désabusera-t-il de l'impression qu'il a reçue? Nullement. L'effet sur l'emprunt sera tel que le Gouvernement ferait mieux de ne pas courir la chance de son insuccès en faisant voter ce projet de loi.

On nous a dit que le rachat du Grand-Tronc était nécessaire à notre réseau national, autrement menacé d'une ruine complète. On nous dit avoir besoin de lignes dans l'Est comme tributaires pour l'Ouest; on nous assure que des têtes de lignes nous sont indispensables et que, si nous ne rachetons point le Grand-Tronc, il arrivera... quoi?... que le Pacifique-Canadien mettra lui-même la main sur cette ligne. Cet argument est celui du ministre, comme aussi d'autres orateurs qui, parmi la droite, à l'exception peut-être de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) qui assure, en enflant la voix que, si l'affaire devait coûter 60 millions au pays, si elle devait procurer 120 millions aux actionnaires anglais, ce ne serait pas trop faire pour ces pauvres gens.

J'ai toujours écouté avec beaucoup de déférence le représentant de Red-Deer (M. Clark). Il fait parfois d'amusantes observations. Je me souviens, par exemple, que l'an dernier, répondant à l'invitation que

lui faisait le chef de la gauche de revenir dans nos rangs, il s'est écrié: "Qu'avez-vous à m'offrir"? Je me souviens de plus qu'à propos de la résolution demandant une enquête sur les fraudes électorales, l'honorable député nous a prévenus n'avoir pas à discuter cette affaire devant la Chambre, attendu que, d'après lui, la seule question à débattre était celle de la ratification du traité de paix. Cette dernière question avait à ses yeux une telle importance que, lors du débat dans cette Assemblée, il n'a pas cru devoir, quoique présent en ville, faire apparition dans la salle et prendre la parole sur le sujet.

Mais le soir qu'il a parlé sur le présent bill, il a fait connaître à la députation quels étaient ses vrais principes, et ces principes veulent que nous donnions aux actionnaires anglais une somme de 120 millions. Les citoyens du Canada ne comptent point, quand il s'agit d'accroître pour eux le fardeau des impôts. Pendant la campagne électorale, on avait promis à nos combattants monts et merveilles, mais ils ne comptent guère dans la balance de l'honorable député, non plus que leurs veuves et leurs orphelins, du moment que ses vieux amis d'il y a vingt ans obtiendront en Angleterre leurs 120 millions.

Voyons maintenant ce qu'il faut penser de ceux qui invoquent comme argument suprême l'absence de toute contre-proposition autre que celle d'une liquidation, et disent que les tributaires dans l'Est convertiront en une entreprise fort lucrative une affaire qui ne produit rien. En sommes-nous bien sûrs? La chose est-elle même probable? En Angleterre et aux Etats-Unis, il y a eu des tributaires parce que, dans l'un et l'autre pays, le gouvernement exploitait lui-même toutes les voies ferrées. Mais supposons une valeur à cet argument, et voyons s'il est impossible de sortir de la difficulté autrement que par l'acquisition d'un intérêt prépondérant dans la compagnie du Grand-Tronc.

Le ministre des Chemins de fer a dit le 15:

(a) Si le Grand-Tronc n'est pas acquis, le Gouvernement fédéral devra dépenser de 100 à 200 millions pour des lignes d'embranchement et des gares terminus dans l'Est.

(b) Les chemins de fer nationaux canadiens manquent de lignes d'embranchement et de têtes de lignes dans l'Est et, par suite, ils n'ont pu obtenir dans l'Est les marchandises à porter dans l'Ouest.

(c) Par suite, on éviterait une dépense pour des gares terminus et aussi un doublement des lignes.

(d) Le seul moyen d'empêcher que le Grand-Tronc ne tombe dans les mains du Pacifique-Canadien, c'est de l'acheter, c'est d'empêcher qu'ils ne passe aux mains d'un séquestre; sans cela il ne saurait y avoir d'avenir pour le réseau national canadien.

Les dires du ministre de l'Intérieur et du président du conseil ont été à peu près les mêmes. Ils ne sont pas, monsieur l'Orateur, appuyés par les faits; il y a au moins deux autres propositions à considérer, dont l'une est très simple et que je désire signaler à l'attention du cabinet, afin qu'il en fasse l'examen avant qu'il ne soit trop tard.

Premièrement.—Il a été reconnu que le Grand-Tronc ayant manqué à ses engagements, il pouvait être mis de force dans les mains d'un séquestre. Le Gouvernement est à même, par suite, d'obliger le Grand-Tronc à prendre une attitude raisonnable, quand il s'agit d'un contrat, d'une alliance ou de toute autre question relative au trafic.

Deuxièmement.—Il est de commune occurrence pour des chemins de fer possédés et exploités par des particuliers, de faire avec d'autres des accords et des alliances en vertu desquelles tous les moyens raisonnables sont pris en vue d'un échange du trafic, sans les frais ruineux d'installations établies dans toutes les régions où l'on sollicite du trafic.

Troisièmement.—Le débouché naturel du trafic du Grand-Tronc, de l'Est pour l'Ouest, est par la voie de North-Bay; mais, comme la ligne principale du Grand-Tronc va de Toronto à Chicago et sa ligne directe, de Toronto à North-Bay, un marché à long terme nécessitant la livraison de tout son trafic au réseau national canadien à North-Bay pourrait être le moyen d'alimenter nos lignes et de provoquer la liquidation d'une part considérable des engagements financiers du Grand-Tronc envers le Canada.

Quatrièmement.—C'est une erreur d'affirmer que les chemins de fer nationaux canadiens manquent aujourd'hui d'embranchements ou de gares terminus dans l'Est.

Il est très bien pourvu d'installations dans la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick; il a accès aux grandes têtes de lignes maritimes d'Halifax et de Saint-Jean, et un réseau considérable de voies ferrées en Ontario et en Québec.

En dernier lieu, on affirme que les terminus du Grand-Tronc sont nécessaires à la bonne exploitation des chemins de fer nationaux du Canada. Je suggérerais que, dans le contrat de trafic, le Grand-Tronc donnât au National-Canadien l'accès à tous les terminus avec les droits de circulation requis. Le Gouvernement ne débourserait pas un sou, mais créditerait au Grand-Tronc

toutes les sommes qui pourraient être fixées pour loyers, droits de circulation et abandon du grand parcours Chicago: Ce crédit serait appliqué à éteindre les obligations du Grand-Tronc envers le Gouvernement du Canada. Cela, à mon humble avis, est un moyen d'en sortir, qui devrait être considéré par le Gouvernement.

Il y a également une autre proposition. Elle vient d'un commerçant haut placé et respectable, le président du "Board of Trade" de Montréal, M. John Baillie.

M. McMASTER: Un franc tory.

M. ARCHAMBAULT: Oui, et un excellent tory. Voici la proposition qu'il fit à une réunion du "Board of Trade" de Montréal:

> Personnellement, je pense qu'il y a au Canada, maintenant comme autrefois, des hommes qui peuvent aider le pays en formant un syndicat, comme celui du Pacifique-Canadien, qui acquerrait le Grand-Tronc. Je pense qu'il y a, au pays, moyen de former un tel syndicat pour acheter le chemin de fer et l'exploiter. Il pourrait le gérer beaucoup mieux que n'importe quel gouvernement du Canada ou de tout autre pays, sans égard aux partis politiques. S'il nous faut avancer le capital d'exploitation, il vaut mieux que ce ne soit pas sous la direction du Gouvernement.
>
> Le Grand-Tronc et le Nord-Canadien devraient fonctionner ensemble, je suis en faveur de cela, mais pas sous un régime d'exploitation par l'Etat. Si le Grand-Tronc devait gérer, il vaudrait mieux peut-être lui louer les voies de l'Etat, en tout ou en partie, à lui ou au Pacifique-Canadien. Je crois qu'il est préférable, en ce pays, d'avoir deux grands réseaux.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

M. ARCHAMBAULT: Avant la suspension de la séance, j'avais suggéré, monsieur l'Orateur, deux solutions que le Gouvernement pourrait adopter et qui me paraissent comporter plus d'avantages pour nous que la mainmise de l'Etat sur le Grand-Tronc en conformité du projet de loi. C'était d'abord une convention, ou un arrangement, de trafic, une alliance entre la compagnie du Grand-Tronc et le gouvernement canadien, en vertu de laquelle le Grand-Tronc renoncerait à son grand parcours entre l'Est et Chicago et délivrerait son fret au C.N.R. à North-Bay. Ce contrat assurerait, en outre, aux chemins de fer de l'Etat l'usage des terminus dont ils ont besoin; il leur donnerait certains droits de circulation et permettrait au Grand-Tronc de liquider ses obligations vis-à-vis du Canada.

La seconde proposition était celle d'un homme d'affaires en vue, le président du "Board of Trade" de Montréal, M. John Baillie: elle consistait à former un syndicat qui s'emparerait du Grand-Tronc. Cette alternative me paraît également bonne. Si mes honorables amis redoutent la mainmise du Pacifique-Canadien, ils pourraient facilement signaler à la commission des chemins de fer d'interdire toute subordination de ce syndicat à la compagnie du Pacifique-Canadien ou toute fusion de l'une avec l'autre. Or, monsieur l'Orateur, nous n'avons pas encore entendu discuter cette alternative. On ne l'a pas discutée à la Chambre, mais elle mérite, je crois, un sérieux examen. Le Gouvernement faillirait à son devoir s'il rejetait l'amendement actuellement en discussion. Ce projet d'amendement fournirait l'occasion de considérer soigneusement ces deux solutions et d'appliquer celle que nous jugerions être pour le plus grand bien du pays.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne saurait prétendre que ces deux propositions n'ont pas été discutées; elles l'ont été mainte et mainte fois.

M. ARCHAMBAULT: On ne les a certainement pas discutées au long, bien qu'on ait pu en signaler, en passant, l'opportunité. L'affaire a une grande importance. Le Gouvernement devrait l'examiner à fond afin de conclure un marché meilleur que celui inclus dans ce projet de loi. Même si le Gouvernement ne juge pas cette alternative acceptable, il devrait accorder plus de temps à l'examen du projet de convention et nous renseigner davantage. Car le marché actuel est en lui-même désavantageux.

Je ne me propose pas d'approfondir tous les aspects financiers de la question; cela a été discuté longuement en cette Chambre. Je dirai simplement que le Gouvernement, ayant constaté que le Grand-Tronc ne remplissait pas ses engagements, aurait dû dicter lui-même les conditions du contrat au lieu de se les faire dicter par la compagnie.

C'est un mauvais marché d'après ce que nous en savons, et il y a dans la situation plusieurs importants facteurs que nous ne connaissons pas. Nous savons, cependant, ceci: Si le ministre des Chemins de fer ne fait pas erreur, l'acquisition de ce réseau va coûter au moins 504 millions, plus environ 150 millions de réparations à faire en vue de mettre le chemin en bon état, et pour la construction des têtes de lignes que la commission des chemins de fer a ordonnée. Nous savons, aussi, que le conseil d'arbitrage décidera de la valeur des 180 millions d'actions que le rapport Drayton-Acworth a déclarées sans valeur. Notre

expérience lors de l'arbitrage du Nord-Canadien, qui a évalué à $10,800,000 des actions sans valeur, n'est pas de nature à nous inspirer beaucoup de confiance dans le résultat du présent arbitrage. Nous savons aussi, que les actions de 12,500,000 livres, portant première hypothèque, ne seront pas soumises à l'arbitrage, mais que le peuple paiera 4 p. 100 à perpétuité sur ces actions ainsi que 4 p. 100 sur les autres actions garanties qu'évaluera le conseil d'arbitrage. Je ne vais pas examiner l'aspect financier dans tous ces détails, parce que la chose a déjà été faite dans cette Chambre, mais je désire protester avec toute la véhémence possible contre certaines dispositions du bill.

Les dispositions contre lesquelles je désire protester relèvent toutes de la clause d'arbitrage. Dans mon assez longue carrière au barreau, dix-neuf ans, je me suis toujours demandé pourquoi on avait toujours suivi la pratique d'avoir un conseil d'arbitrage composé d'un membre choisi par une des parties en litige, un autre choisi par l'autre partie et le troisième choisi par les deux parties. Ces arbitres seront payés par les contribuables du Canada. L'un d'eux représentera les intérêts du Grand-Tronc, et il siégera dans ce conseil avec le désir d'augmenter la valeur des actions. L'autre arbitre représentera le gouvernement du Canada, et se rendra au conseil avec le désir de diminuer cette valeur. Le jugement final sera donc aux mains de M. le juge Cassels, de la cour d'échiquier, le troisième arbitre. N'aurait-on pas épargné beaucoup de dépenses et d'ennuis au pays, si la chose eût été simplement soumise à la cour d'échiquier? Le résultat eût indubitablement été le même, et je ne vois pas du tout pour quelle raison l'on n'a pas agi ainsi. Il va sans dire, qu'il peut y avoir une raison; le Gouvernement peut vouloir créer une autre grosse sinécure pour un de ses amis.

Je proteste aussi contre le fait que les premières actions garanties n'aient pas été comprises dans l'arbitrage. Troisièmement, je dis que nous nous écartons d'un principe de la démocratie en rendant définitive la décision du conseil des arbitres sans l'approbation formelle du Parlement.

C'est un si mauvais marché pour nous, et un si bon marché pour les actionnaires du Grand-Tronc, que les actions à Londres ont déjà monté de vingt à trente points et atteindront 80. Mais ce n'est pas tout. A une assemblée des actionnaires du Grand-Tronc, tenue à Londres, le 21 mars 1919, je crois, pour étudier l'offre du Gouvernement, des cris de "honte", "ridicule", "confiscation", "déshonorant" se firent entendre et le président, M. Smithers, marqua ce qu'il appelait une tentative d'acquérir le réseau aux dépens du capitaliste anglais. Mais ces cris se sont changés en cris de réjouissance à la nouvelle du nouveau projet. On peut se faire une idée du changement qui s'est produit, d'après les dépêches suivantes. Voici une dépêche qui a paru dans la "Montreal Gazette", du 14 octobre:

L'Angleterre accueille avec bienveillance le bill du Grand-Tronc.

Londres, 14 octobre.—Le rédacteur financier du "Times" dit que la nouvelle de l'arrangement relatif à l'arbitrage conclu entre le Gouvernement canadien et la compagnie du Grand-Tronc a été reçu ici hier avec une satisfaction sans mélange.

La hausse des actions garanties paraîtrait être pleinement justifiée par les conditions de la convention d'arbitrage.

Le rédacteur financier du "Daily Mail" écrit que si les conditions proposées par le Gouvernement canadien sont dûment mises à effet, la garantie de 4 p. 100 du Dominion sur les actions garanties portera la valeur de ces actions à un prix même beaucoup plus élevé que celui où elles sont montées hier, à l'annonce des conditions. La semaine dernière le prix s'est clôturé à 46¼, mais hier il a sauté à 57. S'il monte à 70, il rapportera encore au moins cinq livres, ou 15 p. 100 à l'acheteur.

En vue de la valeur marchande courante du crédit du Canada, un prix de 70 ne serait nullement excessif.

Voici une autre dépêche qui a paru dans le "Montreal Star", le 14 octobre:

Londres en faveur de la proposition du Grand-Tronc.

L'annonce de l'intention du Gouvernement canadien à l'égard du chemin de fer Grand-Tronc a été favorablement accueillie. Les cercles financiers ici considèrent que les actions-débentures garanties ont été bien traitées, une autorité estimant à trente-cinq pour cent l'augmentation croissante de valeur à la suite de l'acte du Gouvernement. Ceci aura probablement aussi une répercussion sur les actions de plusieurs de ses grandes corporations détentrices d'actions, qui en bénéficieront, si cette nouvelle est confirmée.

Voilà une confirmation palpable et irréfutable des opinions de ceux qui croient que le chemin de fer Grand-Tronc obtient la meilleure part de la transaction au détriment des contribuables canadiens. Mais ceci n'est qu'un aspect du marché et qui a trait à ce que nous savons.

Que dire des choses que nous ne connaissons pas et qu'il nous est impossible de connaître, car cette mesure a été introduite et élaborée à la hâte à la fin d'une session qui, je dois le répéter, avait été convoquée pour un objet spécial, savoir, la ratification du traité de paix, et la ques-

tion est venue sur le tapis après que le leader du Gouvernement (sir George Foster) un mercredi après-midi eut déclaré que la session se terminerait le samedi suivant! Je mentionnerai les choses sur lesquelles nous n'avons aucun renseignement exact, sans faire aucun commentaire, parce que je crois avoir déjà parlé assez longuement. Je veux simplement appuyer sur le fait qu'aucun homme d'affaires à esprit pondéré ne se lancerait dans une si gigantesque avanture sans avoir en sa possession tous les renseignements et toutes les données s'y rattachant.

D'abord, nous avons une idée très confuse de la somme des engagements que nous contractons, du fait de cette opération. Après maintes demandes de la part de l'honorable député de Pontiac (M. Cahill) et de plusieurs autres députés de notre côté de la Chambre, le ministre des Chemins de fer (M. Reid) nous a donné des chiffres, mais il aurait pu nous en donner beaucoup plus. Nous n'avons aucune idée exacte concernant ces chiffres.

En second lieu, nous n'avons aucune indication précise de la part d'experts quant au montant d'argent qu'il faudra pour les réparations, afin de mettre le chemin en bon état. Nous n'avons aucune donnée exacte quant au montant qu'il faudra pour construire les installations de têtes de lignes, et faire les ouvrages que la commission des chemins de fer a ordonné au Grand-Tronc d'exécuter. Nous tirons quelques renseignements du rapport Drayton-Acworth qui dit qu'il faudra dépenser 51 millions pour mettre le chemin en bon état; mais ce rapport date de 1916, et ce chiffre pourrait être beaucoup plus considérable maintenant.

En troisième lieu, le ministre n'a pu dire le coût des installations de tête de ligne à Toronto, Montréal et autres points couverts par l'ordre de la commission des chemins de fer, comme je l'ai déjà dit.

Puis nous n'avons aucune idée spécifique quant au montant qu'il faudra pour nous conformer aux règlements établis par la commission du commerce entre Etats, à Washington, et la commission national des transports concernant les lignes du Grand-Tronc dans les Etats-Unis. Puis nous n'avons sur le chemin lui-même, aucune évaluation spécifique par d'experts, nous n'avons aucun arrangement pour la circulation sur le territoire américain des lignes de chemin de fer appartenant au gouvernement canadien. Sur ce point, il serait peut-être intéressant, pour la Chambre, que le ministre des Chemins de fer nous donnât quelques renseignements sur le voyage qu'il a fait, si je ne me trompe, à Washington la semaine dernière. Quel était le but de ce voyage, et quel en a été le résultat?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas fait de voyage à Washington la semaine dernière.

M. ARCHAMBAULT: Alors, on m'a mal informé, mais le ministre est-il en état de dire qu'il n'a eu aucune entrevue avec les autorités de Washington au sujet de la circulation sur les lignes du Grand-Tronc aux Etats-Unis, après leur organisation par le Gouvernement canadien?

L'hon. M. REID: Oui, je n'ai eu ni entrevues ni discussions d'aucune sorte quelconque avec qui que ce soit à Washington ou qui que ce soit aux Etats-Unis. La seule personne avec laquelle j'ai eu quelques communications à propos du Grand-Tronc a été sir Alfred Smithers.

M. ARCHAMBAULT: Si le ministre n'a eu aucun renseignement des autorités de Washington, ni aucune discussion avec ellles, mon point a beaucoup plus de force, parce que nous aurions dû avoir ces renseignements. Tout récemment, j'ai lu dans un des journaux que les autorités à Washington surveillaient de près l'attitude que le Parlement allait prendre sur cette affaire.

Un autre renseignement qui n'aurait peut-être aucune valeur, mais qui pourrait donner lieu à une intéressante discussion, est la liste des actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc.

Si nous avions cette liste, nous pourrions rassurer l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), et elle pourrait le convaincre que la transaction qui va se faire n'aidera pas beaucoup ses pauvres veuves et orphelins d'outre-mer, mais qu'elle aidera passablement d'autres intéressés.

J'en viens maintenant à l'opinion publique, que certains députés semblent traiter si légèrement. L'opinion publique a-t-elle réclamé cette transaction? J'ai écouté attentivement toute la discussion dans l'espoir que quelqu'un ou le ministre ferait insérer aux Débats ou déposerait devant la Chambre des documents contenant des demandes ou des pétitions de la part de provinces ou de villes, démontrant qu'elles désiraient vivement que le Gouvernement achetât la majorité des actions du Grand-Tronc. Mais je n'ai entendu rien de tel. La seule allusion à l'opinion publique a été faite par le président du conseil qui a dit qu'il tenait beaucoup à faire adopter ce

bill à la présente session, parce que, s'il était remis, l'opinion publique pourrait se déclarer contre le projet.

A mon sens, c'est l'opinion la plus éhontée, la moins démocratique qu'il m'ait jamais été donné d'entendre. Cependant, d'un autre côté, les protestations nous sont venues de par tout le Canada, des chambres de commerce.

L'hon. M. MEIGHEN: D'où?

M. ARCHAMBAULT: De nombreux endroits entre autre Regina. (Exclamations.) Mes honorables amis peuvent sourire, mais il est bien vrai que nous avons reçu des protestations de la chambre de commerce de Regina. Je crois la chose aussi exacte que l'explication fournie à la Chambre par l'honorable député de Regina (M. Cowan) lui-même, qui ne se trouvait pas sur les lieux, qui n'en savait rien avant que le rapport ait été présenté à la Chambre et qui, par conséquent, n'est pas en mesure de savoir ce qui s'était passé. Je suis d'avis que l'on devrait tenir compte du rapport de la chambre de commerce de Regina.

L'hon. M. MEIGHEN: Je puis dire à mon honorable ami que l'on rapporte qu'il n'y avait pas sept, mais six seulement, des bons libéraux de Mackenzie King, et il n'y en avait pas d'autres. Mais à une réunion de la chambre de commerce de Toronto, tenue dernièrement et à laquelle trois cents personnes assistaient, on a adopté à l'unanimité une résolution appuyant fortement ce projet.

M. ARCHAMBAULT: Je veux bien croire le ministre sur parole, mais n'empêche qu'il serait intéressant de lire cette résolution. Il nous est venu aussi des protestations de la chambre de commerce de Montréal, et ce corps n'est certes pas une quantité négligeable. Je sais que les messieurs dont se compose cette chambre de commerce ont toujours été d'ardents partisans du Gouvernement. En 1917, ils adoptaient une résolution en faveur de la conscription, ce qui fit dire au Gouvernement que si ces hommes d'affaires endurcis demandaient la conscription, la conscription s'imposait en ce pays. Comment se fait-il que le Gouvernement est plein d'éloges pour les chambres de commerce lorsqu'elles favorisent ses mesures législatives et qu'il fait fi de leurs opinions lorsque ces dernières vont à l'encontre du projet législatif du Gouvernement?

L'hon. M. MEIGHEN: Elles sont presque toutes en faveur de la mesure.

M. ARCHAMBAULT: Nommez-en.

L'hon. M. MEIGHEN: Je viens d'en nommer une.

M. ARCHAMBAULT: Mais vous avez dit: "presque toutes".

L'hon. M. MEIGHEN: Disposez d'abord de celle-là.

M. ARCHAMBAULT: Il y a aussi cette résolution de la chambre de commerce d'Halifax, qui est assez éloignée de Montréal. Je ne vois guère sur quoi le ministre se base pour dire que presque toutes les chambres de commerce sont en faveur de cette mesure lorsqu'il n'en peut citer qu'une, sans même lire la résolution en question à la Chambre.

L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) aura-t-il l'obligeance de dire si la chambre de commerce de Halifax est pour ou contre cette mesure législative?

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami voudrait-il répéter sa question?

M. ARCHAMBAULT: Dois-je la répéter en français?

L'hon. M. MACLEAN: Pas du tout.

M. ARCHAMBAULT: Ma connaissance de la langue anglaise est-elle si imparfaite que mon honorable ami n'a pas saisi ma question?

L'hon. M. MACLEAN: Pas du tout. Je dois, au contraire, féliciter mon honorable ami de la connaissance parfaite qu'il possède de la langue anglaise; j'étais certainement occupé à d'autres choses lorsqu'il a posé sa question en premier lieu.

M. ARCHAMBAULT: Voici, ce que j'ai demandé à mon ami, c'est de nous dire si la chambre de commerce d'Halifax est en faveur ou non de l'adoption de cette loi.

L'hon. M. MACLEAN: Elle n'a jamais adopté de résolution la condamnant, et, partant, je ne saurais dire.

L'hon. M. MEIGHEN: Encore dans l'erreur.

M. ARCHAMBAULT: Je puis avoir été induit en erreur, mais je me souviens très bien qu'au cours de la discussion de ce projet de loi en comité, l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) commença lecture de la résolution adoptée par la chambre de commerce d'Halifax et mon honorable ami d'Halifax se leva pour dire à l'honorable député de Lunenburg que, sans lui, il n'aurait jamais obtenu ce renseignement.

L'hon. M. MACLEAN: Je crois savoir qu'un comité s'est réuni ou que

certains membres d'un comité de la chambre de commerce d'Halifax se sont réunis, un jour, et ont adopté une résolution. Je ne sais pas au juste ce que comportait cette résolution, mais elle n'approuvait pas la mesure ni la condamnait. J'apprends aussi que cette résolution, quelle qu'en ait été la teneur, a été ensuite censurée par la chambre de commerce. De fait, ce n'était pas une résolution du tout.

M. ARCHAMBAULT: Il serait peut-être intéressant de donner lecture à la chambre de cette résolution, ou ce que mon honorable ami veut bien l'appeler. Quoi qu'il en soit, l'honorable député ne peut s'empêcher d'admettre que des journaux, naguère de zélés partisans du Gouvernement, sont opposés à cette mesure, et naturellement, ces journaux sont les interprètes de l'opinion des districts où ils sont publiés, pour ne pas dire plus. Ils voient dans ce projet de loi une calamité qui menace le pays. Le Gouvernement ne fait, cependant, aucun cas de ces protestations et a décidé de la faire adopter, même s'il lui faut nommer de nouveaux sénateurs. Se peut-il que le Gouvernement ne se rende pas compte de ces avertissements? Est-ce qu'il ne s'aperçoit pas du malaise qui règne par le pays et reste-t-il sourd à la voix du peuple? J'espère que non. J'espère ardemment que les députés aux vues plus larges, qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, s'uniront à nous pour faire échouer ce projet si plein de conséquences désastreuses. Peut-être restera-t-on sourd à ma voix, mais au moins je pourrai me dire que j'ai accompli mon devoir de représentant du peuple en signalant au ministère cette imminente catastrophe.

M. LAFORTUNE (texte): Je ne croyais pas que je serais appelé, cette session, à prendre la parole dans cette Chambre. Tout d'abord, mon médecin me l'avait formellement défendu, par suite de mon mauvais état de santé; mais, malgré cette défense, mon devoir m'impose aujourd'hui l'obligation de désobéir à cette ordonnance de mon médecin et de ma famille; je suivrai donc en cette occasion, comme toujours, la voie du dévoir.

Je serais heureux, monsieur l'Orateur, de voir plusieurs membres de cette Chambre sortir pendant mon adresse; j'aurais, de ce fait, moins d'efforts à faire; je serais plus à l'aise, moins émotionné, et ma tâche en serait d'autant plus facile. Je conçois bien le désagrément qu'il y a pour ces honorables messieurs d'écouter votre humble serviteur s'exprimer dans la langue de Molière et de Racine plutôt que dans celle de Shakespeare; je voudrais pouvoir être plus agréable pour nos amis de la droite, mais cela m'est impossible et je me sens beaucoup plus à l'aise lorsque je m'exprime dans ma langue maternelle.

Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt tout ce qui a été dit sur la question qui est maintenant soumise à cette Chambre, et je dois vous avouer que depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette enceinte, je crois qu'il n'y a pas eu une question qui ait été débattue avec tant de science, d'éloquence et d'autorité, par les honorables députés qui m'ont précédé. Comme j'ai un peu un faible pour mes propres amis, je veux parler surtout des honorables députés qui siègent de ce côté-ci. Oui, je l'avoue, j'ai eu beaucoup de plaisir à entendre les jeunes députés de cette Chambre discuter cette proposition avec tant d'énergie et de travail, et aussi, avec tant de succès. Je leur offrirai donc, à tous, mes plus chaleureuses félicitations.

Dans le passé, plus d'une fois, j'ai pris part à des débats très sérieux dans cette enceinte, débats qui se sont prolongés pendant des jours, des semaines même, sans aucune interruption, sur des questions que nous croyions de notre devoir de combattre dans toute la mesure de nos forces, et d'empêcher ainsi, si c'était possible, leur passation. Je demanderai même à mes collègues qui partagent mon opinion aujourd'hui, d'appuyer l'argument que je vais apporter; je leur demanderai, à titre de faveur toute spéciale, de parler assez longuement et assez souvent pour que cette mesure néfaste ne soit pas adoptée. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, pourquoi acheter un chemin de fer dans les circonstances difficiles que nous traversons? Pourquoi tenter l'achat d'un chemin de fer lorsque nous n'avons pas d'argent?

Un DEPUTE: Très bien.

M. LAFORTUNE: J'ai toujours approuvé ceux qui disent: N'achetez donc pas à crédit; achetez toujours argent comptant, et si vous ne pouvez payer comptant, n'achetez pas; acheter à crédit est une politique désastreuse, ruineuse et qui mène toujours à des conséquences fatales.

Le chemin de fer dont le Gouvernement veut faire l'acquisition est capitalisé à près de 500 millions de dollars; ceci est une somme assez rondelette, monsieur l'Orateur; sans être considérable pour un gouvernement prospère, elle est importante pour un pays arriéré dans ses finances. Vouloir tenter un tel projet, dans les circonstances actuelles, est insensé, et il n'est pas éton-

nant que, d'un bout du pays à l'autre, s'élèvent tant de protestations, et si l'on peut en juger par les remarques peu agréables de toutes espèces que l'on entend de toutes parts à l'adresse du Gouvernement, je vous assure que l'on peut en conclure que l'opinion publique est sérieusement montée. Pourquoi, je vous le demande, acheter un chemin de fer quand l'on a déjà plus d'obligations que le Gouvernement ne peut en remplir? Le budget du pays accuse tous les ans des déficits considérables, et, chose curieuse, on n'est pas satisfait de cet état de choses, on essaie par tous les moyens possibles de creuser davantage l'abîme où nous nous trouvons.

Monsieur l'Orateur, je ne connais pas grand'chose en matières financières, et je n'ai pas fait une étude spéciale de la politique des chemins de fer, mais j'ai vécu un peu, je me suis rendu compte de ce qui s'est passé et de ce qui se passe encore actuellement, et je vous avoue franchement que l'attitude des honorables messieurs de l'autre côté me surprend grandement. Je ne les accuse pas de mauvaise foi et je respecte leur opinion, car je veux bien croire qu'ils se croient dans le vrai et qu'ils sont réellement convaincus de faire une transaction dans l'intérêt du pays. Mais, mon Dieu, j'ai bien peur que leur opinion ne soit pas acceptée plus tard, quand ils seront obligés de rendre compte de leur conduite. Tant qu'un député ne va pas devant ses électeurs, il peut tout faire, tout dire; cela ne va pas mal, mais c'est autre chose lorsqu'il doit rendre compte de sa conduite, et je vous assure, monsieur l'Orateur, que je ne voudrais pas être à la place de mes honorables amis de l'autre côté; leurs électeurs exigeront des explications d'une manière très sévère; il faudra les pièces justificatives et aussi les renseigner sur les millions et les millions que cette désastreuse transaction aura coûté au pays. Oui, je le répète, le peuple aura son tour et plus tôt qu'ils ne le croient. Je ne veux rien dire de désagréable à qui que ce soit, mais il me semble que l'expérience nous enseigne que tout n'est pas couleur de rose pour les honorables messieurs de la droite; les nuages s'amoncellent, le ciel est sombre; de quelque côté que l'on se tourne on entend des grondements, le peuple s'agite, et, vous le savez, monsieur l'Orateur, quand le peuple se fâche, ce n'est pas drôle; je le répète, nous verrons bientôt éclater la colère populaire. Pour rien au monde je ne voudrais partager la responsabilité des honorables messieurs de l'autre côté, c'est pourquoi je crois de mon devoir de me lever et de protester avec toute la fermeté dont je suis capable, avec toute l'énergie à ma disposition contre ce projet de loi.

Il y a quelques instants, je disais que cette année encore, nous constaterons un déficit d'au moins 18 millions de dollars dans les opérations de nos chemins de fer. C'est une somme énorme, monsieur l'Orateur, c'est fabuleux. Cependant, lorsqu'on demande des travaux absolument nécessaires dans l'intérêt de nos chers électeurs, des travaux indispensables, l'exécutif nous répond: "Mais, que voulez-vous, nous n'avons pas d'argent. Ce que vous demandez pour vos électeurs, c'est juste et raisonnable, mais rien à faire, nous n'avons pas d'argent". Voilà, monsieur l'Orateur, la réponse que l'on nous donne. Je sais bien que la réponse est correcte, parce que, je vous assure que ce qu'il y a dans le coffre ne soulève pas le convercle et que ce qu'il y à mettre dedans n'est pas difficile à placer. Réellement, je crois qu'ils disent vrai lorsque les honorables ministres nous répondent qu'il n'y a pas d'argent. Si donc il n'y a pas d'argent, pourquoi alors acheter un chemin de fer qui coûte des millions et des millions? De même que beaucoup de mes bons amis de ce côté-ci, je le demande, mais jusqu'ici nous n'avons pu obtenir une réponse satisfaisante. Pourquoi, monsieur l'Orateur, essayer de dire à cette Chambre que c'est une bonne affaire que d'acheter un chemin de fer comme celui-là quand nous n'avons pas d'argent pour le payer?

D'après ce que je vois, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Meighen) qui est un homme honorable, est l'avocat le plus retors que je n'ai pas encore rencontré; chez nous, on appelle les gens comme lui des fendeurs de cheveux, mais cependant, je ne lui ferai pas l'injure de vouloir diminuer son mérite; loin de là, et j'ajouterai que si cet honorable ministre s'était versé dans les affaires criminelles, jamais personne n'aurait été pendu. Son habileté, ses manières persuasives, le ton mielleux qu'il prend pour tâcher de faire triompher une mauvaise cause, tout excelle en lui, et je ne crois pas qu'il y ait personne en cette Chambre capable de lui porter ombrage. On ne le prend jamais en défaut, il a toujours une réponse pour toutes les questions qui lui sont posées, parle avec conviction, et beaucoup de ceux qui ne le connaissent pas peuvent ajouter foi à ce qu'il dit, peuvent avoir confiance en sa sincérité. Pour ma part, l'ayant vu si souvent à l'œuvre et le connaissant par conséquent assez bien pour le juger d'une manière convenable,

je dis que cet honorable ministre ne nous a pas encore convaincus qu'il avait raison. Tout au contraire, dans mon opinion comme dans celle de mes amis qui m'entourent, plus il a essayé de donner des explications sur cette question, plus il a fait preuve de sa faiblesse, non pas d'une faiblesse personnelle, mais de celle de sa cause. Est-il étonnant, monsieur l'Orateur, de voir des partisans de nos amis de la droite, des hommes très respectables et d'une valeur incontestable, des hommes qui ont, pour ainsi dire, mûri sur les banquettes ministérielles, se détacher du Gouvernement, car, si je suis bien informé, celui-ci n'a pas l'appui général de tous ceux qui l'on supporté jusqu'à ce jour. Nous les verrons à l'œuvre lorsque la clochette annoncera le moment solennel où ils devront exprimer hautement leur opinion; il sera intéressant surtout de voir les libéraux qui ont abandonné leur parti pour aller prendre leurs sièges de l'autre côté. S'ils ont déserté nos rangs, c'est qu'ils avaient de bonnes raisons pour en agir ainsi, je n'en doute pas. Ils ont voulu suivre les dictées de leur conscience sur une question d'ordre publique qui primait toutes les autres; ils ont dit qu'ils ne pouvaient suivre le parti auquel ils avaient donné leur allégeance sur la question de conscription, et ont donné la main à nos adversaires pour le temps "being", c'est-à-dire pour le temps présent, pas plus.

Aujourd'hui, monsieur l'Orateur, il n'est plus question de conscription, et quelle sera leur conduite? Je me demande si ces honorables amis qui ont passé leur carrière politique, leur vie, pour ainsi dire, dans nos rangs peuvent sincèrement et consciencieusement approuver la transaction qui nous est soumise aujourd'hui. Jusqu'à présent, j'ai cru en leur sincérité, j'ai cru en leur bonne foi, mais si ces honorables amis approuvent cette proposition et accordent leur vote à cette mesure, je me réserve le droit de les juger autrement.

Jusqu'à présent, je me suis intéressé à la politique des chemins de fer d'une manière toute spéciale, et je me suis parfaitement rendu compte de ce qui s'est passé lors de la construction du chemin de fer du Nord. De grandes discussions ont eu lieu, nombre d'assemblées publiques ont été tenues, et les deux partis politiques ont discuté longuement le pour et le contre de cette entreprise. On dirait que chaque fois qu'il est question de chemins de fer, on touche le point faible de nos honorables amis de la droite.

[M. Lafortune.]

Après avoir construit un chemin de fer qui avait coûté 14 ou 15 millions de piastres, ils le revendent pour six millions et demi de dollars. On leur disait: Mais quelle transaction voulez-vous donc faire? Ce chemin de fer a coûté $14,500,000 et vous allez le vendre pour $6,500,000, c'est insensé. On nous répondait que c'était dans l'intérêt commun, dans l'intérêt public. Pauvre public, comme on l'aime! Comme on est jaloux des droits du peuple! Comme on est économe des deniers publics! L'appétit vient en mangeant: après avoir sacrifié des millions et des centaines de millions dans l'acquisition du Nord-Canadien, nos bons amis de Toronto ne sont pas encore contents, ils ne sont pas encore satisfaits. Oui, monsieur l'Orateur, l'appétit vient en mangeant, et après avoir fait dépenser des sommes fabuleuses pour ce chemin de fer du Nord-Canadien, ils veulent maintenant ruiner le pays. Je le répète, comme on l'aime, le bon peuple canadien et comme on se soucie du crédit du pays!

Je me demande souvent, monsieur l'Orateur, comment votre humble serviteur se présentera de nouveau devant ses si bons électeurs après toutes les promesses que je leur ai faites; ce sont de bien braves gens, et ils ont cru que je pourrais leur faire obtenir justice. J'ai sollicité maintes et maintes fois en leur faveur pour leur obtenir la construction d'un pont de l'île Perrot à Vaudreuil et un autre de Vaudreuil à Sainte-Anne. Eh bien! comme sœur Anne, j'attends; j'attends, comme dit la chanson, j'attends toujours, mais je ne vois rien venir. Mon honorable ami le député de Vaudreuil-et-Soulanges, (M. Boyer), dont la vie politique est remplie de sacrifices, qui s'est multiplié et à même dépensé des sommes assez rondelettes, s'est joint à moi; nous nous sommes aidés mutuellement afin d'obtenir la construction de ces deux ponts qui s'imposent, mais inutilement. Ces deux ponts coûteraient environ $350,000, et après tout, qu'est cette somme pour un Gouvernement, pour un Gouvernement comme celui du Canada, un pays dont les ressources sont inépuisables et représentent des millions, des billions, des milliards; un pays qui peut entreprendre tout ce qu'il voudra pour des siècles et des siècles à venir; peu importe, le Canada est "bon pour", comme disait la vieille à qui l'on voulait faire peur.

Lorsqu'on demande la construction d'un pont pour la commodité des électeurs de Vaudreuil et de Soulanges, pour aider aux électeurs que j'ai l'honneur de représenter, ce comté de Jacques-Cartier, le plus beau du pays...

M. McMASTER: C'est Brome...

M. LAFORTUNE: Il n'y a pas d'inventaire à faire. Lorsqu'on demande ces mesures pour racheter les promesses de tous les députés qui sont passés dans ce comté-là, on répond: "pas d'argent".

Je demandais dernièrement la réparation du pont de l'île Bizard, dont les avant-ponts ont été construits par le Gouvernement fédéral, ceci représenterait une somme d'environ $300. La réponse a été "pas d'argent."

Quand je demande la réparation du quai de Lachine, qui est dans un état pitoyable, c'est dangereux; le public ne peut pas y avoir accès, on nous répond "pas d'argent".

Lorsque je demande la réparation du quai de Pointe-Claire, que la glace achève d'entraîner; il est aux trois quarts démoli, il n'est pas possible de le réparer, "pas d'argent".

Quand j'ai demandé à l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), ce monsieur, un homme de valeur, un homme distingué, qui a été longtemps magistrat, ministre dans le Gouvernement avec honneur pour lui et ses électeurs, je lui ai demandé, monsieur l'Orateur, pourquoi ne pas construire un tunnel sous le canal de Lachine pour permettre à mes électeurs de la ville Emard de pouvoir traverser ce canal, à toutes les heures du jour et de la nuit, pauvres ouvriers, femmes et enfants comme hommes, obligés de stationner sur la bande du canal des heures et des heures de temps sous la neige ou par de grands froids, obligés de subir tous les mauvais temps de l'année pour attendre que le canal soit libre, afin d'aller commencer leur journée, le matin, et revenir le soir, vers six heures; ces pauvres ouvriers sont obligés d'attendre que le canal soit libre, que le pont soit fermé afin de pouvoir traverser, pendant une demi-heure, une heure, des fois plus. Je disais à l'honorable ministre: "Vous qui représentez ce territoire-là, (parce que le comté qu'il représente est voisin du mien), "pourquoi ne faites-vous pas décider votre Gouvernement à bâtir ce tunnel qui est indispensable pour la protection de ces pauvres ouvriers"? Il me répondait, "oui monsieur, vous avez raison, mais on n'a pas d'argent".

Eh bien, monsieur l'Orateur, j'ai demandé l'élargissement d'un petit pont qui traversait le canal Lachine, pont qui à l'origine était suffisant vu le petit trafic qui s'y faisait. On a bâti ce pont-là lorsqu'il n'y avait que deux mille âmes; maintenant la ville de Lachine compte 20 mille habitants. Or, lorsque deux voitures passent sur ce petit pont, on est à se demander comment il faut faire pour ne pas se faire écraser. A un moment donné, une jeune fille est tombée à l'eau, une fille de 17 ans est tombée dans le canal et si ce n'eût été d'un citoyen qui était présent, elle se serait noyée. Et cela existe comme cela depuis des années; mais qu'est-ce que vous voulez: on n'a pas d'argent?

Je suis à me demander combien de temps ce système-là va durer. Je suis à me demander combien de temps le pays va subir cette administration-là? L'avenir nous le dira, mais comme je l'ai dit tout à l'heure, prenez garde, la voix du peuple est terrible, quand il se fâche, je vous assure que ce n'est pas drôle.

Le Gouvernement actuel déclare, et en cela, je crois qu'il a raison, qu'il n'est pas capable de rencontrer ses obligations. Il a parfaitement raison; c'est la première fois que je m'accorde avec eux. Le Gouvernement n'est pas capable de faire face à ses obligations les plus essentielles.

Alors, qu'est-ce qui arrive dans ces cas-là? Chez-nous, lorsqu'un homme n'est pas capable de rencontrer ses obligations, on appelle cela la banqueroute. Je ne sais pas ici comment on peut appeler cela. Il y a un autre terme, si on le veut, la faillite; ces deux mots sont cousins germains.

Mais si l'on n'est pas capable de rencontrer les obligations, où sont allés les surplus de l'ancienne administration? Où sont allés les deniers que ces messieurs ont reçus lors de leur entrée en possesion du coffre? J'entends toutes espèces de rumeurs là-dessus, mais la plus grande, c'est qu'on ne sait pas où ils sont allés.

Monsieur l'Orateur, nos principales obligations, elles sont nombreuses, n'est-ce pas? A ce sujet, si on avait de l'argent, et si j'étais consulté, si j'étais appelé à donner mon humble opinion aux honorables ministres de la droite, je leur dirais: "Messieurs, la principale obligation du Canada à l'heure qu'il est c'est de donner aux soldats de retour ce qu'ils demandent." Pour moi, ce serait justice à leur rendre. Les soldats de retour ont droit à une protection toute spéciale. Nous ne leur payerons jamais la dette de gratitude que nous leur devons. Nous pourrons peut-être leur donner des acomptes, nous ne pourrons jamais leur donner la mesure adéquate de la reconnaissance qu'ils ont droit d'avoir du Canada.

Or, qu'est-ce qu'on vient de répondre aux soldats de retour? "Oui messieurs, vous avez raison, vous avez fait d'immenses sacri-

fices; le pays vous acclame comme des héros, mais qu'est-ce que vous voulez, on n'a pas d'argent?" Quand il n'y a pas d'argent, il n'y a pas d'argent, et cependant, on va en trouver pour acheter des chemins de fer. Quand il s'agit de protéger ceux qui sont intéressés dans ces législations, on trouve toujours les moyens de se procurer les fonds nécessaires, mais pour les soldats: pas de moyens possibles.

Prenez garde, les soldats savent tirer du canon; vous les appelez des héros, parce qu'ils ont bien su manier l'arme; il leur en reste encore des poignets, prenez garde! Prenez garde aux soldats, n'en abusez pas.

Si l'on avait de l'argent, monsieur l'Orateur, on pourrait aider nos soldats et prendre les moyens nécessaires pour les établir, protéger leurs femmes et leurs enfants, en un mot, leur rendre justice. Si l'on avait les fonds voulus, nous serions en situation d'aider l'agriculture et la classe agricole qui a besoin de tant d'assistance et aussi protéger l'ouvrier; nous pourrions mettre nos soldats en lieu de gagner honorablement leur vie.

Le devoir capital d'un Gouvernement, il me semble, est de faire tout ce qui est possible et même, je dirai l'impossible, pour rendre le peuple heureux et prospère. Cependant, je vous assure qu'à l'heure actuelle dans ce pays, le bonheur est rare. Il n'y a qu'une classe de gens heureux dans ce pays, monsieur, et c'est celle des gens qui vivent aux dépens des autres; pour cette classe-là, pas de misères. Le soir, leurs goussets bien remplis, ils n'ont d'autre chose à faire qu'à se creuser la tête pour arriver à trouver quelque moyen de faire de nouvelles dépenses; je le répète, c'est la seule catégorie de gens heureux dans le pays actuellement.

Si nous avions de l'argent, monsieur l'Orateur, il me semble que l'une des premières choses à faire serait d'augmenter le volume de nos exportations en mettant les marchandises canadiennes sur tous les marchés étrangers; cependant, rien de tel ne se fait. Si au lieu de passer notre temps à discuter des mesures du genre de celle que nous étudions aujourd'hui, nous prenions les mesures nécessaires pour voir à ce que des agents financiers soient envoyés aux divers marchés du monde dans le but d'y introduire nos marchandises canadiennes avec succès et avantage, je suis d'opinion que ce serait un immense service à rendre à tout le pays. Non, on n'a pas le temps de s'occuper de ces choses.

Actuellement, les ouvriers se plaignent qu'il n'y a pas d'ouvrage et avant-hier même je constatais que dans la ville de La-

chine, une grève de 2,000 à 2,500 ouvriers venait d'être déclarée dans les usines de la grande compagnie de la Dominion Bridge. Pourquoi cette grève? Parce que les salaires ne sont pas suffisants, disent les ouvriers. Si donc le Gouvernement disposait de l'argent nécessaire, il pourrait se lancer dans de nouvelles entreprises, accorder de nouveaux contrats à ces grandes usines, et celles-ci, à leur tour, donneraient de meilleurs salaires à leurs employés et l'on ne verrait pas grève sur grève se déclarer sur tous les points du pays.

A ce sujet, monsieur l'Orateur, je me permettrai de dire quelques mots sur le nouveau chef que le parti libéral vient de se choisir. C'est un homme très honorable, et qui a consacré de longues années de sa vie, quoique pas très longue, à l'étude des problèmes les plus importants et de toutes les questions domestiques qui peuvent contribuer à rendre la population du pays heureuse et prospère. Je me permettrai de lui recommander, car je suis son aîné, lui étant de beaucoup plus âgé, bien qu'il ait sur moi l'avantage de sa position, je lui recommanderai au nom de celui qui vous parle comme au nom des électeurs que j'ai l'honneur de représenter, de ne pas laisser passer cette mesure-là; non, vous ne devez pas la laisser passer et s'il le faut, restez ici jour et nuit; vous les découragerez.

M. McMASTER (Brome): Ils sont découragés déjà.

M. LAFORTUNE: Non, monsieur l'Orateur, une mesure aussi scandaleuse ne doit pas être adoptée et je dirai à mon honorable chef (M. Mackenzie King) de se lever et de demander à tous ceux qui veulent bien lui donner la main, de présenter un front uni et de dire à ces messieurs du gouvernement ce que les Français disaient aux Allemands: " Vous ne passerez pas ". Vous le savez, les Allemands n'ont pas passé. Il en sera de même pour le gouvernement.

M. MACKIE (Edmonton): L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. LAFORTUNE: Avec plaisir, si c'est une bonne question.

M. MACKIE: Si une compagnie privée ne peut faire un succès de l'administration d'un chemin de fer, quelle alternative l'honorable député suggérerait-il à la Chambre?

M. LAFORTUNE: Tout ce que je lui demande, c'est de ne pas s'endetter pardessus la tête et de ne pas tremper dans cette transaction scandaleuse.

M. MACKIE: L'honorable député me permettra-t-il une nouvelle question?

M. LAFORTUNE: Très certainement. Aussi longtemps que vous voudrez.

M. MACKIE: Je remercie l'honorable député de m'accorder tout le temps que je veux.

M. LAFORTUNE: Non, non. Autant de questions que vous voudrez, mais pas trop longues.

M. MACKIE: Mon honorable ami me trace des limites, il ne veut pas que je lui demande trop de questions.

M. LAFORTUNE: Je ne suis pas ici pour subir un interrogatoire. Je suis ici pour vous répondre.

M. MACKIE: Je pose de nouveau ma question: Si une compagnie ne peut faire un succès de l'administration d'un chemin de fer, quelle suggestion auriez-vous à faire à la Chambre?

M. LAFORTUNE: En réponse à l'interpellation de mon savant ami, je lui dirai que lorsqu'une compagnie ne peut pas faire honneur à ses affaires, tant pis pour elle; nous ne sommes pas obligés de nourrir l'enfant du Grand-Tronc; charité bien ordonnée commence par soi-même, à plus forte raison quand un pays ne peut rencontrer ses propres obligations, pourquoi se chargerait-il des obligations des autres?

M. MACKIE: Puis-je poser une nouvelle question à l'honorable député?

M. LAFORTUNE: Envoyez, envoyez.

M. MACKIE: Si l'honorable député était l'endosseur d'un billet de la compagnie du Grand-Tronc, et . . .

M. LAFORTUNE: Moi, l'endosseur! Je vous demande pardon. Je ne suis pas l'endosseur de la compagnie du Grand-Tronc, comme mon savant ami le prétend; il veut me faire trop d'honneur et mon crédit n'est pas bon à ce point. D'autre part, c'est heureux pour moi, car j'aurais à payer les pots cassés. On ne doit pas se réjouir du malheur des autres, mais, après tout, les déficits de ce chemin de fer ne nous regardent pas. Cette compagnie a été formée à l'aide de capitaux anglais, et c'est à ces capitalistes de s'arranger avec leur stock et leur compagnie.

Mon honorable ami d'Edmonton me demande ce que j'ai à suggérer. Tout ce que je lui suggérerais, ce serait de voter avec nous; le pays lui en tiendrait compte et ses électeurs lui en seraient reconnaissants. Qu'il ne l'oublie pas; il aura, lui aussi, un compte à rendre et lorsque ses électeurs lui demanderont pourquoi il a voté en faveur de l'achat de ce chemin de fer, il aura besoin de toute l'habileté de l'honorable ministre de l'Intérieur pour aller défendre sa cause; cependant, les électeurs seront peut-être difficiles à convaincre.

Vous avez déjà, monsieur l'Orateur, avec moi....mais je vous demande pardon; j'oubliais que nous appartenons au même parti et que, dans la position que vous occupez actuellement, votre personnalité ne peut être mise en jeu. Je vous rappellerai, cependant, la discussion qui s'était élevée lorsque le Gouvernement avait soumis à cette Chambre une mesure pour autoriser un don de trente-cinq millions; nous avons lutté jour et nuit pour empêcher l'adoption de cette mesure; malheureusement, nous n'avons pas réussi; elle a été adoptée malgré nous. Heureusement, que nos bons amis du Sénat sont venus à notre secours, et ces honorables sénateurs ont fait leur devoir une fois de plus; comme résultat cette question fut mise de côté. De nouveau, aujourd'hui, ces bons sénateurs s'agitent et nombre des amis du Gouvernement, dans la Chambre haute, se proposent bien de ne pas supporter cette mesure.

Nous ne sommes pas les seuls, monsieur l'Orateur, à protester contre cette mesure. Des journaux conservateurs des plus autorisés, comme le "Star" de Montréal, la condamnent également. On ne peut pas, cependant, soupçonner le "Star" de Montréal, d'avoir des intérêts, pas plus qu'on ne peut soupçonner ses convictions; c'est reconnu qu'il a toujours été l'ami du Gouvernement.

Chaque fois, que le Gouvernement a proposé des mesures, le "Star" s'en est fait le défenseur. Aujourd'hui, cependant, on voit ce journal jeter les hauts cris contre cette mesure et prier les députés de ce côté-ci de s'opposer de toutes leurs forces et d'empêcher si possible, la consommation de cette injustice.

Que signifie donc ce changement d'opinion, sinon que la transaction est essentiellement mauvaise. Comme nous, le "Star" a confiance que les honorables sénateurs, qui sont en définitive les gardiens des deniers publics comme ils sont aussi les gardiens de l'honneur du pays, empêcheront cette iniquité d'être consommée.

Il peut être bon de rappeler ici que le propriétaire du journal qui dénonce ainsi le Gouvernement est lord Atholstan, un monsieur qui vient d'être nommé lord, s'il vous plaît, par ses amis, naturellement, et cependant, il ne craint pas aujourd'hui de venir les dénoncer dans des termes violents.

Je passe à un autre point.

Si le Gouvernement était en bonne posture financière, est-ce qu'il ne prendrait pas les mesures nécessaires pour diminuer le coût de la vie?

On a parlé de commission pour tâcher de diminuer le coût de la vie, mais, monsieur l'Orateur, depuis que cette commission est nommée, tout augmente; le fromage et le beurre; les poules ne pondent pas, les œufs sont rendus à un prix fabuleux. Est-ce la faute de la commission?

Il y a quelque chose d'incompréhensible. Depuis que cette commission est nommée, tout augmente au lieu de diminuer; ce ne sera pas drôle de donner des étrennes au Jour de l'An!

Monsieur l'Orateur, on a été si bien traité par l'Orateur de la Chambre dans le passé; il nous avait habitués à nous donner des petites valises que nous recevions avec plaisir, qui faisaient plaisir à nos femmes et à nos enfants. Les nouveaux députés qui sont entrés dans cette Chambre attendaient leurs valises, et ils attendent encore, parce que, avec la meilleure volonté du monde, vous répondez: "pas d'argent, pas de valises."

Les députés qui, depuis plusieurs années, demandent une augmentation d'indemnité, sont encore à attendre: "pas d'argent".

Les juges, la magistrature, qui se sont plaints que leurs salaires ne sont pas suffisants, nous écrivent, demandant de faire instance auprès de l'exécutif pour tâcher de faire augmenter leurs émoluments, et on nous répond: "pas d'argent".

Les employés civils que nous coudoyons du matin au soir se plaignent avec raison que leurs salaires ne sont pas suffisants, et ne sont pas capables de faire vivre leurs familles, que tout est trop cher, et demandent à grands cris une augmentation de salaire; l'on répond: "pas d'argent".

Et ces messieurs, au gousset bien rempli, vont donner avec générosité aux capitalistes anglais, le prix de leur stock, que ceux-ci trouvent l'occasion de vendre avec plus de profit, aux dépens de ceux qui souffrent.

C'est grave, monsieur l'Orateur, cela peut faire froncer les sourcils comme vous le faites; c'est grave, mais je ne trouve pas que c'est drôle, je suis anxieux de savoir comment cela va se terminer. Le commerce est stagnant; le commerce n'est pas bon; les grandes maisons d'affaires se plaignent, l'industrie ne prospère pas comme elle le devrait, et la classe ouvrière est dans le malaise, parce que le Gouvernement déclare partout et toujours qu'il n'a pas d'argent, et ne peut pas venir à son secours.

Celui-ci n'a rien fait qu'accumuler et augmenter les taxes qui grèvent le peuple. Si on diminuait les taxes au lieu de les augmenter, si au lieu de faire cette transaction sollicitée par les honorables membres du Gouvernement, on diminuait les taxes qui écrasent le peuple, pour rendre cette classe plus heureuse, pour rendre la vie plus facile, on aurait bien mérité.

Les emprunts se succèdent, un terminé, l'autre prend naissance immédiatement; emprunt sur emprunt. On crie, on prêche, on demande à la population d'acheter des bons de la Victoire, mais au lieu d'emprunter, de faire souscrire le peuple, si on prenait les moyens de pratiquer l'économie et de protéger les électeurs, d'une manière plus efficace, le contribuable serait certainement plus satisfait.

Il n'y a pas d'argent pour les choses absolument nécessaires, pour les choses indispensables, mais il y a de l'argent pour favoriser les amis de l'administration. Je ne porte pas d'accusation contre qui que ce soit, Dieu m'en garde, mais je dis que dans cette transaction, on favorise les amis de cette administration.

Qu'arrivera-t-il quand cette ligne de chemin de fer sera sous la tutelle et la direction de ce Gouvernement? Le député de Chambly-Verchères (M. Archambault) vous a donné un exemple de ce qui s'est passé sur les chemins de fer, qui sont administrés par l'Etat: on abuse de l'administration de ces lignes pour favoriser les amis.

Je dis, monsieur l'Orateur, qu'on a presque ruiné les finances du Canada par la transaction du Nord-Canadien, et l'on va ruiner, pour ainsi dire, le crédit de ce pays par cette même transaction du Grand-Tronc.

Où cela va-t-il nous mener? Dans mon humble opinion, à une des trois choses suivantes: à la banqueroute, à l'impérialisme, ou à l'annexion aux Etats-Unis. Pour moi, il n'y a pas d'autres alternatives que celles-là.

La banqueroute, lorsque le Canada sera tellement endetté que les ressources de cet immense pays ne suffiront pas pour payer la dette nationale; lorsque nous suerons sang et eau, non pas pour payer le capital, pas même des acomptes, mais pour rencontrer les intérêts sur la dette flottante. Monsieur l'Orateur, je dis que la banqueroute est notre première alternative. Si l'on continue à dépenser follement des sommes aussi rondelettes, il n'y a pas de doute que la banqueroute se présentera un jour ou l'autre. Le Royaume-Uni de la Grande-

Bretagne, dont nous dépendons, s'emparera alors de ses enfants de la colonie; ce sera alors l'impérialisme rêvé depuis bien des années et l'Angleterre nous dira alors: "Vous êtes de mauvais administrateurs, vous ne pouvez faire face à vos obligations."

La troisième de ces alternatives est l'annexion, et si je suis bien informé, on commence à devoir quelque chose à nos amis de l'autre côté du quarante-cinquième; ils auront donc quelque chose à dire dans cette affaire. Il n'y a pas à récriminer; il faudra au pays une porte de sortie, et, dans mon opinion, nos savants amis de l'autre côté seront responsables de cet état de choses. Il est encore temps de s'arrêter. Ecoutez donc la voix de vos supérieurs.

Tout à l'heure, lorsqu'un de mes collègues a dit que le Board of Trade, de Montréal, était opposé à cette transaction, on a vu des honorables députés de l'autre côté sourire. Ils trouvaient cela drôle comme si les messieurs qui composent ce Board of Trade étaient des hommes de deuxième ou de troisième valeur. Je me permettrai de leur dire, qu'avec raison, ils peuvent être fiers des hommes dirigeants de Toronto, qu'ils peuvent être fiers de leur Board of Trade; ce sont assurément des gens respectables, mais ils ne sont certainement ni plus importants, ni plus respectables que les nôtres. Si la ville de Toronto compte nombre de gens honorables et compétents en matières financières, Montréal est la reine du Dominion au point de vue financier, intellectuel et moral, ainsi qu'au point de vue de la tempérance. Son Board of Trade est composé d'hommes éminents et bien connus et les honorables ministres en savent quelque chose. Demain, ces messieurs reviendront peut-être faire des représentations auprès des honorables membres du Sénat. Auront-ils plus de chance qu'ils n'en ont eue auprès de cette Chambre? Tous nous le souhaitons.

Il doit y avoir quelque chose que nous ne connaissons pas dans ce projet, et qui n'a pas été déposé sur la table.

Quand une chose extraordinaire arrive, quand une transaction extraordinaire nous est demandée, on est tout surpris que des hommes intelligents, des mandataires du peuple, des hommes versés dans les affaires, qui ont le même intérêt que nous sous tous les rapports, soutiennent une transaction de la nature de celle-là, on a droit de se demander, "est-ce qu'il n'y a pas anguille sous roche"? Est-ce qu'il n'y a pas quelque chose d'inconnu, quelque chose en-dessous qui ait pu porter ces hommes à agir autrement que ceux qui pensent d'une manière consciencieuse.

Je n'accuse personne, je ne veux faire aucune réflexion sur l'honorabilité de ces honorables membres, qui ne pensent pas comme nous, mais j'ai peur qu'il y ait quelque chose qui ne puisse pas être placé devant la Chambre.

Le peuple, monsieur l'Orateur, ne tolérera pas aucune des trois alternatives que je viens de mentionner. La banqueroute, le peuple ne la subira pas, l'impérialisme non plus; l'annexion, oh non! encore moins.

Mais qu'est-ce qui arrive lors de ces grandes crises financières, de ces grandes crises administratives? C'est que le peuple se tourne à la révolte. L'histoire est là pour nous enseigner que lorsque vous demandez à une population des choses arbitraires, des choses injustes, des choses qui ne s'expliquent pas, le peuple se révolte. C'est ce qui a toujours amené les grandes commotions, les grands troubles.

Monsieur l'Orateur, vous punirez vos enfants, s'ils désobéisent. Mais si vous êtes injuste et arbitraire dans votre punition, ils se révolteront. Il en est de même des nations. Si vous demandez à un peuple de souscrire, de se soumettre à des choses arbitraires, injustes, il ne s'y soumet pas, il se révolte.

C'est ce qui arrivera dans ce pays. Je ne le désire pas. Je suis soumis aux lois de mon pays, j'ai le respect à l'autorité, la soumission à mon roi, mais à une condition: qu'il soit juste, qu'il passe des lois équitables.

On demande avec raison tant au provincial qu'au fédéral, une plus grande production agricole; on dit au cultivateur de ce pays: "Gardez vos enfants à la maison, retenez vos fils sur les fermes, enseignez-leur l'agriculture, l'élevage, les choses domestiques; enseignez-leur à bien cultiver leurs propriétés, tâchez que les enfants du sol n'aillent pas verser dans les grands centres".

Nous le voulons bien, monsieur l'Orateur, mais pour augmenter la production agricole, il faut que le Gouvernement la protège.

On demande au Gouvernement, depuis bien longtemps, d'aider les fermiers, les propriétaires de fermes, à faire de l'irrigation sur leurs propriétés, de subventionner chaque province pour encourager l'irrigation de milliers d'arpents de terre qui ne produisent pas. Dans l'Ontario, comme dans les provinces de l'Ouest et de Québec, il y a des centaines de milliers d'acres de terre qui souffrent par le défaut d'irrigations; on n'a pas de système d'irrigation assez avancé pour protéger la culture de

nos fermes. On s'adresse au Gouvernement. Toujours la vieille réponse: "Oui, vous avez raison, mais le Gouvernement n'a pas d'argent, le Gouvernement ne peut pas vous aider, il n'y a pas d'argent".

Nous demandons au Gouvernement des stations agricoles. La fondation de fermes expérimentales, comme fermes de démonstrations, est superbe, et elles rendent de grands services à notre pays; les cultivateurs, dont je suis du nombre, demandent des stations agricoles, dans les principaux districts de chaque province pour y démontrer et y faire sur une petite échelle, ce que l'on fait en grand sur les fermes.

Le Gouvernement vient de faire un bon pas; grâce aux démarches persévérantes de l'honorable député de l'Assomption, on vient d'ouvrir au village de l'Assomption une station expérimentale pour enseigner la culture du tabac. Les électeurs de Montcalm et de l'Assomption sauront gré à M. Séguin qui, par son travail et sa persévérance, a réussi à convaincre le Gouvernement.

Je demande la même chose pour le comté que je représente. Je voudrais qu'il y eût une station agricole, pas loin de Montréal, pour que ce grand centre y envoie ses enfants étudier les choses qui leur donneraient le goût de l'agriculture, elle ferait pendant à la célèbre école qu'il y a dans le comté, l'école Macdonald.

J'étais en présence de notre futur roi, le prince de Galles, qui nous a fait l'honneur de visiter l'école Macdonald et l'hôpital militaire de Sainte-Anne-de-Bellevue, dans les limites de la même place.

Je disais au futur roi de nous aider à changer l'état de choses actuel qui est au détriment de notre population, de tâcher de faire en sorte que les fils de cultivateurs ne soient pas arrêtés, poursuivis et emprisonnés lorsque nous avons tant besoin de ces fils sur nos fermes.

L'agriculture est admise comme étant la mamelle de tout succès. L'agriculture dans notre pays est certainement la source la plus importante, la plus puissante, la plus productive de toutes les industries. L'industrie agricole bien comprise, les cultivateurs bien protégés, ayant à leur disposition ce qui est nécessaire pour exploiter les propriétés qu'ils ont, donnerait a l'Etat cinq fois plus qu'elle donne si le Gouvernement nous aidait, nous donnait des stations agricoles et les moyens d'irrigation voulus pour assainir nos propriétés.

Nous avons un beau climat, mais une température très courte; il faut que les travaux se fassent rapidement et que l'écoulement des eaux des pluies qui se répètent si souvent, puisse être maîtrisé de manière à pouvoir nous permettre d'ensemencer nos propriétés et d'en retirer le plus d'avantages possible. Nous ne demandons pas de privilège, nous ne demandons rien qui ne soit pas raisonnable, mais que l'Etat nous avance les deniers publics nécessaires, que l'Etat nous prête avec des conditions assez faciles, l'argent nécessaire pour assainir nos propriétés. Nous triplerons, quadruplerons en peu de temps les récoltes que nous avons maintenant.

[M. Lafortune.]

Le Gouvernement que j'ai combattu et que je combats, a des bons mouvements. Ainsi lorsque les cultivateurs sont venus en délégation, demandant une protection plus grande, pour la production du tabac, nous avons été reçus par l'honorable ministre Crerar, qui a pris notre demande en sérieuse considération. Il a promis de voir à secourir le cultivateur. Nous demandions une taxe additionnelle pour protéger le tabac canadien contre les tabacs étrangers. Le Gouvernement, lors de la dernière session, a fait un bon pas, et je lui en donne crédit. Le Gouvernement a relevé le tarif, l'a augmenté sur les tabacs américains, et nous a permis de faire une culture plus payante, d'avoir un meilleur prix pour le tabac. Cette année, nous avons un rendement supérieur aux années précédentes.

Je dis que c'est une chose nécessaire de protéger les fermiers, ceux qui s'occupent d'agriculture pour que le pays puisse tirer autant de ressources possibles de cette majorité de la population, les cultivateurs.

Il y a une population dans mon comté qui est bien à plaindre. Les propriétaires de l'île Bizard, l'ancienne seigneurie de feu F. D. Monk; il leur avait promis beaucoup, et quand il promettait quelque chose, il avait une parole; c'était un homme d'honneur. Il leur avait promis qu'un pont se contruirait entre l'île Bizard et l'île Jésus.

Imaginez donc qu'il y a une population qui passe des mois et des mois incapable de sortir de l'île, parce qu'elle n'a pas de communication à l'eau haute, et qu'il y a danger de traverser en chaloupe. Ces gens sont obligés d'attendre que les glaces descendent, que les eaux baissent pour sortir de l'île, soit pour aller au nord, à Saint-Eustache, ou au sud, à Sainte-Geneviève. Il y a danger, des noyades ont eu lieu, et on demande un pont pour ces braves gens.

Monsieur Monk leur avait promis la chose, mais malheureusement pour eux, il est mort trop tôt; tout en est resté là.

Votre humble serviteur, qui demeure depuis trente-cinq années dans ce territoire, connaît bien les besoins de la population. Je leur ai dit que tant que j'aurais l'honneur de les représenter, je ferais des efforts et des démarches aussi multipliés que possible pour tâcher de leur faire obtenir justice. Je n'ai pas réussi, toujours parce que le Gouvernement m'a répondu: "pas d'argent".

Mais je vous assure, monsieur l'Orateur, qu'il faut que cela vienne, il faut que cela arrive; la justice peut dormir pendant quelque temps, mais elle ne dort pas toujours. Il faut à un moment donné que l'opinion publique obtienne sa part de soleil, sa part de protection, et sa part de justice. Je ne perds pas courage.

Un DEPUTE: Très bien.

M. LAFORTUNE: On parle de faire construire une bonne route nationale qui partirait de Montréal jusqu'à Toronto. J'ai bien hâte que cette route se fasse, pour aller payer une visite plus souvent à la population de Toronto que j'aime, malgré leurs remarques plus ou moins désagréables. On ne cesse pas d'avoir du respect pour eux, et on voudrait les amener à nous coudoyer plus souvent pour les amener à nous mieux connaître.

Monsieur l'Orateur, j'ai dit à celui qui vient de vous céder sa place, que nous aimions bien l'orateur d'autrefois parce qu'il nous donnait, à chaque session, une petite valise bien remplie, mais que, pour des raisons de finances, vous ne nous les donnez plus. Je regrette que l'état des finances du pays soit si mauvais, et que les valises ne viennent pas. . . .

M. McMASTER: On nous donne un grand trunk . . .

M. LAFORTUNE: Oui, c'est plus qu'une valise, c'est un char.

Un DEPUTE: C'est un train. . . .

M. LAFORTUNE: On parlait de la création d'une route nationale qui partirait de Montréal, traversant les comtés de Soulanges, Vaudreuil, Jacques-Cartier, et les comtés voisins, et se rendrait à Ottawa, puis d'Ottawa continuerait jusqu'à Toronto; c'est une route nationale qui s'impose. Le Gouvernement a fait la route nationale de l'est, de Montréal à Québec, une superbe route, et la route nationale de l'ouest s'impose.

On félicite le Gouvernement avec raison d'avoir fait construire un immense hôpital militaire dans le comté de Jacques-Cartier, dans la paroisse de Sainte-Anne, en face du célèbre collège Macdonald. Cet hôpital militaire s'imposait. C'est une immense construction, absolument nécessaire pour les soldats de retour, les blessés, les infirmes, enfin, c'est un hôpital national.

Mais les blessés, les soldats, tout le personnel qu'il y a là, vient de chaque côté, et un grand nombre des internes viennent d'Ontario, d'autres des Provinces maritimes, et d'autres du sud. Or, s'il y avait une route nationale, de Montréal à Toronto, les familles viendraient plus aisément, plus souvent, visiter cet hôpital militaire, les familles viendraient plus souvent prendre part à ce qui se passe à la grande école Macdonald, que son ancien propriétaire, sir W. C. Macdonald a fait construire, qui a coûté d'énormes sacrifices d'argent, des millions et des millions.

Eh bien, monsieur l'Orateur, si, au lieu de dépenser l'argent du peuple à secourir, dans leur embarras, les actionnaires du Grand-Tronc, on nous aidait à bâtir ou à construire ces grandes routes nationales, quel bien ferions-nous! Cela serait la route internationale, et quel succès pour le peuple anglais, comme pour le peuple français, pour les deux races qui vivent ici, de voir une route qui relierait les grands centres d'Ontario, à Montréal, le chef-lieu, la reine par excellence du Dominion. Les hommes d'autrefois l'ont rêvée, ceux d'aujourd'hui la demandent, parce qu'elle s'impose. J'ose espérer que le projet qui est à l'étude depuis longtemps, deviendra une réalité et que nous aurons cette route nationale.

Monsieur l'Orateur, ai-je besoin de vous rappeler les efforts que nous avons faits, de ce côté-ci de la Chambre? N'est-ce pas l'opinion générale que la construction du canal de la baie Georgienne s'impose? Les gouvernements antérieurs à 1896, les gouvernements Macdonald, Thompson, Tupper et autres, de même que le gouvernement du très regretté sir Wilfrid Laurier, ont fait de grandes dépenses pour des relevés, plans, devis, spécifications; ceci prouve jusqu'à quel point cette entreprise était nécessaire et aussi qu'elle était reconnue comme telle; il me semble que le bon sens veut que l'on aille de l'avant dans la construction de ce canal plutôt que de dépenser des millions pour des choses qui ne nous regardent pas.

Je dis, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement n'a pas le droit d'en agir ainsi, qu'il ne peut disposer à son gré des deniers publics; il ne possède rien, et n'est que le défenseur des intérêts du peuple. Je suis sûr que le peuple canadien approuverait sa politique dans une question comme celle

de la construction du canal en question qui permettrait aux bateaux de prendre leur chargement, de suivre ce canal pour déboucher au bout de l'île de Montréal, le plus bel endroit de tout le Canada; ces bateaux s'en iraient ensuite tout droit à Halifax, raccourcissant ainsi leur parcours de plus de quatre cents milles; le coût du transport du grain de l'Ouest se trouverait réduit de ce fait de deux sous le minot. Je vous laisse à juger des immenses bénéfices que l'on retirerait de ce canal.

Je dis, monsieur l'Orateur, que le seul moyen de s'acquitter de notre dette nationale est de donner à la chose agricole le plus d'encouragement possible; il faut aussi faire les sacrifices nécessaires pour faire produire davantage nos industries minières; c'est par ce moyen seul que nous nous acquitterons de la dette énorme que nous avons contractée.

Ne regrettons pas ce que nous avons fait. Soyons fiers et heureux d'avoir dépensé tant de millions pour faire face à la situation qui nous a été faite; ne regardons pas en arrière, mais plutôt en avant. Envisageons l'avenir avec assurance et pratiquons dans nos dépenses une sage économie. Je suis, en cela, monsieur l'Orateur, les conseils des hommes les plus respectables, les plus honorables, les plus compétents et les mieux avertis de notre beau Dominion; ces hommes éminents nous disent que le pays est dans une situation sérieuse et que le projet de loi que l'on discute actuellement est ruineux. Je demanderai aux honorables députés qui me font l'honneur de m'écouter avec tant de respect d'unir leurs efforts aux miens pour protester énergiquement contre l'acquisition du Grand-Tronc; le peuple vous en sera reconnaissant et vous fera des funérailles de première classe. Vous suivrez en cela le bon conseil donné par les journaux les plus en vue du pays, je veux parler de la "Gazette" et du "Star", de Montréal. La "Gazette", monsieur l'Orateur, est un journal bien intéressant, je le lis depuis que je suis jeune pour m'instruire et aussi pour me tenir au courant des choses sérieuses et, en passant, pour voir aussi ce qu'ils disent contre nous. Eh! bien, ce journal jette les hauts cris et ses colonnes sont remplies d'articles contre cette proposition. Vous ne direz pas, cependant, que c'est un journal vendu. Non, messieurs, vous le savez, la "Gazette" n'est pas à vendre.

Je regrette, monsieur l'Orateur, de prendre un temps aussi précieux que celui des honorables messieurs, mais vous avouerez que le moment est des plus sérieux. Je ne m'imagine pas que ma voix va faire triompher ma cause et qu'un sentiment de justice va enflammer les cœurs de tous les messieurs de l'autre côté. Je serais aujourd'hui l'homme le plus heureux du monde si j'avais contribué un tant soit peu à faire réfléchir mes adversaires.

[M. Lafortune.]

Tout à l'heure, monsieur l'Orateur, lorsque je traitais des moyens d'éteindre la dette nationale, j'ai oublié de mentionner une industrie qui est absolument négligée dans notre province de Québec. Notre sol est le meilleur possible. Nous disposons de bras jeunes et vigoureux et nous avons aussi l'ambition de faire honneur à nos affaires. Notre désir serait d'apporter au trésor fédéral plus que nous n'y apportons actuellement. Voici ce que j'ai à proposer: Tous les ans, nous importons des milliers et des milliers de tonnes de sucre. Pourquoi le Gouvernement ne nous fournirait-il pas l'argent nécessaire pour établir une industrie sucrière dans notre province? Cette industrie existe et se maintient avec succès dans l'Ontario et nous ne serions que trop heureux de copier les hommes qui y dirigent cette industrie. Pourquoi ne pas donner aux cultivateurs de Québec une subvention pour les encourager à cultiver la betterave? Nous pourrions facilement raffiner tout le sucre nécessaire pour notre consommation et éviter ainsi l'importation de ces immenses quantités de sucre. La chose n'est pas nouvelle. Des essais ont déjà été tentés à Farnham et il a été prouvé que le sol convenait très bien à la culture de la betterave; cependant, cette industrie n'a pas subsisté à cause du manque de capitaux. On a demandé alors au gouvernement de Québec une subvention de cinquante sous par tonne, et une subvention semblable du gouvernement fédéral. On a répondu que les finances du pays ne permettaient pas de faire ces sacrifices et la sucrerie de Farnham est tombée en faillite. Une nouvelle expérience a été tentée à Berthier, mais le résultat a été le même. Somme toute, nombre de cultivateurs, qui avaient eu confiance dans cette industrie nouvelle, avaient mis un grand nombre d'arpents en betteraves et ils ont tout perdu. Pourquoi ne pas remettre sur pied cette industrie, puisque le Gouvernement est aujourd'hui plus prospère?

Si l'on donnait au cultivateur une subvention, quoique petite, nous ferions comme on fait aux Etats-Unis; nous verrions le sucre canadien venir sur nos tables. Est-ce que cela ne serait pas de nature à aider le Gouvernement fédéral à éteindre notre dette nationale? Je dis: oui.

L'honorable ministre du Commerce (sir George Foster) qui a tant d'expérience, qui a connu les mauvais jours comme les bons, qui connaît les revers de la politique, ne devrait-il pas prendre les paroles de votre humble député, de votre humble serviteur, les inscrire dans un carnet et dire: "Oui, vous avez raison, on devrait encourager l'industrie du sucre au pays et empêcher de faire venir le sucre", et quand on s'assoierait à la table, on dirait, nous mangeons du sucre canadien et nous aurions tous de la reconnaissance et de la gratitude; nous aurions profité du fruit de l'expérience de la Chambre qui fait beaucoup dans l'intérêt de la classe agricole. J'espère que l'honorable ministre ne se couchera pas sans penser sérieusement à la simple proposition que je mets devant la Chambre pour que, plus tard, on puisse dire: Des fois, on a plus souvent besoin d'un petit que d'un gros; les petits passent dans les petits trous et les gros dans les grands trous, et le député de Jacques-Cartier avait certainement raison en demandant que l'industrie sucrière soit établie dans la province de Québec et le savant ministre nous rendrait d'immenses services.

Monsieur l'Orateur, maintenant que j'ai posé les préliminaires, permettez-moi de dire ce que c'est qu'un chemin de fer administré par un Gouvernement. Quand je suis à la ferme chez moi, à la tête de mon personnel, il se fait une bonne journée de travail, une journée consciencieuse et le soir je puis dire que nous avons bien travaillé, et que le temps a été bien employé. Mais, si j'ai le malheur d'être sur le plancher de la Chambre, quand je retourne, le travail est moins démonstratif; il y en a moins à trouver.

Dans une compagnie comme le Grand-Tronc, composée de capitaux anglais, canadiens ou de n'importe quelle corporation, les capitalistes ont intérêt à ce que l'administration d'un chemin de fer se fasse avec précaution, sans omission ou erreur pour qu'à la fin de l'année, les capitaux investis dans cette entreprise puissent rapporter des profits; c'est justice.

Et voilà le gouvernement du Canada propriétaire d'un chemin de fer. La chose d'un gouvernement appartient à tout le monde; c'est un vieil axiome qu'en volant le gouvernement on ne vole personne. Les employés poussent le temps à l'épaule, ils disent: le gouvernement est riche, le gouvernement est bon. C'est regrettable, mais c'est comme cela.

Lorsque le Gouvernement aura acquis cette propriété qu'on appelle le Grand-Tronc, cela sera la chose de tout le monde. Avez-vous déjà vu un Gouvernement faire de l'argent avec un chemin de fer? Si vous en avez vu, moi je n'en connais pas.

On a parlé des expériences faites dans les autres pays. Les Américains ont coutume de passer pour être bien fins. Quand on parle des Américains on dit: C'est un Américain, il est bien fin, on ne l'embête pas facilement. Avez-vous vu ce qui s'est passé depuis que le gouvernement américain a pris le pas et que les chemins de fer sont devenus la chose publique? Des millions ont été engloutis. C'est naturel, c'est le gouvernement. Pas de mal à cela.

Quel sera le déficit de la prochaine année dans le budget administratif du Gouvernement, lorsqu'il aura acquis le Grand-Tronc? J'ai peur que ce soit un déficit énorme.

Si les honorables messieurs croient que je suis en erreur, je respecterai leur opinion, mais jusqu'à présent, je suis de cette opinion-là; je crois qu'il n'est pas possible d'administrer une ligne de chemin de fer avec profit et avantage pour l'Etat.

Voyez les corporations municipales. On fait toutes espèces de règlements, toutes espèces de démarches, on fait toutes espèces de choses pour tâcher de protéger les deniers publics et on ne réussit pas. Pourquoi? parce que c'est la chose publique. On dépense tant qu'on peut, on ne ménage rien et le résultat est déficit sur déficit. Les hommes sont de bonne foi, les hommes sont honnêtes; je ne veux pas dire que c'est par fraude ou concussion, c'est la nature des hommes; quand on n'a pas d'intérêt direct on pousse le temps à l'épaule. Il en sera ainsi quand le chemin sera propriété de l'Etat.

Voyez des hommes d'affaires, des hommes qui ont de l'expérience, qui ont réussi à administrer la chose privée avec succès, je vous assure qu'ils sont bien cotés. Allez-vous croire que si ces hommes-là, avec leur intelligence, croyaient que cette transaction serait bonne, ils ne voteraient pas en sa faveur?

Je connais plus d'un député dans cette Chambre, des hommes qui ont vécu sous le harnais du travail, des hommes qui ont passé leur vie à travailler avec conscience et régularité, sans penser un seul instant au plaisir, qui nous disent que cette transaction est tout à fait condamnable.

J'ai écouté monsieur le député de Sherbrooke (M. McCrea) qui n'est pas le pre-

mier venu dans cette Chambre. S'il a accumulé la fortune qu'il possède, c'est, grâce à son travail, à ses économies, à sa saine administration de la chose privée. Je vous assure que je le connais, il est Ecossais, indépendant, et quand il a dans la tête, dans le cœur et dans l'âme quelque chose qui est bon essayez donc à le faire changer d'idée. Or, cet honorable député de Sherbrooke, causant de la transaction, disait: "Monsieur l'Orateur, je ne puis pas concevoir que des hommes libres comme le sont les honorables messieurs de la droite, puissent entretenir une idée semblable." Ces hommes, ont passé leur vie dans les affaires et leur jugement les commande à notre attention. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, sur une question d'affaires comme celle-ci, est-ce que je ne dois pas m'en rapporter à leur jugement plutôt qu'à celui d'un avocat? Qu'est-ce que l'honorable ministre de l'Intérieur connaît en fait de chemins de fer? Sans lui faire injure, sans rien dire pour le blesser, qu'est-ce qu'il connaît dans le rouage d'une administration semblable? Comme moi, il voit tourner les roues, il voit les trains s'arrêter aux stations, s'aperçoit quand ceux-ci sont en marche, mais pour juger une transaction à sa valeur, je m'en rapporte plutôt à l'expérience d'un homme d'affaires. Quand vous voyez un ouvrier au travail, il semble qu'il serait facile de faire comme lui, mais ce n'est plus la même chose si vous vous mettez à sa place. Quand vous voyez, par exemple, un laboureur tenir les manchons de sa charrue, il vous semble que rien n'est plus simple, mais prenez sa place; vous en aurez des points dans les côtés!

Monsieur l'Orateur, je suis à la veille de reprendre mon siège. Les remarques que j'ai faites ont été mieux présentées par ceux qui ont pris la parole avant moi, mais je dois à mes électeurs de me lever ici, je dois leur faire voir que j'ai enregistré mon protêt. Quand les élections arrivent, on est bien aise, monsieur l'Orateur, d'être en mesure de faire voir à nos électeurs qu'on a parlé pour eux, qu'on a fait notre possible pour protéger leurs intérêts, et que si l'on n'a pas été écouté, ce n'est pas de notre faute. Si, par malheur, je n'ai pas réussi, j'aurai la conscience nette et n'aurai pas peur de reparaître devant mes électeurs pour recevoir leur absolution. Ces braves gens nous font des reproches si l'on ne parle pas; ils sont sous l'impresion qu'il suffit de parler pour que tout le monde soit de notre avis. Ils se trompent, ce n'est pas si facile que cela.

[M. Lafortune.]

Je termine, en faisant un nouvel appel à la conscience des honorables messieurs de la droite; je fais cet appel au nom du pays dans lequel j'ai toujours vécu. J'espère qu'il se trouvera chez eux une étincelle de justice et qu'avant de consommer cette iniquité, ils auront quelques moments de saine réflexion.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur, ainsi que tous les honorables députés.

(L'amendement de M. Fielding, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Lafortune,
Boivin,	Lanctôt,
Bourassa,	Lapointe (St-Jacques),
Brouillard,	Leger,
Cahill,	McCoig,
Cannon,	McCrea,
Copp,	McGibbon (Argenteuil),
d'Anjou,	McKenzie,
Déchêne,	Marcile (Bagot),
Delisle,	Michaud,
Denis,	Molloy,
Desaulniers,	Murphy,
Deslauriers,	Pacaud,
Devlin,	Papineau,
Ethier,	Pardee,
Euler,	Pedlow,
Fafard,	Pelletier,
Fontaine,	Prévost,
Fortier,	Robb,
Fournier,	Savard,
Gauthier,	Séguin,
Gauvreau,	Tobin,
Gervais,	Truax,
Hunt,	Turgeon,
King,	Vien.—50.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Argue,	Douglas (Strathcona),
Armstrong (Lambton),	Douglas (Cap-Breton),
Arthurs,	Edwards,
Best,	Finley,
Blair,	Foster (sir George),
Bolton,	Foster (York),
Boyce,	Fripp,
Brien,	Glass,
Buchanan,	Griesbach,
Burnham,	Halladay,
Burrell,	Harold,
Calder,	Harrison,
Campbell,	Hay,
Casselman,	Henders,
Chaplin,	Hepburn,
Charlton,	Johnston,
Charters,	Keefer,
Clark (Bruce),	Knox,
Clarke (Wellington),	Lalor,
Clements,	Lang,
Cockshutt,	Long,
Cooper,	Mackie (Edmonton),
Cowan,	Mackie (Renfrew),
Crowe,	Maclean (Halifax),
Cruise,	Maclean (York),
Currie,	MacNutt,
Davidson,	McGibbon (Muskoka),
Davis,	McGregor,

McIsaac,
McQuarrie,
Maharg,
Manion,
Marshall,
Martin,
Meighen,
Merner,
Middlebro,
Morphy,
Mowat,
Munson,
Myers,
Nicholson (I.P.-E.),
Nicholson (Algoma),
Paul,
Porter,
Redman,
Reid (Mackenzie),
Richardson,
Sexsmith,
Shaw,
Simpson,
Smith,
Steele,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Sutherland,
Thompson (Hastings),
Thompson (Yukon),
Thomson (Qu'Appelle),
Tweedie,
Wallace,
Wilson (Saskatoon),
Wright.—91.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Borden, sir Robert,	Lemieux,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Green,	White (Victoria),
White, sir Thomas,	McMaster,
Wilson (Wentworth),	Béland,
Stacey,	Baldwin,
Stewart (Lanark),	Sinclair (I.P.-E.).
Kemp, sir Edward,	Trahan,
Mewburn,	Verville,
McCurdy,	Chisholm,
Spinney,	Sinclair (Guysborough),
Scott,	Power,
Drayton, sir Henry,	Lavigueur,
Fraser,	Gladu,
Blake,	Jacobs,
Crothers,	Boyer,
Bowman,	Ross,
Allan,	Lesage,
Butts,	Proulx,
Crerar,	Leduc,
Nesbitt,	Fielding,
Guthrie,	Kay,
Sheard,	Kennedy,
Reid, Hon. J. D.,	Bureau,
Cronyn,	Cardin,
Ballantyne,	Casgrain,
Hughes, sir Sam,	Duff,
Rowell,	DuTremblay,
Loggie,	Demers,
McIntosh,	Parent,
McLeod,	Mayrand.

L'hon. M. FIELDING: J'avais pairé avec l'honorable député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. SINCLAIR (Guysborough): J'avais pairé avec l'honorable député de Yarmouth (M. Spinney). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

L'hon. M. MARCIL: J'avais pairé avec l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. KAY: J'avais pairé avec le solliciteur général (M. Guthrie). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. KENNEDY: J'avais pairé avec l'honorable député de Toronto-Sud (M. Sheard). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. McMASTER: J'avais pairé avec l'honorable député de Leeds (sir Thomas White). Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. SINCLAIR (I.P.-E.): J'avais pairé avec l'honorable député de Lanark. Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

D'un projet de loi, émanant du Sénat, tendant à faire droit à Robert Stephenson Carson.

REPRISE DE LA DISCUSSION, EN 3e LECTURE, DU PROJET DE LOI AYANT POUR OBJET L'ACQUISITION DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

L'hon. M. KING: Monsieur l'Orateur, ce bill a pour objet d'autoriser le ministère à conclure avec le Grand-Tronc, un traité pour l'acquisition de son réseau. Je proposerai que ce traité soit assujetti à la ratification du Parlement; c'est une formalité nécessaire, et nous n'avons pu obtenir du Gouvernement, l'assurance qu'il le serait. De fait, de tout ce qu'il s'est dit sur la question de savoir si le traité serait soumis à la Chambre, il résulte qu'il ne le sera pas. Je rappellerai que l'honorable député de Châteauguay-et-Huntingdon (M. Robb) a suggéré que la session fût suspendue, afin que nous puissions prendre connaissance de cette convention avant qu'elle fût conclue; mais que le ministère s'y est opposé, bien que la gauche se fût déclarée prête à subir la session durant un temps indéfini, s'il voulait lui assurer que le traité serait déposé. A nos yeux, l'intérêt public exige absolument qu'il soit déposé, afin que la députation puisse l'étudier et être plus en état de protéger le public.

Cette proposition d'amendement repose sur deux raisons principales: d'abord, sur l'importance de la question comme question d'affaires et sur la nécessité de la traiter avec autant de soin et de prudence que toute autre importante mesure d'intérêt public; elle repose ensuite sur l'obligation et le devoir du Parlement à l'égard d'un

projet intéressant à un aussi haut degré, le présent et l'avenir du pays.

Quant à l'importance de la question comme question d'affaires, pour ne parler que du montant en jeu, elle dépasse celle de toute autre opération dont notre histoire ait fait mention jusqu'à présent, et c'est ce que démontre, d'une manière concluante, le débat qu'elle a provoqué.

Nous n'avons pas pu obtenir du ministère des chiffres précis concernant les dettes qu'il assumera; nous croyons, cependant, que le total en sera 500 millions à 700 millions. Cette grosse somme d'argent représente près de la moitié de toute la dette publique, bien qu'elle ait atteint le chiffre stupéfiant de 2 milliards, et qu'elle dépasse de beaucoup la dette nette du Canada avant la guerre. En ne tenant compte que de la magnitude de cette opération, nous avons la plus puissante raison de fournir au public le plus de précision possible quant à ses différents aspects, et de permettre aux représentants du peuple de se prononcer, avant que la nation soit entraînée dans cette aventure si compliquée. Pour permettre à la Chambre d'examiner de nouveau la portée de cette opération, qu'il me soit permis, afin de préciser davantage, d'en rappeler les principales conditions. Elle implique:

1. L'acceptation de toutes les dettes et obligations du Grand-Tronc de chemin de fer, y compris les lignes américaines, le Grand-Tronc-Pacifique, les embranchements, les compagnies foncières, les hôtels, les paquebots, les télégraphes, et le reste.

2. La garantie de l'intérêt sur les actions-débentures à 4 ou 5 p. 100, au montant d'environ $60,000,000, intérêt qui s'élèvera à près de $7,000,000, par année, de manière à accroître la valeur d'actions-débentures ordinaires dont les détenteurs doivent compter sur les recettes de l'entreprise pour toucher l'intérêt; ainsi que leur conversion en obligations garanties de l'Etat, dont l'intérêt devra être et sera servi, indépendamment de la suffisance ou de l'insuffisance des recettes.

3. La garantie des dividendes sur plus de $60,000,000 d'actions garanties, représentant à peu près $2,500,000, par année; garantie qui en doublera la valeur; ainsi que la conversion d'effets qui sont essentiellement des actions privilégiées dont les dividendes reposent sur les recettes de l'entreprise, en des obligations garanties de l'Etat, dont l'intérêt devra être et sera payé sans tenir compte du chiffre de la recette, de manière à augmenter les charges fixes du Grand-Tronc de chemin de fer.

4. La garantie des dividendes à 4 p. 100 des nouvelles actions garanties du Grand-Tronc, jusqu'à un moment que les arbitres fixeront, et l'échange de ces actions pour les actions privilégiées ou ordinaires, de manière à ajouter aux charges fixes du Grand-Tronc, le montant de ces paiements annuels, entre les $2,500,000 sur les anciennes actions garanties, telles que spécifiées ci-haut.

Par contre, l'Etat reçoit—quoi? Un tas d'actions privilégiées ou ordinaires qui, même en y incluant les actions privilégiées (et elles ne sont pas incluses), n'ont qu'une faible valeur intrinsèque, d'après le rapport Daryton-Acworth, sans tenir compte de toutes les obligations relatives au Grand-Tronc-Pacifique. Donc, abstraction faite des actions garanties, il y aurait lieu de dire que leur valeur représente un découvert très sensible. Cela, il va sans dire, est sur le pied du revenu actuel de la compagnie et indépendamment des dépenses d'entretien différées et imputables sur le capital, dépenses qui se seraient élevées à 51 millions en 1916.

Ces chiffres sont énormes et s'appliquent à une opération dont les annales du Parlement n'offrent pas d'exemple. Pour cette raison, la gauche déclare que le traité devrait être soumis à la ratification du Parlement avant qu'il soit définitivement conclu.

Il n'y a pas d'exemple de cette opération, non seulement à cause du chiffre, mais aussi à cause de la portée des obligations qu'elle impose au pays. Ce n'est pas un seul réseau de chemins de fer que nous prenons en mains, mais une kyrielle de voies ferrées. Il n'est pas question d'acheter un seul chemin de fer, mais un grand nombre de chemins de fer, de compagnies foncières, d'hôtels, de compagnies de télégraphes, de lignes de paquebots, non seulement dans notre propre pays, mais aussi dans le pays situé au sud. Quant aux voies ferrées américaines, tout ce que le ministère nous a appris jusqu'à présent au sujet de l'attitude des Etats-Unis, relativement à leur nationalisation par le Canada, c'est qu'il n'a pas discuté l'affaire avec les autorités de Washington, et qu'il n'a pas eu vent de la manière dont elles l'envisageaient. A ce propos, souffrez que je communique à la Chambre une dépêche qui a paru dans le "New York Journal of Commerce and Commercial Bulletin" du vendredi, 31 octobre 1919. Elle se rattache intimement au sujet que nous discutons:

Les Etats-Unis s'opposeront peut-être au projet du Grand-Tronc.

Le Canada aura la haute main sur 1,500 milles de voies ferrées.

Le Sénat s'enquerra des titres du Dominion à l'égard des voies situées en ce pays— L'affaire est soumise au secrétariat d'Etat.

La possibilité de l'acquisition du réseau du Grand-Tronc par le Gouvernement canadien aux termes du projet de loi dont le Parlement du Dominion s'occupe actuellement ne manque pas d'éveiller l'attention sur cette affaire dans les cercles officiels de Washington.

Le séanteur McCormick de l'Illinois a présenté aujourd'hui au Sénat une motion à l'effet d'obliger la "I.C.C." à faire enquête et rapport au Sénat au sujet de la mainmise du Dominion du Canada sur toute compagnie de chemin de fer dont les lignes sont situées en tout ou en partie aux Etats-Unis, mainmise effective ou éventuelle, directe ou indirecte (sous forme d'intérêt prépondérant dans le stock de la compagnie); ainsi qu'un état de la longueur du parcours de ces lignes.

La motion a été transmise à l'I.C.C. qui doit l'étudier à la prochaine réunion du comité, vendredi prochain, dans l'espoir qu'on sera en mesure de faire rapport sans retard à son sujet en vue de son adoption par le Sénat.

L'hon. M. REID: Quelle date est-ce?

L'hon. M. KING: Vendredi, le 31 octobre.

Bien que dans la motion McCormick il ne soit pas fait mention d'un chemin de fer qui doit en particulier devenir la propriété du Gouvernement du Dominion, le senateur de l'Illinois dit que le but de cette motion était d'étudier une situation résultant du projet du Parlement canadien tendant à l'acquisition du réseau du Grand-Tronc.

Il n'est pas nécessaire de lire le reste de l'article sauf la partie qui sert de conclusion:

Le congrès a toujours été méfiant d'une mainmise étrangère sur une compagnie quelconque, surtout en ce qui a trait aux moyens de transport de notre pays, et depuis quelques années on a adopté des lois spéciales en vue de nous garantir contre l'acquisition par des intérêts étrangers d'un intérêt prépondérant dans le stock de compagnies nationales. On a même adopté des lois identiques pour nous protéger contre la mainmise d'étrangers sur les terres. On pourrait peut-être invoquer ces lois en ce qui regarde le Grand-Tronc et il n'est pas improbable qu'il se manifeste de l'opposition contre la mainmise du Gouvernement canadien sur 1,500 milles de voies ferrées.

Je suis d'avis que l'article que je viens de citer exprime de la part des Etats-Unis une attitude fort raisonnable. Qu'on imagine plutôt que les rôles soient renversés, que nous apprenions que le gouvernement des Etats-Unis prend des mesures en vue de l'acquisition et de l'exploitation du réseau du Grand-Tronc dans notre pays; pourrions-nous réellement rester indifférentes à une telle mesure?

Est-ce que le Parlement du Canada envisagerait avec indifférence l'intervention des Etats-Unis dans notre pays en vue d'y posséder et d'y exploiter un réseau de chemin de fer? Puisque nous-mêmes nous verrions avec inquiétude se produire ici un fait de ce genre, n'avons-nous pas toute raison de prévoir que le gouvernement des Etats-Unis, s'inspirant des mêmes motifs, cherchera à protéger les intérêts de ses propres citoyens? Et s'il y a raison de croire que cette question est de nature à provoquer au moins des conversations diplomatiques entre les deux pays, pour ne pas dire des différends internationaux, ne serait-il pas sage d'avoir ces pourparlers avant le règlement définitif de cette question afin que le parlement canadien obtienne l'assurance absolue que le marché qui doit être conclu entre le Grand-Tronc et le Gouvernement n'aura pas pour effet de créer des embarras ou de troubler les relations des deux pays?

Mais non seulement le marché est-il important à cause des sommes et des propriétés en jeu, mais le principe dont il s'inspire est probablement des plus importants que ce Parlement ait été appelé à étudier. Je suggère donc, monsieur le président, qu'il nous a été impossible au cours de cette discussion de savoir si l'on doit considérer cette mesure comme un projet de nationalisation ou d'étatisation. Le plus que nous puissions dire à son sujet c'est que, à certains égards, le projet est une mesure de nationalisation; sous d'autres rapports, il consacre le principe de l'exploitation privée, pour cette raison qu'un grand nombre des actions de la compagnie dont nous cherchons à acquérir la propriété demeurent néanmoins dans les mains des actionnaires particuliers. L'effet est de transférer la haute direction du Grand-Tronc à une commission nommée par le Gouvernement et chargée de l'administration des chemins de fer nationaux; mais comme un honorable député l'a bien dit cet après-midi, la mesure, dans sa teneur actuelle, combine toutes les imperfections, sans les qualités de ces deux systèmes. L'honorable député auquel je fais allusion a déclaré que cette mesure tenait de la nature de l'amphibie en ce qu'elle n'est ni chair ni poisson. Je crois aussi qu'on pourrait la considérer comme un hybride. C'est une mesure partielle de nationalisation, mais qui fait une part à l'exploitation particulière; mais, je le répète, elle ne comporte pas les avantages de l'étatisation tout en comportant ses défauts. Ceux qui préconisent l'étatisme le

font parce qu'ils croient qu'en agissant ainsi ils se débarrassent d'un mode d'exploitation fondé sur la réalisation de profits, et intronisent un régime qui se contente de rentrer dans ses frais. En d'autres termes, ils cherchent à se débarrasser du paiement des dividendes aux actionnaires d'une compagnie privée, et voudraient, grâce à l'étatisation, réserver au public les sommes qui autrement seraient dépensées en dividendes, de sorte que les profits de l'entreprise retournent au public sous forme d'abaissement des tarifs, mais cette mesure tend à perpétuer le paiement de dividendes aux actionnaires.

Elle garantit des paiements qui, actuellement et dans le passé, n'ont pas été faits et est privée de tout le mérite qu'aurait une propriété de l'Etat dans le véritable sens du mot. L'exploitation privée à l'avantage de stimuler la vigilance de l'administration. Les actionnaires, qui savent que leurs dividendes dépendent de la sagesse de l'administration, s'intéressent à la conduite des affaires de la compagnie. Mais ce projet supprime tout esprit d'initiative. Le Gouvernement garantit les dividendes des actionnaires, et ils n'ont plus besoin de surveiller l'efficacité de l'administration. Ainsi, dans une mesure aussi incertaine et aussi douteuse que celle-ci, nous avons donc grandement raison de connaître la convention dans l'intérêt des contribuables.

Etant donnée l'expérience de l'univers dans l'administration des chemins de fer, nous devrions nous demander, monsieur l'Orateur, s'il est avantageux de passer du monopole exercé par le capital à celui de l'Etat, ou s'il ne vaut pas mieux adopter quelque plan qui protégera davantage les intérêts concernés dans les grandes entreprises industrielles. Si nous considérons la situation des chemins de fer nationaux aux Etats-Unis, nous voyons que la solution du problème des tarifs ou des prix de transport ou des bénéfices des consommateurs, a échoué lamentablement. En Angleterre, l'administration des chemins de fer de l'Etat n'a nullement réussi à résoudre le grand problème industriel que doivent certainement susciter ces entreprises considérables. Les grèves des chemins de fer en Angleterre, il y a quelque semaines, ont démontré clairement qu'avec le monopole de la juridiction de l'Etat, lorsqu'une puissante association d'ouvriers se met en grève, il se produit une situation qui place le travail du pays en antagonisme avec le Gouvernement de ce pays et jette les bases de ce qu'on pourrait appeler une grande guerre de classes.

[L'hon. M. King.]

Est-il sage, avec ces exemples sous nos yeux, de nous lancer dans une aventure qui pourrait nous conduire aux mêmes résultats, sans considérer, de plus près, si, au lieu de nous débarrasser de la maîtrise du capital par la création d'un monopole d'Etat, nous ne pourrions pas trouver un moyen terme qui protégerait mieux les intérêts du capital, du travail et de l'Etat? Bien que nous ne pussions atteindre un résultat immédiat en soumettant au Parlement une convention qui serait faite conformément à ce principe, nous aurions l'avantage d'émettre les idées dont pourraient bénéficier toutes les parties intéressées.

Nos honorables collègues de la droite ont répété, à maintes reprises, que nous n'avons pas offert une contre-proposition. Si nous ne l'avons pas fait, c'est peut-être parce que nous voulons suivre le conseil que nous leur donnons, de ne pas conclure aucune affaire en toute hâte, sans prêter à un projet de cette importance toute l'attention qu'il mérite. Il est très imprudent de présenter, sans mûre réflexion, un projet dont le but est la solution de la question des transports terrestres. Il n'y a qu'une manière d'aborder une question aussi grave et c'est de lui consacrer le plus de temps possible et de connaître aussi à fond que l'on peut l'opinion publique à ce sujet.

Pour ce motif, monsieur l'Orateur, maintenant que le ministère a résolu de pousser cette mesure jusqu'au bout, et de signer ce contrat, nous espérons qu'il se mettra à l'œuvre sur-le-champ, mais qu'il promette au public qu'une fois la convention faite, il la soumettra au Parlement, afin que le pays connaisse la nature de ses engagements et qu'il puisse donner son avis avant qu'il soit lié à jamais.

Cette ligne de conduite est nécessaire et désirable pour les raisons que j'ai mentionnées: l'importance extrême de l'opération, la grandeur et la complexité de l'entreprise et la portée du principe en jeu. Elle l'est également quand on songe au chiffre des obligations que nous assumons immédiatement, à une époque où il est des plus difficiles de prélever les fonds nécessaires à l'administration des affaires ordinaires du pays. En ce moment, le ministère cherche à faire souscrire un emprunt de 300 millions pour faire face aux dépenses courantes.

Je me demande si la population canadienne se rend bien compte que les sommes que représente cet emprunt, jusqu'au dernier sou, ont déjà été avancées au trésor par les banques et que le produit de l'emprunt en cours servira uniquement à rem-

bourser les banquiers qui ont avancé des fonds au Gouvernement afin de lui permettre d'administrer la chose publique?

On nous assure que pour faire face aux obligations existantes, sans rien dire des nouveaux engagements que nous faisons assumer au pays, le Gouvernement se verra bientôt dans la nécessité de faire un nouvel appel à l'épargne populaire et de négocier un autre emprunt de 300 millions. En face d'une pareille situation, avec les renseignements que nous possédons, pourquoi irions-nous choisir ce moment en particulier pour charger les contribuables canadiens de nouvelles obligations s'élevant à des centaines de millions? Un autre motif de soumettre la convention à l'assentiment du Parlement, c'est que le Gouvernement ne paraît pas disposé à soumettre la décision des arbitres sur la valeur de certaines actions à la ratification du Parlement. Je l'ai déjà fait observer, les valeurs en jeu dans cette opération sont de deux sortes. En premier lieu viennent les obligations portant intérêt et qui s'élèvent à la somme globale de $216,207,138; nous serons obligés de débourser annuellement $9,500,000 pour acquitter l'intérêt sur ces obligations. Nous avons la certitude d'être obligés de verser annuellement cette somme, et c'est autant de pris. Outre cela, il y a les actions portant dividendes, qui représentent une somme de $180,424,325. Quelle est la valeur de ces actions? Nous n'en savons rien. Nous savons seulement que la valeur de ces émissions sera fixée par les arbitres et une fois qu'on saura à quoi s'en tenir à ce sujet, le Gouvernement remettra aux mains des détenteurs des certificats dont la valeur équivaudra à celle que les arbitres auront attribuée à ces actions. Cependant, nous n'avons pas de renseignements et nous n'avons pas réussi à en obtenir du Gouvernement, relativement à la base sur laquelle les arbitres s'appuieront pour estimer la valeur de ces émissions. J'estime, monsieur l'Orateur, que la convention qui sera conclue entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc devrait exposer la base sur laquelle reposera cet arbitrage. Nous ne savons pas si les arbitres se baseront sur la valeur qu'avaient ces actions à la bourse à un moment donné, et dans l'affirmative, quelle sera la date qu'ils choisiront. Nous ne savons pas s'ils seront appelés à estimer les biens matériels de la compagnie, et dans l'affirmative, s'ils s'appuieront sur le prix que coûterait la construction du réseau aujourd'hui, en tenant compte de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre et des matériaux, ou bien sur le prix qu'il a coûté à l'époque où il fut construit. Nous n'avons pas le moindre indice de nature à nous donner une idée si les arbitres tiendront compte de cette augmentation en perspective, lorsqu'ils estimeront la valeur de ces émissions. Le chiffre des obligations qu'assumera le pays, monsieur l'Orateur, sera en proportion directe des conditions que stipulera la convention à ce sujet.

Si le Gouvernement est opposé à l'idée de soumettre la sentence arbitrale à l'approbation du Parlement, il devrait au moins consentir à nous soumettre la convention qu'il conclura avec la compagnie du Grand-Tronc et stipuler sur quelle base les arbitres s'appuieront pour estimer la valeur des actions. Voilà l'une des nombreuses raisons qui me portent à insister auprès du Gouvernement avec tout l'énergie dont je suis capable pour que la convention soit soumise à la ratification du Parlement.

Certains membres de la droite ont fait observer qu'au point de vue strict de la loi, il serait peu sage d'exiger qu'un projet définitif soit soumis à une convention d'arbitrage et de s'arroger ensuite le droit de reviser la sentence arbitrale. Eh bien! je n'hésite pas à le proclamer, si le Gouvernement est disposé à soumettre la convention à l'approbation du Parlement, afin qu'il soit mis au fait de la base sur laquelle s'appuieront les arbitres pour rendre leur décision, et sache d'une manière au moins approximative la somme que le pays s'engage à verser à perpétuité.

J'ai tout lieu de croire que nous n'insisterions plus pour faire soumettre la sentence arbitrale à l'approbation du Parlement. En l'absence de toute assurance de cette nature, lorsque le Gouvernement est à la veille de conclure un marché entraînant le déboursement de sommes énormes, le devoir nous incombe, à titre de syndics du peuple canadien, d'environner l'opération de toutes les précautions jugées désirables.

J'ai encore une autre raison à signaler à l'attention de mes collègues et qui est de nature à influer sur leurs opinions, quel que soit le parti politique auquel ils appartiennent. Le bill confère aux actionnaires du Grand-Tronc le droit de convoquer une réunion spéciale pour approuver la convention passée entre la compagnie et le gouvernement fédéral. S'il est juste que les actionnaires du Grand-Tronc ratifient un traité conclu entre la compagnie et le

Gouvernement, il est raisonnable que le même droit soit reconnu aux contribuables représentés par les élus du suffrage populaire.

L'homme a une tendance à être prodigue de l'argent d'autrui, un peu plus qu'il ne l'est souvent du sien. Il a cette autre tendance, que l'on observe souvent, de faire pour des étrangers ce qu'il ne ferait pas pour les siens. Nous voyons cela dès le foyer: le père ira volontiers faire pour d'autres ce qu'il ne ferait pas pour sa famille. S'il faut de la charité, obéissons à la maxime: Charité bien ordonnée commence par soi-même. Personne, de notre côté, n'a préconisé autre chose que l'équité et la justice absolue entre les actionnaires en Angleterre et les contribuables au pays; nous soutenons que chacun a droit à la même mesure, au même mode de traitement. Un étranger qui aurait assisté aux délibérations de cette Chambre, sans savoir le motif de la réunion ou du débat qui avait lieu, aurait eu bien vite l'impression que les bancs ministériels étaient occupés par les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc, défenseurs des intérêts d'actionnaires d'outre-mer, tandis qu'il aurait vu de notre côté des représentants, les soutiens du peuple canadien. Il y a plus. Si le Gouvernement persiste à refuser aux contribuables canadiens les droits qu'il accorde aux actionnaires anglais, non seulement l'étranger dans la tribune, mais aussi la population de tout le pays, d'un bout à l'autre, aura raison de penser ainsi.

Les honorables députés de l'autre côté en ont beaucoup dit sur les veuves et orphelins de la mère patrie, qui souffriront si la décision des arbitres, comme l'a suggéré le ministre des Chemins de fer (M. Reid) lui-même, n'est pas généreuse pour les actionnaires d'outre-mer. Je ne veux rien ajouter à l'argument "veuves et orphelins", sauf à signaler aux honorables députés ministériels qu'ils ont fait un oubli. Bien qu'ils aient eu le soin de parler des veuves et des orphelins d'Angleterre, ils n'ont fait aucune mention, qu'après tout, le nombre est relativement peu considérable des veuves et des orphelins actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc; mais de tous les contribuables de ce pays, qui constituent l'autre partie au contrat, il n'y a pas un seul orphelin, pas une seule veuve, qui ne doive payer une part du coût de ce marché. De même, bien qu'ils aient beaucoup parlé des veuves et des orphelins de la mère patrie, ils n'ont rien dit du tout de ces exploiteurs de la monnaie du roi, comme disait hier l'honorable député de York-Sud (M. Maclean), qui détiennent une part des titres de cette compagnie. Ils n'ont rien dit des plutocrates et aristocrates à la situation privilégiée, qui peuvent toucher des dividendes, venus des gouvernements ou d'ailleurs. C'est pourquoi on pourra fort bien n'avoir plus égard, dans les négociations à venir, à qui est détenteur de ces actions et à qui ne l'est pas. Il serait intéressant, et avantageux, aux honorables députés et au peuple du pays, de savoir qui détenaient les actions de ces compagnies lors du dépôt de cette affaire devant le Parlement et qui s'en sont emparés depuis. Cela éclairerait d'un grand jour la hâte du Gouvernement à procéder à cette mesure. Mais, quelles que soient ces personnes, il y a à part de cela, en cette affaire, une base dont tout jury d'arbitrage aurait droit de s'occuper: déterminer ce qui est juste sans égard aux parties, donner au peuple de ce pays les droits que l'on réserve aux actionnaires de la compagnie.

Je le demande aux honorables députés de l'autre côté—je leur fais appel comme à des représentants des différentes circonscriptions du pays—qu'ils songent, en considérant cet amendement, à leur responsabilité envers le peuple comme envers toute autre partie au marché. Le bureau des directeurs de la compagnie du Grand-Tronc a pris soin des actionnaires; en rédigeant cette convention avec le Gouvernement, il a appuyé leurs intérêts. Nous avons l'occasion, en ce Parlement, de ce côté-ci de l'océan, de défendre les contribuables de ce pays. Le premier devoir de tout député est de protéger les intérêts de ses commettants. Pas un seul membre de cette Chambre ne songera un seul instant qu'il fait autre chose que son devoir envers ses commettants, en demandant que le contrat soit soumis au Parlement, afin que le peuple du Canada ait exactement les mêmes droits que les actionnaires en ce qui regarde l'acceptation définitive du contrat.

Un pareil procédé donnerait une grande force au Gouvernement dans la rédaction du contrat. Quand le ministre des Chemins de fer et celui de l'Intérieur rencontrent sir Alfred Smithers et ses associés, je suis sûr qu'au cours des négociations on les interpelle continuellement ainsi:

"Oui, oui, nous serions heureux de faire ceci et cela, mais il faut que nous pensions aux actionnaires; nous devons nous rappeler que ce traité, lorsqu'il aura été rédigé, sera renvoyé là-bas pour être soumis à une assemblée spéciale des action-

naires, qui devra y être ratifié, et que malgré notre désir de procéder d'une pareille manière, nous ne le pouvons, pour la raison que le traité doit être soumis à leur ratification." Il serait fort utile à mes honorables amis de pouvoir répondre à sir Alfred Smithers que, de leur côté, ils doivent songer qu'ils auront à soumettre le traité au Parlement et au peuple. Ayant pris cette attitude et s'y étant fortifiés, ils effectueront, en conséquence, un marché qui sera plus avantageux pour le peuple, ou qui, du moins, provoquera plus de confiance de la part de ceux qui s'y intéressent. Pour terminer cette partie de mon argumentation, je voudrais affirmer, de nouveau, que c'est la seule manière juste et équitable de manier les fonds détenus en fiducie. Après tout, le ministère ne manie pas des deniers dont il est propriétaire; c'est de l'argent du peuple qu'il s'agit, et c'est là, peut-être, ce que les honorables ministres oublient parfois.

Ils font une grande transaction comme celle-ci, sans considérer que les fonds qu'elle comporte appartiennent non à eux, mais au peuple, et qu'ils en sont, pour le moment, en honneur et confiance, les fiduciaires. Par conséquent, je les prie avec instance d'être à la hauteur de leur position, et de remplir leur charge de fiduciaires comme ils le feraient dans toutes les autres carrières de la vie.

Ceci m'amène à conclure par une autre raison qui devrait déterminer les honorables députés à appuyer cette proposition d'amendement. Je me suis efforcé de traiter les points de cette transaction qui me paraissent les plus caractéristiques et les plus saillants, et devraient faire juger cette proposition d'amendement digne de la considération de chacun, en ce qu'elle énonce la vraie manière de procéder au sujet d'une si vaste entreprise. Nous pouvons la considérer comme une transaction d'affaires, et qui doit, à ce titre, s'opérer d'après les méthodes qui président, d'ordinaire, aux affaires. Pas un membre de cette Chambre ne consentirait, à propos d'une transaction, si peu importante qu'elle fût, comme, par exemple, l'achat d'une maison ou d'une ferme, à laisser à l'autre partie contractante, l'approbation ou la désapprobation du marché conclu, et à se priver lui-même du droit de l'accepter ou de le rejeter. Je dirai donc aux honorables membres de la droite: Dans l'accomplissement de vos devoirs publics, agissez de la même manière que vous agiriez au sujet de vos propres affaires.

Si cela dispose de l'argument que c'est une transaction d'affaires, qu'il me soit maintenant permis de signaler à cette Chambre ce qui est dû au Parlement, et de prier les honorables députés de la droite de maintenir le respect des droits, des devoirs et des obligations du Parlement; de leur rappeler aussi que l'exécutif n'est qu'un comité du Parlement; qu'il n'a ni d'autres pouvoirs, ni d'autres droits que ceux qu'il tient du Parlement, comme le Parlement n'a ni d'autres droits, ni d'autres pouvoirs que ceux qu'il tient du peuple. Je dirai donc au ministère: Les députés étant ici à titre de représentants du peuple, comme vous êtes là en vertu de l'autorité qui découle de cette Chambre et de ce Parlement, après que le traité aura été rédigé; vous devriez le rapporter ici et le soumettre à l'approbation et à la ratification des représentants du peuple, tout comme les directeurs du Grand-Tronc le soumettront aux actionnaires de la compagnie.

La guerre a fait naître deux tendances qui s'accusent évidemment dans la méthode que suit le Gouvernement, et qu'il a pris l'habitude de suivre. La guerre a fait naître deux tendances: l'une consistant à tout faire à la hâte; l'autre, à tout faire au moyen d'une autorité exécutive indépendante, en faisant le moins de cas possible des autres sources. Ces pratiques peuvent être excusables en temps de guerre: elles peuvent être plus qu'excusables, elles peuvent être nécessaires. Mais elles ne sont ni excusables, ni nécessaires, lorsque vous passez de l'état de guerre à l'état de paix, et il est désirable que toute telle pratique que le ministère a pu adopter depuis quatre ans, par la force des circonstances, soit abandonnée aussi promptement que possible, et que nous revenions à l'ancienne coutume de conserver au Parlement ces droits qui sont parmi les plus hautement prisés.

Prenez cette session comme manifestation, si vous le voulez, de cette double tendance. La session a été convoquée pour nous occuper du traité de paix. Eh bien, avant que le traité fût distribué, on a dit à la Chambre que c'était une affaire de si grande urgence que nous devions nous en occuper tout de suite, que les députés devaient rendre leur décision finale sans avoir eu le loisir de l'étudier avec soin. Qu'avons-nous vu ?

Longtemps après que ce Parlement eut ratifié le traité de paix, l'Angleterre, puis la France, l'Italie, les grandes nations eu-

ropéennes qui avaient pris part à la guerre, le ratifient à leur tour. Ces pays n'ont pas témoigné la même hâte et la même impatience que ce Parlement. Ici, il fallait à tout prix sanctionner le traité sans retard.

Nous avons devant nous ce projet de loi du Grand-Tronc. Demain, nous aurons peut-être celui de la restauration civile des soldats, et quelle est la situation? On nous a déjà imposé une espèce de clôture avec les séances du matin qui ont toujours été le moyen de hâter la prorogation des Chambres. (Exclamations à droite.) Les honorables députés peuvent rire, mais je leur demanderai quel est le but des séances du matin sinon de hâter la fin de nos travaux. Ainsi, quand nous avons demandé au Gouvernement le temps de discuter cette proposition, il nous a répondu par l'institution des séances du matin qui sont une manière de nous imposer la clôture, afin de couper court à toute nouvelle discussion de cette affaire.

Je ferais observer de plus que, lorsque le Gouvernement a déposé le traité de paix, il l'a fait parce qu'il croyait que le Parlement avait le devoir de le ratifier, d'après ses propres déclarations. Il s'agissait d'une affaire des plus importantes pour le Canada, mais qui aussi intéressait vivement la situation étrangère. S'il était désirable que le Parlement sanctionne la convention entre les puissances alliées et associées et l'Allemagne, il l'est autant de ratifier ce contrat qui intéresse le pays, d'un bout à l'autre, et les contribuables d'une génération à l'autre.

Laissez-moi vous dire que, sous le ministère de sir Wilfrid Laurier, lorsque le Grand-Tronc a signé une convention avec le gouvernement pour la création du Transcontinental national, le Gouvernement d'alors a déposé la convention dont un article stipulait qu'elle devrait être soumise à l'approbation du Parlement. Le Gouvernement actuel n'a pas suivi cet exemple dans les négociations avec Mackenzie et Mann pour le rachat du Nord-Canadien. Aussi, personne de nous n'ignore les malheureux résultats de la convention qui fut passée. Je propose donc aux ministres de suivre aujourd'hui le meilleur de ces deux précédents en demandant la ratification du Parlement, comme dans le cas que je viens de mentionner.

Quand on songe à l'extrême importance de cette opération, aux engagements que prend le pays, à la gravité des principes en jeu, à la position des actionnaires d'Angleterre à l'égard des contribuables canadiens, et le reste, n'existe-t-il pas les raisons les plus fortes au monde pour que le peuple soit le mieux renseigné possible avant de finir l'affaire.

Le peuple n'a pas encore eu l'avantage de se faire entendre suffisamment au sujet d'une opération aussi grave. Que signifient trois courtes semaines pour la discussion d'un projet de cette envergure?

Je ferai observer, de plus, que nous n'avons pas encore entendu le premier ministre (sir Robert Borden) qui est absent. Le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster) n'a guère parlé, pas plus que le ministre de la Justice (M. Doherty) ou aucun des membres du Gouvernement, à l'exception de trois qui ont pris la parole au début, le ministre des Chemins de fer (M. Reid), le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) et le président du conseil privé (M. Rowell).

L'hon. M. REID: Vous n'avez pas pu tout considérer ce que nous vous avons appris.

L'hon. M. KING: C'est possible. Mais le ministre lui-même a déclaré qu'il n'a pu examiner complètement cette opération. Il a répété, à maintes reprises, qu'il ne peut dire et ceci et cela. Je rappellerai aussi qu'un ou deux membres de la droite qui ont pris la parole ont dit à la Chambre que s'ils se levaient pour discuter ce sujet, le ministre fronçait le sourcil et qu'ils en concluaient qu'ils devaient se taire. Ce n'est pas l'attitude que doivent prendre des membres du Parlement dans une discussion de cette nature.

Un mot encore et j'ai fini. Les membres du Gouvernement se sont complus à répéter, en diverses circonstances, qu'ils avaient reçu le mandat de faire telle et telle chose. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ils aimaient à dire au gouvernement:

"Vous n'avez pas de mandat du peuple. Vous ne devriez pas continuer au pouvoir." Je leur demande s'ils ont un mandat pour cette mesure. Ce Gouvernement est absolument sans mandat qui l'autorise à négocier cette opération spéciale. Ce Parlement a été élu afin d'assurer l'issue heureuse de la guerre, et cette session a été convoquée pour la discussion du traité de paix. Ces deux fins ont été atteintes, et, aujourd'hui, le Gouvernement, sans soumettre au peuple les détails de cette transaction, se met en frais, non pas à la onzième heure, mais quelques minutes avant la dernière heure, de faire

passer cette mesure à tout prix. L'autre soir, lorsque l'on proposa à la Chambre de soumettre la sentence définitive des arbitres à l'approbation du Parlement, le ministre de l'Intérieur nous disait que c'était une proposition bolchéviste. Je lui dirai qu'il se méprend sur les origines du bolchévisme, car cette doctrine ne doit pas son existence au fait que des questions d'intérêt public ont été soumises aux représentants du peuple. Elle provient plutôt des mesures arbitraires de gouvernants autocrates, et s'il veut, lui et les honorables membres de vis-à-vis, encourager le bolchévisme au pays, ou provoquer des courants d'opinion analogues à cette doctrine, ils n'ont qu'à continuer ces mesures arbitraires de la part d'autorités qui imposent leurs volontés au moyen d'arrêtés en conseil et refusent aux représentants du peuple l'exercice des prérogatives qui leur reviennent à juste titre. Monsieur l'Orateur, je me rends parfaitement compte de n'avoir pu présenter cette question comme elle aurait dû l'être à cause de son importance.

Quelques VOIX: Très bien, très bien!

L'hon. M. KING: J'entends mes honorables amis qui disent: Très bien, et, pour cette raison, je leur demanderai de réfléchir bien sérieusement, lorsqu'ils donneront leur vote sur l'amendement, à ces deux considérations: Je m'adresse à eux en leur qualité d'hommes d'affaires associés à ce Parlement dans de grandes opérations financières, d'exercer dans l'administration des affaires publiques la même circonspection, la même prudence et la même franchise que s'il s'agissait de la gestion de leurs propres affaires. Je les conjure encore, à titre de membres du Parlement, élus avec la mission de se faire l'interprète de la volonté populaire dans cette Chambre des communes, et choisis par le peuple pour maintenir la responsabilité du ministère envers le parlement, de songer, avant tout, que le devoir leur incombe de voir à ce que ce Parlement respecte la volonté du peuple, et de faire en sorte que l'exécutif soit responsable, dans la pleine acception de ce mot, vis-à-vis du parlement. Je propose, appuyé par l'honorable député d'Antigonish-et-Guysborough (M. Sinclair):

Que ce bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé de nouveau au comité de la Chambre avec instruction de l'amender en ajoutant à la deuxième clause les mots suivants:

"La convention ci-mentionnée sera sujette à ratification par le Parlement du Canada auquel elle sera soumise."

M. McMASTER: A cette étape avancée de la discussion de cette question importante, on peut difficilement ajouter du nouveau à ce qui a été dit, mais je ne veux retenir la Chambre que quelques instants pour apporter mon faible appui à l'amendement proposé dans l'éloquent discours que vient de faire le chef de l'opposition de Sa Majesté (M. King). Certains honorables membres de vis-à-vis ont fait de cette discussion un débat prolongé en faveur de l'exploitation publique des chemins de fer d'une part et de leur exploitation par des particuliers, d'autre part. Je n'ai pas l'intention de tergiverser sur cette question. Règle générale, je suis en mesure de me ranger, à tort ou à raison, à une opinion arrêtée sur une question d'intérêt public. Mais, en toute sincérité, je crois me trouver dans le cas d'un groupe considérable des citoyens du pays, en avouant que je ne suis pas encore suffisamment renseigné sur cette question de l'exploitation publique des chemins de fer. Je conçois facilement qu'il y a énormément à dire à ce sujet, et que l'on peut avancer de fortes raisons contre l'exploitation particulière des chemins de fer, ainsi que la chose a été pratiquée au pays. Cependant, il faudrait être aveugle pour ne pas se rendre compte que l'on peut aussi avoir raison de s'opposer à la nationalisation et à l'exploitation publique des voies ferrées. Il ne s'agit pas d'un principe libéral, ni d'un principe conservateur. Il s'agit, pourrait-on dire, d'un principe de socialisme d'Etat et je crois que, d'un bout à l'autre de l'univers, la grande question du jour porte sur le point de savoir s'il est à propos d'étendre la sphère d'activité de l'Etat et dans quelle mesure, d'un autre côté, il est prudent de laisser à l'effort individuel et à l'initiative privée le soin de conduire les affaires de l'humanité. Je ne m'adresserai pas aux honorables membres qui sont, ici, ce soir, à titre de partisan de la nationalisation, non plus qu'à titre d'adversaire de ce principe. Je ne me prévaudrai pas non plus de mon titre de libéral. Je leur parle plutôt en homme désireux de voir les affaires du pays sagement administrées. Et là-dessus, je le crois, nous nous entendons tous. Si nous devons avoir la nationalisation en ce pays nous voulons qu'elle repose sur des bases solides, et l'une de ces bases c'est que les chemins de fer qui doivent être acquis et exploités par le peuple, soient acquis à un prix raisonnable, et non pas payés plus cher que ce qu'ils valent.

A quoi se résume l'amendement de l'honorable député de Prince (M. King)? Il propose purement et simplement que la convention qui sera conclue entre Sa Majesté le roi, agissant par le ministère de

ses conseillers canadiens, et la compagnie du Grand-Tronc, soit soumise à l'approbation du Parlement avant que le marché ne soit définitivement consommé. Or, se trouve-t-il un seul député ici pour soutenir que ce n'est pas là une proposition raisonnable?

M. BURNHAM: Dans le cours ordinaire des choses, si vous décidez d'acheter une maison, vous énumérez les conditions, comme le Gouvernement le fait à cette heure, puis vous allez trouver le propriétaire et lui dites: Voulez-vous accepter mon offre? Il n'est donc pas nécessaire que l'acheteur en perspective ne ratifie son offre.

M. McMASTER: En réponse aux remarques de mon honorable ami, je lui poserai la question suivante: Si mon honorable et savant ami, dans l'exercice de ses fonctions d'avocat, achetait une maison ou une ferme pour un client, est-ce qu'il n'exigerait pas que l'acheteur prît connaissance du contrat avant d'y apposer sa signature?

M. BURNHAM: Si j'avais une procuration de mon client m'autorisent à clore les transaction en son nom, je signerais le contrat.

M. McMASTER: Mon honorable et savant ami est tombé dans l'erreur qui, je le regrette, règne ici, à savoir que les ministres ont reçu le mandat d'acheter le Grand-Tronc. Or, tel n'est pas le cas; les ministres n'ont pas obtenu de mandat à cet effet. Ils constituent purement et simplement un comité de la Chambre, de sorte que dès qu'il s'agit du règlement d'affaires d'une importance réelle, le devoir leur incombe de faire ratifier leurs projets par le Parlement.

Maintenant, monsieur l'Orateur, le Parlement a plusieurs bonnes raisons à faire valoir à l'appui de la prétention que nous émettons, à savoir que nous devrions étudier la convention touchant le rachat du Grand-Tronc. La première raison, c'est qu'à mon sens les intérêts du peuple canadien ne sont pas pleinement sauvegardés aux termes du bill en discussion. Dans la discussion en comité général, j'ai posé la question suivante au ministre de l'Intérieur (M. Meighen): Pourquoi ne soumettez-vous pas à l'arbitrage la valeur des obligations 4 p. 100 garanties? Il m'a répondu très franchement que le Gouvernement le voudrait bien, mais que la compagnie n'était pas disposée à consentir à cela. Voilà une affirmation franche et nette.

Cette réponse, toutefois, n'est pas satisfaisante, puisque la compagnie du Grand-Tronc est absolument incapable de faire face à ses obligations. Au cas où elle se montrât récalcitrante, le Gouvernement n'avait qu'à l'avertir qu'on ne lui donnerait plus d'aide. Suivant le rapport Drayton-Acworth, la compagnie se serait alors vue dans l'impossibilité de continuer l'exploitation de son réseau. Je soutiens donc qu'en cette affaire, le Gouvernement avait toutes les armes en mains; il n'en tenait qu'à lui d'imposer à la compagnie les conditions qu'il pouvait juger nécessaires pour protéger les intérêts du contribuable canadien. Je prétends, en second lieu, que le Gouvernement aurait dû consentir à soumettre la sentence arbitrale à l'assentiment du Parlement. Je me souviens parfaitement de la réponse que fit le ministre de l'Intérieur à cette proposition: Dans ce cas, pourquoi soumettrions-nous l'affaire à une commission d'arbitrage? Pour ma part, j'aurais préféré de beaucoup que le Gouvernement décidât d'acheter le réseau du Grand-Tronc; il aurait alors conclu avec la compagnie un marché qui aurait été soumis à l'approbation du Parlement, tandis qu'aux termes du projet en discussion, la valeur des actions est soumise à la décision d'une commission d'arbitrage. Le pays a acquis une triste expérience lorsque le Gouvernement a racheté le réseau du Nord-Canadien. Le pays a été obligé, en vertu de la sentence arbitrale, de verser 10 millions de piastres pour le rachat d'actions n'ayant aucune valeur réelle, au dire de MM. Drayton, Acworth et Smith. Il eût été préférable, à mon avis, si la question doit être soumise à l'arbitrage, de faire fixer le prix de ces actions et de soumettre la sentence arbitrale à l'approbation du Parlement.

Mais le ministre de l'Intérieur prétend que ce ne serait plus un arbitrage. C'est exact dans un sens. Il s'agirait de ce que nous désignons sous le nom d'expertise dans la province de Québec. Il arrive assez souvent, au cours d'un procès, dans notre province, que le juge renvoie certains détails techniques de la cause à des experts. Les experts font un rapport au tribunal, mais il ne s'ensuit pas nécessairement que le juge l'accepte. La partie favorisée par le rapport propose l'homologation du rapport, tandis que l'autre partie demande au tribunal de le rejeter. A la lumière des faits mis au jour par les experts, le tribunal est en meilleure posture pour rendre une décision. On aurait fort bien pu suivre la même procédure pour le Grand-Tronc.

Voilà quelques-unes des raisons qui m'incitent à adjurer mes collègues d'appuyer de leur vote l'amendement que propose mon honorable ami de Prince (M. King). Il s'agit d'une proposition raisonnable en somme. Nous sommes tous des hommes raisonnables, du moins nous devrions l'être. J'appuierai donc de tout cœur l'amendement de l'honorable député de Prince, et je le recommande à la sagesse et à la prudence de mes collègues en cette Chambre.

L'hon. M. MEIGHEN: J'avais pensé à prendre la parole à la suite du chef de l'opposition (M. King), mais le représentant de Brome (M. McMaster) m'a devancé. La courtoisie eût exigé une réponse de ma part à un discours que prononçait un homme occupant dans cette Chambre la charge éminente de chef de la loyale opposition de Sa Majesté, encore que ce discours ne soit guère autre chose qu'une répétition pour la dixième fois peut-être de remarques proférées par lui-même ou par nombre de ses partisans.

Quoi qu'il en soit le chef de la gauche mérite les félicitations des membres de la droite, à cause de l'évidente détermination avec laquelle ses partisans entendent lui être dévoués—évidence qui s'est fréquemment manifestée par leurs applaudissements et qui est d'autant plus impressionnante et plus prononcée quand on se rappelle la longue suite de platitudes démagogiques qui ont provoqué ces applaudissements. Chaque fois qu'il a pris la parole depuis qu'il a mis les pieds dans cette Chambre, ç'a été pour nous faire un sermon sur les devoirs du Gouvernement et de la représentation envers le pays, devoirs dont chacun de nous a parfaitement conscience et dont chacun de nous avait parfaitement conscience bien avant que l'honorable député se chargeât de les rappeler à la Chambre en des termes quelque peu risqués.

Si j'ai un conseil à donner au chef de la gauche, ce serait de bien vouloir présenter à la Chambre, quand elle est saisie d'un sujet déterminé, des observations qui aient un rapport direct avec l'affaire dont il s'agit, laissant là, s'il est possible, toutes ces phrases surannées où l'on fait un copieux usage des grands mots de "démocratie", "autocratie des gouvernants", et autres phrases qui n'ont pas plus de rapport avec le sujet en discussion que s'il discutait les mérites du gouvernement du Japon.

Quel est l'objet de son amendement? Ce qu'il propose à la Chambre, c'est d'exiger que soit de nouveau soumise au Parlement une convention qu'on lui demande aujourd'hui de ratifier. Il nous assure que, sans cela, les droits du peuple seront méconnus, l'exécutif agira d'une manière autocratique, il sera accordé à la compagnie en cause des privilèges auxquels elle n'a pas droit, on refusera de suivre les bons précédents déjà établis.

Ces précédents, il les a signalés à l'attention de la Chambre; il a parlé de la conduite tenue en 1903 par le Gouvernement de l'époque lors de la présentation du projet relatif au Grand-Tronc du Pacifique. Comme je l'ai plus d'une fois fait observer, il y a deux méthodes à suivre pour obtenir du Parlement qu'il autorise le cabinet à conclure un marché: l'une est de s'aboucher avec l'autre partie, discuter avec elle les conditions et bâcler l'affaire, puis, une fois les mains liées, se présenter devant le Parlement et lui dire que la chose est à prendre ou à laisser. L'autre méthode consiste à se présenter devant le Parlement, à lui soumettre les propositions générales, les principes directeurs, la base de la convention, en lui demandant de bien vouloir suppléer à ce qui manque ou améliorer les choses en tout ce qu'il juge devoir profiter au public. Jamais je n'ai connu de méthodes autres que ces deux-là. Je défie les membres de la gauche de me citer le cas d'un parlement canadien, anglais, américain ou autre tenant les deux méthodes pour nécessaires.

Cela étant, discutons laquelle des deux est préférable. J'ai dit ce qu'elles étaient l'une et l'autre. Or, j'en appelle aux esprits modérés de cette Chambre, laquelle préfèrent-ils? Parmi ceux qui m'écoutent, y a-t-il quelqu'un qui préfère la demande au Parlement de l'autorisation qu'il faut dans les circonstances après que les négociations auront pris fin, après que l'acte d'accord aura été terminé, signé et scellé, plutôt que de soumettre au Parlement les bases générales de ces mêmes négociations, avec les principes d'après lesquels les offres ont été faites, pour, ensuite, laisser au Parlement le soin d'y apporter les changements qu'il peut juger avantageux.

Quelle est la meilleure attitude à faire prendre au Parlement? Quelle est celle qui convient mieux aux membres de cette Chambre? Quelle est la plus juste pour les représentants du peuple? Quelle est la plus conforme aux principes démocratiques? Oui, en 1903, c'est l'autre procédé que nos adversaires ont suivi, et je ne m'étonne point d'entendre aujourd'hui certains membres de cette Chambre dire franchement que, bien qu'en 1903 ils aient approuvé en partisans du ministère de l'époque les négocia-

tions et les opérations faites alors, ils ont eu lieu depuis de s'en repentir amèrement.

Ils les ont regrettées et il n'est pas un Canadien que ne les regrette. L'opposition vient nous dire de faire comme elle a fait en 1903. Cependant, si le pays est aujourd'hui chargé d'une dette inutile de 500 millions, c'est grâce à ce qu'elle a prôné en 1903; et si nous nous trouvons maintenant dans une situation désastreuse qui exige une mesure radicale comme celle que nous nous proposons, c'est parce que l'opposition a pris, en 1903, l'attitude qu'elle voudrait nous voir prendre à l'heure qu'il est. "Accordez-nous un peu de délai", dit-elle, "on me demande de suggérer un autre moyen, mais, au nom du ciel, j'en suis incapable; je ne sais pas encore au juste ce que j'ai à proposer, mais avec un peu de délai je finirai par le savoir et je vous montrerai ce que je puis faire."

Combien de temps le parti libéral a-t-il accordé en 1903, et combien pouvait-on en obtenir, d'après le mode qu'il a adopté et qu'il nous prie maintenant de suivre? Il y a un an et demi que nous avons exposé ce projet, en substance, au Parlement; nous l'avons alors prévenu de notre intention comme nous en avons prévenu le pays, d'une façon claire et définitive, on ne le niera pas. Tel est l'avis que nous avons donné, le 15 mai 1918, par la bouche du premier ministre et réitéré à la session suivante par la bouche du ministre des Finances, qui a fait lecture du projet mot à mot. Avant cela, nous avions averti le pays des difficultés réservées au Gouvernement, et institué une commission d'experts chargée d'indiquer le mode à suivre pour en triompher. Cette commission adopta des conclusions qu'elle nous soumit, conclusions auxquelles nous nous conformons littéralement aujourd'hui et dont nous avons donné connaissance au peuple depuis plus de deux ans.

Qu'a fait l'opposition actuelle en 1903? Combien de députés eurent connaissance du projet de construction du Grand-Tronc-Pacifique deux ans avant qu'il fût exécuté? En est-il un seul qui en ait eu connaissance un an ou seulement six mois avant cela? On n'en a pas soufflé mot. En est-il un seul qui ait entendu parler de ce projet seulement deux semaines avant cela ou qui ait même entendu dire qu'on y songeait? Il fut déposé le 30 juillet 1903 dans sa teneur définitive. Il était tout cuit. Le 13 mars 1903, le Parlement se réunit et le discours du trône fut prononcé. Ce discours donnait-il seulement à entendre que la convention relative au Grand-Tronc-Pacifique serait conclue ou que le Gouvernement songeait à la conclure? J'en ai ici un exemplaire.

Avant que je n'en donne lecture l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) aurait-il la bonté de m'éclairer? Il est un de ceux qui se plaignent du caractère hâtif de la mesure dont il s'agit aujourd'hui. L'honorable député de Brome (M. McMaster) s'en plaint aussi; ils s'en plaignent tous, mais ils reconnaissent, en même temps, qu'on ne peut rien dire qui y soit défavorable, et ils s'excusent, par suite, d'en parler.

Le discours du trône prononcé en 1903 faisait allusion à la question des transports. Je prie les honorables membres de l'opposition de se bien tenir, je vais lire cette partie-là; elle comporte une réminiscence magique et surtout intéressante pour quiconque veut bien songer à la nouvelle politique proposée à cette Assemblée par l'honorable député (M. Fielding) au sujet de commissions: La voici, et voici l'avis qui fut donné au Parlement à cette occasion.

> La grande affluence de peuple dans nos territoires du Nord-Ouest et la mise en culture de nouvelles et très grandes étendues de terre fertile nous prêchent la nécessité d'augmenter les moyens de favoriser le transport, par voies canadiennes, de notre grain et de nos autres produits, aux différents marchés de l'univers.

Voici maintenant la partie la plus intéressante:

> Toute cette question de transport et d'installations de tête de ligne continuant de beaucoup occuper l'attention, mon Gouvernement va instituer immédiatement une commission d'experts qui devra faire rapport à ce sujet.

Quelle est cette commission que l'opposition actuelle a instituée conformément au discours du trône? Je vais vous le dire, monsieur l'Orateur, c'est la commission de construction du Transcontinental national, et elle l'a instituée d'après une convention signée et déposée le 30 juillet.

En 1903, ils avaient pour programme de créer une commission, mais ce programme n'a figuré que dans le discours du trône. Dans la pratique, leur programme a consisté à signer et à sceller le traité, à jeter celui-ci au Parlement pour obtenir un "oui" ou un "non"—assurément un "oui", dans ce cas-là—puis, à aller de l'avant et à engager le pays, à le lier pieds et poings et à l'écraser de dettes pour des générations, tandis qu'ils nous avaient promis une commission d'enquête, plutôt que cela. Il n'y a pas lieu de s'étonner que l'honorable député nous suggère maintenant de nommer une commission. En 1903, ils ont jeté la semence du fruit défendu que nous récoltons aujourd'hui, et bien qu'ils eussent pro-

mis une commission d'enquête, ils ne l'ont jamais accordée. Ils en ont répandu la semence et lié le pays à cette politique, sans avis ou notification; aujourd'hui, en 1919, après qu'une commission composée des meilleurs spécialistes que le pays pouvait nommer à examiner à fond ce qu'il faut faire pour nous sortir du pétrin où ces députés nous ont mis, après qu'une commission a été créée, ils continuent à affirmer que ce n'est pas assez d'une commission, que point n'était besoin d'une commission pour nous plonger dans ces embarras, mais qu'il en faut deux pour nous en tirer.

Ils disent aussi: "Qu'on nous montre le traité plus tard, et si vous nous niez le droit de voir le traité, vous commettez un acte d'insolence autocratique qui est incompatible avec notre conception de la démocratie." Il est oiseux de citer des exemples aux membres de la gauche. Il est inutile de leur prouver à maintes reprises que ceci est la ratification; que nous sommes les représentants du peuple; que, même en admettant qu'ils en sont eux-mêmes des représentants—avec la modestie qui le caractérise, le chef de l'opposition nous a affirmé que lui et ceux qui l'entourent sont les représentants du peuple canadien—voici le bill que ces représentants du peuple ont à examiner, à juger et à ratifier. Que peut-il y avoir de plus démocratique? Si l'honorable député refuse de nous reconnaître comme les représentants du peuple, il s'attribuera certainement cet honneur.

Ils représentent le peuple, dit-il. Mais voici un bill que le peuple est appelé à ratifier. A moins que ses représentants ne l'approuvent, il ne peut pas être adopté. En quoi la démocratie fait-elle défaut? Il ne sert de rien de démontrer à mon honorable ami que le bill peut subir toutes les retouches que les représentants du peuple voudront lui faire subir. S'ils désirent des modifications qui leur paraissent justes, légitimes et équitables, rien ne s'y oppose.

L'hon. M. KING: Le ministre nous dira-t-il, maintenant, d'après quel principe les arbitres calculeront la valeur des actions? Au point où nous en sommes, fera-t-il une promesse à la Chambre, afin que nous sachions d'après quel principe l'estimation aura lieu?

L'hon. M. MEIGHEN: Evidemment, l'honorable député ne sait pas quel sujet je traitais; s'il le sait, il désire vivement me détourner de mon raisonnement. Je lui demandais si nous ne représentions pas le peuple, et si, en nous prononçant sur le traité, tel que compris dans le bill, nous n'étions pas les interprètes du peuple canadien. S'il désire y insérer des conditions qui seront soumises au Parlement —conditions qui guideront, dirigeront, restreindront et entraveront les arbitres—qu'il les propose; le moment est propice; autant vaut les soumettre maintenant qu'à la prochaine session. Pourquoi n'a-t-il pas un amendement comme celui-là? Il aurait un sens; il n'entraînerait pas les fastidieuses redites auxquelles il s'est livré plusieurs fois comme l'amendement qu'il propose en ce moment. S'il croit qu'il y a des principes que nous devons poser pour guider et restreindre les arbitres, qu'il se lève en cette enceinte et qu'il énonce ces principes. C'est notre avis, je le répète, que les principes d'équité et de droit qui, autrement, lieront les arbitres, sont assez bons et légitimes; qu'ils sont les meilleurs; qu'ils valent mieux que tous ceux que nous pourrions trouver dans le moment. Nous croyons qu'entre les mains du juge en chef de la cour d'échiquier du Canada qui, des années durant, a servi d'arbitre entre la population canadienne, d'une part, et les propriétaires, de l'autre, et qui s'est acquitté de cette tâche conformément aux principes séculaires d'équité et de justice—nous croyons, dis-je, que l'affaire peut lui être confiée, subordonnément à ces principes d'équité et à ces principes de justice.

L'honorable député dit qu'il veut que le traité soit soumis à la Chambre, parce qu'un certain traité lui a été soumis en 1903. Eh bien, j'ai décrit la ligne de conduite qui a été suivie en 1903, et j'ai prié la députation de peser les avantages et les inconvénients des deux manières de faire. Je n'ajouterai qu'une réflexion.

L'honorable député témoigne d'une profonde ignorance de l'histoire quand il dit que, dans aucun cas, le Parlement n'a autorisé le cabinet à élaborer les détails d'une affaire dont la Chambre avait déterminé les principes directeurs. C'est là un point que j'ai maintes fois discuté devant la Chambre. J'ai cité les lois dans lesquelles le Gouvernement dont mon honorable ami a été membre a maintes fois agi de cette manière; en 1903, par exemple, et en 1908, comme aussi en 1910. J'ose dire qu'il en a été ainsi chaque année pendant tout le temps qu'ils ont été au pouvoir. C'est la marche régulière suivie chaque fois qu'une administration demande au Parlement de l'autoriser à faire une chose qu'il ratifie d'avance. Elle ne commence pas par engager le pays pour ensuite venir demander au Parlement de rati-

fier ses actes. Voilà ce qui a été fait en maintes et maintes circonstances. Il en a été ainsi dans le cas des arrangements faits en 1910 par les membres de la gauche avec le Nord-Canadien; comme aussi en 1908 et en 1903. Il n'y a là rien de nouveau. Il n'existe aucune raison pour que l'on fasse appel aux grands principes de la démocratie. Pourquoi le chef de l'opposition n'a-t-il pas fait ces appels quand il était ministre du Travail en 1910, et quand ils auraient pu avoir quelque effet sur son chef de ce temps-là? Il ne nous a pas paru alors que l'honorable député se donnât beaucoup de mal pour inculquer aux autocrates de cette Chambre les grands principes de la démocratie. Pendant tout le temps qu'il a été en fonction et que l'on agissait de la sorte, il n'a absolument rien dit. Je ne suppose même point qu'il l'ait remarqué. Personne n'y a fait attention.

Il y a deux ans passés, en 1917, lorsqu'il s'est agi dans cette Chambre de l'achat du Nord-Canadien, au sujet duquel l'on a suivi la même ligne de conduite que l'on suit aujourd'hui lorsque nous avons soumis à l'étude de ce Parlement, les principes qui devaient servir de base à l'arbitrage et au contrat qui devait s'ensuivre, est-ce que le leader de l'opposition du jour s'est levé pour exprimer son mécontentement relativement à l'absence du pouvoir que l'on pouvait avoir de pousser l'entreprise jusqu'au parachèvement? Il ne l'a pas fait; il savait alors que nous procédions d'une manière régulière, et il savait que la chose s'était déjà faite; il savait qu'on n'avait jamais abusé d'un tel système d'affaires au cours de l'existence du Gouvernement d'alors, pas plus qu'on n'en avait abusé à aucune autre époque de l'histoire du pays. En a-t-on abusé lorsqu'il s'est agi du contrat qui a été préparé à la suite du bill autorisant l'arbitrage du Nord-Canadien? Le leader de l'opposition a voulu insinuer qu'il y avait eu des abus à ce sujet: je l'ai défié de prouver la chose; je l'ai défié d'indiquer une seule phrase dans ce contrat fondée sur un texte de loi adopté par cette Chambre, et qui ne fût pas d'accord avec ce texte, ou qui ne fût de nature à sauvegarder les droits du public, ou fût une concession à l'autre partie au contrat. A-t-il accepté le défi? Il s'est étendu longuement sur ce que je pourrais qualifier de procédés démagogiques, mais il n'a pas cherché à prouver les allégations qu'il avait énoncées relativement à un sujet sur lequel, j'oserais dire, il n'était aucunement renseigné.

Maintenant, l'honorable député nous exprime ses craintes du fait que nous allons nous jeter dans un imbroglio considérable avec les Etats-Unis. Il nous a donné lecture d'un article—je devrais dire plutôt d'une partie d'article—du "Journal of Commerce" qui se publie à New-York. Après en avoir lu des extraits qui lui ont semblé appuyer sa thèse, il a dit à la Chambre, que cet article tendait à faire croire que les Etats-Unis pourraient s'opposer à cette mesure et que, en conséquence, il était tenu d'hésiter avant de donner son consentement. L'article en question n'a aucunement trait à la ligne de conduite que nous nous sommes tracée. Il contient, je crois, précisément, les extraits qu'il nous a cités; il y est question des deux aspects de la question. Je ne suis pas surpris d'apprendre qu'un tel article ait été publié, à la suite des craintes que les honorables députés ont exprimées à ce sujet dès le début de la discussion, c'est-à-dire il y a un mois passé. Je ne suis pas surpris du fait que ces craintes aient été transmises sur toutes les lignes télégraphiques jusqu'aux Etats-Unis, et que certains journaux aient pu les faire circuler. Mais il a eu soin de ne pas nous citer l'extrait en entier; il a expliqué à cette Chambre qu'il n'entreprendrait pas de nous lire le texte au complet, et tout naturellement il s'en est bien gardé; je prends sur moi de lire un peu de cette partie de l'article qu'il a semblé ne pas vouloir nous communiquer, et peut-être les honorables députés en comprendront mieux la raison:

> Jamais auparavant semblable question n'a été soumise au secrétariat d'Etat. Quelques-uns semblent croire que la mainmise de l'Etat sur le stock du chemin de fer de Panama présente un cas identique. On a déclaré que le chemin de fer du Panama en tant que corporation est sujet au même contrôle de la part du gouvernement pan-américain que toute autre entreprise privée, et il est probable que le gouvernement des Etats-Unis fera preuve des mêmes dispositions lorsqu'il s'agira du réseau du Grand-Tronc.

Je crains que l'honorable député n'ait conjuré un fantôme qui ne prendra pas forme.

Il a au moins un mannequin qu'il ne remettra pas souvent sur pieds pour le jeter de nouveau par terre.

L'honorable député a fait, au cours de ses observations, d'autres allusions dont plusieurs ne faisaient, ni plus ni moins que dénaturer, comme auparavant, les déclarations ministérielles et les chiffres produits à la Chambre. Il a été jusqu'à dire que la Chambre n'avait pas été saisie des engagements de la compagnie, encore qu'ils aient tous été déposés et parfaitement expliqués. La division et les traits caracté-

ristiques de ces obligations ont été amplement définis.

Toutes les obligations, jusqu'à la dernière piastre, sont passablement bien connues de la Chambre et de tous les honorables députés qui veulent se donner la peine de consulter les documents qui ont été déposés sur le bureau. Je me demande ce que le Gouvernement peut faire de plus. L'honorable député termine en demandant le dépôt de la convention, afin que les honorables membres en prennent connaissance. Elle le sera certainement. Si j'en juge d'après mon expérience parlementaire, toute convention faite au nom de l'Etat, a toujours été déposée sur le bureau, au moment même ou aussitôt que possible, après qu'elle eût été faite. C'est ce qui aura lieu, sans doute. Mais, si nous ne faisons rien d'ici à ce que la convention soit déposée, à quoi sert ce que nous faisons maintenant ?

L'hon. M. KING: Le ministre change son fusil d'épaule. Nous promet-il que la convention sera déposée ?

L'hon. M. MEIGHEN: Je vais reprendre mon siège, pour permettre à l'honorable député de me dire sur quelle épaule, je le porte maintenant.

L'hon. M. KING: Jusqu'à présent, le ministre a refusé de nous promettre que la convention serait soumise au Parlement pour avoir son approbation. S'il nous promet, maintenant, qu'il donnera au Parlement le droit de ratifier la convention, je retirerai mon amendement.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne saisit pas la différence entre le dépôt de la convention et le refus de ne rien faire avant que la convention soit signée et déposée.

L'hon. M. KING: Du tout.

L'hon. M. MEIGHEN: N'ai-je jamais dit que la convention serait déposée? Je l'ai dit à l'honorable député, la première fois qu'il a mentionné ce sujet.

L'hon. M. KING: Entendons-nous bien.

L'hon. M. MEIGHEN: Je comprends parfaitement l'honorable membre. Il ne veut rien faire avant le dépôt de la convention. Alors, pourquoi cette discussion ?

L'hon. M. KING: Je déclare au ministre que je désire que le Gouvernement s'occupe immédiatement de la convention. Nous voulons absolument que le Gouvernement se mette à l'œuvre et complète la convention, mais que le ministre promette à la Chambre, qu'une fois la convention rédigée, elle sera déposée et soumise à la ratification du Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, quel est le but de cette discussion ?

L'hon. M. KING: Nous voulons savoir si le Gouvernement y consent. Le ministre dit qu'il déposera la convention, mais il a bien garde de ne pas promettre de la présenter au Parlement, pour avoir son approbation. Tout est là.

L'hon. M. MEIGHEN: Si, après cette discussion, le contrat doit être soumis au Parlement pour être étudié de nouveau, à quoi servent cette discussion et ce bill ? L'honorable député doit comprendre que ces deux lignes de conduite n'ont pas de sens. Cela n'a pas sa raison d'être, ç'a n'a pas de sens commun. Même, on ne pourrait imaginer de plus grande folie que d'agir de la sorte.

Quel est le but de la discussion de cette mesure? Elle est la méthode par laquelle le Parlement est mis au courant des principes, des clauses spécifiques qui doivent être contenus dans la convention, selon son désir. Si la convention doit être déposée plus tard pour être examinée, quelle est l'utilité de cette convention? Il faut choisir l'une des deux alternatives.

M. CANNON: Suspendez la discussion.

L'hon. M. MEIGHEN: Il faut choisir l'une des deux alternatives. Autrement, c'est faire un jeu du Parlement et je ne conçois rien de moins indéfendable. C'est de la folie. Il est impossible d'appliquer les deux alternatives. Le Parlement doit décider laquelle des deux, il faut choisir.

Je le demande aux honorables députés. Préférez-vous celle de 1903 ou celle-ci?

Préférez-vous avoir quelque chose à dire au sujet de ce qui sera compris dans la convention, ou n'avoir à dire que oui ou non? Voilà la question. Certes, la convention sera déposée; mais quand le ministère est autorisé à faire un traité qui sera de telle ou telle nature, c'est de cette autorisation qu'il s'inspire. c'est aussi le meilleur mode à suivre dans l'intérêt du Parlement, comme pour le respect de ses droits et de ceux du peuple que le Parlement représente. Ce mode est le meilleur et le plus démocratique, ce n'est pas celui qu'on a suivi en 1903. Aussi, le peuple est-il d'avis qu'on ne devrait y avoir recours que lorsqu'il serait impossible de s'en exempter. J'en dirai encore quelques mots.

En 1903, le Gouvernement faisait un traité avec le Grand-Tronc et nous le soumettait

non sous forme de projet de résolution inscrite au Feuilleton, mais tout à coup et sans que personne n'en eût entendu parler avant qu'il fût question de le discuter. J'ai dit qu'on n'en avait pas donné avis une semaine auparavant; j'ajouterai qu'on n'en a pas donné avis une heure ni même une minute avant de le présenter. Voici ce qui s'est passé. Le mode qu'on a suivi était sans précédent dans l'histoire parlementaire du monde entier. Le premier ministre de cette époque se leva et demanda à présenter un bill. D'après le règlement, cette demande aurait dû être précédée d'un projet de résolution, mais elle ne le fut pas. Pourquoi? Parce qu'il aurait fallu insérer ce projet de résolution au Feuilleton avant de le présenter et que la députation aurait eu alors connaissance de ce qui eût été compris dans ce projet. Or, c'est ce que le premier ministre ne voulait pas, et voilà pourquoi la présentation du bill a précédé celle du projet de résolution.

Quand il s'agit d'un bill il n'est pas besoin d'en distribuer d'exemplaires. Le premier ministre prononça un discours de deux heures sans que personne eût connaissance du bill, et quand il eut fini de parler, il fit passer un exemplaire du bill au chef de l'opposition qui était à son siège, de l'autre côté de la Chambre. Voilà un procédé bien démocratique, n'est-ce pas? Voilà une preuve de fidélité aux principes de la démocratie si chers au chef de l'opposition actuelle. Nous ne voulons plus que ce qui s'est passé en 1903 se répète dans cette Assemblée ni dans le pays. Je dis donc que des deux modes à choisir, nous avons préféré celui qui dénotait le plus de respect pour la députaion et assurait au peuple le meilleur moyen de laire entendre sa voix. Ce mode est, à tous égards, le plus démocratique et le plus prudent, dans l'intérêt du peuple tout entier.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur, on dirait que le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), certains de ses amis et moi-même pourrions passer le reste de l'hiver à prononcer des discours. L'autre jour, le ministre de l'Intérieur faisait exactement le même discours qu'il a fait ce soir. J'y ai répliqué et, ce soir, il n'a fait aucun cas de ma réplique; force m'est donc de la répéter en aussi peu de mots que possible, et j'espère que ce sera pour la dernière fois. Je constate avec plaisir que j'ai un auditoire plus nombreux que l'autre soir. Les membres de la députation assistent à cette séance en grand nombre et j'espère qu'ils vont rester à leurs sièges durant quelques instants. D'ordinaire, les députés ministériels ne restent pas ici pour nous écouter, parce qu'on leur dit, au caucus, ce qu'ils ont à faire. (Interruptions.)

Pourquoi nous écouteraient-ils? Ils s'en tiennent à ce que l'on leur a dit de faire. Si leurs renseignements consistaient dans ce qu'ils auraient entendu dire au cours d'une séance, ils ne seraient guère informés, car ils assistent rarement aux séances. Le ministre de l'Intérieur a demandé à ses partisans, sur le ton accentué qui lui est familier et en faisant résonner exactement la note au son de laquelle ils obéissent, de décider s'ils préfèrent la conduite tenue par le ministère Laurier en 1903 ou celle que le ministère actuel et lui-même tiennent aujourd'hui. Il n'ignore pas quelle sera leur réponse, car ils les a réunis en caucus avant de présenter ce bill. En leur posant cette question, il ne court donc aucun risque, il sait quel sera leur verdict.

Je n'ai pas la moindre hésitation à faire connaître au ministre l'attitude que je prendrais comme simple citoyen de ce pays. Ce serait certainement celle que le gouvernement de 1903 a adoptée, lorsque le Parlement a dû étudier et la convention et le projet de loi. L'entente conclue avec les représentants du Grand-Tronc contenait toutes les conditions, ce qui les avertissait que la convention ne lierait les parties qu'après avoir été approuvée par le Parlement. C'est la nature du marché que font les agents de commerce qu'on envoie sur la route. L'un, disons, arrive par mer, dans ma région; il prend une commande d'environ $10,000 peut-être de marchandises.

M. SHEARD: Allons donc!

M. McKENZIE: Si mon honorable ami se rendait au bureau des aciéries de la Nouvelle-Ecosse ou de la compagnie des charbonnages Dominion, il constaterait qu'une commande de $10,000 est bien peu de chose. En donnant cette commande, le commis voyageur dit à l'acheteur: "Cette commande ne vaudra qu'après que mon mandant, resté au pays, l'aura approuvée. C'est la nature de mon marché avec vous. Si vous ne recevez pas les marchandises, vous n'avez aucun motif de vous plaindre, puisque vous comprenez dès le début que mon offre n'est que provisoire, conditionnelle, elle ne vaudra que si mon mandant la ratifie." Il en fut ainsi de la convention que nous avons arrêtée, en 1903, avec le Grand-Tronc. Nous lui avons simplement dit: Nous ferons cette

convention préliminaire avec vous; si le Parlement l'approuve, ce sera marché conclu; s'il la rejette, il n'y aura pas de marché du tout. Telle fut l'attitude que nous avons prise. Il est tout à fait étrange que les honorables membres de la droite allèguent—ce qui est s'accuser eux-mêmes—que le Parlement n'a absolument aucune indépendance et qu'un gouvernement ou un ministère peut faire n'importe quelle convention. S'il en est ainsi, le dernier mot est dit: c'est une formalité inutile de soumettre l'affaire au Parlement pour qu'il doive l'adopter. Je n'irai pas jusque-là et j'espère que les honorables membres de la droite n'iront pas non plus. Vont-ils abdiquer toute indépendance et toute parcelle de jugement pour dire que si le Gouvernement qu'ils appuient soumet une convention, elle est finale, puisqu'ils doivent voter pour elle? Ce serait priver le Parlement de tout son pouvoir; la volonté du peuple, représentée par le Parlement, deviendra chose du passé, si c'est là ce qu'ils vont faire. J'espère que personne du parti unioniste, qui ne diffère guère de l'ancien parti tory intransigeant, ne dira pas que c'est la doctrine qu'il prône et qu'elle est conforme aux idées du peuple. Dans ce cas, ils pourraient aussi bien rester chez eux et envoyer ici le timbre portant leur signature. Le ministre de l'Intérieur pourrait alors apposer leur seing et sceau à la convention et leur épargner l'ennui de venir ici. C'est cependant la doctrine que les honorables membres de la droite ont énoncée ce soir.

Quelle fut la pratique suivie, en 1903? Je ne veux pas entrer dans tous les détails de la convention et je ne parle que de mémoire, mais elle fut soumise au Parlement qui l'approuva après une très longue discussion—j'en oublie la durée, mais il se passa des mois avant que le Parlement eût discuté à fond la question. En outre, on n'a pas dépensé un seul sou aux termes de cette convention, avant la dissolution du Parlement et avant que le gouvernement d'alors en eût appelé au pays sur cette question. Si les honorables membres de la droite veulent suivre cet exemple, on ne discutera pas cinq minutes de plus de ce côté-ci de la Chambre.

L'hon. M. MEIGHEN: Le projet de loi de 1903 n'a-t-il pas été adopté avant d'être soumis au verdict des électeurs du pays, et n'a-t-on même pas fait une nouvelle entente avec le Grand-Tronc, que la Chambre a adoptée, avant qu'il y eût appel au pays?

M. McKENZIE: Certes, non.

L'hon. M. MEIGHEN: Certes, oui; j'ai les statuts ici.

M. McKENZIE: J'affirme qu'on n'a pas dépensé un seul dollar, qu'on n'a pas enlevé la moindre pelletée de terre sur la voie avant l'élection. Je n'avais jamais mis le pied dans ce Parlement avant l'élection de 1904, alors que j'ai rencontré, à Ottawa, pour la première fois, un des commissaires qui s'occupaient alors de l'organisation de son personnel et se préparait à commencer le travail. Pas un dollar n'a été dépensé sur l'ouvrage avant l'élection. S'il est vrai que le Gouvernement peut lier les mains de certains représentants du peuple qui siègent derrère lui, en Parlement, nul gouvernement, si ce n'est celui-ci, ne ferait la moindre tentative pour lier les mains et les pieds des électeurs canadiens. En 1903, alors qu'il était lancé dans une grande entreprise, le gouvernement d'alors a soumis cette convention au verdict du peuple canadien et celui-ci approuva l'entente. Nous ne pouvons espérer être plus sages que la grande masse des habitants de ce pays.

La masse de notre population, n'est pas composée entièrement de sages; mais c'est ce que nous avons de mieux et lorsque nous soumettons une question à ses froides délibérations et à son jugement, et qu'il rend un verdict, nous devons en passer par là, et il est inutile de se lamenter sur les pots cassés, si nous trouvons que le verdict n'est pas exactement comme nous l'aurions voulu. L'ex-ministre des Finances (sir Thomas White) parlant dans cette Chambre il y a quelques soirs, a dit que c'est gaspiller du temps que de se lancer dans des récriminations pour savoir qui est à blâmer pour cette situation des chemins de fer. S'il y a quelque blâme, nous devons le partager également, disait-il, et faire de notre mieux.

Sans prendre beaucoup de temps, laissez-moi dire que je préfère la ligne de conduite adoptée en 1903. Je dis au Gouvernement: Déposez le bill et le marché devant le Parlement et obtenez l'approbation du Parlement. Mais ne vous contentez pas de cela. Soumettez non seulement le bill et le marché au peuple du pays, mais soumettez la gestion du Gouvernement au peuple. Si les honorables députés de la droite sont si courageux et pensent qu'ils représentent la volonté du peuple en concluant cette affaire, qu'ils disent aux représentants du Grand-Tronc: Nous sommes un gouvernement qui a été élu en vue de parer à un besoin spécial et pour un objet spécial. Nous n'avons jamais discuté cette question avec le peuple, et le peuple cana-

dien n'a pas eu la chance de rendre jugement en l'espèce. Attendez que le temps propice soit arrivé, ou jusqu'à ce que nous jugions le temps propice pour en appeler au peuple. Nous en ferons alors une question à débattre, et si le peuple canadien approuve le marché et nous donne le mandat de conclure le marché et d'ajouter ce nouveau fardeau de la nationalisation aux charges actuelles du pays, nous serons prêts à étudier sérieusement la question, mais jusqu'à ce que vienne ce temps il vaut mieux laisser en réserve une question aussi importante. Je dis que ce serait-là une proposition pratique et la vraie manière de traiter une question de ce genre. Nous ne suivons pas la ligne de conduite adoptée en 1903. Au lieu de cela, on présente au Parlement un bill qui n'a pas la prétention d'entrer dans les détails des diverses choses qui devront se faire en vertu du marché, mais qui donne simplement au Gouvernement le pouvoir de faire certaines choses. Nous disons que ce n'est pas assez spécifique. Nous disons que le marché lui-même, qui sera pratiquement une loi du Parlement ou un supplément à cette loi, devrait être déposé devant le Parlement. Et lorsque nous le verrons, nous serons probablement en état de le soumettre aux autorités compétentes, pour sa mise à exécution ultérieure.

Or, pour ce qui se fait d'habitude, que les honorables députés se reportent au chapitre 20 des Statuts de 1914, concernant le chemin de fer Nord-Canadien. Ce bill a été rédigé par mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) avec l'aide de quelqu'un sans doute; et il admettra, je crois, qu'il a également eu quelque chose à faire à la rédaction du bill présentement devant la Chambre. En 1914, il y avait un marché, comme dans le présent bill. Le marché fait partie du chapitre 20 des statuts de 1914, et tout dans ce traité, chaque condition et disposition du marché est énoncée dans le bill lui-même. Or, si c'était opportun dans cette occasion de la part du même gouvernement, en vue d'opérer ce qu'il appelait la nationalisation des chemins de fer; pourquoi ne pas faire de même aujourd'hui? Nous demandons simplement au Gouvernement de mettre de l'uniformité dans sa manière d'agir. Si mon honorable ami, l'éminent chirurgien de Toronto (M. Sheard) m'informait qu'il a fait une certaine opération d'importance majeure il y a deux ou trois ans, d'une façon particulière qui a parfaitement réussi, et qu'il avait l'intention de tenter la même opération de nouveau, adopterait-il un seul instant, simplement à titre d'expérience, un autre mode que celui déjà employé et trouvé éminemment satisfaisant? Pas le moins du monde; il ferait précisement comme auparavant. Dans cette affaire, nous demandons aux praticiens parlementaires, qui s'exercent sur l'anatomie du pays, de suivre la pratique qu'ils ont eux-mêmes déjà établie. Pour la centième fois environ, le ministre de l'Intérieur nous dit que ce marché nous a été soumis le 5 mai 1918, par le premier ministre, et il affirme que nous aurions dû alors protester contre toute tentative du premier ministre d'aborder le sujet. Mais c'était ni plus ni moins qu'une conversation générale sur la situation des chemins de fer. Aucun bill n'était présenté. Je veux que les honorables députés de la droite soient justes envers notre côté de la Chambre et envers eux-mêmes.

Pourquoi nous mettre en frais de critiquer un bill qui n'avait pas été présenté, et un marché qui n'était en aucune façon formulé? Le premier ministre à ce moment-là parlait surtout, j'ose le dire, de la question de politique générale concernant l'unification des chemins de fer de ce pays, éliminant ici et là des tronçons inutiles de chemin de fer, et cherchant quelque moyen pratique d'assurer une base d'exploitation coopérative des chemins de fer du Canada en vue d'épargner les frais supplémentaires et de faire fonctionner les réseaux d'une façon aussi satisfaisante que possible.

Je ne me rappelle plus exactement les paroles mêmes du premier ministre au sujet du Grand-Tronc, mais peu importe. Le chef de l'opposition à cette époque, sir Wilfrid Laurier, prit part au débat et il se contenta lui aussi de faire des observations générales sur la situation. Je le répète donc, le Gouvernement n'avait pas de projet définitif à soumettre au Parlement à cette époque. Or, on nous défend de soulever des objections contre le projet actuel, parce que nous n'avons pas protesté lorsque le Gouvernement en a fait mention en 1918. En réponse aux reproches de mon honorable ami le ministre de l'Intérieur, l'autre soir, j'ai signalé à son attention un câblogramme que le premier ministre a adressé au haut commissaire canadien à Londres, le 10 septembre 1918, le priant d'informer sir Alfred Smithers qu'il considérait les négociations terminées, s'il n'était en mesure de soumettre de meilleures offres au Gouvernement avant la fin de septembre.

Le ministre de l'Intérieur affirme que nous savions à l'époque que des négociations avaient été ouvertes le 15 mai 1918,

mais j'estime que le câblogramme du premier ministre, en date du 10 septembre, est une réponse suffisante à l'affirmation que nous aurions dû critiquer la transaction tout le temps. La compagnie n'a pas fait d'autres offres subséquemment au 10 septembre 1918, de sorte que pour nous, les négociations furent rompues à venir jusqu'au 9 octobre dernier, le jour où le ministre de l'Intérieur a déposé son projet de loi devant la Chambre. Or, on prétend aujourd'hui, pour parler comme le code, que nous ne sommes point recevables à soulever des objections contre le marché, parce que nous n'avons pas protesté à chaque instant contre le projet gouvernemental. Cette attitude du Gouvernement et de ses partisans n'est pas juste et nous avons parfaitement le droit d'exiger d'être mis exactement sur le même pied que les actionnaires du Grand-Tronc.

Le bill décrète que les actionnaires auront le droit d'examiner et de ratifier la convention avant de la signer; il s'ensuit donc que nous, représentants de l'Etat, qui sommes les acheteurs, devrions avoir la chance d'étudier les stipulations de la convention afin d'acquérir la certitude, avant de la signer, qu'elle renferme toutes les dispositions pour sauvegarder l'intérêt du public.

Le ministre de l'Intérieur a affirmé l'autre soir que cette attitude inquisitoriale de la part de l'opposition constitue un acte de bolchévisme. Du bolchévisme! parce que nous proposons que le peuple canadien, par l'entremise de ses représentants au Parlement, examine la convention avant de prendre l'engagement de la faire observer? Nous avons déjà passablement élucidé ce point. Je me bornerai donc à faire observer que si le souci que nous avons de protéger ici l'intérêt du public, si le désir que nous manifestons de savoir comment seront dépensés les deniers publics, si notre demande d'obtenir un peu de délai aux fins de nous rendre mieux compte des obligations financières que nous faisons assumer à l'Etat, constituent des actes de bolchévisme, je répondrai qu'il y a beaucoup de bolchévistes au Canada à l'heure qu'il est; en effet, nous ne voulons pas . . .

L'hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur . . .

M. McKENZIE: . . . avaler ce projet sans protester. Nous tenons à avoir notre mot à dire relativement à la dépense des deniers publics.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas l'intention de laisser passer sans protestation cette série de faussetés et je soulève la question de règlement. Les expressions que l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie) me met à la bouche sont absolument inexactes. Je n'ai jamais fait les assertions qu'il me prête. Si l'honorable député ne le sait pas, il devra l'apprendre.

M. McKENZIE: J'ai écouté le discours du ministre, et j'ai cité ce que j'ai compris.

L'hon. M. MEIGHEN: Citez donc le texte de mes paroles.

M. McKENZIE: Je n'ai pas le temps de consulter le compte rendu. En tout cas, si j'ai dit quoi que ce soit qui n'est pas fidèle au compte rendu sténographique, je suis prêt à rectifier. Je ferai observer cependant que l'honorable député de Prince (M. King) a fait les mêmes affirmations tout à l'heure et mon honorable ami n'a pas protesté.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est inutile de le contrôler.

M. McKENZIE: Mon honorable ami est avocat et il connaît les principes régissant la procédure devant les tribunaux. Si un témoin affirme en présence de l'une des parties en cause qu'elle a fait telle ou telle allégation et qu'elle laisse passer l'incident sans protester, le tribunal suppose que l'affirmation est exacte; j'ai le droit de m'adresser au jury et d'invoquer ce témoignage à l'appui de ma cause.

La chose a été dite par l'honorable député de Prince exactement comme je le rapporte; le ministre l'a entendue et n'a pas protesté; il se trouve donc engagé et j'ai parfaitement le droit de supposer que la déclaration est véridique.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je dois demander à l'honorable député (M. McKenzie) de retirer son affirmation comportant qu'il a le droit de répéter des paroles que le ministre de l'Intérieur a prétendu ne pas avoir prononcées.

M. McKENZIE: J'accepte la déclaration du ministre et je me soumets à la décision du président, toute compréhensive qu'elle est. Nous croyons, monsieur l'Orateur, que lorsqu'il s'agit de ce bill, nous agissons d'après les vrais principes de la démocratie. Qu'attend-on de nous? Doit-on nous demander d'adopter les méthodes connues universellement aujourd'hui sous le nom d'action directe; sommes-nous censés devoir recourir aux mesures de violence ou nous servir de la force brutale à l'encontre de ce projet de loi? Que pouvions-nous faire de plus que ce que nous avons fait? Nous

avons voté contre la résolution par voie de laquelle la mesure a été présentée en Chambre. La Chambre a pris le vote. Nous nous sommes inscrits contre la mesure. Lors de la motion tendant à la 2e lecture, nous avons voté pour qu'elle soit rejetée, et le compte rendu en fait foi. A chaque étape de la mesure nous avons voté contre son adoption. Mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a proposé un amendement. Nous avons appuyé cet amendement. Les honorables membres de vis-à-vis l'ont rejeté Un autre amendement nous est soumis, et, monsieur l'Orateur, je suppose qu'il subira le même sort. Nous luttons à tout instant contre ce bill par des moyens constitutionnels. Que pourrions-nous faire de plus? Cependant le ministre prétend que nous ne représentons pas l'opinion populaire par des procédés dignes de démocrates. Je ne connais pas d'autre procédé que celui qui consiste à suivre la procédure parlementaire en nous opposant à cette mesure comme nous le faisons, par des moyens constitutionnels et réguliers. Il se trouve que nous sommes en minorité et que le sort du vote nous est défavorable, mais nous avons le droit de soumettre au peuple ce que nous pensons et lorsque le temps viendra, ce sera ce dernier qui devra décider si nous avons raison ou si le Gouvernement et ses partisans ont raison. Le peuple devra se prononcer sur cet aspect de la question, mais pendant que nous sommes ici, notre devoir est de fournir aux honorables membres de vis-à-vis l'occasion de se prononcer officiellement sur cette question.

Grâce à l'idée démocratique qui nous anime nous avons réussi à faire apporter quelques améliorations à ce bill. L'article 8, entre autres, était des plus extraordinaires. Il laissait au Gouvernement et à son conseil la maîtrise absolu de tous les deniers du trésor pour y puiser, en vertu de ce traité, 30 ou 50 millions, ou le montant qu'il faudrait, sans obtenir l'approbation du Parlement. Nous avons réussi à supprimer l'article et à revenir à cet excellent usage d'autrefois qui consiste à faire voter par le Parlement les deniers nécessaires aux affaires du pays et aux travaux publics. Ce principe, monsieur, est de bonne démocratie. A n'en pas douter, cet article aurait été adopté sous sa première forme, comme il l'a été aux 1re et 2e lectures, sans aucune observation du côté du Gouvernement.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela n'aurait pu être si nous avions obtenu d'abord la signature de la convention.

[M. McKenzie.]

M. McKENZIE: Nous avons aussi une amélioration dans l'article 5 par lequel le pays se serait vu imposer pendant trente ans ces anciennes obligations et aurait été tenu de payer 4 p. 100 d'intérêt sans se préoccuper si l'on aurait pu se procurer des fonds à meilleur compte ou non, ou encore si le peuple n'aurait pas tenu à se libérer de ces charges plus tôt. Nous avons réussi, par des moyens constitutionnels et réguliers à décider le Parlement à réduire cela à cinq ans de façon à donner au peuple un délai de cinq ans à partir d'aujourd'hui pour se soustraire, s'il le veut, à l'obligation de payer des impôts en vertu de ce bill.

Quant à l'article 6, en discutant et autrement, nous avons obtenu du Gouvernement qu'il y apporte une modification qui nous donne l'avantage de nommer un juge de la cour d'échiquier comme troisième arbitre, lequel, je suppose, devra être nommé par le Gouvernement sans aucune promesse d'obtenir le consentement d'une quelconque des parties à la convention ou à l'arbitrage. Nous voulons obtenir cet autre avantage, puisque le juge devait être appelé à faire partie du conseil, de lui laisser toute l'affaire entre les mains et d'insérer une disposition portant qu'il devrait agir à titre de juge et non pas à titre de tiers arbitre.

Nous proposions l'autre soir que la sentence du conseil d'arbitrage devrait être revisée par cette Chambre. Cette proposition, naturellement, correspond à demander la revision de ce traité, seulement elle vise peut-être un peu plus loin. Au cours de la discussion, dont on voit le compte rendu à la page 1599 du hansard, le ministre de l'Intérieur disait:

> L'honorable député dit: Qu'un tribunal judiciaire, après avoir entendu les dépositions des témoins sous serment, décide de la valeur d'une certaine exploitation dont les affaires sont fort compliquées; que l'opinion publique accomplisse ensuite son œuvre par tout le pays et se reflète au Parlement, et nous verrons après cela si le tribunal judiciaire a eu tort ou raison. Est-il possible de fournir un plus frappant exemple de ce que j'appellerai le bolchévisme de salon? N'est-ce pas là l'essence même de la doctrine bolchéviste?

C'est exactement ce que dit le ministre. Quand on demande que la sentence arbitrale soit soumise à l'approbation du Parlement, le ministre dit qu'on fait du bolchévisme. Nous soutenons de notre côté que, bien loin d'être du bolchévisme, c'est plutôt l'exercice du pouvoir démocratique par le peuple par l'intermédiaire de ses représentants au Parlement.

Le ministre a perdu son temps lorsqu'il a tenté de faire croire à la Chambre que moi-même ou le chef de l'opposition avons

dénaturé le sens de ses paroles. Mon honorable ami a cité la substance des déclarations du ministre telles qu'on le trouve dans les colonnes des Débats, page 1583, déclarations qu'il a répétées le 28 octobre dernier. Nous avons prétendu que peu importe le tribunal ou la décision rendue par ce tribunal régulièrement constitué, avant d'approuver cette décision et d'engager le pays, nous devrions avoir l'occasion de l'examiner et de dire si oui ou non elle est juste. Voilà ce que nous avons soutenu: mais le ministre trouve ce langage déplacé et il nous accuse de faire du bolchévisme.

Mais nous nous contentons de rétorquer: Voyez la procédure que le gouvernement libéral a suivie en 1903 et celle plus récente encore adoptée par le gouvernement conservateur en 1914 lors du rachat du Nord-Canadien et la convention annexée attachée à la loi. Nous vous adjurons de faire la même chose et j'estime qu'il est impossible de donner au Parlement et au pays une idée suffisante du texte de la convention tant que nous n'aurons pas eu l'occasion de l'examiner. Mon honorable ami cependant a eu recours à sa méthode habituelle; il a tenté de satisfaire ses amis et il a fait un effort énergique pour sortir de cette impasse en disant: Soumettre cette convention à la Chambre; est-ce que le gouvernement du jour ou aucun autre gouvernement a jamais conclu un marché ou un traité sans qu'il fût déposé sur le bureau et soumis à l'assentiment du Parlement? Il a voulu faire croire à ses amis, je le présume, que c'est là exactemeant ce que nous désirons. Cependant, il est facile de se rendre compte que l'intention du ministre, c'est de déposer la convention sur le bureau après que le texte aura été rédigé au complet et qu'elle aura été signée; nous pourrons alors l'examiner à loisir, mais nous n'aurons plus le droit de la modifier en rien.

Ce n'est pas là ce que nous demandons, nous demandons à prendre connaissance du traité avant qu'il soit signé: nous demandons à examiner les divers articles, à nous rendre compte s'ils sont corrects et à voir s'il n'y a rien que nous pourrions ajouter. Que le Gouvernement soumette le projet de convention à l'approbation du Parlement comme le gouvernement libéral l'a fait en 1903.

Je ne demande pas à mon honorable ami de soumettre toute l'affaire au peuple dans une élection générale, avant de conclure le marché. S'il veut suivre exactement la procédure adoptée par le gouvernement libéral en 1903, c'est ce qu'il devrait faire, mais ce serait peut-être demander trop. Mais nous ne nous montrons pas trop exigeants et nous n'allons pas trop loin lorsque nous demandons à l'honorable ministre, chargé de faire adopter le projet, de soumettre la convention au Parlement. Nous adjurons donc le très honorable ministre, qui dirige le parti ministériel de bien considérer si oui ou non il représente convenablement l'opinion publique lorsqu'il se prépare à conclure un marché mettant en jeu des centaines de millions de l'argent des contribuables tout en refusant aux représentants du peuple le droit d'examiner les dispositions de la convention. Je soutiens que le très honorable premier ministre intérimaire n'est pas conséquent envers lui-même ni envers les principes démocratiques en honneur au pays, s'il permet l'adoption de ce projet sans examen préalable de la convention qui doit imposer à l'Etat de si lourdes obligations; j'appuie donc avec grand plaisir, monsieur l'Orateur, la motion qui vous a été remise.

L'hon. M. FIELDING: Je ne retiendrai pas longtemps l'attention de la Chambre, et je limiterai à peu près exclusivement mes remarques à la discussion de l'amendement qui a été remis à M. l'Orateur. J'emploie les mots "à peu près" à dessein, je serai peut-être obligé de discuter brièvement la loi adoptée en 1903. Le ministre des Chemins de fer et le ministre de l'Intérieur ont dénoncé à maintes reprises la loi du Grand-Tronc-Pacifique adoptée en 1903 et ils ne se sont pas toujours bornés à exposer les faits véritables. Nos honorables amis de la droite ont à maintes reprises laissé tomber de leurs lèvres certaines assertions, qui sont inexactes. J'ai jugé à propos de ne pas prolonger inutilement ce débat en discutant l'aspect général de la question; cependant, je me permettrai de rappeler à la Chambre et au pays quelques-uns des faits saillants qui ont souligné l'adoption de la mesure et qui valent la peine d'être rappelés à notre souvenir. La loi de 1903 décrétait la construction d'un second chemin de fer transcontinental. A entendre les dénonciations de nos adversaires, on serait porté à croire que l'opinion publique était divisée au sujet de l'à-propos d'exécuter ce projet et que le cabinet Laurier avait entrepris quelque chose de monstrueux.

Il est de fait qu'à l'époque, personne ne mettait en doute l'opportunité d'un deuxième chemin de fer transcontinental; l'opposition ne s'est manifestée que dans le cas des

détails, et je me souviens que, plus d'une fois, la gauche a nié avec indignation qu'elle fût hostile à l'idée d'un deuxième transcontinental; elle disait n'être pas opposée à la construction du chemin de fer, mais au marché que l'on se préparait à conclure. Et que prétendaient-ils, monsieur l'Orateur, au sujet de ce marché? Quel a été le grand crime que l'on accusait le cabinet Laurier de commettre dans la circonstance? C'était qu'il abandonnât à la la compagnie du Grand-Tronc de vastes ressources et un riche butin; c'était qu'il fît avec le Grand-Tronc un marché qui allait enrichir ce dernier, et l'on demandait au pays de condamner le Gouvernement à cause de ce marché que l'on disait devoir être si avantageux au Grand-Tronc et à cause de ce riche butin dont il allait bénéficier.

Voilà ce qu'était à l'époque l'attitude du parti conservateur. Quelle est-elle aujourd'hui à l'égard de cette même opération. Le ministre de l'Intérieur et celui des Chemins de fer prétendent que nous avons ruiné la compagnie par ce marché. On oublie absolument les motifs que l'on pouvait avoir à l'époque de critiquer les actes de l'administration, et le parti conservateur aujourd'hui, en tant que le ministre des Chemins de fer et celui de l'Intérieur en peuvent être les représentants, prennent une attitude tout opposée. Ils assurent maintenant que nous avons ruiné la compagnie en faisant avec elle le marché en question.

J'ai dit déjà que ce marché était dur pour elle. Jamais il n'en a été fait un où les intérêts du public aient été aussi bien protégés; jamais il n'en a été fait un où une compagnie n'ait subi des conditions aussi rigoureuses. Je ne veux pas m'étendre davantage sur cette affaire, mais simplement prier la Chambre et le pays de se souvenir de ces deux faits: l'attitude du parti conservateur en 1903 n'était pas hostile, si nous pouvons en croire ses déclarations subséquentes, à l'établissement du chemin, mais aux conditions du marché et, en deuxième lieu, ce qu'il disait d'un abandon fait par nous de privilèges excessifs et d'un riche butin à la compagnie du Grand-Tronc.

Permettez-moi maintenant d'aborder l'examen de ce qui fait plus immédiatement l'objet de la proposition d'amendement qui nous est soumise. Selon le ministre de l'Intérieur, il y a deux manières de faire un marché, et je l'admets tout de suite. J'admets que l'on peut demander à la Chambre le vote d'une loi énonçant les principes de la politique du Gouvernement et assurer que des règlements seront faits à cet égard, ou qu'une convention pourra être conclue. C'est là une pratique fort commune et, quand le ministre dit que c'est là un moyen de faire des affaires, je l'admets tout de suite; mais c'est une question de degré.

Quand il s'agit d'opérations considérables, les détails sont tout. Dans le traité qui nous occupe, tout est dans les détails, et j'en appelle à mon honorable ami (M. Richardson) qui disait ici l'autre jour être fort tourmenté à l'occasion de cette affaire et ne pas devoir être satisfait sans avoir eu l'occasion d'en examiner les détails. Ces détails, il ne les connaîtra point. Il y a une différence énorme entre une opération qui est importante et celle qui l'est peu. Vous pouvez prescrire par une loi que le Gouverneur en conseil pourra la mettre à exécution au moyen d'un règlement d'administration publique. Vous pouvez même prescrire que le Gouvernement pourra faire plus tard une convention à l'égard de cette loi et, si la chose n'est pas d'extrême importance, le procédé est légitime.

Il en est autrement d'une opération de cette sorte, où les détails sont tout et à l'égard de laquelle il nous serait utile d'avoir le traité sous les yeux. C'est précisément cette circonstance qui a rendu légitime la loi de 1903. Le ministre nous reproche cette loi en disant que la convention a été mise devant la Chambre à qui l'on a déclaré qu'elle était à prendre ou à laisser.

La convention, dit-il, a été mise sur le bureau et la Chambre n'a plus eu qu'à l'accepter ou à la rejeter. Quelle affreuse chose! quelle chose choquante le cabinet Laurier a faite là! J'ai à la main la loi de 1881 relative au chemin de fer canadien du Pacifique, et le Gouvernement de l'époque a suivi exactement la même marche en faisant une convention pour cette ligne. Il en a communiqué à la Chambre tous les détails, et il lui a proposé une loi portant ratification de l'accord intervenu, tout comme nous avons fait en 1903. La loi en question, qui est le chapitre 1er des statuts de 1881 fait mention de différentes choses, et l'article 1er déclare ensuite:

> Ledit contrat, dont copie avec son annexe est attachée au présent, est par le présent approuvé et ratifié; et le Gouvernement est par le présent autorisé à en remplir et exécuter les conditions suivant leurs termes et teneur.

Quel était l'objet de ce contrat? C'était une immense opération et non pas une de ces petites questions ordinaires dont mon honorable ami a parlé. Oui, c'était une des opérations les plus vastes dont notre histoire eût encore fait mention. On jugea à propos d'en

faire connaître tous les détails à la députation avant de lui demander de la sanctionner, et soit dit à l'honneur du ministère conservateur de cette époque, il n'a jamais songé à agir autrement. Nous avons suivi cet exemple en 1903, et c'est parce qu'il s'agit maintenant d'une autre opération destinée à figurer parmi les plus importantes de notre histoire que nous devrions en connaître les détails avant d'être appelés à nous prononcer.

(L'amendement de l'honorable W. L. Mackenzie King, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Lafortune,
Bourassa,	Lanctôt,
Boyer,	Lapointe (Montréal),
Brouillard,	Leger,
Cahill,	McCoig,
Cannon,	McCrea,
d'Anjou,	McGibbon (Argenteuil),
Déchêne,	McKenzie,
Delisle,	Marcile (Bagot),
Demers,	Mayrand,
Denis,	Michaud,
Desaulniers,	Molloy,
Deslauriers,	Murphy,
Euler,	Pacaud,
Fafard,	Papineau,
Fielding,	Pardee,
Fontaine,	Parent,
Fortier,	Pedlow,
Foster (York),	Pelletier,
Fournier,	Prévost,
Gauthier,	Proulx,
Gauvreau,	Robb,
Gervais,	Savard,
Hunt,	Séguin,
Johnston,	Tobin,
Kay,	Turgeon,
Kennedy,	Vien.—55.
King,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Argue,	Davis,
Armstrong (Lambton),	Douglas (Strathcona),
Arthurs,	Douglas (Cap-Breton),
Best,	Edwards,
Blair,	Finley,
Bolton,	Foster (sir George),
Boyce,	Fripp,
Brien,	Glass,
Buchanan,	Griesbach,
Burnham,	Guthrie,
Burrell,	Halladay,
Calder,	Harold,
Campbell,	Harrison,
Casselman,	Hartt,
Chaplin,	Hay,
Charlton,	Henders,
Clark (Bruce),	Hepburn,
Clarke (Wellington),	Keefer,
Clements,	Knox,
Cockshutt,	Lalor,
Cooper,	Lang,
Cowan,	Long,
Crowe,	Mackie (Renfrew),
Cruise,	Maclean (Halifax),
Currie,	MacNutt,
Davidson,	McGibbon (Muskoka),
McGregor,	Richardson,
McIsaac,	Sexsmith,
McQuarrie,	Shaw,
Maharg,	Sheard,
Manion,	Sifton,
Marshall,	Simpson,
Martin,	Smith,
Meighen,	Steele,
Merner,	Stevens,
Middlebro,	Stewart (Hamilton),
Morphy,	Sutherland,
Munson,	Thompson (Weyburn),
Myers,	Thompson (Hastings),
Nesbitt,	Thompson (Yukon),
Nicholson (Algoma),	Thomson (Qu'Appelle),
Porter,	Tweedie,
Redman,	Wallace,
Reid (Grenville),	Wilson (Saskatoon),
Reid (Mackenzie),	Wright.—90.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Borden (sir Robert),	Lemieux,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Green,	White (Victoria),
White (sir Thomas),	McMaster,
Wilson (Wentworth),	Béland,
Stacey,	Baldwin,
Stewart (Lanark),	Sinclair (Guysborough),
Kemp (sir Edward),	Trahan,
Mewburn,	Verville,
McCurdy,	Chisholm,
Spinney,	Sinclair (I.P.-E.),
Scott,	Power,
Drayton (sir Henry),	Lavigueur,
Fraser,	Gladu,
Blake,	Jacobs,
Crothers,	Ethier,
Bowman,	Ross,
Allan,	Lesage,
Crerar,	Leduc,
Cronyn,	Cardin,
Ballantyne,	Casgrain,
Hughes (sir Sam),	Duff,
Rowell,	DuTremblay,
Loggie,	Bureau,
Charters,	Truax,
Chabot,	Devlin,
Mowat,	Boivin.

M. CAMPBELL: Monsieur l'Orateur, comme il se fait tard et que j'ai un amendement à présenter, je propose le renvoi de la suite du débat.

Quelques VOIX: Continuez.

VOIX nombreuses: Adopté, adopté.

M. CAMPBELL: Eh bien, je continuerai. J'ai déjà voté contre deux amendements. Quant au premier, vu que cette affaire doit être l'objet d'un arbitrage, je ne crois pas nécessaire qu'une commission soit nommée, ainsi qu'on l'a suggéré, étant donnés les ennuis et les frais qui en résulteraient nécessairement.

Au sujet du deuxième, je suis d'avis qu'il y a beaucoup d'éloges à en faire, et quant à moi, je ne savais si je devais l'appuyer ou le repousser. Mais, vu la longueur du présent débat, la manière dont toute l'af-

faire a été présentée à la Chambre, j'ai décidé de la confier au ministère, étant convaincu qu'il suivrait les instructions de la Chambre.

Toutefois, je tiens à tirer partie de l'idée que le ministre de l'Intérieur a émise dernièrement—que le ministère s'attend que les députés feront des propositions et suppléeront aux lacunes qui peuvent se trouver dans le projet de loi. C'est dans ce but que je me propose de présenter un amendement—simplement dans le dessein de rendre le bill plus conforme à ma motion de la situation et à ce que je crois être le sentiment de la population de ce pays.

L'amendement que je veux proposer consiste à soumettre à l'arbitrage les actions garanties avec les autres actions. On a beaucoup glosé sur le traité de 1903, et l'on a comparé ce traité au présent bill, la méthode d'alors à celle d'aujourd'hui. Il me semble que les deux sont convenables à leur manière. Le Parlement, dit-on, a alors été lié pieds et poings; on peut en dire autant dans cette circonstance; il n'y a pas plus de raison de croire que le Parlement a été lié en 1903 qu'il n'y en a de croire qu'il est lié à l'heure qu'il est. Cependant, voici ce qui m'intéresse dans le traité de 1903: il est incontestable que ce traité n'a pas eu les résultats qu'on en attendait; il est incontestable qu'il a été préjudiciable au pays. Or, je ne blâme pas le Gouvernement de cette époque-là, car le traité était conforme au sentiment qui animait alors le pays. La population elle-même, principalement les habitants de l'Ouest, suivaient les principes de ce traité dans leurs propres entreprises, et ceux qui ont suivi ces principes ont souffert comme le pays a souffert par suite de ce traité. Mais voici où je veux en venir: cet exemple devrait nous rendre plus prudents dans d'autres marchés, non seulement dans nos propres entreprises, mais aussi dans les affaires publiques; et c'est en partie parce que le traité en question n'a pas eu des résultats satisfaisants que je m'efforce d'être d'une prudence extrême à l'égard de celui-ci.

On a beaucoup parlé du principe de la nationalisation et de son application. Je ne pense pas que ce principe soit en cause dans cette affaire. Des réseaux de chemin de fer ont été mis sur les bras du public et du ministère, non pas parce que celui-ci le désirait, mais parce qu'il lui a fallu les prendre en main. Si l'on recueillait les voix des députés pour savoir s'ils sont favorables à la nationalisation, nous nous apercevrions probablement qu'il y en a autant d'un côté que de l'autre. Il s'agit de tirer le meilleur parti de la situation, de tirer le meilleur parti des chemins de fer qui sont entre les mains du pays, c'est-à-dire, entre les mains du Gouvernement. Nous avons des réseaux amassés au hasard, et il s'agit de tâcher de les utiliser le mieux possible. Quant à moi, j'approuve entièrement le projet de compléter cet amas en l'arrondissant, pour me servir d'une expression adoptée par d'autres députés, par l'addition du réseau du Grand-Tronc.

Cependant, il s'agit moins de la ligne de conduite à suivre que du caractère de l'affaire que nous allons traiter, c'est-à-dire de savoir si le projet actuellement soumis à la Chambre est légitime. L'estimation du réseau que nous acquérons est-elle raisonnable? Est-elle juste au point de vue des affaires? A cet égard, il ne faut pas tenir compte des dons, des subventions ou des gratifications, quel que soit le nom qu'on leur donne, que le Nord-Canadien ou le Pacifique-Canadien ont reçus autrefois. Nous devons envisager le projet tel qu'il est dans le moment. Il est vrai que le Nord-Canadien a reçu de gros revenants-bons; le Pacifique-Canadien a aussi obtenu des centaines de millions de dollars. Cependant, en réalité, le réseau du Grand-Tronc n'a pas été privé de beaucoup de secours de l'Etat. Autre chose est de recevoir un revenant-bon en une subvention, autre chose, mais tout aussi importante est d'être soulagée d'une forte obligation.

Si l'on a accordé des subventions aux autres compagnies de chemins de fer, le Grand-Tronc, lui, s'est vu débarrassé d'une somme très considérable d'obligations. Je fais allusion à l'obligation relative à l'exploitation du chemin de fer Transcontinental. Si le Gouvernement avait insisté pour que le Grand-Tronc remplît son obligation à cet égard, ç'eût été la ruine de cette compagnie. Il nous faut donc envisager la situation telle qu'elle est à l'heure actuelle.

Comme je l'ai dit, les stipulations générales de ce contrat me conviennent parfaitement, mais il y a un point sur lequel je diffère d'opinion avec ses auteurs—un point que, à mon sens, l'on devrait concéder au Gouvernement et que les actionnaires, je pense, sont disposés à concéder; et ce point fait le sujet de l'amendement projeté.

Voici donc la question: l'opération est-elle bien conçue? J'ai ici un résumé des opinions exprimées par les journaux de l'Ouest, comme par certains individus de cette partie du pays. J'y trouve une déclaration de la "Gazette" de Montréal, en ces termes:

S'il s'agit d'une simple question d'argent, le Gouvernement peut acquérir cette propriété à

bon compte, mais telle n'est pas la question, non plus qu'il ne s'agit de la disparition d'une ancienne compagnie étroitement liée à l'histoire des commencements du Canada. C'est dans sa politique que le projet fait défaut.

Je diffère d'opinion avec cet article sous ce rapport. Je trouve, un peu plus loin, une lettre d'un homme qui a joué un grand rôle dans les affaires publiques de l'Ouest canadien. Voici ce qu'il dit:

On devrait étudier sérieusement et critiquer sous tous ses rapports ce contrat qui tend au rachat du Grand-Tronc, et ce n'est qu'une fois absolument convaincu que le peuple du Canada pourra tirer profit de l'argent qu'il y a placé que l'on devrait adopter cette mesure.

C'est là l'attitude que j'ai adoptée relativement à cette mesure, savoir que l'on ne devrait adopter ce contrat qu'une fois convaincu que le peuple du Canada pourra en tirer avantage. J'ai étudié cette question dans tous ses détails, et bien que je n'aie pas le désir de différer d'opinion avec le Gouvernement, je suis d'avis que ce projet n'est pas avantageux au peuple canadien.

Il y a quelques jours, l'honorable député de London, dans un discours très brillant qu'il a prononcé dans cette Chambre, nous a dit:

Il s'agit de savoir si l'actif de la compagnie dépasse la somme de ses obligations que nous nous disposons à accepter; quant au reste, c'est aux arbitres d'en décider.

Je suis parfaitement de l'avis exprimé dans cette déclaration. Ce qu'il s'agit de savoir, c'est si l'actif de la compagnie dépasse la somme de ses obligations dont nous nous disposons à accepter le fardeau; quant au reste, c'est aux arbitres à en décider. Je suis d'avis que des obligations que nous acceptons par l'adoption de ce bill doivent être plus considérables que l'actif, et non seulement il ne restera pas de quoi faire le sujet d'un arbitrage, mais je crois que nous avons déjà consenti à payer en retour une somme bien trop élevée. Pourquoi ne pas soumettre aux arbitres la question de toutes les actions, au lieu des trois catégories d'actions privilégiées et des actions ordinaires? Ce serait là un moyen d'en arriver à quelque uniformité; et même si nous lisons le rapport Drayton-Acworth, et autres rapports, et si nous puisons dans les renseignements qui ont été donnés à cette Chambre par le Gouvernement, nous découvrons que la valeur de ces actions portant garantie n'est pas encore clairement établie. Le point est d'étudier l'actif de cette compagnie sous le rapport de ses propriétés et de son outillage et s'assurer si cet actif doit s'élever à un chiffre plus considérable que celui des obligations dont nous nous apprêtons à assumer la responsabilité, de façon à ce qu'il reste quelque chose qui puisse faire le sujet de l'arbitrage. Je ne me propose point d'entrer dans les détails, vu que les divers députés ont déjà donné à cette Chambre des chiffres plus exacts que je ne saurais donner. Je pourrais bien occuper le temps de la Chambre pendant une demi-heure et au delà à citer des chiffres qui seraient de nature à appuyer mes conclusions, mais à cette heure avancée de la nuit, je crois qu'il ne serait pas sage de le faire, et, par conséquent, je me contenterai d'exposer la situation telle que je l'envisage. A cette fin, il importe de nous reporter à l'état de l'actif et des obligations publié à la page 39 du Livre bleu. Il est à noter que la valeur des propriétés et de l'outillage de la compagnie est portée à 435 millions. De l'autre côté, nous avons les obligations dont il y a plusieurs catégories. Il y a d'abord des obligations et des actions garanties. Le ministre des Chemins de fer nous a dit que la valeur de ces actions s'élevait à environ 226 millions. En plus, le Grand-Tronc est porteur d'obligations garanties des compagnies subsidiaires au montant de 19 millions environ, ce qui donne en chiffre rond, si ce projet se réalise, une somme d'obligations garanties s'élevant à 285 millions. Cette dette ne comporte pas certaines obligations que le Gouvernement est tenu d'accepter s'il achète les actions du réseau du Grand-Tronc. Voici le chiffre de ces obligations supplémentaires:

Emprunt du Gouvernement..	$15,000,000
Emprunts portant sur le matériel.	5,000,000
Bons non garantis, environ..	4,000,000

Ainsi, cela fait un total d'environ 24 millions, ou, si vous voulez, 25 millions, ce qui porte le chiffre total des obligations que nous sommes tenus d'assumer à environ 310 millions.

Dans l'état nous voyons quelques item sous le chapitre de réserves et d'avances à des compagnies filiales qui sont réellement des inscriptions en contre-partie et que l'on donne du côté opposé comme un actif, de sorte que nous n'avons pas à nous en occuper. Mais il y a un item intitulé "Passif courant" se montant à 22 millions à peu près. Probablement pour faire oublier cela. Il y a, de l'autre côté, "Actif courant" au montant de 51 millions environ. Nous trouvons d'autres item se rapportant à l'actif, tels que les arrérages sur le capital-actions, 7 millions, voies de garages, plus d'un million, et quelques autres. Je les ai tous examinés soigneusement et j'ai posé quelques questions au ministre, l'autre jour. D'après ses réponses, je crois dire sans me tromper que le total de l'actif ne dépasserait pas le

passif, si même le chiffre est aussi élevé, parce que nous y trouvons quelques item tels que des prêts à des compagnies auxiliaires qui ne devraient pas être compris dans cet état. Nous dirons donc que l'un vaut l'autre et, dans ce cas, nous ne nous montrons pas injustes à l'égard du Grand-Tronc.

Or, nous nous trouvons à assumer des engagements au montant de quelque 310 millions. Cela nous laisse donc une marge considérable, si la valeur du Grand-Tronc est, comme on l'a déclaré, de 435 millions. Le ministre des Chemins de fer a dit, l'autre jour, qu'il était convaincu que cette ligne valait cela, sinon plus. Moi, je ne suis pas de cet avis, non seulement après avoir pris connaissance des renseignements fournis par le Gouvernement, mais après des interviews avec des ingénieurs, des gens de chemins de fer et autres qui sont au courant de la situation du Grand-Tronc. D'après ces calculs, ce montant devrait être sensiblement diminué si l'on veut avoir la valeur réelle de la compagnie à l'heure présente. Je ne voudrais pas affirmer combien il faudrait réduire, mais 20 p. 100 au moins. Le Grand-Tronc n'est pas un chemin de fer de premier ordre, et son administration, comme chacun le sait, n'a pas obtenu les meilleurs résultats depuis l'origine de son exploitation. Les frais de construction ont été beaucoup plus élevés qu'ils auraient dû l'être, et des embranchements ou lignes secondaires ont été achetés à des prix excessifs. Voilà des faits connus et la ligne n'est pas dans un état qui rapporterait le prix de vente que l'on dit.

Nous savons qu'une partie du matériel roulant du Grand-Tronc est très vieux et même devrait déjà être mis au rebut. Le rapport Drayton-Acworth, auquel les ministres semblent avoir une grande confiance, dit à la page xc (v.f.):

> Dans l'Est la position du Grand-Tronc est des moins satisfaisantes. A n'en pas douter, le système a un besoin immédiat de 200 locomotives de plus et d'au moins 10,000 wagons à marchandises. Si l'on veut éviter les disettes de charbon et maintenir le mouvement d'hiver nécessaire, il faut d'urgence faire une voie double de la ligne de Burlington-Junction à Fort-Erié. D'autres améliorations sont indispensables.

Et ainsi de suite. Cela montre tout le matériel roulant qu'il faudrait ajouter à celui que l'on a déjà, et je sais, de bonne source, que si on se le procurait, une grande partie du matériel actuel serait mis de côté.

Une autre question intéressante est celle des rampes. Même pour les rampes d'Ontario que je ne connais pas beaucoup moi-même, une personne qui s'y entend bien me dit qu'elles sont plus fortes sur les voies principales que sur les lignes rivales de même classe. C'est le cas pour les rampes de Midland à Belleville, je pense, et pour le Canada-Atlantic de Depot-Harbour à Montréal. Les rampes sont plus fortes que sur les autres lignes qui font le même trafic. Que ce chemin de fer soit racheté ou non, il faudra y faire des améliorations coûteuses, afin qu'il puisse rivaliser heureusement avec les autres lignes. Les rampes devront être abaissées et, en certains cas, de nouvelles voies devront être établies.

[M. Campbell.]

Non seulement au sujet de ce que je viens de mentionner, mais aussi pour les têtes de lignes et autres améliorations dont je ne parlerai pas à cette heure avancée, il faudra dépenser des sommes considérables, si l'on veut que le Grand-Tronc puisse rivaliser avec les autres lignes et qu'il soit en état de faire partie du réseau national. Toutes choses prises en considération, il faudra donc réduire de beaucoup les calculs pour avoir la valeur réelle du réseau.

Le reste de cette marge ne comptera plus guère, lorsque l'Etat aura assumé des obligations par une somme dépassant de beaucoup la valeur du réseau.

Le ministre de l'Intérieur déclarait d'une façon péremptoire l'autre jour, que les dettes excédent de beaucoup la valeur du réseau. Je n'ai vu jusqu'à présent aucun état officiel de la valeur estimative du Grand-Tronc-Pacifique, mais, d'après des rapports qui ont été faits, il me semble que l'excédent du passif sur l'actif pourrait être de 50 à 100 millions, que l'Etat devra assumer ce montant en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique et comme le ministre le disait très justement, ce montant devrait être porté au débit de la compagnie du Grand-Tronc, par la commission d'arbitrage. D'après le résumé que j'ai donné, il est démontré que la valeur de la propriété que nous recevons pour couvrir les dettes dont l'Etat sera chargé d'après la convention, est trop faible même de plusieurs millions.

C'est pourquoi, non seulement n'y aura-t-il aucune valeur dans les trois catégories d'actions de priorité et dans les actions ordinaires, mais nous aurons à payer des obligations garanties, dont la valeur est loin d'approcher de ce montant.

J'allais faire allusion à une assertion qui a paru dans un article de M. John S. Ewart, dans le "Canadian Nation" et dont des copies ont été mises, hier, dans nos boîtes postales.

Cependant, je ne lirai pas cet extrait à cette heure tardive.

L'auteur a l'air de vouloir aller plus loin que je ne me propose de le faire, et ses arguments demandent une sérieuse considération. Vient ensuite la question de savoir pourquoi nous ne soumettrions-nous pas à l'arbitrage tous les points douteux de cette opération. Je consentirais volontiers à l'adoption de ce projet de loi, si je pouvais être assuré que ce que nous garantissons de faire, est prudent et que nous recevons une juste valeur pour ce que nous garantissons.

S'il y a une incertitude quelconque dans cette opération, on devrait la soumettre à l'arbitrage. Ce serait une bonne précaution de soumettre toutes ces actions à une commission d'arbitrage. En ce qui concerne le Gouvernement, il ne me paraît y avoir aucune objection à soumettre toutes ces actions à l'arbitrage et il ne devrait y avoir, de la part des actionnaires du Grand-Tronc, aucune raison pour ne pas soumettre ces obligations à l'arbitrage.

S'ils sont honnêtes, les actionnaires ne doivent pas désirer recevoir plus pour leur propriété, que la valeur réelle, en ce moment. S'ils ne veulent pas vendre à un prix raisonnable, la seule alternative qui nous reste, c'est de les mettre de côté. On nous propose donc de payer leur propriété à sa valeur actuelle, et je maintiens que dans la position où se trouvent, aujourd'hui, les actionnaires du Grand-Tronc, aucune proposition plus raisonnable ne pourrait leur être faite. Nous pouvons ne pas vouloir être d'une générosité excessive, mais nous devrions être justes et je suis persuadé que dans une affaire entre simples particuliers, on n'aurait pu faire de proposition plus raisonnable et juste, je dirais même plus généreuse, que celle qui a été soumise aux actionnaires dans cette loi, même lorsqu'elle aura été amendée comme je le propose.

En outre, c'est un fait établi, que dans un cas d'arbitrage entre le Gouvernement et un simple particulier, ce dernier jouit toujours du bénéfice du doute qui peut surgir.

S'il y a le moindre doute, en ce qui concerne la valeur, les arbitres en donneront le bénéfice aux actionnaires.. Somme toute, les actionnaires seront traités d'une façon équitable et juste.

Je puis dire, sans m'étendre davantage sur le sujet, que je suis d'accord, d'une manière générale, avec l'honorable député de Shelburne (M. Fielding), en ce qui concerne les présentes actions.

Une opération de ce genre, doit nécessairement avoir, pour effet, la hausse des actions. L'honorable député s'est exprimé d'une façon si énergique et si juste, sur ce sujet, que ce que je pourrais dire de plus, me paraîtrait hors de la question. En résumé, je désire appuyer sur ce fait que je ne puis voir où le principe de la nationalisation trouve son application dans cette opération.

Je ferai remarquer à ceux que cela intéresse, que je suis partisan de la nationalisation des services publics. Je suis d'avis qu'on peut aussi en faire un succès. Mais, ce que nous pourrions faire de pire, pour la nationalisation, ce serait de la surcharger d'un capital que ne permet pas la situation financière actuelle.

Il est évident que le résultat ne pourrait être que nuisible à la bonne marche du système.

Si le Gouvernement paie le chemin de fer du Grand-Tronc, plus qu'il ne vaut réellement, il en résultera un recul de la nationalisation pour une période de temps considérable, et ceux d'entre nous qui désirent voir opérer, d'une manière satisfaisante, la nationalisation, en ce pays, en éprouveront un grand désappointement, en considération des faits que je viens d'exposer, d'une façon peut-être un peu imparfaite, et en raison du fait que je suis intimement convaincu qu'il n'y a vraiment pas lieu à un arbitrage dans le cas des actions dont parle le bill; ou aussi que, quant aux actions garanties, il existe, à dire le moins, un doute sérieux sur leur valeur actuelle, je propose, appuyé par l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg):

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen du comité général pour être modifié en ajoutant un nouvel article, ainsi conçu:

"12. Nonobstant tout ce qui est contenu dans ladite loi la valeur des actions garanties 4 p. 100 du Grand-Tronc, s'élevant à la somme de 12,500,000 livres devra être soumise à l'arbitrage."

M. LAPOINTE (St-Jacques): J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt mon honorable ami (M. Campbell), qui a fait des frais d'éloquence en vue de dorer la pilule à la Chambre. Il suggère de soumettre à l'arbitrage un autre capital, de la somme de 12 millions de livres sterling. Je suis tout à fait opposé et au principe du projet de loi et à l'arbitrage de tout capital; c'est pourquoi je ne voterai pas pour cet amendement. Je n'ai aucune foi en l'arbitrage prescrit par l'article 6 du projet de loi, qui déclare qu'un des arbitres sera nommé par le Gouverne-

ment et un autre par le Grand-Tronc, tandis que le troisième est déjà choisi, sir Walter Cassels, juge de la cour d'échiquier du Canada. Relativement à cette composition projetée du jury d'arbitrage, je désire lire à la Chambre un article concis et excessivement significatif, paru aujourd'hui dans le "Star", de Montréal. J'espère que les trois honorables députés à qui l'on fait allusion—nous savons tous précisément qui ils sont—prêteront attention aux vues exprimées par ce journal. L'article en question a pour titre: "Triste perspective". Je lis:

Il est bien admis que les directeurs du Grand-Tronc et les trois principaux ministres du cabinet fédéral ont travaillé ensemble à faire adopter la convention du Grand-Tronc.

Ces trois ministres ont été mentionnés au cours du débat, aujourd'hui. Ce sont: celui des Chemins de fer (M. Reid), celui de l'Intérieur (M. Meighen), et le président du conseil privé (M. Rowell), qui est absent. L'article continue:

Or, cela veut dire qu'ils sont en relations amicales et qu'ils s'entendent. Le Grand-Tronc désignera un arbitre à grandes idées en fait de valeurs. Le Gouvernement nommera un arbitre à qui l'on dira d'acquiescer si c'est possible, aux vues de l'autre.

L'hon. M. REID: Cet homme aura des idées modestes en fait de valeurs.

M. LAPOINTE (St-Jacques): Oh! non! Ecoutez ce que dit l'article:

Le Gouvernement nommera un arbitre à qui l'on dira d'acquiescer, si c'est possible aux vues de l'autre; quand ces deux seront d'accord, la valeur des vues du troisième sera nulle.

Il en est toujours ainsi, monsieur l'Orateur. L'article poursuit:

N'est-ce pas là une jolie façon de camoufler le public, avec cet arbitrage prétendu? le juge Cassels ferait aussi bien de rester chez lui. Il ne peut arrêter la comédie.

J'ai acquis une expérience considérable en fait d'expropriation dans la ville de Montréal. Quand on exproprie des biens-fonds ou toute chose et que l'on nomme un jury, un des arbitres est désigné par la ville, un autre par les intéressés. Si ces deux-là ne peuvent s'entendre à choisir un troisième, le juge de la cour supérieure le nomme lui-même. L'expérience du passé nous apprend, monsieur l'Orateur, que l'idée exprimée dans le "Star", et que je viens de lire à la Chambre, est absolument exacte. Or, si j'étais un des trois ministres désignés par cet article que je viens de citer, je ne resterais pas impassible devant l'imputation qui s'y trouve. Le ministre de l'Intérieur, sans suspicion aucune à son propre égard, nous accuse généralement, de ce côté-ci de la Chambre, d'être influencés par les intérêts du chemin de fer Pacifique-Canadien. Mais les trois ministres visés par cet article n'ont jamais donné à la Chambre de déclaration absolue et définie de leur attitude sur cette question. Ils se sont bornés à nous présenter un fouillis de chiffres et nous faire de longs discours. Le président du chemin de fer Pacifique-Canadien a prouvé clairement que cette corporation n'avait aucun intérêt à chercher à influencer l'opposition, en cette Chambre, au sujet de cette mesure. Et les honorables députés n'ont aucun motif quelconque de nous accuser nous, de ce côté-ci, d'être influencés. Quelques ministres se sont servis de l'idée de la mainmise éventuelle du Pacifique-Canadien sur le Grand-Tronc comme d'un épouvantail pour encourager les députés à appuyer cette mesure. Le ministre de l'Intérieur disait, il n'y a pas longtemps (page 1679 du hansard non revisé):

Je me demande ce que pense aujourd'hui l'honorable député de Queen-et-Shelburne qui fonde ses doutes sur la résolution du Board of Trade de Montréal et sur la manifeste et trop évidente hostilité du Pacifique-Canadien.

Il est bien étrange que dans la ville de Montréal, où le Pacifique-Canadien a le siège de son administration; ville à qui cette circonstance d'être le centre principal, la forteresse de cette compagnie, a grandement profité; il est étrange, dis-je, que l'on y trouve ceux qui dirigent l'opposition faite à la politique du Gouvernement dans cette affaire.

L'hon. député, il est vrai a parcouru tout le Dominion à la recherche d'encouragement et a atterri à Régina.

J'ai déjà mis le Gouvernement et le ministre de l'Intérieur en demeure de déposer devant cette Chambre le texte de la résolution d'un corps quelconque, approuvant la décision du Gouvernement ou démontrant qu'il représente l'opinion publique sur cette question. Ce défi est resté sans réponse. Nous avons vu un grand nombre de résolutions en opposition à la politique du Gouvernement, et même, s'il était vrai de dire qu'elles viennent de Montréal, elles mériteraient l'attention.

Revenant à l'attitude prise par le ministre de l'Intérieur, je désire attirer l'attention de la Chambre sur la position de l'administrateur du Pacifique-Canadien sur cette question; elle a été énoncée dans une circonstance très solennelle dans la cité de Montréal. C'était à l'assemblée d'ouverture de la campagne en faveur des bons de la victoire dans cette ville. A cette assemblée assistait le ministre des Finances (sir Henry Drayton) qui parla du grand projet, dans les termes suivants:

Le projet du Grand-Tronc.

Quant au projet en lui-même, il admit qu'il donnait énormément lieu à discussion. Quelques-

uns considéraient que le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental faisaient tous partie du même projet de transport transcontinental, et que le Grand-Tronc devrait être pris pour compléter le circuit. D'autres, également patriotes, disaient qu'avec ces chemins de fer, et le Nord-Canadien, aussi, "pour l'amour de Dieu n'ajoutez pas le Grand-Tronc au gâchis général".

C'étaient là les vues diamétralement opposées. "Je ne discuterai pas les raisons qui militent en faveur de l'acquisition du Grand-Tronc," dit sir Henry. Il est fâcheux d'avoir à la faire dans les présentes circonstances, mais parfois on ne saurait se soustraire à de fâcheuses nécessités. Et pourtant, je ne recherche pas assez les embarras pour provoquer la discussion d'une telle question en pleine campagne d'emprunt de la victoire. (Rires et applaudissements.)

Mais sir Henry prétendit que les affaires de chemins de fer, Grand-Tronc ou autres, n'avaient rien de commun avec l'opportunité de faire honneur aux engagements du Canada et de maintenir le crédit du Canada, ce qui faisait l'objet de l'emprunt de la victoire.

Il déclara, ce jour-là, qu'il préférerait de beaucoup ne pas avoir l'affaire du Grand-Tronc sur les épaules pour le moment. Je suppose qu'il en craignait les conséquences pour l'emprunt de la Victoire. M. Beatty, le président du Pacifique-Canadien, était aussi présent, il releva la question et je veux exposer devant la Chambre quelle attitude exacte le Pacifique-Canadien entend prendre sur cette question. Je crois tout autant le président du Pacifique-Canadien que je crois les honorables députés de la droite. Je cite ce qui suit:

Le président de l'assemblée présenta alors M. E. W. Beatty, le président du Pacifique-Canadien, qui fut accueilli par des applaudissements et qui exprima vigoureusement ses vues sur la nationalisation des chemins de fer. "J'ai saisi avec très grand plaisir, dit M. Beatty, l'occasion de parler sur cet emprunt, étant donné surtout qu'on y a introduit certains éléments qui rendent une franche discussion opportune même, quoique, en ce qui me regarde personnellement, on puisse juger ma situation un peu délicate et même désagréable.

"J'ai écouté la déclaration très complète du ministre des Finances quant aux objets de l'emprunt et les raisons pour lesquelles il devrait recevoir l'appui de tous les canadiens qui ont à cœur le bien être du pays, et qui considèrent le maintien de son crédit comme d'importance vitale.

"Le ministre des Finances et moi nous ne sommes pas entièrement étrangers, l'un et l'autre. Je l'ai connu d'abord comme conseil de la corporation de la cité de Toronto, et je l'ai admiré comme un adroit conseiller et un bon avocat. Je l'ai connu ensuite comme président de la commission des chemins de fer, et parfois je me suis émerveillé de son parfait mépris des principes du droit. (Rires). Je le connais maintenant comme ministre des Finances dont le premier devoir est l'heureux placement de cet emprunt, mais qui, je crois, apprécie très sincèrement la nécessité de l'économie et de la prudence nationale dans les dépenses publiques durant les quelques prochaines années si le Canada veut atteindre le haut degré de prospérité qu'il mérite.

"J'ai aussi connu le ministre dans des rôles que je n'approuvais pas sans réserve—il était un bon avocat, un juge capable, et sera, j'en suis convaincu, une force pour le pays comme ministre des Finances mais comme écrivain il n'est pas, à mon sens, tout à fait à la hauteur. Il y a quelque temps, alors qu'il était un peu plus jeune, et par conséquent plus exposé à commettre des méprises—il écrivit un livre. (Rires).

"Il écrivit ce livre en sa qualité de président de la commission royale chargée de faire une enquête sur la situation des chemins de fer au Canada, et ce livre s'appelait et passera dans l'histoire sous le nom de "Rapport Drayton-Acworth". Je l'ai tout lu avec le plus grand intérêt, et certaines parties m'ont paru excellentes. Dans ce livre il a dit des choses très aimables pour le Pacifique-Canadien et plus loin il suggère au Gouvernement du Canada de s'emparer de tous les autres chemins de fer et de les exploiter d'après un plan dont il trace les grandes lignes. Je me suis toujours étonné qu'un homme pût avoir à ce point raison et à ce point tort dans le même livre."

J'en viens à l'exposé des vues du président sur cette question:

"A ce propos et comme un des motifs pour lesquels on demande au Parlement d'appuyer ces propositions, on dit que si elles ne sont pas ratifiées, et si le Gouvernement n'acquière pas ces chemins, ils seront—pour me servir du langage imagé du ministre des Chemins de fer "gobés par le Pacifique-Canadien".

"J'imagine...

dit M. Beatty—

...plusieurs choses pires que cela (rires et applaudissements). Il n'est que juste que je vous signale qu'il existe certaines objections à cette ligne de conduite qui rendent cette éventualité très, même ridiculement, improbable. En premier lieu, on me pardonnera d'attirer votre attention sur le fait qu'il existe de par la loi, une défense absolue de conclure un arrangement quelconque en vue de la mise en commun des recettes du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc ou toute autre ligne d'embranchement du Grand-Tronc ou des lignes affermées par lui, ou relevant de lui.

"En second lieu, les installations du Grand-Tronc sont les mêmes que celles du Pacifique-Canadien sous nombre de rapports dans l'est du Canada, ce qui rendrait inutile et peu sage l'acquisition du réseau du Grand-Tronc par la compagnie du Pacifique-Canadien.

"En troisième lieu, il est impossible d'obtenir le divorce entre le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique avec ses énormes responsabilités—responsabilités dont aucune compagnie canadienne ne songerait à se charger, même au cas où elle serait en mesure de le faire."

"Enfin...

Et c'est ici que survient la dénégation:

...personne n'a jamais proposé au Pacifique-Canadien et la compagnie du Pacifique-Canadien n'a jamais songé à acquérir le Grand-Tronc ou aucune partie de son réseau. La compagnie n'a jamais étudiée la question; elle n'a jamais eu l'intention de le faire d'aucune façon ni directement ni indirectement."

Ces paroles sont au point; or, en face de cette dénégation énergique sur quoi s'ap-

puient donc les allégations des honorables députés de la droite relativement aux intentions de la compagnie du Pacifique-Canadien? Est-il à la connaissance du ministre des Chemins de fer ou du ministre de l'Intérieur que la compagnie du Pacifique-Canadien ait jamais fait des avances au Gouvernement ou encore qu'elle se soit jamais livrée aux sollicitations ou à des tentatives d'influencer la politique du Gouvernement relative au Grand-Tronc? Est-il supposable, monsieur l'Orateur, que le ministre de l'Intérieur n'aurait pas communiqué ces renseignements à la Chambre, si c'était le cas? Pour ma part, je le crois sincèrement. Cependant, les corps publics, représentant l'opinion des hommes d'affaires de la ville de Montréal, s'opposent aussi énergiquement au projet que M. Beatty, le président du Pacifique-Canadien.

M. Beatty s'oppose à l'adoption du projet, parce qu'il redoute que les grands intérêts que possède la compagnie du Pacifique-Canadien à Montréal et par tout le Dominion seraient peut-être mis en danger par la conclusion du marché désastreux que le Gouvernement tente de faire accepter. M. Zéphyrin Hébert, l'un des hommes d'affaires canadiens français les plus en vue de la ville de Montréal a également protesté contre l'attitude du Gouvernement. Je laisse donc au Gouvernement la responsabilité de ses actes.

Pour en venir à l'amendement de l'honorable député (M. Campbell), on pourrait peut-être soupçonner qu'il représente ici certains actionnaires du Grand-Tronc. A cause des insinuations de certains journaux, laissant entendre que cette opération donnerait lieu à des pots-de-vins, je tiens à déclarer que je voterai contre l'adoption du bill.

Dans son numéro d'aujourd'hui, le "Star" de Montréal publie une dépêche d'Ottawa, qui projette un jour assez curieux sur les rumeurs en circulation dans les corridors de la Chambre des communes. Je prendrai encore quelques minutes du temps de la Chambre pour citer cet article. Le voici:

Et on ne traite pas non plus à la légère l'idée que l'annexion pourrait bien être la conséquence possible de toute cette débâcle financière. Il y a longtemps que l'on exprime ici l'opinion en particulier, que la somme totale de nos dettes de guerre jointe à l'écrasant fardeau que l'on tente de placer sur les épaules du peuple canadien lui rendra la situation intenable; en ce cas la charge écrasante et qui n'est pas logiquement répartie, que l'on cherche à imposer à la population à cette heure et le pays plus populeux étant dans une situation financière lui permettant de soutenir l'effort accablant.

[M. Lapointe (St-Jacques).]

Le projet du Gouvernement a fait surgir tous ces étranges aspects qu'offre la présente situation du Canada. La population tout entière se demande: Où allons-nous? Les Etats-Unis, c'est évident, ont entrepris la conquête de notre pays tant au point de vue de la finance que des industries et nos voisins peuvent terminer cette conquête plus rapidement que ne le supposent nos amis de la droite.

Je sais que cette perspective n'est pas de nature à effrayer le Gouvernement. Les ministres continueront tranquillement leur chemin en administrant les affaires du pays à leur gré, mais il faudra qu'ils rendent compte un jour et ce jour n'est pas loin. Si le Gouvernement à cette heure osait soumettre la question au peuple, je suis convaincu qu'il subirait une défaite écrasante aux urnes électorales.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Je crois de mon devoir, bien que j'éprouve quelque répugnance à le faire, de dire un mot sur l'amendement en discussion.

La Chambre agirait sagement en rejetant cet amendement pour les motifs que j'ai déjà fait valoir à maintes reprises et que je demande à résumer, en y ajoutant quelque peu.

A la lecture du câblogramme en date du 5 mars 1918, que le premier ministre a adressé à sir George Perley, en le chargeant de le transmettre à M. Smithers, nos collègues verront que le premier ministre a offert une certaine somme fixe, comme prix de l'affermage du réseau, à condition d'assumer la dette que représentent les obligations perpétuelles. Cette somme fixe, nous l'avons répété maintes et maintes fois, devait être de $2,500,000 pour les trois premiers années, de $3,000,000 pour les cinq années suivantes et de $3,100,000 après cela à titre de loyer. Cet argent devait être réparti, d'après le câblogramme, entre les détenteurs d'actions garanties, les porteurs d'actions privilégiées de 1er, 2e et 3e rang et les détenteurs d'actions ordinaires, c'est-à-dire entre les porteurs des cinq catégories d'actions.

De fait, il s'agissait d'une offre de verser chaque année à la compagnie une certaine somme déterminée sous forme de dividendes—ou à titre de loyer si vous le préférez—ou si cette offre n'était pas satisfaisante, de soumettre à l'arbitrage la valeur de ces cinq catégories d'actions—c'est-à-dire les actions garanties, les actions pri-

vilégiées de 1er, 2e et 3e rang et les actions ordinaires.

Par conséquent, on voit clairement que le Gouvernement voulait tout d'abord soumettre toutes ces actions à l'arbitrage si l'arbitrage offrait un moyen de régler la difficulté d'une manière acceptable à la compagnie. Cette proposition n'a pas eu de suite. On l'a rejetée presque péremptoirement—procédé des moins logiques, selon notre opinion à cette époque—et l'affaire s'est continuée par des négociations outremer. On espérait sincèrement à l'époque de ces négociations en Europe qu'elles avanceraient à quelque chose et mettraient fin aux pourparlers, car la fin des négociations et l'acquisition du réseau étaient—des questions de la plus haute importance pour nous—comme nous le pensions alors et comme nous le pensons aujourd'hui, avec tous ceux qui comprennent la situation au point de vue des chemins de fer et veulent se fixer sur l'attitude du public canadien à ce sujet.

L'historique de l'exploitation du Grand-Tronc et du Transcontinental depuis cette époque, sans tenir compte du Grand-Tronc, élément accessoire qu'on y a ajouté—et qui, comme je l'ai dit auparavant, se réduit à rien—l'historique de l'exploitation, dis-je, de ces deux lignes nous prouve combien nous avions raison de souhaiter voir la fin de toutes les négociations aussitôt que possible. Parce que ces négociations n'ont abouti à rien, nous avons perdu, en essayant d'exploiter ces deux grandes lignes dépourvues de tout trafic, $10,300,000 sur l'une, 6 millions sur l'autre, sans compter l'intérêt sur le capital du Transcontinental. Nous n'avancions à rien, et dans nos efforts pour arriver à quelque chose, nous avions toujours espérance de réussir. N'ignorant pas que pour débuter, nous avions un minimum de $2,500,000, qui devait être porté à 3 millions dans trois ans, à $2,600,000 dans huit ans, et sachant aussi que cette somme de $2,500,000 suffirait elle-même à l'intérêt sur les actions garanties—car elle devait être appliquée à cette fin jusqu'à remboursement complet de l'intérêt, les actions garanties constituant une charge de deuxième rang—nous comptions pouvoir réussir et nous nous disions: Nous paierons bien cet intérêt sur les actions garanties; c'est-à-dire, nous fixerons un minimum à cette somme de deux millions et demi et nous vous rembourserons le solde. Nous espérions alors pouvoir en venir à une entente sur cette base—mais ce fut en vain. Notre offre fut ensuite refusée catégoriquement et à partir de ce temps-là le Gouvernement a cru devoir ne rien faire de plus. Nonobstant les craintes manifestées en maintes circonstances—craintes qui selon moi étaient bien fondées—que sinon tout le réseau, du moins le noyau du réseau ne tombe entre les mains de gens que nous n'aimerons pas en voir les propriétaires, nous nous en sommes reportés en définitive au projet que nous avions soumis et qui comptait le minimum de deux millions et demi, selon la lettre du 11 juillet 1918. Nous avons refusé de faire aucune autre concession à l'égard des grandes lignes de cette proposition; nous ne nous en sommes pas jamais éloignés et nous y adhérons encore aujourd'hui. Or, même dans ces conditions, on ne jugea pas l'offre assez intéressante; le Grand-Tronc ne manifesta aucune disposition à se rendre à nos conditions jusqu'au 1er septembre alors qu'il reprit les négociations dans des dispositions qui, pourrais-je dire, nous donnèrent lieu d'espérer.

Certains honorables ministres persistent, en discutant cette question, à la considérer, comme si, au point de vue pratique, le Grand-Tronc n'avait absolument rien à nous offrir pouvant faire l'objet d'un marché, rien de palpable, ou, si l'on veut, aucune valeur résiduelle, une fois les charges acquittées. Ils persistent à soutenir que le Grand-Tronc n'avait rien au monde à offrir. Or, est-ce bien le cas? N'oublions pas que nous sommes une partie à la convention et que les autres parties sont les milliers d'actionnaires qui habitent ailleurs qu'en Canada. Nous sommes bien loin, assurément, d'envisager la question sous le même aspect que ces gens, je puis en assurer la Chambre. Mais ils ont ces moyens à leur disposition comme sujet de négociations. Ce ne sont peut-être pas des armes aussi puissantes qu'ils se le figuraient, mais il serait présomptueux de la part des honorables députés de conclure que ces gens sont absolument sans moyens de défense et impuissants. En premier lieu, ils pensaient pouvoir aliéner tout le réseau; un grand nombre d'entre eux le croyaient à ce point que, pour me servir de leur expression, ils en avaient la certitude. Ceux qui avaient quelque doute là-dessus comptaient bien pouvoir disposer de certaines sections du réseaux de telle façon que le Gouvernement du Canada se serait trouvé de ce fait dans une situation fort embarrassée. Par exemple, une partie essentielle du réseau se trouve être cette ligne qui conduit à Portland. Cette ligne est la propriété d'une

compagnie constituée en corporation à cet endroit. Or, advenant que la ligne de Portland aurait été l'objet d'un remaniement tel que ses actions n'aurait pu être comprises dans celles que posséderait une compagnie canadienne, où le Gouvernement du Canada en serait-il? Telle était la situation où se trouvait le Grand-Tronc par rapport à cet aspect de la question. Par conséquent, ce serait donc se faire illusion, pour ne pas dire plus, que de dire qu'il était absolument sans ressources, sans tout, sans argument à faire valoir dans ces négociations.

De plus, ils adoptèrent cette attitude avec quelque assurance et, je le crois, en toute bonne foi. Nous sommes dans l'impossibilité de croire que les directeurs du Grand-Tronc ne savaient pas que le Canada redoutait la liquidation tout autant qu'eux-mêmes. Le désastre d'une liquidation aurait eu des effets aussi pernicieux pour le Canada que pour les actionnaires du Grand-Tronc. Il existe des marchés qui sont désavantageux pour les deux parties; cela arrive assez souvent. Pour ne citer qu'un exemple, lorsque je condamne absolument la convention relative à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, sous prétexte qu'elle fut conclue au détriment du Canada, je suis bien loin de prétendre qu'elle fut avantageuse pour la compagnie du Grand-Tronc. Cependant, le peuple canadien a encore plus souffert que les actionnaires du Grand-Tronc des suites de ce marché. Le problème que comportait la liquidation des affaires de la compagnie était donc de même nature que le marché primitif; le Canada avait toute raison de redouter les suites de la mise en liquidation de la compagnie du Grand-Tronc.

Je ferai part à la Chambre de l'une des pires éventualités que le Canada avait à craindre. Il s'agit, cela va sans dire, de la déconsidération qu'aurait subie notre crédit; or nous n'avons pas le droit de fermer les yeux à ce sujet; il s'agit d'une question que nous ne pouvons nous permettre de traiter à la légère. Nous avons entendu, ici, des arguments d'un grand poids dans la bouche de certains honorables députés de la gauche, surtout dans la bouche de leur chef distingué que la mort nous a enlevé, relativement à la réelle déconsidération qui rejaillirait, en dernier ressort, sur le Canada tout entier, au cas où un grand réseau serait mis en liquidation, vu surtout que les porteurs d'obligations sont des capitalistes étrangers. Ce thème a fourni l'occasion à plusieurs honorables députés de la gauche de prononcer des discours remarquables, bien charpentés et bourrés d'arguments solides. Donc, à ce point de vue, le Canada avait pleinement raison de chercher à éviter la mise en faillite de la compagnie du Grand-Tronc. Une autre raison militait contre la liquidation des affaires du Grand-Tronc, puisque le recours à cette procédure aurait signifié le démembrement du réseau. La liquidation aurait été cause que les lignes américaines détenues par des compagnies américaines seraient tombées aux mains de liquidateurs américains. Il ne serait guère à présumer, dans ce cas, que le gouvernement canadien aurait été en mesure d'imposer sa manière de voir dans la gestion de compagnies situées en territoire américain et dont les actions sont détenues par des citoyens des Etats-Unis.

Cette situation aurait eu pour conséquence le démembrement du réseau et la vente publique, de toute autre manière, de l'actif des compagnies américaines, constituant, dans certains cas, des portions essentielles du réseau du Grand-Tronc. Les actionnaires du Grand-Tronc avaient donc tout lieu de croire que le gouvernement canadien, en se plaçant naturellement au point de vue de l'intérêt public et de la conservation de l'identité du réseau du Grand-Tronc, en tant que réseau, ne verrait pas approcher d'un œil serein le jour de la mise en liquidation.

Voilà quelle était la situation. Les directeurs dormaient sur leurs positions et nous restions sur les nôtres. Cependant, les négociations furent entamées; nous avons fait les offres que l'on sait dans l'espoir que nous finirions par nous entendre. Or, après que nous avons fait connaître les conditions au peuple canadien et au parlement, bien que le Gouvernement ait exposé son programme à ce sujet, depuis des années, après que la compagnie a accepté nos conditions en disant: Nous nous rendons et nous acceptons votre offre, serait-il juste de la part du Gouvernement de prétendre modifier, aujourd'hui, les conditions pour nous les rendre plus favorables?

J'ai discuté la question en me plaçant au seul point de vue des affaires. Si la Chambre veut bien me le permettre, j'aborderai maintenant un autre aspect de la question. Mes collègues n'ont certes pas oublié le remarquable discours que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a prononcé à ce sujet ces jours derniers. Considérons donc la question sous cet angle pour un instant, non pas avec des sentiments de sympathies, mais avec les sentiments ordinaires de justice qui animent, je l'espère, les membres de la gauche, et qui continueront à les animer, bien qu'ils sentent peut-être qu'ils peuvent retirer quelque piètre avantage politique en

s'écartant de ces principes. Si la commission d'arbitrage accorde une somme quelconque aux actionnaires du Grand-Tronc, cette décision autorise, aux yeux des arbitres, l'engagement que nous prenons d'acquitter l'intérêt sur les obligations garanties, car il ne servirait de rien que la commission d'arbitrage rendît une sentence, à moins de présumer que l'intérêt sera acquitté. Les premiers fonds que le trésor versera entre les mains de la compagnie seront utilisés à cette fin. Si les arbitres accordent une somme quelconque en sus du montant affecté au paiement de l'intérêt sur les actions garanties, c'est une preuve que cet argent devrait être versé, lors même que la valeur de toutes les actions serait soumise à l'arbitrage. J'ai élucidé ce point, je l'espère. Si nous supposons que les arbitres décident que les trois catégories d'actions privilégiées, ainsi que les actions ordinaires, n'ont aucune valeur, il peut se faire qu'ils jugent que le Gouvernement n'est pas tenu en justice à verser cette somme de $2,500,000. Je demande à nos collègues de considérer la question en adoptant le point de vue où se trouve placé un arbitre entre des intérêts contraires. Il ne faut pas oublier que nous constituons l'une des parties à ce marché, et ce fait est peut-être de nature à exercer une certaine influence sur notre jugement. Or, si la commission d'arbitrage décide que ces trois catégories d'obligations privilégiées et les actions ordinaires sont de nulle valeur, qu'est-ce que cela signifie? Cela voudra dire que 100,000 particuliers, possédant pour 94 millions d'actions dont chaque dollar a été absorbé dans l'entreprise du Grand-Tronc, en Canada, un chemin de fer qui donne un excellent service à notre population depuis soixante-cinq ans, auront perdu leur argent et que cette somme de 94 millions aura été confisquée au profit de l'Etat.

Or, c'est une somme considérable que 94 millions, et je pense qu'il conviendrait de faire subir à la compagnie une bonne part des pertes occasionnées par le Transcontinental et par le Grand-Tronc-Pacifique; mais si les actionnaires perdent 94 millions, on ne pourrait dire, à mon avis, qu'ils s'en tirent à bon marché. Si, d'autre part, c'est le pays qui perd cette somme, et il la perdra si nulle décision n'est rendue par les arbitres, nous aurons ce montant de 94 millions à porter au crédit du compte des pertes occasionnées par l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

Eu égard à toute l'affaire, envisagée du point de vue de tout ce qui s'est passé jusqu'à présent, eu égard à toutes les circonstances que ce papier nous révèle, eu égard à la commune justice de la situation, sans oublier qu'un arbitrage aura lieu, auquel présidera un juge canadien, arbitrage auquel seront parties le peuple canadien, d'une part et, d'autre part, 100,000 personnes appartenant à un autre pays, en ce qui regarde la juridiction; tenant compte de toutes ces circonstances, comme aussi de principes que j'estime sûrs et vrais, il me semble juste et raisonnable de rejeter cet amendement.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur l'Orateur, le compte rendu historique que le ministre vient de nous donner est certes fort intéressant, mais il m'est impossible de rien y trouver qui ait un rapport quelconque avec la proposition d'amendement de mon honorable ami de Nelson (M. Campbell).

Le ministre a plus d'une fois fait allusion à une somme de $2,500,000 que nous avons à payer, et le ton de son discours nous ferait presque croire que cette somme devait être répartie entre les actionnaires du Grand-Tronc en général. C'était une sorte de fonds commun qu'ils se distribuaient. On avait suggéré quelque chose de ce genre, au cours des négociations, mais le projet en fut abandonné, et rien de pareil n'apparaît dans le bill. Il n'existe aucune mise en commun des émissions, nul intérêt commun à traiter de la même manière dans cette opération. Une distinction a été établie dans le bill entre les diverses catégories d'actionnaires et d'obligataires, et les uns sont traités avec une faveur extrême, pendant que d'autres le sont d'une manière que mon honorable ami, je suppose, considérerait comme très rigoureuse. Il n'y a pas entre les 100,000 personnes en question cet intérêt commun dont parle le ministre: il y a des émissions distinctes et des catégories différentes d'actionnaires.

Quels sont les faits? Cette disposition qui vise à l'achat des actions 4 p. 100 garanties, c'est-à-dire garanties uniquement par la compagnie du GrandTronc, au pair, est une des pires caractéristiques du projet de loi, et l'amendement de l'honorable député de Nelson lève certains doutes et rend, sous ce rapport, la convention moins répréhensible.

Je ne m'appesantirai pas davantage sur ce point, mais ce sont là des choses sur lesquelles il est à propos de revenir de temps à autre. L'objection que j'ai, à maintes reprises, élevée devant la Chambre, c'est que ces actions 4 p. 100 garanties avaient, il y a quelques jours, une va-

leur marchande de 45 cents au dollar, avant la présentation de ce projet de loi. Aucun doute sur ce point que les documents publics établissent. Naturellement, dès qu'il fut annoncé que cette loi allait être établie, les actions commencèrent de prendre de la valeur. J'ai devant moi le numéro du 18 octobre dernier d'un journal de Londres, lequel porte à 60 la valeur des actions 4 p. 100, et je ne doute point que cette valeur ne soit aujourd'hui plus élevée. Il peut y avoir incertitude sur le sort du présent bill, mais il n'y en a aucune à la bourse. Il est évident pour moi que le jour où il sera décidé que la présente mesure va devenir loi, la valeur de ces actions augmentera de nouveau. Une action 4 p. 100 garantie par le Canada vaudra le pair, je le répète, en période normale. Dans les conditions financières actuelles, elle ne vaudrait pas le pair. Une action 4 p. 100 de la première catégorie, émise par un gouvernement colonial vaut, dans le moment, 84 ou 85. Il n'est donc pas déraisonnable de soutenir qu'une fois l'opération consommée, cette action 4 p. 100, garantie à l'heure actuelle par le Grand-Tronc, garantie qui ne comporte aucune signification, vaudra 85 une fois garantie par le gouvernement canadien. Qu'est-ce que cela signifie, sinon qu'il y aura une différence de 40 points entre la valeur marchande attribuée à ces actions quelques jours avant le dépôt de ce projet de loi et celle qu'on leur attribuera une fois l'opération consommée. Quarante points de hausse sur de telles actions valent à quelqu'un un gain net de 24 millions: c'est-à-dire que le Dominion se prépare à acheter ces actions moyennant 24 millions de plus que le cours.

Mon honorable ami de London (M. Cronyn), absent de la Chambre dans le moment, a tenté, l'autre soir, d'établir une distinction entre le cours et la valeur intrinsèque.

Je ne puis me ranger à son avis. D'ordinaire, la valeur intrinsèque des actions en détermine la valeur courante. De fait, s'il y a une différence entre les deux valeurs, c'est la valeur courante qui est la plus élevée. Je vais en donner un exemple: La propriété d'une compagnie de chemins de fer est dépréciée par suite d'un accident, mais la valeur de ses actions ne se ressent pas de cette dépréciation, les spéculateurs —d'ordinaire ils sont fort bien avisés— savent que cette dépréciation n'est que temporaire et qu'elle sera bientôt compensée. Ils escomptent donc l'avenir et attribuent à ses actions une valeur courante qui dépasse la valeur intrinsèque.

[L'hon. M. Fielding.]

Le seul exemple que l'honorable député a cité l'autre soir, c'est celui du Northern-Pacific. Un cas comme celui-là ne se présente pour ainsi dire jamais; mon honorable ami a donc eu tort de le prendre pour base d'une démonstration. Dans ce cas-là, les actions avaient une valeur intrinsèque de 80 et une valeur courante de 1,000. Pourquoi? Parce que deux ou trois groupes de spéculateurs cherchaient à obtenir la majorité de ces actions. Notre cas est bien différent de celui-là. Nous ne cherchons pas à obtenir la majorité des actions produisant 4 p. 100. La valeur courante de ces actions était leur valeur intrinsèque, et chacune de ces valeurs était de 45 cents au dollar. Si la proposition de mon honorable ami (M. Campbell) est repoussée, nous allons, par ce bill, augmenter de 24 millions la valeur totale de ce capital-actions, et cette différence retournera peut-être aux anciens actionnaires du Grand-Tronc.

On nous a répété à satiété que nous devrions nous montrer sympathiques aux actionnaires et aux veuves d'Angleterre. Je pense bien que les veuves d'Angleterre qui ont acheté des actions du Grand-Tronc, il y a des années, sont maintenant rendues dans un monde meilleur et que les actions appartiennent aujourd'hui à d'autres détenteurs qui ne sont ni des Anglais ni des veuves. Supposé, toutefois, qu'il existe encore de ces veuves-là en Angleterre, voyons dans quelles conditions elles se trouvent par rapport aux veuves du Canada. Celles-ci, veuves de soldats peut-être, et ne connaissant pas bien la signification des bons de la Victoire—nombre de gens l'ignorent d'ailleurs—iront probablement déposer leur argent à la banque d'épargnes parce qu'elles veulent le tenir sûrement à leur disposition, et il leur sera alloué un intérêt de 3 p. 100, ce qui est très convenable. De son côté, une veuve d'Angleterre ira dire au ministre des Finances: "J'ai acheté des actions du Grand-Tronc à 50 p. 100, mais mieux avisée je ne les aurais payées que 45. J'ai deux actions d'une valeur nominale de 100 livres sterling chacune, mais elles me reviennent en tout, à 100 livres." A quoi le ministre des Finances répondra: "Fort bien, nous allons vous allouer 4 p. 100 sur vos 100 livres. Mieux que cela, nous allons vous allouer 4 p. 100 sur les 100 livres que vous avez placées et 4 p. 100 sur 100 autres livres que vous n'avez pas placées, mais qui représentent la plus-value des actions. Nous allons considérer vos 100 livres comme étant 200 livres et vous allouer 4 p. 100, c'est-à-

dire 8 p. 100 sur votre placement réel, et la veuve du soldat canadien ne touchera que 3 p. 100." Telle sera la signification de l'opération dont il s'agit maintenant, si nous payons ces actions au pair ou à peu près au pair, d'après ce bill, quand leur valeur réelle est d'environ 45 tout au plus. Nous aurons donc payé une forte somme, qui ira non pas aux anciens actionnaires du Grand-Tronc, mais aux spéculateurs qui ont fait monter les actions de 45 à 60 et peut-être à 70, et vont les faire monter encore.

Pourquoi aurions-nous tort de demander que ces actions soient soumises à un arbitrage? Pourquoi nos adversaires cherchent-ils à établir une distinction en disant qu'il serait cruel de les soumettre à l'arbitrage, mais que les autres actions peuvent y être soumises? Je me demande pourquoi il ne serait pas aussi injuste et cruel d'y soumettre les autres actions que d'y soumettre les actions 4 p. 100 garanties. Pourquoi ferions-nous aux heureux détenteurs des actions garanties un cadeau de 20 ou 30 millions, et soumettrions-nous à l'arbitrage les autres actions? Il est certain qu'une des émissions d'actions privilégiées vaut plus, aujourd'hui, qu'une émission d'actions 4 p. 100 garanties; celles-ci sont cotées, au Canada, à 60, et les actions faisant partie de la première émission sont côtées à 66. On ne m'a pas expliqué cette différence. Pourquoi soustraire à l'arbitrage les actions 4 p. 100 garanties et les assurer aux dépens du peuple canadien?

Et pourquoi disons-nous au détenteur d'actions privilégiées de premier rang: "Vous devez courir le risque d'un arbitrage"? Je n'en vois aucune raison. Il me semble que, si l'arbitrage a du bon, la pratique la plus sage est celle que le représentant de Nelson (M. Campbell) a exposée. S'il doit y avoir un arbitrage, que ce soit pour toutes les actions. Si elles valent 100 cents par dollars et que les actionnaires se croient en état de l'établir, donnez-leur l'occasion de le faire. Mais, il n'est pas juste de leur attribuer une valeur de 100 cents par dollar, en l'absence d'un arbitrage et aux dépens du peuple canadien, tout en soumettant les actions privilégiées à l'arbitrage. C'est un avantage évident pour une catégorie favorite d'actionnaires, au préjudice du peuple canadien, tandis que les autres actionnaires sont laissés à la merci des loups, ou des arbitres.

M. BURNHAM: Est-il vrai, comme mon honorable ami l'a dit, que l'Etat, en négociant cette affaire, fait perdre au peuple canadien plusieurs millions de dollars sur les actions garanties? Est-il vrai que des actions ayant un certain cours à la bourse et pour lesquelles les actionnaires recevraient ce prix-là, s'il n'y avait pas d'intervention, auront, grâce à la passation de ce marché par le Dominion, grâce à cette circonstance fortuite, une plus-value considérable représentant l'écart entre le pair et le prix courant d'il y a quelques jours?

M. l'ORATEUR: Le ministre de l'Intérieur a déjà parlé, et aux termes du règlement, il n'a pas de droit de reprendre la parole. Dans cette circonstance, la Chambre pourra lui accorder son consentement, s'il lui plaît de le lui demander. Autrement, il ne lui sera pas permis de parler de nouveau.

L'hon. M. MEIGHEN: La réponse est "non".

M. BURNHAM: Je propose le renvoi de la suite du débat.

M. McKENZIE: Nous voulons bien que le ministre réponde.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député demande s'il est vrai que le peuple canadien paie de fortes sommes d'argent aux détenteurs des actions garanties. Non, assurément. La compagnie a toujours servi ce dividende, sauf pendant les deux dernières années, alors que les recettes étaient suffisantes, mais ont été gardées en réserve. Naturellement, le projet du Gouvernement a eu comme résultat une légère plus-value. Des députés rapportent le cours de la bourse, puis ils ajoutent une foule de commentaires sur ce qui se passera probablement plus tard, lorsque la valeur de l'argent baissera. C'est que la plus-value a été minime. En retour, nous obtenons la renonciation à la prérogative de voter, renonciation qui nous est nécessaire et que nous ne pouvons pas obtenir sans rien donner. Le fait que les actions privilégiées ont aussi une valeur plus grande parce que l'Etat fait cette opération indique que cette plus-value existera, quoi que vous fassiez. La même chose a eu lieu en 1903, sans aucune raison, comme les résultats l'ont prouvé plus tard. Elle se produit, non pas dans une grande mesure, mais modérément, et ce n'est qu'une légère hausse de la valeur nominale des actions, qui a baissé trois, quatre ou cinq fois autant en ces dernières années. Nous payons seulement l'intérêt à 4 p. 100 sur les actions garanties, intérêt que la compagnie a toujours encaissé, mais

qu'elle n'a pas servi depuis deux ans parce qu'elle a cru devoir le garder en réserve.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami, et moi, nous différons dans nos conclusions et nos raisonnements, mais nie-t-il des faits que j'ai affirmés dans mon dernier discours?

L'hon. M. MEIGHEN: Je nie les prédictions. Je ne dis pas que les actions ne sont pas montées à 60 points, bien que je n'aie jamais vu cette cote moi-même. Mais cette plus-value n'est pas considérable. Avant le traité, les actions étaient à 48 ou 50 points; elles sont montées à 55 points, et il y a eu aussi une hausse des actions privilégiées.

L'hon. M. KING: Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat sur cet amendement, mais je voudrais lire à la Chambre l'article 5, tel que modifié:

Les actions garanties actuelles et les nouvelles actions garanties ou une partie quelconque de ces actions peuvent être retirées de la circulation ou rachetées par le Gouvernement, au pair, en tout temps, après l'expiration d'une période de cinq ans, à compter de la date de la nomination dudit conseil d'administration, après avis de six mois donné par voie d'annonce aux porteurs de ces actions.

Autrement dit, si l'Etat achetait ce réseau à l'heure qu'il est, il l'achèterait au prix courant. Ce bill empêche l'achat des mêmes actions avant cinq ans, et alors elles ne pourront être achetées qu'au pair. La loi parle d'elle-même et répond catégoriquement à la question de mon honorable ami.

M. CAHILL: J'ai compris, il y a un instant, que le ministre disait que les 4 p. 100 avaient été gagnés tous les ans par la compagnie, mais qu'elle les avait mis en réserve. Je m'aperçois qu'il sort d'ici.

J'espère qu'il restera à son poste et écoutera ce que j'ai à dire, mais peut-être quelque autre membre du Gouvernement voudra-t-il répondre à la question que je vais soulever. Dans le volume que le Gouvernement nous a fourni en vue de l'étude de ce projet, il est indiqué qu'en 1918 on n'a pas payé de dividendes sur les actions garanties, non plus sur les actions privilégiées de la seconde catégorie et sur celles de la troisième catégorie, ni sur les actions ordinaires. Le surplus total qu'on a accusé cette année a été d'environ $8,000, et seul l'intérêt sur les actions garanties à 4 p. 100 s'éleveraient à $2,433,000. Comment le ministre peut-il nous faire croire qu'il serait capable de payer cet intérêt d'au delà de deux millions sur cette faible recette de huit mille dollars? C'est là la déclaration la plus absurde qui ait été faite dans cette Chambre par le Gouvernement depuis le début de cette discussion. Le ministre nous a dit aussi au cours de quelques remarques antérieures que les actions sur lesquelles doit porter l'arbitrage, à l'exclusion des 60 millions qui doivent tomber dans le gousset de quelqu'un ont coûté aux actionnaires de la compagnie la somme de 94 millions; il nous a même donné deux chiffres à ce sujet, 97 millions et 94 millions—j'en ai pris une note lorsqu'il nous a donné ces chiffres. Il a quitté son siège et il n'est pas ici pour expliquer cet écart, mais peut-être même n'oserait-il pas tenter de s'expliquer parce que les honorables députés l'ont entendu faire ces déclarations. Voici les déclarations du président du Grand-Tronc:

Smithers m'a demandé de vous transmettre le câblogramme suivant en réponse au vôtre du six...

Le Gouvernement a débarrassé le Nord-Canadien de toutes ses obligations et il n'est resté aux arbitres qu'une seule question bien définie, à savoir quelle somme l'on devait payer pour des actions ordinaires se chiffrant à 60 millions non effectivement versés tandis que dans notre cas vous offrez d'effacer une grande partie des actions privilégiées de première catégorie et toutes les actions privilégiées des seconde et troisième catégories dont la valeur s'élève, même aux prix en cours aujourd'hui et qui sont les plus bas que nous ayons vus depuis plusieurs années, à près de 6,400,000 livres, et représentant au delà de 11,000,000 de livres en argent souscrit en Angleterre et dépensés en entier au Canada.

Depuis quand 11 millions de livres équivalent-elles à 94 millions de dollars? Ce sont des déclarations absurdes, et on en a tellement fait de ces déclarations fausses depuis le commencement de l'étude de ce bill que je comprends difficilement comment les honorables députés de la droite puissent être favorables à l'adoption du projet avec une telle preuve sous les yeux. Il est de plus en plus évident que le Gouvernement est poussé par des motifs que nous ne connaissons pas. On accuse les honorables députés de la gauche de suivre les commandements du Pacifique-Canadien mais il y a beaucoup plus de raisons de soupçonner le Gouvernement lorsqu'il garantit des actions reconnues comme n'ayant pas la valeur qu'on leur attribue. On aurait pu placer la totalité de ces actions sur le marché de Londres le 9 octobre dernier contre la somme de 58 millions. Toutes les actions garanties par le Gouvernement étaient cotées à la bourse de Londres, le 9 octobre, à 46, et ce renseignement nous est donné par le "London Times" que les honorables députés sont libres de consulter à la biblio-

thèque. La valeur totale de ces actions, à savoir les actions garanties, les actions privilégiées et ordinaires de 1re, 2e et 3e catégories, ne s'élevaient qu'à 58 millions. Le Gouvernement nous dit que le Grand-Tronc lui doit 34 millions. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas dit à cette compagnie: "Soldez votre compte et nous verrons?" Et si le Grand-Tronc avait refusé de payer et si le Gouvernement avait voulu montrer un peu de générosité à l'égard des veuves et des orphelins qu'il plaint avec tant d'amertume, il aurait pu entreprendre l'achat de ces actions au cours de Londres, c'est-à-dire, au prix de 58 millions, soit 2 millions de moins que le chiffre de la garantie qu'il accorde aujourd'hui avant même de soumettre quoi que ce soit à l'arbitrage.

M. McGIBBON (Muskoka): Pensez-vous que les gens qui sont porteurs d'actions qui ont donné un rendement de 4 p. 100 soient disposés à les jeter sur le marché à 45?

M. CAHILL: Mon honorable ami semble être dans la même situation que ses collègues de la droite; il croit ce que le Gouvernement lui dit au lieu de lire par lui-même la preuve qui nous est présentée.

M. McGIBBON (Muskoka): Est-ce que vous niez que ces actions ont rapporté 4 p. 100?

M. CAHILL: Ce volume lui démontrera, si mon honorable ami tient à le consulter, que ces actions n'ont pas rapporté 4 p. 100 l'année dernière ni l'année précédente, et le rapport Drayton-Acworth nous dit qu'elles n'ont pas donné ce rendement depuis dix ans. Les honorables députés de la droite argumentent avec un volume dans chaque main; ils sont enjôlés par le Gouvernement au profit de leurs amis. Maintenant, monsieur le président, lorsque les honorables députés parlent de veuves et d'orphelins, voici la plus grande injustice qu'ils peuvent commettre à leur égard. Les actions que l'on se propose de soumettre à l'arbitrage sont celles de la minorité qui n'a pas même son mot à dire dans l'administration de la compagnie. Le Gouvernement a pris soin de voir à cela en faveur de ses bons amis du Grand-Tronc. Il a garanti les obligations perpétuelles, dont un certain nombre valaient 66 et d'autres 78. Toutes ces valeurs représentent la majorité des actionnaires qui peut décider si la compagnie acceptera ou non l'arbitrage, et les veuves et les orphelins ne sont nullement à même d'exprimer leur opinion à cet égard.

Le Gouvernement a commencé par avoir bien soin de ses amis, pas les veuves et les orphelins, mais les riches spéculateurs de Londres, les amis du ministère qui jouissent de cet avantage. Reportez-vous au "London Times," monsieur l'Orateur, et vous verrez que le 15 octobre, six jours après que le projet eut été présenté à la Chambre, les actions garanties ont monté de 9 millions à la bourse de Londres. Le total des actions de première, deuxième et troisième priorité et les actions ordinaires ont eu une hausse de pas moins de 14 millions, à la bourse, ces six jours-là. Il n'y a aucune excuse. Si le Gouvernement veut traiter les actionnaires avec justice, qu'il fasse établir la valeur des actions par des arbitres et en déduise ce qui revient aux contribuables du pays. Il montrerait assez de générosité. J'appuierai donc l'amendement.

M. SINCLAIR (Guysborough): Monsieur l'Orateur, je n'aurais pas pris part au débat à cette heure avancée, mais j'ai pairé avec l'honorable député de Lanark (M. Stewart) et je ne pourrai voter. Je suis en faveur de cet amendement.

Les actions dont on parle depuis une heure, ne sont ni plus ni moins que des actions ordinaires. Le Grand-Tronc peut les considérer comme privilégiées, mais elles ne sont pas gagées sur les biens matériels du réseau, elles n'ont pas d'hypothèque pour les garantir, elles ne peuvent rapporter de dividendes, à moins que ces dividendes ne soient justifiés. Nous savons que, depuis quelques années, les dividendes n'ont pas été déclarés et n'ont pas été payés sur ces actions.

Que fait le ministre de l'Intérieur? Il doit rencontrer les directeurs du Grand-Tronc pour discuter l'affaire, et il commence par hausser le prix des actions qu'il propose d'acheter. Au moment des négociations, ces actions valaient 45 au moins. Il les marque du sceau de l'Etat et consent à les échanger pour une obligation de l'Etat à 4 p. 100, augmentant ainsi le prix des actions qu'il veut acquérir d'au moins 20 millions.

L'honorable ministre commet une erreur. Représentant du Gouvernement et des contribuables, il avait le devoir d'obtenir les actions au plus bas prix possible. Il n'a pas expliqué à la Chambre pourquoi il fait monter, d'au moins 20 millions, le prix des actions qu'il se propose d'acheter au nom des contribuables du pays.

Le très honorable premier ministre a pris, en 1918, une attitude très raisonnable sur cette question. Il a envoyé au haut commissaire, à Londres, un message dans lequel il dit:

Le Gouvernement est disposé à aider, par tous les moyens raisonnables, à maintenir le crédit de la compagnie, comme l'attestent l'avance de cent vingt-deux mille livres le premier juillet et notre offre du 12 juillet dernier, d'avancer trois cent quatre-vingt mille livres pour faire face aux redevances fixes à des conditions qui étaient considérées comme raisonnables, mais que la compagnie a refusé d'accepter. Nous serons heureux de recevoir de Smithers de plus amples recommandations quant aux modes d'assistance. Il y a dans le conseil de fortes objections à toute augmentation de notre offre pour les raisons suivantes: Il est très imprudent et très peu convenable de la part d'un gouvernement d'entreprendre, sans le rapport d'une commission ou d'un conseil d'arbitres ou d'un vote du Parlement, un fort paiement annuel qui représenterait la capitalisation de quatre-vingts ou cent millions de dollars. L'offre déjà faite est basée sur le rapport Drayton-Acworth, lequel offre une fondation suffisante pour la proposition du Gouvernement. Si nous allons au delà des limites de ce rapport, nous n'avons pas de guide sûr quant à ce que nous devrions proposer. Le conseil n'acceptera ni l'une ni l'autre des offres que Smithers a proposées, et à moins qu'il ne reçoive une autre offre avant la fin du mois, il persistera à considérer que les négociations ont pris fin.

Le premier ministre dit que le conseil s'oppose fortement à augmenter l'offre. Si nous nous opposions si vivement, en 1918, est-il survenu quelque chose à Londres ou ailleurs qui ait fait disparaître cette objection? Le premier ministre dit qu'on se base sur le rapport Drayton-Acworth. Le Gouvernement ne s'appuie-t-il pas sur autre chose au sujet de cette opération? Personne ne prétendra que le rapport Drayton-Acworth les autorise à garantir ces actions au montant de 60 millions.

Au contraire, le rapport dit que les actions ne sont d'aucune valeur ou à peu près. Voilà ce que le premier ministre pensait des actions. Mais, en présence de ces faits, en présence de l'opinion du premier ministre en 1918, en présence du rapport Drayton-Acworth, mon honorable ami applique, sans vergogne, le sceau de l'Etat sur ces actions au montant de 60 millions, qui atteignent presque le pair, ou 85, comme le dit le ministre des Finances.

M. McKENZIE: Il nous faut les acheter au pair.

M. SINCLAIR (Guysborough): Nous devrons les racheter au pair, naturellement, plus tard. Il n'y a pas d'excuse et le ministre n'a pu en donner. Cela étant, la Chambre fera bien de voter en faveur de l'amendement.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, je ne crois pas que l'augmentation de la valeur des actions ait beaucoup de portée sur leur valeur réelle.

[M. Sinclair (Guysborough).]

De fait, il y a eu spéculation effrénée sur les titres dans le monde entier au cours du dernier mois. Nous prenons seulement l'engagement d'acquitter l'intérêt de 4 p. 100 sur ces obligations garanties. Si les boursiers de Londres désirent spéculer sur cette garantie, libre à eux de le faire. Nous ne sommes pas obligés d'acheter les actions au pair à l'heure qu'il est. Nous pourrons le faire au bout de cinq ans, aux termes de la convention en en donnant avis six mois d'avance. Nous devrons acquitter les intérêts à 5½ p. 100 sur une somme de $2,000,000, et je crois qu'il s'écoulera passablement de temps après l'expiration de ce délai de cinq années, avant que nous ne consentions à acheter au pair ces actions portant intérêt à 4 p. 100.

Si nous avions soumis ces actions à l'arbitrage, supposez-vous donc que les arbitres auraient hésité a fixer à 60 p. 100 la valeur de ces émissions? Est-ce que vous croyez, en tenant compte de l'histoire passée du Grand-Tronc, que certains arbitres hésiteraient à accorder une valeur de 60 p. 100 à des actions portant intérêt à 4 p. 100?

La valeur des quatre autres catégories d'actions qui seront soumises à l'arbitrage, a augmenté à la bourse jusqu'à un certain point pour cette raison. Il s'agit purement et simplement d'une affaire de spéculation. Je pourrais vous citer une valeur qui est montée jusqu'à 405 avant-hier, bien qu'elle ne paie qu'un dividende de 10 p. 100, c'est le General Motors. Il existe nombre de valeurs canadiennes qui, bien qu'elles ne rapportent que 5 p. 100, se vendent à 85, 87 et 90.

Il n'y a rien de nouveau dans le fait que les actions du Grand-Tronc ont subi une faible hausse, parce que le Gouvernement canadien se propose d'acquérir le réseau. Il s'agit simplement d'une affaire de spéculation. Le Canada s'est placé en bien meilleure posture ne soumettant pas à l'arbitrage la valeur de ces obligations 4 p. 100 garanties. Nous pouvons acquitter cet intérêt de 4 p. 100 aussi longtemps que nous le désirerons. Nous ne sommes pas en mesure d'emprunter pour acheter ces actions. Mais si les arbitres estimaient à 60 p. 100 la valeur de ces actions, nous serions obligés d'emprunter à 5½ p. 100 pour acquérir ce stock, tandis qu'en vertu du présent projet, nous serons en mesure de continuer indéfiniment à acquitter l'intérêt de 4 p. 100 à notre gré. Certains honorables députés ont insisté pour que nous fassions abréger le délai, mais il s'écoulera, à mon avis, bien des années avant que le taux de l'intérêt revienne à 4 p. 100.

L'hon. M. FIELDING: Lorsque mon honorable ami affirme que nous devrons emprunter à 5 p. 100, il oublie de dire que nous ne sommes pas obligés de le faire, nous acquitterons un intérêt de 4 p. 100 sur les nouvelles actions qui seront émises.

M. NESBITT: Parfaitement, c'est exact.

(L'amendement de M. Campbell, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	King,
Boivin,	Knox,
Bourassa,	Lafortune,
Boyer,	Lanctôt,
Brouillard,	Léger,
Burnham,	McCoig,
Cahill,	McCrea,
Campbell,	McGibbon (Argenteuil),
Cannon,	McKenzie,
d'Anjou,	Maharg,
Déchêne,	Marcile (Bagot),
Delisle,	Mayrand,
Demers,	Michaud,
Denis,	Molloy,
Desaulniers,	Murphy,
Deslauriers,	Pacaud,
Douglas (Strathcona),	Papineau,
Euler,	Pardee,
Fafard,	Parent,
Fielding,	Pedlow,
Fontaine,	Pelletier,
Fortier,	Prévost,
Fournier,	Proulx,
Gauthier,	Robb,
Gervais,	Savard,
Hunt,	Séguin,
Johnston,	Tobin,
Kay,	Vien.—57.
Kennedy,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Argue,	Guthrie,
Armsrong (Lambton),	Halladay,
Arthurs,	Harold,
Best,	Harrison,
Blair,	Hartt,
Bolton,	Hay,
Boyce,	Henders,
Brien,	Hepburn,
Buchanan,	Keefer,
Burrell,	Lalor,
Calder,	Lang,
Casselman,	Lapointe (Montréal),
Chaplin,	Long,
Clark (Bruce),	Mackie (Renfrew),
Clarke (Wellington),	Maclean (Halifax),
Clements,	MacNutt,
Cockshutt,	McGibbon (Muskoka),
Cooper,	McGregor,
Cowan,	McIsaac,
Crowe,	McQuarrie,
Cruise,	Manion,
Davidson,	Marshall,
Davis,	Martin,
Douglas (Cap-Breton),	Meighen,
Edwards,	Merner,
Finley,	Middlebro,
Foster (York),	Morphy,
Fripp,	Mowat,
Griesbach,	Munson,
Myers,	Steele,
Nesbitt,	Stevens,
Nicholson (Algoma),	Stewart (Hamilton),
Porter,	Sutherland,
Redman,	Thompson (Weyburn),
Reid (Grenville),	Thompson (Hastings),
Reid (Mackenzie),	Thompson (Yukon),
Richardson,	Thomson (Qu'Appelle),
Sexsmith,	Tweedie,
Shaw,	Wallace,
Sifton,	Wilson (Saskatoon),
Simpson,	Wright.—83.
Smith,	

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Borden, sir Robert,	Lemieux,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Green,	White (Victoria),
White, sir Thomas,	McMaster,
Wilson (Wentworth),	Béland,
Stacey,	Baldwin,
Stewart (Lanark),	Sinclair (Guysborough),
Kemp, sir Edward,	Trahan,
Mewburn,	Verville,
McCurdy,	Chisholm,
Spinney,	Sinclair (I.P.-E.),
Scott,	Power,
Drayton, sir Henry,	Lavigueur,
Fraser,	Gladu,
Blake,	Jacobs,
Crothers,	Ethier,
Bowman,	Ross,
Allan,	Lesage,
Crerar,	Leduc,
Cronyn,	Cardin,
Ballantyne,	Casgrain,
Hughes, sir Sam,	Duff,
Rowell,	DuTremblay,
Loggie,	Bureau,
Charters,	Truax,
Chabot,	Devlin,
Charlton,	Gauvreau,
Foster, sir George,	Turgeon.

M. l'ORATEUR: Je mets aux voix la motion principale.

M. DENIS: Monsieur l'Orateur, déjà trois propositions d'amendement ont été présentées à la motion pour la 3e lecture du projet de loi, et toutes trois ont été successivement rejetées. En me levant pour soumettre une quatrième proposition d'amendement — tout raisonnable et juste qu'elle me semble—je ne me berce pas d'un faux espoir quant au sort qui l'attend. Je connais la détermination du Gouvernement de faire adopter cette loi à tout prix; je connais la force des barrières qu'il a érigées entre l'attitude étroite de partisan qu'il a malheureusement assumée lui-même et l'esprit large, éclairé et national qui aurait dû inspirer toutes ces négociations. Mon but n'est donc pas de m'assurer un succès, sur lequel je ne saurais compter; mais je suis en quête de quelque chose de non moins valable que le succès. Mon but, et le seul succès que j'espère atteindre, c'est de remplir à mes yeux ce que j'estime être un devoir, et de fournir en même temps aux ho-

norables députés qui pensent comme moi, l'occasion de s'inscrire comme défenseurs des prérogatives du Parlement et des droits du peuple. Si cette fin, et rien d'autre, pouvait résulter de cet amendement, j'affirme qu'en le proposant, je n'aurais pas indûment occupé le temps de cette Chambre. A cette heure tardive, monsieur l'Orateur, alors que la Chambre siège depuis onze heures du matin, je ne puis que rappeler la promesse faite par le ministre de l'Intérieur, lors du dépôt de cette mesure, que les honorables députés auraient tout le loisir nécessaire pour la discuter. Je suis heureux que l'honorable ministre soit maintenant à son siège. Je lui demande, par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur, s'il s'en tient à sa déclaration que toute latitude est donnée pour la discussion de cette mesure, alors que la Chambre siège depuis onze heures mardi matin, et qu'il est une heure du mercredi matin sans que l'on ne songe pas à lever la séance.

L'hon. M. MEIGHEN: La latitude est d'autant plus grande que le temps est plus long.

M. DENIS: A vrai dire, je suis content que le ministre donne une réponse, mais elle n'est pas satisfaisante. Plus il donne de réponses sur ce point, plus il fait voir son tort, et prouve à la Chambre qu'il n'a pas tenu sa promesse. Il y a seulement quelques jours, on présentait une motion portant que la Chambre devra siéger trois fois par jour. Quand nous nous opposâmes à cette motion, on nous répondit que la Chambre aurait par là pleinement occasion de discuter cette mesure; qu'il valait mieux —c'est le premier ministre intérimaire (M. Foster) qui l'a dit—que la Chambre siégeât le matin et levât la séance à une heure raisonnable, dix ou onze heures du soir, plutôt que de siéger tard le soir et ne pas siéger le matin. Or nous avons maintenant des séances du matin et il nous faut cependant siéger ici toute la nuit.

Je ne me propose pas de discuter cette mesure longuement. Je veux simplement mettre sous les yeux de la Chambre une résolution que j'ai rédigée il y a quelques jours, et qui m'a paru juste et raisonnable. Je suis pleinement convaincu que la Chambre n'est nullement mise en mesure de discuter cette motion convenablement, à cette heure tardive. Personnellement, je puis le souffrir: je résisterai aussi longtemps que les honorables députés d'en face. Mais mes paroles se rapportent aux députés qui siègent derrière moi, qui ont discuté toute la soirée les divers projets d'amendement, il leur paraîtra réellement difficile de discuter ce quatrième projet d'amendement.

On a affirmé à mainte reprise que le Parlement sait tout de ce projet, qu'il est en état de rendre un jugement éclairé à son sujet. Je prétends le contraire.

Le Parlement n'a pas été suffisamment renseigné à l'égard de ce qui fait le sujet du bill, et c'est à cause de cela et parce que le Parlement, à cette heure et dans les circonstances, n'est pas en état de rendre jugement sur cette mesure que je me propose de demander que la sentence arbitrale soit soumise au Parlement avant d'être déclarée définitive.

Voici une convention entre le Gouvernement du Canada et le réseau du chemin de fer Grand-Tronc. Elle a été soumise à la Chambre non pas intégralement, mais en partie seulement. Un marché doit être conclu entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc. Ce marché sera soumis aux actionnaires de la compagnie et comme l'a si bien dit le chef de l'opposition (M. King) nous n'avons pas le marché entre les mains, nous ne sommes pas en état de discuter ou de bien comprendre le marché qui va être conclu. Cette proposition, couchée en termes arrêtés d'avance, est soumise à l'acceptation de la Chambre. Le Gouvernement a dit à ses partisans: vous devez appuyer ce bill sinon nous allons faire appel aux électeurs. Nous en avons eu un exemple il n'y a pas longtemps, lorsqu'un soir, à dix heures et demie, le premier ministre entra dans la Chambre et déclara, sans plus de façon, à ses partisans, qui avaient discuté une certaine mesure: Si vous ne cessez pas, si vous n'appuyez pas un amendement que j'ai proposé, je donnerai ma démission comme premier ministre, et nous en appellerons au peuple. Chaque fois que le Gouvernement présente une mesure importante, il place ses partisans dans la même position, de sorte que les honorables députés de la droite sont obligés d'appuyer le Gouvernement s'ils ne veulent affronter une élection. Ils veulent, à tout prix, éviter cette éventualité qui serait pour eux calamiteuse; en conséquence, ils suivent la dictée de leurs chefs et appuient toute mesure qu'ils présentent. Mais le fait que les honorables députés de la droite appuient fortement le Gouvernement n'implique pas ni ne prouve que cette mesure ait été convenablement présentée à la Chambre. Je dis que la convention que renferme ce bill n'est pas complète. Je n'entrerai pas dans les détails: ils ont déjà été exposés ce soir. Mais elle n'est pas complète et nous sanctionnons

un marché dont nous ne connaissons qu'une moitié.

Après le marché viendra la sentence des arbitres, sentence relative à une opération, portant sur des centaines de millions de dollars. Nous ne saurions trop insister sur l'importance, la suprême importance de cette convention.

Les engagements dont le pays devra se charger se chiffrent entre 500 et 700 millions. Nous savons que nous aurons à payer ce montant; nous ignorons complètement quel est l'actif. Quant au revenu net nous n'en savons presque rien, sauf qu'il est à peu près nul. Nous savons que nous allons lier le pays à des engagements s'élevant à des centaines de millions, et nous ne savons rien du revenu, sauf qu'il est très faible. Voilà une nouvelle raison pour laquelle le Parlement devrait se charger de tout le contrôle possible sur cette affaire, et lorsque je dis "tout le contrôle possible", je veux aussi parler du contrôle de la sentence arbitrale, parce que la sentence est, en réalité, la caractéristique la plus importante de toute l'affaire.

Que faisons-nous dans cette affaire? Nous déléguons simplement les pouvoirs du Parlement à trois arbitres. Nous donnons à ces arbitres plus de pouvoirs que le Gouvernement n'en a lui-même. Le Gouvernement ne pourrait acheter cette compagnie, ne pourrait acquérir ses propriétés sans l'autorisation du Parlement; il ne pourrait déterminer sa valeur ni en payer le prix sans y être autorisé par le Parlement. Mais ces arbitres auront le droit de déterminer le montant que le pays sera appelé à payer, et le peuple n'aura rien à dire quant au montant.

Libre au Gouvernement de jeter un regard en arrière de lui et de s'écrier qu'il a une forte majorité pour l'appuyer. Mais va-t-il oublier qu'il est censé représenter le peuple? Il en est peut-être arrivé à se convaincre qu'il ne représente plus le peuple et c'est peut-être pour cela qu'il agit inconsidérément. Mais à moins qu'il n'avoue qu'il ne représente plus le peuple, il devrait voir à ce que le peuple soit consulté à propos de cette convention. Ce chemin de fer sera acheté pour le service du peuple, avec l'argent du peuple, mais sans l'assentiment du peuple. Nous allons nommer trois hommes pour établir une valeur; quant à ce que sera cette valeur, nous n'en savons rien et nous n'en saurons rien tant que la sentence n'aura pas été rendue. Après que la sentence aura été rendue, il sera trop tard pour dire que le Gouvernement a été floué comme il l'avait été dans l'affaire du Nord-Canadien. C'est maintenant le temps de prendre toutes les précautions nécessaires. Les négociations entamées par un gouvernement peuvent raisonnablement s'assimiler à celles qui sont faites par un individu. Paraîtrait-il raisonnable qu'un individu nommât trois agents pour le représenter dans une certaine affaire et donnât à ces trois agents un chèque en blanc pour acheter des propriétés valant des centaines de millions de dollars?

C'est déraisonnable, et si un particulier faisait pareil marché, on dirait qu'il est fou. Ce serait absurde de la part d'un particulier de se lancer dans une entreprise de ce genre, mais les ministres prétendent que pour le Gouvernement et le pays, c'est parfaitement raisonnable.

Quand il s'agit d'une transaction de cette importance, on ne saurait être trop prudent. Je ne veux pas critiquer l'attitude que les arbitres pourraient prendre ou ne pas prendre; mais si nous tenons à sauvegarder les droits du peuple, on ne saurait user de trop de prudence, et une inlassable vigilance est le prix qu'il faut payer pour la sauvegarde de ces droits. Il importe d'exercer un contrôle sur cette transaction à chacune de ses étapes, y compris la sentence arbitrale.

Il y a quelques jours, le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a allégué trois raisons qui militent contre la proposition de soumettre la sentence arbitrale au Parlement, et je désire, ce soir, présenter quelques brèves observations à cet égard. En premier lieu, le ministre nous a dit qu'il est contraire au principe même de l'arbitrage de faire soumettre ce jugement arbitral au Parlement. En deuxième lieu, il nous a dit que soumettre ce jugement arbitral au Parlement n'aboutirait à rien, et la troisième raison, c'est que nous ne serions pas en mesure de faire un judicieux examen du jugement des arbitres.

A commencer par la première raison, qu'il est contraire au principe même de l'arbitrage de faire soumettre la sentence arbitrale au Parlement, le ministre a établi la comparaison entre le tribunal d'arbitrage et la cour d'échiquier du Canada et a dit: Est-il un seul député qui prétende qu'il serait raisonnable de demander au Parlement de reviser une décision de la cour d'échiquier? Il a répondu négativement. Il a ajouté: Pourquoi soumettre au Parlement le jugement rendu par les arbitres? J'affirme qu'on ne saurait établir de comparaison entre la cour d'échiquier et le conseil d'arbitrage, et cela pour plusieurs raisons, dont je vais faire connaître quelques-unes. La cour d'échiquier se com-

pose de jurisconsultes, de juristes versés dans la science des lois. Il est possible que les membres du tribunal d'arbitrage soient des jurisconsultes, des hommes versés dans la science du droit, mais pas nécessairement; en deuxième lieu, la cour d'échiquier, dans sa procédure, se conforme aux règles de droit et de la preuve établies par nos statuts, et cela nous donne la garantie que la cour d'échiquier ne rendrait pas de sentence accordant une somme ou une considération qui ne s'appuierait pas sur ces principes. En revanche, le conseil d'arbitrage n'est pas lié par les lois de la preuve; il pourrait commettre des erreurs et apporter à l'appui de son jugement des raisons ou des motifs fondés sur l'équité, mais qui ne seraient pas admissibles devant la cour d'échiquier du Canada. En troisième lieu, les juges de la cour d'échiquier sont des hommes indépendants, mais il n'en est pas ainsi du conseil d'arbitrage, puisque nous aurons, en premier lieu, dans ce conseil, un représentant de la compagnie du Grand-Tronc qui sera, pour la circonstance, juge et avocat du Grand-Tronc. On ne saurait révoquer la chose en doute. Nous aurons, d'autre part, un représentant du Gouvernement, qui sera, pour la circonstance, juge et avocat du Gouvernement. Puis il y a un troisième arbitre, dont nous ne savons rien. Quelle sera l'opinion de ce troisième arbitre? nous l'ignorons; mais les probabilités sont qu'ici, comme dans toutes les questions de ce genre, la décision sera rendue par le troisième arbitre, vis-à-vis des deux autres. Par conséquent, on peut affirmer à bon droit que la décision qui sera rendue dans cette affaire par le conseil d'arbitrage sera le jugement prononcé, non pas par trois hommes, mais par un seul, puisque deux d'entre eux seront déjà les représentants attitrés de l'une ou l'autre partie. Ainsi, la cour d'échiquier s'appuie sur des principes bien établis et invariables qui nous sont connus, à savoir la loi et la procédure. Le conseil d'arbitrage procède d'après des principes qu'il croit légitimes, mais qui peuvent être erronés, et je vais en donner un exemple. Tiendra-t-on compte, oui ou non, de la puissance de rendement de la compagnie pour l'avenir?

Je tiens à rendre ma pensée bien sensible. Le conseil d'arbitrage, dans sa sentence arbitrale, tiendra-t-il compte de la possibilité que la compagnie puisse réaliser de fortes recettes dans un prochain avenir? Devant la cour d'échiquier, on ne prendrait pas cette motion en considération. La cour d'échiquier tiendrait compte de la valeur actuelle de la compagnie, mais elle ne tenterait pas d'effort pour constater la puissance de rendement future de cette compagnie. Le conseil d'arbitrage pourrait le faire ou s'en abstenir. Vu qu'il n'est pas un tribunal régulier, le conseil d'arbitrage peut étudier des considérations ou des conditions hypothétiques qui pourraient l'induire à augmenter ou à diminuer le chiffre de la somme adjugée, et la cour d'échiquier ne s'arrêterait pas à pareilles considérations. Ainsi, plusieurs fois au cours du débat sur ce projet de loi, on a fait observer que la compagnie du Grand-Tronc du Canada doit au Gouvernement la somme de $15,142,633.13.

Cette somme est due par le Grand-Tronc pour un emprunt contracté il y a plusieurs années et qu'il n'a pu rembourser au Gouvernement. Nous avons demandé plusieurs fois au ministre chargé de l'achèvement de ce projet de loi si les arbitres ne tiendraient pas compte de ce montant dans leur décision, et le ministre n'a pas cru devoir se lier sur ce point. Assurément, il importait de savoir si le pays perdrait ou non ces 15 millions de dollars. Je ne blâme pas le ministre pour ne pas s'être engagé à cet égard, car il ne pouvait se lier lorsque cette convention doit être soumise à un conseil d'arbitrage. Si cette convention devait être soumise à la cour d'échiquier, il aurait fort bien pu se prononcer sans s'exposer le moins du monde, sachant que la cour d'échiquier accorderait la somme de 15 millions au Gouvernement, et voici comment ce tribunal procèderait. D'abord il s'enquerrait si la compagnie du Grand-Tronc avait jamais reçu ces deniers, et la réponse serait affirmative. Deuxièmement, il s'informerait si cette somme a été remboursée, et la réponse, dans ce cas, serait négative. Troisièmement, il s'assurerait si cette dette est prescrite par la loi, et la réponse serait dans le même sens. Quatrièmement, il rendrait jugement établissant que la dette existe et que l'on doit en tenir compte dans la décision. C'est ainsi qu'un tribunal bien ordonné procéderait, et il ne pourrait faire autrement, s'il s'en tient aux termes de la loi et de la procédure. Que feront les arbitres? Nous l'ignorons. Ils ne seront pas liés de la même manière qu'un tribunal régulièrement constitué et ils peuvent faire ou ne pas faire entrer cette somme en ligne de compte. Le conseil d'arbitrage peut se désintéresser complètement de l'aspect strictement légal de l'affaire, et en venir ainsi à des conclu-

sions tout à fait autres que celles de la cour d'échiquier:

La deuxième objection soulevée par le ministre consiste en ce que, selon lui, il ne sert à rien de soumettre la sentence au Parlement. Qu'entend-il en disant que cela ne nous sert à rien? S'il entend que nous sommes tenus de faire l'acquisition de cette propriété quoi qu'il arrive et à n'importe quel prix, il a raison de dire que cela ne servira à rien. Si nous devons faire cette acquisition quand même, alors à quoi bon soumettre la sentence au Parlement? Evidemment, le Gouvernement est prêt à accepter cette sentence, quelle qu'elle soit. Si le projet de loi est adopté dans sa teneur actuelle, nous devrons accepter la sentence, mais si nous devons avoir un mot à dire là-dessus, le ministre a tort, et au lieu de nous servir à rien, l'examen de la sentence par le Parlement nous conduit certainement à quelque chose. Dans le cas où nous pensons que la sentence comporte un chiffre trop élevé et qu'elle va à l'encontre des intérêts du peuple, nous pouvons la rejeter. Par exemple, si les arbitres ne tenaient pas compte de ces 15 millions dont je viens de parler, le Parlement pourrait très bien ordonner le remboursement de cette somme et faire modifier la sentence en conséquence. Le ministre a demandé comment le Parlement pourrait examiner la masse des témoignages entendus devant le conseil et se former une juste idée de la valeur de cette propriété. J'admets qu'il nous serait presque impossible d'entrer dans tous les détails, mais il est certaines grandes lignes que le Parlement pourrait très bien étudier; ainsi, cet item de 15 millions. Il y a aussi plusieurs questions de grande importance qui s'imposeraient à notre examen et sur lesquelles les arbitres devront statuer.

En troisième lieu, le ministre a fait cette objection que nous ne serions pas en mesure de reviser en connaissance de cause la décision des arbitres. Lorsque la sentence nous sera soumise, nous pourrions à tout événement voir si la convention avancerait les intérêts du pays. Par exemple, le Gouvernement a dit que les engagements de la compagnie sont d'au moins 500 millions de dollars. Supposons que toute la propriété ne vaille que 400 millions, nous perdrions alors, en vertu de la sentence, cent millions de dollars en deniers ou sous forme de garanties. Nous ne connaissons pas la valeur de l'actif. Malgré nos demandes réitérées à ce sujet, nous n'avons pu obtenir ce renseignement. Le fait que nous sommes exposés à nous charger d'un passif de beaucoup plus considérable que l'actif était, je crois, le point fort de l'amendement proposé par l'honorable député de Nelson (M. Campbell), et c'est là, je crois, une raison de plus pour laquelle nous devrions appuyer cet amendement. Je demande presque tout ce que l'on a demandé dans d'autres amendements. Je veux que le bill comporte toutes les sauvegardes possibles, et la seule mesure qui constitue une protection complète consiste à soumettre la sentence au Parlement.

Les honorables ministres de vis-à-vis ont avancé un autre argument. Insinuez-vous, disent-ils, que les arbitres seront malhonnêtes ou manqueront de compétence? Je ne saurais qualifier cette observation autrement que de puérile et absolument enfantine. Est-il nécessaire que des arbitres soient malhonnêtes ou incompétents pour rendre une mauvaise décision?

Lorsque des citoyens canadiens en appellent de la cour suprême du Canada au conseil privé d'Angleterre, est-ce que cela est une preuve que les juges de la cour suprême sont malhonnêtes ou incapables? Pas le moins du monde. Cela veut dire simplement qu'ils ont commis une erreur, suivant l'opinion de la partie intéressée. Or, si les juges de la cour suprême sont susceptibles de commettre des erreurs et si les citoyens ont le droit d'en appeler des décisions rendues par tous les juges du pays, est-ce qu'il n'est pas possible que les arbitres commettent eux aussi une erreur de peut-être 100 millions? Si le Parlement ne se réserve pas le droit de reviser la sentence arbitrale, nous n'aurons rien à dire au cas où pareille erreur serait commise par le conseil d'arbitrage. Un plaideur qui n'est pas satisfait d'une décision rendue par la cour suprême du Canada, relativement à un procès où quelques milliers de dollars à peine sont en jeu, a le droit d'en appeler au conseil privé. Cependant, dans le présent cas, on demande au Parlement d'accepter sans appel la décision définitive, non pas de trois hommes, mais d'un seul, puisque deux des arbitres ne seront pas en mesure de rendre un jugement satisfaisant comme pourraient le faire deux juges ordinaires.

Il s'agissait de choisir entre la nationalisation et l'initiative privée. Or, nous voudrions savoir quelle raison les honorables députés de la droite peuvent bien avoir pour s'opposer à la nationalisation? N'est-ce pas le meilleur régime au monde, à leur point de vue? Le Gouvernement, toutefois, par

mesure de précaution, déclare qu'il ne se prononce pas en principe en faveur de la nationalisation, en proposant la loi en discussion, mais que la nécessité seule l'oblige à faire au nom de l'Etat l'acquisition du Grand-Tronc.

Nos honorables amis affirment qu'indépendamment des raisons qui militent en faveur de la nationalisation, la situation particulière dans laquelle se trouvent les chemins de fer canadiens oblige nécessairement le Gouvernement à racheter ce réseau, de sorte que même ceux qui sont opposés au principe de la nationalisation devraient appuyer le projet, puisque le pays est dans la nécessité de faire l'acquisition du Grand-Tronc. Les membres de la droite, tentent de justifier leur attitude peu glorieuse en prétendant que le Pacifique-Canadien est prêt à absorber le réseau du Grand-Tronc, comme si ce plan était réalisable et comme si le Gouvernement n'était pas en mesure de faire concurrence à la compagnie du Pacifique et d'adopter les mesures nécessaires pour s'assurer la mainmise sur ce chemin de fer. Une chose bien certaine, c'est que la compagnie du Pacifique-Canadien ne consentirait jamais à acheter le Grand-Tronc au prix que le Gouvernement est disposé à en donner. Les ministres n'ont rien à craindre de ce côté, car les directeurs du Pacifique-Canadien sont d'excellents hommes d'affaires et ils ne consentiront jamais à sacrifier leurs intérêts en faisant l'acquisition du Grand-Tronc au prix fabuleux que le Gouvernement est prêt à en donner. Les administrateurs du Pacifique-Canadien dirigent les affaires de la compagnie comme des gens d'affaires, tandis que le Gouvernement se prépare à conclure cette transaction en se laissant guider par le sentiment.

Le Gouvernement soutient que nous devons acquérir le Grand-Tronc afin de constituer un vaste réseau national de chemins de fer, peu importe que l'entreprise soit profitable ou non, et afin que les veuves et les orphelins de la Grande-Bretagne, qui ont placé leurs fonds dans cette compagnie, ne les perdent pas. Je me demande si nos honorables collègues savent que la majeure partie des chemins de fer des Etats-Unis, ont été construits avec des capitaux anglais, et que la moitié de ces capitaux a été perdue au cours du dernier demi-siècle par la faillite successive de ces différentes entreprises de chemins de fer. Des centaines de millions de capital anglais ont été coulés dans les chemins de fer des Etats-Unis, et je voudrais qu'on me cite un seul cas où les Américains ont estimé qu'il fallait sauver le

crédit de leur pays en remboursant les capitalistes de la Grande-Bretagne qui avaient placé leurs fonds dans ces entreprises.

En terminant, monsieur l'Orateur, je tiens à faire observer que l'amendement que j'aurai l'honneur de proposer ne vise pas à faire rejeter le bill ni à empêcher le pays de devenir propriétaire du Grand-Tronc. Il s'agit purement et simplement d'une mesure de prudence décrétant que nous aurons le droit de voir les inscriptions dans les livres avant de signer le chèque acquittant le prix de cette propriété. Avant de signer ce chèque de 500 millions, nous tenons à nous assurer que tout est parfait et que les arbitres nommés par nous ont rendu une décision convenable. Au cas où nous ne serions pas satisfaits de la sentence arbitrale, nous pourrons la mettre de côté et si elle est de nature à nous satisfaire nous l'approuverons.

Je me permettrai d'ajouter que cet amendement ne constitue nullement un défi au Gouvernement ni à ceux qui désirent voir le projet adopté. C'est une mesure de précaution purement et simplement. Je propose donc, appuyé par l'honorable député de Waterloo (M. Euler):

Que le bill nº 33 ne soit pas maintenant lu une 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité pour être modifié en ajoutant à la fin de l'article 6 les mots suivants:

"Aucun jugement des arbitres ne sera final et valide avant qu'il ait été approuvé et ratifié par le Parlement fédéral."

(L'amendement de M. Denis, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Lafortune,
Boivin,	Lanctôt,
Bourassa,	Lapointe (Saint-Jacques),
Boyer,	Léger,
Brouillard,	McCoig,
Cahill,	McCrea,
Cannon,	McGibbon (Argenteuil),
Casgrain,	McKenzie,
d'Anjou,	Marcile (Bagot),
Déchêne,	Mayrand,
Delisle,	Michaud,
Demers,	Molloy,
Denis,	Murphy,
Desaulniers,	Pacaud,
Deslauriers,	Papineau,
Euler,	Pardee,
Fafard,	Parent,
Fielding,	Pedlow,
Fontaine,	Pelletier,
Fortier,	Prévost,
Fournier,	Proulx,
Gauthier,	Robb,
Gervais,	Savard,
Hunt,	Séguin,
Kay,	Tobin,
Kennedy,	Vien.—53.
King,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Argue,	Long,
Armstrong,	Mackie (Renfrew),
Arthurs,	Maclean (Halifax),
Best,	MacNutt,
Blair,	McGibbon (Muskoka),
Bolton,	McGregor,
Boyce,	McIsaac,
Brien,	McQuarrie,
Buchanan,	Maharg,
Burnham,	Manion,
Burrell,	Marshall,
Calder,	Martin,
Casselman,	Meighen,
Chaplin,	Merner,
Clark (Bruce),	Middlebro,
Clarke (Wellington),	Morphy,
Clements,	Mowat,
Cockshutt,	Munson,
Cooper,	Myers,
Cowan,	Nesbitt,
Crowe,	Nicholson (Algoma),
Cruise,	Porter,
Davidson,	Redman,
Davis,	Reid (Grenville)
Douglas (Strathcona),	Reid (Mackenzie)
Douglas (Cap-Breton-Sud et Richmond),	Richardson,
	Sexsmith,
Edwards,	Shaw,
Finley,	Sifton,
Fripp,	Simpson,
Griesbach,	Smith,
Guthrie,	Steele,
Halladay,	Stevens,
Harold,	Stewart (Hamilton),
Harrison,	Sutherland,
Hartt,	Thompson (Weyburn),
Hay,	Thompson (Hastings),
Henders,	Thompson (Yukon),
Hepburn,	Thomson (Qu'Appelle),
Keefer,	Tweedie,
Knox,	Wallace,
Lalor,	Wilson (Saskatoon),
Lang,	Wright.—85.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Borden, sir Robert,	Lemieux,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Green,	White (Victoria),
White, sir Thomas,	McMaster,
Wilson, G.,	Béland,
Stacey,	Baldwin,
Stewart, (Lanark),	Sinclair, J. H.,
Kemp, sir Edward,	Trahan,
Mewburn,	Verville,
McCurdy,	Chisholm,
Spinney,	Sinclair (Queen's),
Scott,	Power,
Drayton, sir Henry,	Lavigueur,
Fraser,	Gladu,
Blake,	Jacobs,
Crothers,	Ethier,
Bowman,	Ross,
Allan,	Lesage,
Crerar,	Leduc,
Cronyn,	Cardin,
Hughes, sir Sam,	Duff,
Rowell,	DuTremblay,
Loggie,	Bureau,
Charters,	Truax,
Chabot,	Devlin,
Charlton,	Gauvreau,
Foster, sir George,	Turgeon.

M. FRASER: J'ai pairé avec le représentant d'Yamaska (M. Gladu).

M. PARENT: Monsieur l'Orateur, étant de la ville de Québec, il va de soi que je suis impartial. Je suis de ceux qui faisaient partie de la représentation en 1904, l'année où dans tout le pays se discutait la question du Grand-Tronc-Pacifique, question traitée par le Parlement au cours de la session précédente. Je suis de ceux qui, à l'époque, ont défendu le projet d'une ligne de chemin de fer allant de l'Ouest à l'Est, du Pacifique à l'Atlantique, pour le transport à travers le Canada du commerce canadien vers des ports de ce pays. Nous avons cru que cette politique rencontrerait le désir du peuple et servirait les meilleures intérêts du pays.

Beaucoup de ceux qui en ce moment siégent de l'autre côté de la Chambre ont alors soutenu cette politique sur les hustings, et c'est avec surprise que je les ai vus l'autre jour voter contre cette politique, après avoir entendu les discours du ministre de l'Intérieur (M. Meighen), du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid) et du représentant d'Algoma (M. Nicholson). Se peut-il qu'ils soient sincères aujourd'hui en prêchant une politique si diamétralement opposée à celle que le parti libéral appuyait en 1904 et en 1908? Je suis de ceux qui sont naturellement portés à croire que, quand le peuple s'est prononcé en faveur de certaine chose, c'est une raison de l'exécuter, sans craindre d'avoir à retourner lui dire que nous avons rempli ses vues.

Je ne comprends pas pourquoi ces hommes qui ont si longtemps prôné la même politique viennent voter ici aujourd'hui dans un sens contraire aux convictions qu'ils ont fait valoir devant le peuple en 1904, en 1908 et jusqu'en 1911.

J'ai dit que j'étais étranger à la politique de clocher, et je le suis; mais j'ai une chose à cœur, c'est de voir passer le trafic canadien par les routes canadiennes et par les ports canadiens. La politique du parti libéral se recommandait surtout en ce qu'elle avait pour objet de recueillir du trafic dans l'Ouest et de l'expédier par voie des ports canadiens. C'est une politique comme celle-là que j'aurais plaisir d'appuyer.

Je regrette que celle que le ministère actuel adopte doive avoir pour effet d'empêcher la réalisation de tout ce que les libéraux avaient en vue. Je conçois que des compagnies privées, comme le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien, s'il existait encore, puissent détourner le trafic et l'orienter vers les points qu'il leur

plaira, sauf à être assujetties, dans une certaine mesure, à la surveillance du Gouvernement; mais que le Gouvernement lui-même se charge d'exploiter des chemins de fer en vue de détourner le trafic des ports canadiens pour l'orienter vers des ports américains, voilà ce qui me paraît injustifiable. Que dira le peuple? Il désire le développement de nos propres ports. Comment va-t-il donc pouvoir appuyer un Gouvernements qui favorisera les ports américains au détriment des nôtres, quand nous nous sommes toujours évertués à empêcher nos compagnies d'en faire autant? Voilà, cependant, ce que va faire le ministère actuel.

Depuis des années, le Grand-Tronc expédie son trafic par voie de Portland, un port américain, et il possède, aux Etats-Unis, des centaines de mille de chemin de fer que le Gouvernement va, à son tour, posséder et exploiter. Or, comme il faudra en retirer des revenus, il devra expédier son trafic par voie des ports américains, nuisant ainsi, dans une immense mesure, à notre peuple et à nos ports.

Je suis opposé à cette politique. Il y a de l'autre côté de la Chambre, des hommes importants qui représentent les Provinces maritimes. Je pense qu'ils ne tiennent pas plus que moi à la politique de clocher. Il y a là un honorable ministre (M. A. K. Maclean)—je ne sais à quel département il préside—qui vient des Provinces maritimes. Non seulement il ne voudrait pas adopter cette politique, mais il ferait tout son possible pour en assurer l'avortement, s'il représentait vraiment les vues de la population des Provinces maritimes.

Il est un autre point important, suivant moi: que le Gouvernement cherche ou non à se dissimuler à l'ombre du Grand-Tronc, il reste acquis qu'en possédant les actions, il commande à la compagnie, et c'est là ce qui pourrait provoquer des complications internationales. Nous ne sommes pas loin du jour où la situation de la classe ouvrière aux Etats-Unis sera différente de celle de la classe ouvrière en Canada, et il pourra exister là-bas certaines associations comprenant des milliers d'employés qui penseront autrement que les nôtres. Il peut surgir de là, comme de bien d'autres sources, de graves complications. Le gouvernement américain serait alors obligé de protéger ses propres sujets, et il pourrait s'ensuivre des complications internationales et bien d'autres conséquences. Nous ne savons pas ce qui arrivera, mais si une certaine partie de l'élément chauvin de notre pays redoute l'annexion, il lui serait utile de songer que rien ne saurait être plus propre que la politique actuelle du Gouvernement à la précipiter. Pour ces raisons, et appuyé par l'honorable député de Dorchester (M. Cannon), je propose:

Que le bill n° 33 ne soit pas lu maintenant la 3e fois, mais que la Chambre adopte la résolution suivante:

Considérant que le réseau du Grand-Tronc, que le Gouvernement se propose d'acquérir, comprend plusieurs milles de voies ferrées en territoire américain;

Que la compagnie du Grand-Tronc a détourné la majeure partie de son trafic des ports canadiens à ses têtes de lignes aux Etats-Unis;

Que le maintien d'une semblable politique par le Gouvernement canadien serait néfaste pour le commerce canadien, et préjudiciable à l'intérêt national;

Considérant que la possession par le Gouvernement canadien de la section américaine du Grand-Tronc entraînerait le Gouvernement dans des conflits internationaux touchant l'administration du travail et la gestion publique;

Que pour les raisons ci-dessus, l'acquisition de ces lignes constitue un danger sérieux d'annexion du Canada par les Etats-Unis.

La Chambre est d'avis qu'avant de prendre une décision sur l'acquisition du chemin de fer mentionné ci-dessus, le Gouvernement devrait donner une assurance immédiate à la Chambre qu'il ne se propose pas de détourner le commerce canadien des ports du Canada, en acquérant cette partie du chemin de fer du Grand-Tronc située et exploitée aux Etats-Unis.

L'hon. M. REID: Rejeté sur la même division.

M. l'ORATEUR: Vais-je déclarer la proposition d'amendement rejetée sur la même division?

Quelques VOIX: Non, mettez-la aux voix.

M. MORPHY: Puis-je savoir si c'est là un amendement à la motion tendant à la 3e lecture du projet de loi?

(L'amendement de M. Parent, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Hunt,
Boivin,	King,
Bourassa,	Lafortune,
Brouillard,	Lanctôt,
Cannon,	Lapointe (Montréal),
Casgrain,	Léger,
d'Anjou,	McCrea,
Déchêne,	McGibbon (Argenteuil),
Delisle,	McKenzie,
Demers,	Marcile (Bagot),
Denis,	Mayrand,
Desaulniers,	Michaud,
Deslauriers,	Molloy,
Fafard,	Pacaud,
Fontaine,	Papineau
Fortier,	Parent,
Fournier,	Pedlow,
Gauthier,	Pelletier,
Gervais,	Prevost,

Proulx, Tobin,
Savard, Vien.—43.
Séguin,

ONT VOTE CONTRE.

MM.	MM.
Argue,	Long,
Armstrong (Lambton),	Mackie (Renfrew),
Arthurs,	Maclean (Halifax),
Best,	MacNutt,
Blair,	McCoig,
Bolton,	McGibbon (Muskoka),
Boyce,	McGregor,
Brien,	McIsaac,
Buchanan,	McQuarrie,
Burnham,	Maharg,
Burrell,	Manion,
Calder ,	Marshall,
Casselman,	Martin,
Chaplin,	Meighen,
Clark (Bruce),	Merner,
Clarke (Wellington),	Morphy,
Clements,	Mowat,
Cooper,	Munson,
Cowan,	Myers,
Crowe,	Nesbitt,
Cruise,	Nicholson (Algoma),
Davidson,	Pardee,
Davil,	Porter,
Douglas (Strathcona),	Redman,
Douglas, (Cap-Breton Sud et Richmond),	Reid (Grenville),
	Reid (Mackenzie),
Edwards,	Richardson,
Euler,	Sexsmith,
Finley,	Shaw,
Fripp,	Sifton,
Griesbach,	Simpson,
Guthrie,	Smith,
Halladay,	Steele,
Harold,	Stevens,
Harrison,	Stewart (Hamilton),
Hartt,	Sutherland,
Hay,	Thompson (Weyburn),
Henders,	Thompson (Hastings),
Hepburn,	Thompson (Yukon),
Keefer,	Thomson (Qu'Appelle).
Kennedy,	Tweedie,
Knox,	Wallace,
Lalor,	Wilson (Saskatoon),
Lang,	Wright.—87.

ONT PAIRE.

MM.	MM.
Borden,	Lemieux,
Doherty,	Marcil,
Green,	White (Victoria),
White, sir T.	McMaster,
Wilson (Wentworth),	Béland,
Stacey,	Baldwin,
Stewart (Lanark),	Sinclair (Guysborough),
Kemp,	Trahan,
Mewburn,	Verville,
McCurdy,	Chisholm,
Spinney,	Sinclair (I.P.-E.),
Scott,	Power,
Drayton,	Lavigueur,
Fraser,	Gladu,
Blake,	Jacobs,
Crothers,	Ethier,
Bowman,	Ross,
Allan,	Lesage,
Crerar,	Leduc,
Cronyn,	Cardin,
Hughes,	Duff,
Boys,	DuTremblay,
Loggie,	Bureau,
Charters,	Truax,
Chabot,	Devlin,
Charlton,	Gauvreau,
Foster, sir George,	Turgeon.

M. ROBB propose:

Que le bill ne soit pas lu une 3e fois maintenant, mais que la 3e lecture en soit renvoyée à six mois d'aujourd'hui.

La motion de M. Robb, mise aux voix, n'est pas adoptée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault	Lafortune
Boivin	Lanctôt
Bourassa	Léger,
Boyer	Lapointe (Montréal),
Brouillard	McCoig
Cahill	McCrea
Cannon	McGibbon (Argenteuil)
Casgrain	McKenzie
d'Anjou	Marcile (Bagot)
Déchêne	Mayrand
Delisle	Michaud
Demers	Molloy
Denis	Murphy
Desaulniers	Pacaud
Deslauriers	Papineau
Euler	Pardee
Fafard	Parent
Fielding	Pedlow
Fontaine	Pelletier
Fortier	Prevost
Fournier	Proulx
Gauthier	Robb
Gervais	Savard
Hunt	Seguin
Kay	Tobin
Kennedy	Vien.—53.
King	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Argue	Halladay
Armstrong (Lambton)	Harold
Arthurs	Harrison
Best	Hartt
Blair	Henders
Bolton	Hepburn
Boyce	Keefer
Brien	Knox
Buchanan	Lalor
Burnham	Lang
Burrell	Long
Calder	Mackie (Renfrew)
Casselman	Maclean (Halifax)
Chaplin	MacNutt
Clark (Bruce)	McGibbon (Muskoka)
Clarke (Wellington)	McGregor
Clements	McIsaac
Cooper	McQuarrie
Cowan	Maharg
Crowe	Manion
Cruise	Marshall
Davidson	Martin
Davis	Meighen
Douglas (Strathcona)	Merner
Douglas (Cap-Breton)	Middlebro
Edwards	Morphy
Finley	Mowat
Fripp	Munson
Griesbach	Myers
Guthrie	Nesbitt

Nicholson (Algoma)	Stevens
Porter	Stewart (Hamilton)
Redman	Sutherland
Reid (Grenville)	Thompson (Weyburn)
Reid (Mackenzie)	Thompson (Hastings)
Richardson	Thompson (Yukon)
Sexsmith	Thomson (Qu'Appelle)
Shaw	Tweedie
Sifton	Wallace
Simpson	Wilson (Saskatoon)
Smith	Wright.—84.
Steele	

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Borden	Lemieux
Doherty	Marcil
Green,	White (Victoria)
White, Sir T.	McMaster
Wilson (Wentworth)	Béland,
Stacey	Baldwin
Stewart (Lanark)	Sinclair (Guysborough)
Kemp	Trahan
Mewburn	Verville
McCurdy	Chisholm
Spinney	Sinclair (I.P.-E.),
Scott	Powers
Drayton	Lavigueur
Fraser	Gladu
Blake	Jacobs
Crothers	Ethier
Bowman	Ross
Allan	Lesage
Crerar	Leduc
Cronyn	Cardin
Hughes	Duff
Rowell	DuTremblay
Loggie	Bureau
Charters	Truax
Chabot	Devlin
Charlton	Gauvreau
Foster, Sir G.	Turgeon

La motion de l'honorable J. D. Reid (ministre des Chemins de fer), tendant à la 3e lecture du projet de loi, est adoptée par la même division transposée, et le bill est lu une 3e fois et adopté.

La motion est adoptée.

L'hon. M. REID: Vu que nous avons siégé bien tard cette nuit, je propose:

Que lorsque la Chambrt se séparera, elle soit et demeure ajournée jusqu'à mercredi à trois heures de l'après-midi.

M. l'ORATEUR: Naturellement, cette motion ne peut être admise que du consentement général.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à deux heures et demie, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Mercredi, 5 novembre 1919.

La séance est ouverte à trois heures.

PRESENTATION DE M. ERNEST LAPOINTE

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le greffier des Communes a reçu du greffier de la couronne en chancellerie un certificat de l'élection de M. Ernest Lapointe, dans la division électorale de Québec-Est.

L'hon. M. KING: Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de vous présenter M. Ernest Lapointe, élu dans la division électorale de Québec-Est, qui a prêté serment, signé le rôle, et qui désire maintenant prendre son siège.

M. l'ORATEUR: Je prie l'honorable député de prendre son siège.

DISCUSSION DU RAPPORT DU COMITE RELATIF A LA RESTAURATION DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) propose:

Que le rapport du comité spécial nommé le 18 septembre dernier, pour examiner le bill n° 10, modifiant la loi sur le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, et les arrêtés en conseil relatifs au travail du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre le 16 de septembre pour être pris en considération, et toutes questions s'y rapportant, déposées devant la Chambre le 31 d'octobre, soient reçus, et que les dépenses qui y sont proposées, ou qui seront requises pour l'exécution des propositions qui y sont contenues, soient recommandées à la considération du Gouvernement.

Le texte complet du rapport du comité spécial se trouve à l'addenda aux procès-verbaux de la Chambre des communes, n° 43 du vendredi, 31 octobre 1919.

L'hon. M. CALDER: Le rapport déposé, vendredi dernier, est exceptionnellement volumineux. La députation admettra, cependant, que le comité institué pour étudier le bill numéro 10 a eu à s'acquitter d'une tâche difficile. En tous cas, il a cru devoir expliquer ses conclusions à fond, pour l'information de la Chambre et de tous ceux que le problème intéresse particulièrement. Aussi la Chambre reconnaîtra-t-elle, je l'espère, que le comité a fait justement ce qu'il devait faire.

Je tiens tout d'abord à faire disparaître une fausse impression qui existe non pas

au sein de la députation, mais chez le public. N'étant pas au fait de la procédure parlementaire, les soldats de retour, que cette question regarde, se sont figuré que la décision du comité chargé de l'étudier serait finale et que le Parlement devrait l'adopter sans avoir à la discuter. Je crois donc devoir faire remarquer, pour l'information, non pas de la Chambre, mais du public, que le Parlement n'est pas tenu d'accepter le rapport du comité; que ce comité fut institué dans le seul but de s'enquérir de la question et de faire rapport au Parlement. Il s'est acquitté de sa mission, et c'est maintenant au Parlement lui-même de décider s'il approuve ou désapprouve les conclusions de son rapport.

On nous a demandé de soumettre cette question au Parlement afin que chaque député puisse dire ce qu'il en pense. C'est ce que je fais par la motion que j'ai présentée. Si on le juge nécessaire, le projet de résolution pourra être mis aux voix, on pourra suggérer des amendements au rapport, le rapport pourra être rejeté ou soumis de nouveau à l'examen du comité. Quant au comité lui-même, pas un seul des députés qui en ont fait partie ne songerait à se soustraire à la responsabilité qu'il a assumée. Tous les membres du comité ont abordé, en toute sincérité, l'étude du problème à résoudre. Ils n'ont eu à cœur que de s'enquérir des faits dans toute la mesure du possible, de présenter leurs conclusions au Parlement et de les mettre en état de rendre une décision finale au sujet des diverses propositions soumises au comité concernant le problème de la restauration des soldats dans leurs foyers.

Le Gouvernement lui-même n'est pas exempt de responsabilité à cet égard; il en a, et il ne saurait s'y soustraire. Il lui incombe de dire clairement, avant la fin de cette discussion, quelle est son attitude au sujet des questions qu'on aura soumises à son examen. C'est ce qu'il doit faire, et il devra prendre la responsabilité de toute décision à laquelle il en sera arrivé.

Quant à la conclusion principale du comité, c'est-à-dire celle qui refuse toute nouvelle distribution générale d'allocations ou de gratifications, le Gouvernement a définitivement décidé de l'approuver. Si la majorité de la représentation est d'un avis différent, si ce Parlement pense qu'une nouvelle distribution générale d'allocations et de gratifications à tous les vétérans de l'armée serait opportune, il n'a qu'à le déclarer en termes clairs et précis, et si telle est sa conclusion, il faudra confier la gestion des affaires publiques à un autre ministère. Je ne fais pas de menaces, je ne cherche pas à influencer, dans la moindre mesure, le vote d'aucun membre de cette Chambre.

C'est un problème politique important, à propos duquel le Gouvernement a dû prendre attitude. Si la majorité des membres de la Chambre estime que cette attitude n'est pas ce qu'elle devrait être, elle n'a qu'un seul moyen à sa disposition pour remettre les choses en l'état voulu, placer à la gouverne des affaires un gouvernement qui saura faire exécuter la volonté du Parlement à cet égard. Je tiens à rendre cela parfaitement clair, afin qu'il n'y ait pas la moindre équivoque.

En discutant la motion, je m'efforcerai de parler clairement et distinctement. Je n'entends perdre de vue d'aucune façon ni déguiser la nature de la question. En ma qualité de président du comité, j'estime qu'il m'incombe d'exposer en termes justes et non équivoques, la question au Parlement, afin que celui-ci soit en état d'en arriver à la décision qui, à son estime, est celle qui convient quant aux problèmes que nous discutons maintenant. Je m'efforcerai d'être aussi bref que possible. Je crains, toutefois, que par suite du caractère et de la complexité des problèmes et de la masse des témoignages que nous avons entendus, mon exposition ne soit un peu longue. C'est pourquoi je dois demander à la Chambre d'être indulgente pendant que j'exposerai la situation, aussi succintement que possible.

Il suffit de ne dire qu'un mot du renvoi de la question à l'étude du comité. Il en est parlé à la page 3 du rapport. Le comité dut d'abord décider si le renvoi était assez compréhensif pour nous permettre d'étudier toutes et chacune des idées qui pouvaient nous être exposées au sujet du problème de la restauration des soldats dans la vie civile. Le comité en vint finalement à la conclusion que ce renvoi était assez étendu à cet égard et, en conséquence, nous nous sommes tenus prêts, en tout temps, à recevoir toute expression d'opinion de la part de toute personne intéressée quelconque, qui pût nous permettre d'étudier avec intelligence le problème de la restauration des soldats dans la vie civile. Sans tenir compte de la rédaction même du renvoi, je suis certain que la Chambre reconnaîtra que le comité en est venu à la conclusion qui s'imposait à ce propos. Je crois qu'il aurait été véritablement déplorable qu'on eût tenté de mettre des entraves à la preuve ou aux idées de toute nature qu'on aurait pu exposer. Je suis convaincu que le Parlement concédera que nous avons fait

ce qu'il fallait, en étendant le champ de l'enquête de façon à permettre à tout soldat de retour, à toute association ou organisation du pays et à tout membre du Parlement de se présenter au comité et d'exposer toutes les idées qu'ils tenaient à faire connaître à l'égard du problème à l'étude.

Rien qu'un mot au sujet du travail du comité. On s'était attendu que le Parlement terminerait ses travaux, il y a déjà deux ou trois semaines. Aussi avons-nous cru qu'il nous incombait de terminer complètement l'enquête, en temps utile, sans, cependant, refuser de prendre connaissance de tout témoignage ou de toute idée qu'on pouvait nous soumettre, afin que le Parlement ait tout le temps requis pour l'étude du rapport. Pour ce motif, dès le début de l'enquête, le comité n'a réellement pas cessé de se réunir, le matin, l'après-midi et le soir. Nous avons tenu, en tout, environ cinquante séances, et nous avons été même obligés de siéger, le dimanche, une ou deux fois, afin de parachever notre travail. A peu près soixante-dix témoins ont été convoqués et la preuve imprimée couvre près de mille pages. Nous avons été débordés de télégrammes, de requêtes, de résolutions et de lettres de toutes les parties du pays; le comité a dû prendre connaissance de tout cela et se prononcer sur toutes ces données. D'après ce qu'on m'a dit, j'ai toute raison de me demander si, au cours de ces dernières années, il s'est trouvé un seul comité parlementaire qui eût à expédier une somme de travail aussi considérable en aussi peu de temps. Si je mentionne ce détail, c'est principalement dans le but de remercier, à titre de président, les membres du comité qui ont suivi si assidûment ses séances et qui ont apporté le meilleur de leur attention à la besogne. Tous les membres du comité ont toujours été prêts à se réunir en séance. Je crois que tous ceux qui ont suivi ce que nous avons fait, dans nos réunions, tomberont d'accord pour reconnaître que notre travail s'est fait sans froissements ni désagréments.

Quant au rapport lui-même, on a cru à propos de lui donner une forme qui convînt au Parlement. On constatera qu'il contient onze parties et un appendice divisé en quatre parties. Chaque partie a ses entêtes et sous-titres particuliers et les alinéas ont été numérotés pour faciliter les recherches. Les dix premières parties du rapport annoncent en détail les problèmes que le comité doit résoudre. Elles indiquent l'étendue et la nature de l'enquête; elles comprennent les faits qui ont servi de base aux conclusions auxquelles le comité en est arrivé. On trouvera dans la partie 11 toutes nos conclusions et décisions. Quant à l'appendice, sa première partie expose, dans la forme même sous laquelle on l'a présentée au comité, le plan général de restauration dans la vie civile qu'un comité représentant l'association des vétérans de la grande guerre nous a soumis. La deuxième partie contient l'état financier soumis au comité par le sous-ministre des Finances et par M. Bradner, commissaire en chef de l'impôt, au département des Finances. La troisième partie contient deux documents d'un très grand intérêt.

Finalement nous avons jugé nécessaire d'écrire officiellement au ministre des Finances, lui demandant de placer devant nous d'une façon définitive et claire les engagements financiers pris par le Gouvernement pour la présente année ainsi que les engagements financiers probables pour l'année prochaine. Ceci se trouve à la Partie III de l'annexe. Le comité a également jugé à propos d'inclure dans l'appendice le témoignage au complet rendu par sir Thomas White qui était le ministre des Finances durant toute la durée de la guerre. Je demande l'indulgence de la Chambre pendant que je passerai brièvement en revue les dix premières parties du rapport. C'est que je conjecture que tous les membres de la Chambre n'ont probablement pas lu le rapport aussi attentivement qu'ils le liront plus tard, parce qu'il n'a été entre leurs mains que depuis un jour ou deux, et que nous avons été très occupés dans cette Chambre depuis vingt-quatre heures. Il n'est pas nécessaire de m'attarder sur la Partie I qui contient le renvoi de l'affaire au comité. La Partie II, qui donne une liste des témoins assignés, ainsi que des divers soldats et organisations qui ont comparu devant nous et ainsi de suite, conte sa propre histoire.

Les membres de la Chambre trouveront la Partie III très intéressante parce qu'elle expose d'une façon concise l'œuvre de restauration entreprise dans le passé par les divers départements administratifs. J'ose dire que les membres du Parlement n'ont qu'une très faible idée du travail accompli en vue de la restauration des soldats dans la vie civile durant les deux ou trois dernières années et du coût de ce travail. En tout cas, ce fut une révélation pour plusieurs des membres du comité. Comme je l'ai dit, cette partie décrit un peu en détail la nature, le volume de ce travail, et je suggère à chaque membre de la Chambre de lire cette partie du rapport afin de se familiariser avec le travail déjà accompli et celui qui reste à faire.

La Partie IV décrit au long le travail projeté d'après-guerre du Fonds patriotique une organisation créée dans les premiers jours de la guerre. Il a perçu de différentes façon du peuple du Canada des sommes d'argent au chiffre de près de 48 millions; lorsque vint l'armistice, il avait en caisse environ sept millions et demi. On se rappellera qu'à la dernière session du Parlement un bill fut présenté à l'effet de modifier la loi du Fonds patriotique, afin de permettre d'exécuter certain travail d'après-guerre, et dans cette partie du rapport on trouvera une description du travail que ce corps a l'intention d'entreprendre. Ce travail est limité aux secours à donner aux familles des anciens combattants; non pas aux soldats eux-mêmes mais à ceux dont ils sont le soutien. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour essayer de vous décrire ce travail, parce qu'il est complètement exposé dans cette partie du rapport. La nature du travail à faire y est indiquée, ainsi que les diverses classes de gens qui seront aidés, les conditions auxquelles cette aide sera donnée, et le montant de l'aide dans chaque cas.

La Partie V du rapport est aussi très intéressante, en ce qu'elle résume toutes les propositions qui ont été faites au comité relativement à l'amélioration ou à l'extension du travail que font maintenant les divers départements ministériels. Ces propositions ont rapport à l'enseignement professionnel donné par le département du Rétablissement des soldats dans la vie civile, tels que le traitement des hommes qui ont été libérés du service, et qui sont dans les hôpitaux ou autres institutions sous les soins de ce département-là. Il y a certaines propositions, quant à des modifications ou à des extensions dans les dispositions prises dans le passé au sujet de certaines gratifications. Des propositions ont été faites quant aux allocations de solde par le département du Rétablissement des soldats dans la vie civile, quant à la question de donner des habillements gratuits à certains malades, et autres détails de cette nature

La Partie VI contient une autre série de propositions qui sont parvenues au comité quant à de nouveaux avantages que les anciens soldats ne reçoivent pas maintenant—à de nouvelles catégories d'ouvrage à entreprendre, comme prendre des mesures en vertu desquelles les soldats libérés peuvent recevoir des prêts ou des octrois pour logement, à part la disposition générale qui a été édictée à la dernière session en faveur des logements, d'après laquelle des avances étaient faits aux provinces. Il y eut aussi des propositions, au sujet de l'assurance sur la vie, des prêts d'affaires à un seul homme, des octrois aux étudiants dans les universités, et au sujet de nouveaux projets qu'entreprend de mettre à effet l'un quelconque des ministères au temps actuel. Maintenant nous arrivons à la Partie VII, qui est une très importante section du rapport. On trouvera qu'elle renferme trois projets généraux de rétablissement qui sont parvenus au comité. Dans tout le cours de l'enquête ceux qui représentaient devant nous les associations de soldats soutenaient que toute politique adoptée pour le rétablissement des soldats devrait être de nature à atteindre chaque militaire du corps expéditionnaire. Je crois exposer la situation carrément et franchement. Je parlerai maintenant des trois plans généraux qui sont parvenus à notre comité et je répète que dans tout le cours de notre enquête, on a déclaré que tout plan qui n'atteindrait pas pratiquement chacun des hommes ne serait pas satisfaisant.

M. ANDREWS: Puis-je savoir de mon honorable ami, si les projets soumis par les vétérans de la grande guerre ne disaient pas, de plus, très clairement "en cas de nécessité ou de nécessité réelle"?

L'hon. M. CALDER: Ce que dit l'honorable député, est parfaitement vrai.

M. McMASTER: Nous n'avons pas pu saisir la question de l'honorable député. Le ministre aura-t-il l'obligeance de la répéter ?

L'hon. M. CALDER: L'honorable député rappelle que les représentants des vétérans de la grande guerre ont fait observer au comité que leur projet ne s'appliquait qu'à ceux qui avaient réellement besoin de secours. C'est absolument vrai. Cependant, au cours de notre interrogatoire, nous avons pu très difficilement découvrir ce qu'on entendait par "besoin réel". Lorsque nous avons poussé la chose à fond, comme il nous a fallu le faire, je crois avoir raison de dire que presque tous les membres du comité ont admis que le besoin réel ne serait pas très difficile à prouver. Par conséquent, les propositions, telles qu'elles nous sont parvenues et que le comité les a envisagées, étaient d'un caractère tel qu'elles laissaient entrevoir que des projets généraux, adoptés par le Parlement, qui ne s'appliqueraient pas à presque tous les anciens combattants, ne les contenteraient pas eux-mêmes. Tel est le sentiment qui a été exprimé. On a laissé entendre que, non seulement un petit nombre, mais la totalité des soldats avaient

éprouvé des pertes ou des souffrances, mentales, corporelles ou financières, et que tous devaient être compris dans une tentative de restauration dans la vie civile. Il ne s'agissait pas d'en secourir quelques-uns.

Ainsi, nous avons reçu des conseils concernant les étudiants des universités; on nous a aussi donné à entendre que les hypothèques dont quelques soldats avaient grevé leur propriété, constituaient une lourde charge, et que nous devrions contribuer à l'alléger. On a aussi proposé d'augmenter le chiffre des pensions, et ainsi de suite sur toute la gamme—diverses idées quant au mode de restauration.

Cependant, je le répète, on n'a pas dit au comité que tel ou tel projet devrait être réalisé, mais qu'il fallait les adopter tous, afin de rétablir convenablement les soldats dans la vie civile. On jugeait que la remise des pensions déjà prévues, qui, nous en avons maintenant la certitude, formeront un total d'environ 153 millions, ne répond pas aux exigences, et que d'autres dons en gratifications, sont nécessaires et que des crédits devraient être affectés à cette fin.

Cela revient à dire que les représentants des associations de soldats au Canada—M. Waistell, qui représentait l'association des vétérans de la grande guerre et M. Flynn qui se donnait pour le représentant de toute la grande armée canadienne—ont tous deux suivi le même ordre d'idées avec des différences sensibles dans les détails. Ils ont tâché de trouver un projet, grâce auquel l'Etat distribuerait à tous les anciens combattants, des sommes d'argent. Leurs plans variaient, et ils différaient radicalement quant aux détails; néanmoins, ils tendaient au même but.

Quant au projet de l'A. V. G. G., il représente une dépense d'environ 400 millions, tandis que celui de M. Flynn entraînerait une dépense d'un milliard de dollars. Tous deux reposent sur l'idée d'une distribution générale de deniers, sauf que, dans le cas du projet de l'A. V. G. G., il faudrait prouver le besoin réel.

En quoi consiste le projet de M. Flynn ? Il suggère que l'Etat prélève des fonds et qu'il en mette assez de côté pour donner $2,000 à tous ceux qui ont servi en France; $1,500 à ceux qui ne se sont rendus qu'en Angleterre et $1,000 à ceux qui ont servi au Canada, sans tenir compte de la durée du service. D'après ce projet, l'individu qui aurait porté les armes un jour ou deux, ou un mois, avant l'armistice, aurait droit à $1,000, et celui qui aurait servi au Canada pendant deux, trois ou quatre ans, aurait droit à la même somme—$1,000. Le projet de M. Flynn ne tient pas compte de la durée du service, mais seulement de l'endroit où il a eu lieu. L'homme qui s'est rendu en France en 1914 et qui en est revenu la même année, ou qui s'y est rendu et en est retour en 1915, aurait droit à $2,000, tandis que le soldat qui est parti en 1914 pour la France où il est demeuré jusqu'à la fin des hostilités, n'aurait droit qu'à $2,000, lui aussi, et ainsi de suite. Je n'ai pas à donner de précisions; les membres de la Chambre ont suivi le projet et ils en saisissent les détails.

Dans sa déposition, M. Flynn a admis, honnêtement et franchement, il me semble, que, si son projet se réalisait, il serait entaché de maintes contradictions et disparités. L'unique réponse qu'il a pu donner, c'est que les soldats ont examiné le projet dans son ensemble, en ont discuté tous les détails, se sont rendu compte de l'existence de ces disparités, mais qu'ils veulent que le projet soit adopté et que, par conséquent, il doit l'être, malgré les disparités ou les contradictions.

D'après le témoignage de M. Flynn, il en coûterait de 500 à 600 millions de dollars pour réaliser son projet. M. Cox, un des fonctionnaires du ministère de la Milice, qui a été intimement associé au paiement des gratifications actuellement en vigueur, a été appelé à rendre témoignage. Ce témoin estimait que si l'on mettait à exécution le projet de M. Flynn, il en coûterait au pays au delà d'un billion de dollars et que l'intérêt annuel sur cette somme s'élèverait à 55 millions à peu près. Le projet de M. Flynn propose de remettre les deniers aux hommes, de les laisser en disposer comme bon leur semble et ajoute qu'on ne doit en aucune façon tenter d'exercer une surveillance à cet égard. Il a de plus suggéré au Gouvernement d'abandonner les travaux de toutes sortes qu'il poursuit à l'heure actuelle, d'abolir le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, qui est responsable des mesures prises en faveur des soldats invalides. Il a également proposé la cessation de travaux de la commission d'établissement de soldats. Il a allégué comme raison qu'afin de traiter tous les hommes sur un pied d'égalité à tous ces différents points de vue, le moyen le plus équitable et le plus avantageux serait d'accorder une subvention en deniers, étant entendu que tout serait ainsi réglé et que le pays se trouverait dégagé de toute responsabilité pour l'avenir. Je crois avoir soumis à la Chambre un exposé fidèle de ses vues. Quant à la proposition des vétérans de la

grande guerre, elle diffère sous plusieurs rapports importants de celle de M. Flynn. En premier lieu, elle ne dérangerait en rien les travaux actuellement en cours. Elle y apporterait plutôt des améliorations et y ajouterait; on a critiqué certains aspects de ses œuvres, mais on n'en demande pas l'abolition. En second lieu, les vétérans suggèrent qu'après avoir déterminé le montant auquel chaque homme aurait droit, ce dernier ne devrait pas toucher au delà de $500 en espèces. Ils demandent que cette somme lui soit versée maintenant, s'il y a droit, et ce à cause du besoin réel et des nécessités de l'heure actuelle. Pour le reste, ils sont d'avis que le Gouvernement devrait créer une commission, avec succursales dans les diverses provinces, qui verrait à ce que la balance soit consacrée, sous quelque forme, à des fins de rétablissement, et par cela, ils entendent des projets de logement ou quelque carrière que le sujet désirerait embrasser, la protection de l'hypothèque dont pourrait être grevée sa propriété, l'achat d'outils et d'accessoires, l'assurance-vie, ou toute autre forme de secours que l'on pourrait juger utile, y compris tous versements qu'il pourrait désirer faire sur des terres obtenues de la commission d'établissement de soldats. A ce point de vue, leur projet diffère sensiblement de celui qu'a soumis M. Flynn. Voici le principe fondamental du projet soumis par les représentants de l'association des vétérans de la grande guerre: Ils se basent sur ce principe que toute subvention ou assistance pécuniaire qu'un homme peut réclamer devrait dépendre de l'endroit où il a fait son service et de la date de son enrôlement; ils demandent également de faire une distinction entre les combattants et les non-combattants.

M. BURNHAM: Au sujet de la proposition de l'association des vétérans de la grande guerre, on lit à la page 61 du rapport:

> Votre comité est d'avis, à tout prendre, que si ces propositions ont été conçues dans les meilleures intentions, leur application pratique entraînerait de fortes inégalités et différences qui exigeraient tôt ou tard de nouvelles demandes pour y remédier.

Si l'association des vétérans de la grande guerre garantissait le Gouvernement contre toutes nouvelles demandes en vue de remédier à ces choses, le Gouvernement tiendrait-il pour acceptable la proposition des vétérans dont il s'agit dans ce paragraphe?

L'hon. M. CALDER: Je doute fort que l'association des vétérans puisse nous donner pareille assurance. Voici ce qui en est. Nous avons, par exemple, fait tous deux du service; j'ai servi dans certaines conditions pendant un certain temps et à un certain endroit; d'après le projet, vous recevriez une subvention, une gratification, une aide pécuniaire quelconque; dans mon cas, la gratification peut ne pas être la même; à mes propres yeux, mon service peut valoir tout autant que le vôtre; ce qui pourrait vous être dévolu, à vous ou à vos camarades, ne répondra jamais à mes desiderata en tant qu'applicables à mon cas, et je continuerai à demander que l'on me traite raisonnablement et en justice, comparativement à tous les autres. Je suis certain que l'honorable député saisit bien ce que j'entends dire. Leur projet—je parle du projet des vétérans de la grande guerre—diffère de la proposition Flynn en ce sens qu'il n'accorderait pas de secours financier à celui qui a servi au Canada pendant moins de six mois. A présent, pour donner un exemple de la manière dont ce projet se réalisera, je veux attirer l'attention de la Chambre, sur la page 61, alinéas "c" et "d" du rapport du comité, et je crois qu'ils présentent un exemple du point soulevé par l'honorable député (M. Burnham).

Voici le texte de ces dispositions:

> (c) Pour illustrer la mise en œuvre du plan proposé, et pour indiquer un des principes sur lesquels il s'appuie, il y a une disposition disant que tous les militaires qui ont fait du service en France, dans une année quelconque...

Il n'est pas question de la longueur du service, remarquez-le bien...

> ...ont droit au même secours financier ou à la même gratification, sans égard à la durée de leur service postérieur, ou à la date à laquelle ils sont revenus en Canada. Pour présenter le projet sous une forme concrète, nous dirons: Trois soldats s'enrôlent en 1914; l'un est retenu en Canada pendant tout le temps de la guerre par les obligations du service.

Il fallait pourvoir à la défense du pays aussi bien qu'à l'expédition des troupes outre-mer. Il était donc nécessaire de garder ici un certain nombre de soldats. Pour ne citer qu'un exemple, on m'a représenté que plusieurs centaines de soldats ont été retenus à Halifax pour les besoins du service; ils ont été forcés peut-être, contre leur gré, à faire du service à Halifax. Cependant, ils ont dû obéir et accomplir le service que les autorités leur ont assigné. Pour en revenir à l'extrait en question, je continue la citation:

> ...les deux autres vont en Angleterre en 1914; l'un d'eux arrive en France en 1914, et l'autre en 1915; celui qui avait été envoyé en France en 1914 revient au Canada en 1915 et reçoit son

congé; l'autre qui avait été en France y demeure jusqu'à la fin de la guerre.

C'est-à-dire au cours des années 1915, 1916, 1917 et 1918:

En vertu de la proposition faite, le soldat demeuré en Canada en activité de service pendant toute la durée de la guerre, aurait droit à $375; le soldat qui aurait fait du service en France, serait revenu en Canada, et aurait été libéré en 1915, aurait droit à $2,500, et le soldat arrivé en France en 1915 et demeuré en activité jusqu'à la fin de la guerre, aurait droit à $2,300.

On prétend que parce qu'un homme a fait du service en France, au cours de l'année 1914, il devrait recevoir une gratification de $2,500, mais dans le cas où il n'aurait servi que dans le cours de cette seule année, sous prétexte qu'il a besoin de cette somme pour reprendre sa place dans la vie civile, tandis que son camarade qui est passé en France en 1915 et qui y est demeuré jusqu'à la fin de la guerre, n'étant revenu au pays qu'en 1919, aura droit seulement à une gratification de $2,300. Ou encore, si vous le voulez bien, prenons le cas d'un soldat ayant fait du service actif en Canada seulement. Cet homme s'est enrôlé disons dans l'Ouest; il a été incorporé dans un régiment et envoyé pour tenir garnison à Halifax, loin de son foyer et de sa famille; supposons qu'il soit resté en service là-bas jusqu'à la fin de la guerre. En vertu du projet, ce soldat n'aurait droit qu'à une gratification de $375. Je le répète, bien que l'association des vétérans de la grande guerre, ou plutôt les officiers de cette association soient disposés à prendre l'engagement que les vétérans ne demanderont plus rien, si ce projet est mis à exécution, je suis convaincu que la Chambre sait très bien que l'ancien militaire qui se considère maltraité et lésé dans ses droits ne consentira pas à garder le silence en dépit de tous les engagements qu'auront pris les officiers de l'association des vétérans. Aussi longtemps que cet homme considérera qu'il est maltraité et qu'on ne lui rend pas justice comparativement à ses camarades, il continuera à harceler le Gouvernement de ses demandes pour être mis sur le même pied que les autres.

M. MACKIE (Edmonton): Le ministre est-il en mesure de dire si le plan qu'il est en frais de critiquer a été rejeté pour la raison qu'il énonce en ce moment ou pour d'autres motifs?

L'hon. M. CALDER: L'existence de ces inégalités ou de ces passe-droits constitue des simples incidents. Je discuterai tout à l'heure l'aspect de la question que soulève l'honorable député. Maintenant, on trouvera à la page 74 le coût approximatif de la mise en vigueur du plan qui nous a été soumis par le comité représentant l'association des vétérans de la grande guerre:

Sommaire des frais—(par évaluation).

Je ne citerai pas le tableau en entier. Les honorables députés voudront bien observer que l'on évalue le total réel de ces frais à 397 millions de piastres et je relève les trois notes explicatives qui suivent au bas de la page:

De ce qui précède, on peut logiquement supposer qu'une certaine proportion ne sera pas réclamée, ou au sujet de laquelle le bien fondé de la demande ne sera pas établi, ce qui représenterait 25 p. 100.

C'est-à-dire qu'ils supposent qu'il sera possible de déduire une somme de 100 millions du total des frais approximatifs.

Il est raisonnable de supposer, affirment-ils, qu'un certain pour-cent ne sera pas réclamé et que, dans d'autres cas, le bien fondé de la demande de secours ne sera pas établi. Or, notre comité a tenté des efforts inouïs pour se rendre compte des faits, et à quoi aboutirait la mise à exécution de ce plan en dernier ressort? Je suis convaincu, cependant, que les membres du comité, en tout cas, partageront mon avis, à savoir que les représentants de l'association des vétérans de la grande guerre n'ont guère réussi à établir que le Trésor économiserait une somme appréciable par ce plan.

La seconde note explique qu'il sera peut-être possible de déduire une autre somme du total des frais:

En outre, certains services de l'administration, tels ceux de l'établissement de soldats sur les terres, de l'assurance et des obligations de l'emprunt national, absorberont les secours financiers pour une autre somme de 25 p. 100.

Evidemment, on voudrait nous faire croire que le montant nécessaire à la mise à exécution du plan des vétérans ne demanderait pas plus que 200 millions au plus.

Les fonds à trouver et à donner pour permettre aux soldats de payer à la commission les sommes nécessaires à leur établissement ne remédieront point à la situation.

Si, d'autre part, il était donné aux soldats, au lieu de numéraire, des obligations dont ils auraient le droit de disposer, même avec l'approbation du Gouvernement, cela non plus ne remédierait point à la situation. Après donc avoir fait un examen complet de toutes les circonstances de l'affaire, il fut généralement concédé que la somme nécessaire à une réalisation des divers projets à nous soumis par les délégués de l'association des vétérans de la grande

guerre, serait approximativement de 400 millions, pour ne rien dire de la divergence des opinions exprimées au sujet du nombre de ceux qui ont servi en France, et à l'occasion desquels il pourrait y avoir à débourser une somme supplémentaire de 40 à 50 millions.

Sous un rapport, la proposition soumise par les vétérans de la grande guerre va plus loin que celle de M. Flynn. M. Flynn, par exemple, propose, pour celui qui a fait en aucun temps du service en France, une somme ne dépassant pas $2,000, tandis que, d'après le plan soumis par l'association, ce devait être, pour l'individu qui aurait fait du service en France en 1914, $2,500 de plus que la gratification déjà touchée. En d'autres termes, si le combattant avait reçu $600 sous forme de gratification, la somme totale à laquelle il aurait droit devait être de $2,500, plus les $600 déjà touchés. Dans le cas d'un individu dont l'engagement daterait de 1914 et qui serait allé en Angleterre en 1915, il aurait droit, pour son service au Canada, à $500 et, être passé en Angleterre cette année-là, à $800. Si, ensuite, il avait fait du service en France au cours de la même année, il devait avoir droit à une somme supplémentaire de $800, c'est-à-dire un total de $2,100 contre les $2,000 que proposait M. Flynn.

Je ne crois pas nécessaire de m'étendre davantage sur les diverses propositions faites par ceux qui représentaient l'association des vétérans de la grande guerre. Ces propositions sont relatées tout au long dans l'annexe et je conseillerais à ceux d'entre nous qui ne les ont pas lues d'en prendre connaissance, car il importe de savoir clairement ce qu'elles étaient lorsqu'on les a soumises au comité.

Un troisième plan nous a été soumis par M. Margeson, non comme représentant un corps quelconque, mais simplement comme l'énoncé d'une opinion personnelle. Il est un des commissaires des pensions et il a consacré beaucoup de temps à l'examen de cette affaire. Bref, la proposition faite au comité était de donner à chacun de ceux qui ont fait du service une allocation de tant par jour. S'il était passé en France, l'allocation devait être de 60 cents. S'il n'était allé qu'en Angleterre, il devait toucher 40 cents pour chaque jour passé à l'armée et, s'il n'avait pas quitté le Canada, 20 cents par jour. Il y avait cette condition cependant, que personne n'aurait droit à plus de $1,500, y compris les gratifications déjà accordées. Le plan de M. Margeson devait imposer au pays la dépense de quelque 200 millions.

Comme on le sait, j'ai fait une revue de la septième partie du rapport, laquelle énonce ces trois plans, et j'ai indiqué à la Chambre d'une manière générale ce qu'ils étaient.

M. FRIPP: Pourquoi le comité n'a-t-il pas recommandé le plan Margeson? A-t-on eu pour le rejeter la même raison que dans le cas des autres?

L'hon. M. CALDER: Nous arriverons bientôt aux conclusions, et j'aurai alors une déclaration à faire à cet égard.

La 8e partie du rapport contient simplement trois propositions qui nous sont parvenues. Inutile de les rappeler au long et de faire perdre à la Chambre un temps précieux.

Quant à la 9e partie, je prie la députation de bien vouloir se reporter aux pages 34 et 35. Il importe, en effet, que nous sachions clairement ce que nous a coûté jusqu'ici l'œuvre de la restauration des soldats dans la vie civile. Le paragraphe 1e dit:

> Ce qui suit est un sommaire des témoignages et des états qui ont été soumis aux départements intéressés sur les dépenses qui ont été faites ou à faire relativement au travail de rétablissement maintenant entrepris, pour jusqu'à la fin du présent exercice.

Il y a, en premier lieu, l'article des pensions payées en raison de la guerre européenne. La preuve démontre qu'à la date du 31 mars dernier, il avait été dépensé une somme de $27,499,463.79 et que, de cette date au 31 juillet de la même année, la dépense s'était accrue d'une somme de $6,537,034.95. On estime que, d'ici à la fin du présent exercice, il sera dépensé une autre somme de $19,500,000. En d'autres termes, nos dépenses totales pour pensions dues à la guerre européenne depuis ses commencements jusqu'à la fin du présent exercice, vont être de $53,536,498.74, et l'on estime qu'à partir d'aujourd'hui la dépense annuelle pour pensions sera d'une somme approximative de 30 millions. Pendant combien de temps aurons-nous à faire cette dépense annuelle, nous ne pouvons le dire, mais il est probable que ce sera pendant longtemps.

Quant aux gratifications déjà prévues, on a payé, en chiffres ronds, jusqu'à la fin de la dernière année fiscale, 21 millions et demi, et jusqu'à la fin d'août de cette année, 83 millions. On estime qu'il faudra encore 50 millions pour payer les gratifications déjà prévues, ce qui formera un total de $153,600,000 environ.

M. CURRIE: Ce chiffre de 83 millions comprend-il celui de 20 millions et

demi, inscrit au-dessus? L'Etat manque de clarté à cet égard.

L'hon. M. CALDER: Non, il ne comprend pas le chiffre imprimé au-dessus. La deuxième ligne de l'état n'est pas bien claire, mais elle signifie que, depuis le commencement de la présente année fiscale jusqu'à la fin d'août, il a été payé, en chiffres ronds, 83 millions. Cette observation s'applique également aux autres tableaux.

Quand ces gratifications ont été prévues, on a estimé qu'il faudrait 125 millions pour les payer. Cette évaluation est maintenant portée à 153 millions, et d'après la preuve soumise au comité, on peut prendre pour admis qu'il ne faudra pas moins de 150 millions et qu'il faudra peut-être deux ou trois millions de plus que le montant estimatif de 153 millions.

L'hon. M. MURPHY: Comment se fait-il qu'il se soit produit une si grande augmentation du mois de mars au mois d'août?

L'hon. M. CALDER: Je ne saisis pas bien la question.

L'hon. M. MURPHY: On a payé, jusqu'à la fin de mars, 20 millions et demi, et de la fin de mars à la fin d'août, 83 millions.

L'hon. M. CALDER: Si je m'en souviens bien, la gratification fut prévue au cours du mois de décembre. Il a fallu un peu de temps pour mettre le rouage en action, et les demandes n'étant pas arrivées immédiatement, il a dû s'écouler deux ou trois mois avant que la besogne ne fût considérable; par conséquent les grandes dépenses correspondent à l'espace de temps compris entre le 1er d'août et la fin d'août.

L'hon. M. MURPHY: Les dépenses ont augmenté proportionnellement.

M. NESBITT: Il y avait plus de soldats de licenciés.

L'hon. M. CALDER: Oui, on procédait toujours à la démobilisation et les soldats n'avaient pas droit à la gratification avant d'avoir été licenciés.

Parlons maintenant de la besogne de troisième catégorie, c'est-à-dire se rattachant au retour de personnes à la charge de soldats. Je n'expliquerai pas en détail les dépenses nécessaires à cette fin, mais on estime que le total requis jusqu'à la fin de l'exercice pour ramener au pays les femmes et les enfants de militaires qui sont en Grande-Bretagne ou sur le continent européen, sans qu'il ait été pourvu aux frais de retour quant à ceux qui sont revenus avant l'armistice, mais seulement pour ramener ceux qui sont revenus après, est d'environ $1,900,000.

Nous arrivons ensuite au département des soldats dans la vie civile, département créé surtout dans le but de prendre soin des soldats invalides. Les dépenses relatives à ce département jusqu'à la fin de l'exercice, y compris les opérations de l'ancienne commission des hôpitaux militaires, forment un total d'environ $24,600,000; celles qu'on a faites jusqu'à la fin de juillet de la présente année représentent un total de $8,700,000, et il faudra encore dépenser, pour le reste de cette année, 23 millions, ce qui représentera pour ce département-là, depuis le commencement jusqu'à la fin de l'année fiscale actuelle, un total d'environ 57 millions.

M. CURRIE: Ce chiffre comprend-il la solde des militaires qui sont dans ces hôpitaux? Ceux qui seraient non pas dans les hôpitaux dépendant de la commission, mais dans les hôpitaux militaires et n'auraient pas été démobilisés, n'auraient pas droit à la solde militaire. S'ils sont confiés à cette commission, ils continuent de recevoir leur solde. Cette solde est-elle comprise dans ce chiffre et contribue-t-elle à l'augmenter?

L'hon. M. CALDER: Je ne le pense pas. S'il y a, dans l'armée, des soldats non encore libérés et dont le département du Rétablissement des soldats dans la vie civile prend soin à un titre quelconque, ils reçoivent leurs soldes et allocations du ministère de la Milice et non de ce département.

Les dépenses se rattachant à l'œuvre de la commission chargée de voir à l'établissement des soldats sur des terres figurent au bas de la page 35, mais pour les deux premières années elles ne sont pas indiquées séparément. Elles représentent, pour le temps écoulé depuis le commencement de cette année jusqu'au 31 août, $15,136,000. et l'on estime qu'il faudra encore, pour le reste de l'année, 33 millions, ce qui représentera un total de $48,228,000 pour toute l'année courante.

M. CURRIE: La plus grande partie de ces dépenses ne représente-t-elle pas un actif?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. CURRIE: Dans ce cas, pourquoi l'inscrit-on au débit?

L'hon. M. CALDER: J'aborderai ce sujet un peu plus tard; je ne le perdrai pas de vue.

Le ministère du Travail accomplit une part de la tâche, et la dépense totale pour l'entretien de ces bureaux communs à l'Etat et aux provinces sera de $388,311.31 jusqu'à la fin du présent exercice.

Pendant l'enquête nous avons recueilli des témoignages au sujet du nombre des anciens combattants qui ont ainsi obtenu des emplois, et nous avons constaté qu'il y en avait les deux cinquièmes. En conséquence, nous n'avons imputé ici, pour l'œuvre de restauration, que les deux cinquièmes de la dépense du ministère du Travail relativement au placement des soldats démobilisés.

On remarquera qu'il y a dans le rapport une récapitulation de toutes ces catégories de dépenses dont le total a été estimé à plus de $314,000,000 jusqu'à la fin du présent exercice.

Ainsi, votre comité a tenté de calculer ce que coûterait le complet accomplissement de la tâche, telle qu'elle est entreprise actuellement. Certains genres de travaux que le pays et le Parlement ont promis de faire se poursuivent à l'heure qu'il est, et nous avons tâché de déterminer ce qu'il en coûterait pour les mener à bonne fin. On trouvera ce renseignement au bas de la page 36. Nous n'avons pas inscrit dans cette colonne le crédit annuel destiné aux pensions, parce que c'est là une somme constante qu'il faut débourser tous les ans.

Quant aux gratifications passées, l'estimation antérieure est jugée suffisante, et l'on peut en dire autant des frais de déplacement des familles des soldats.

M. CURRIE: A combien estime-t-on les gratifications?

L'hon. M. CALDER: Le total est de 153 millions, et l'on calcule que cette somme suffira pour toutes les dépenses qu'il faudra faire relativement à ces gratifications. Au sujet du rétablissement des soldats, la députation le conçoit aisément, nous avons eu peine à arriver à une estimation précise. Tout ce que nous savons, c'est que le travail se poursuit sur une grande échelle, que les sommes d'argent nécessaires augmentent par à-coups, et d'après les preuves soumises par les employés du ministère, bien que l'estimation de la dépense totale qu'il faudra faire jusqu'à la fin du présent exercice soit de 48 millions, on calcule que, après le présent exercice, il faudra encore 101 millions en chiffres ronds, pour mener à bonne fin l'œuvre entreprise dans l'intérêt des anciens membres de l'armée canadienne.

En outre, le Parlement a promis des secours à peu près du même genre aux anciens militaires de l'armée impériale. Des mesures à cet effet sont prises dans le projet de loi; des règlements sont établis; il existe déjà une organisation en Angleterre, et nous pouvons espérer que des membres de l'armée impériale, des citoyens anglais, viendront s'établir au Canada. Nous calculons qu'il faudra près de 25 millions pour cette œuvre.

En ce qui concerne les travaux futurs du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, je considère que l'évaluation qui se trouve dans le rapport est modérée, prudente, à savoir: 50 millions, c'est-à-dire, pour les années à venir afin de prendre soin des soldats invalides, ou hospitalisés dont plusieurs le seront pendant des années encore; pour prendre soin d'une autre catégorie de cas, c'est-à-dire, de ceux dont nous nous occupons actuellement, tels que les cas d'observation, les cas de neurologie, les cas de mentalité infranormale. Il me répugne de voir qu'à cet égard la dépense sera considérable. On calcule que le ministère du Travail devra encore dépenser $200,000, au plus.

Récapitulant ces dépenses, c'est-à-dire les dépenses à faire après le présent exercice, nous constatons qu'on les porte à $176,971,896.68, soit un grand total de $491,540,623.50 pour tous les travaux passés et pour ceux que nous avons déjà promis pour l'avenir.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Abstraction faite des pensions?

L'hon. M. CALDER: A part les pensions. J'aborde maintenant la question que le représentant de Simcoe (M. Currie) a mise sur le tapis. Ces 491 millions embrassent les dépenses passées pour les pensions et les dépenses de ce chef jusqu'à la fin de l'année—environ 50 millions. Ils embrassent aussi les dépenses probables pour la colonisation. En défalquant ces deux sommes—celle qui est destinée à la colonisation n'est qu'un prêt qui sera remboursable à la longue—on s'apercevra que la dépense totale pour l'œuvre du rétablissement est approximativement de 263 millions.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Où prenez-vous ces 263 millions?

L'hon. M. CALDER: Si l'on déduit de ces 491 millions la somme de 175 millions affectée à la colonisation ainsi que celle de 53 millions réservée aux pensions, il nous reste environ 263 millions.

Maintenant, voici la partie la plus intéressante de notre rapport, c'est-à-dire nos conclusions, car, après tout, c'est bien cela qui intéresse le plus le peuple et, en particulier, nos soldats réformés. Est-il besoin de dire que ce n'était pas là une tâche facile? Elle a donné lieu à une discussion très prolongée et à une divergence d'opinions très variée au sujet des détails—comme, tout naturellement, il s'en produira dans cette Chambre; cependant on peut dire qu'il y a eu unanimité lorsqu'il s'est agi de nos conclusions. Tout le monde s'est accordé à dire que nulle autre loi ne devrait être adoptée par le Parlement tendant à encourager la distribution générale de gratifications, et cela à cause de la situation financière dans laquelle se trouve le pays à l'heure actuelle.

On trouvera nos conclusions à la page 38 du rapport et sous le titre "A—General". Pour plus de commodité on a groupé ces conclusions, d'après la nature des sujets étudiés, sous des titres variant de A à J.

La première de ces conclusions a trait à la question générale du rétablissement des soldats dans la vie civile telle qu'on l'envisageait au cours de la guerre lorsque nos soldats commencèrent à revenir au pays. Comme on le sait, cette question était toute nouvelle pour ce pays. Nous n'avions pas de précédents pour nous servir de guide; nous n'avions pas non plus d'hommes expérimentés sous ce rapport. Ceux qui entreprirent ce travail ont été obligés d'acquérir leurs connaissances par la voie de l'expérience. Il n'y a pas de doute que ce ne fût un problème difficile, un problème exigeant une solution immédiate, et je crois que tout a été fait pour le mieux dans de semblables circonstances. Qu'on me permette de donner un exemple. Le Canada n'était aucunement préparé pour se lancer dans ces questions d'enseignement professionnel; il est vrai que nous avions, dans le pays, quelques écoles techniques pour les enfants et les jeunes gens, mais lorsque nos blessés, des hommes plus âgés, commencèrent à revenir au pays par centaines et par milliers, il a fallu reprendre leur éducation et établir de nouveaux rouages à cette fin. Ce ne fut pas une tâche facile et, à mon sens, le ministère a fait sous ce rapport un travail merveilleux. J'irai plus loin, je dirai que je ne pense pas qu'il y ait un autre pays belligérant qui ait résolu ce problème d'une manière aussi efficace et satisfaisante.

On a commis des erreurs, comme tout le monde le sait; il y a eu des faiblesses et des défectuosités auxquelles, en autant que la chose a été possible, on a porté remède de temps à autre. Je crois pouvoir dire—et tous les membres du comité corroboreront cette assertion—que l'enquête que nous avons faite dans l'organisation de l'enseignement professionnel au pays a révélé l'existence d'un état de choses très satisfaisant. Pour la plupart d'entre nous ce fut une révélation, et, si je ne me trompe, c'est aussi une révélation pour tous ceux qui ont suivi l'enquête. Je crois même que ce fut une révélation pour un grand nombre de soldats réformés eux-mêmes, qui ne connaissaient pas, ou du moins qui ne comprenaient pas clairement la nature des travaux qui y étaient faits.

La seconde partie de nos conclusions se rapporte à l'attitude du peuple en général, comme du Parlement et du Gouvernement de ce pays, à l'égard de cette grave question de la restauration des soldats. Je n'ai pas besoin de m'étendre longuement là-dessus; je crois que les détails et les chiffres que j'ai déjà communiqués à cette Chambre suffisent à démontrer quel esprit le peuple et le Parlement ont apporté à cette cause nouvelle. Nous avons établi un système de pensions qui est plus généreux que celui d'aucun autre pays belligérant au monde.

M. CURRIE: Sous ce rapport, le système des pensions établi en Angleterre ne se rapproche-t-il pas du nôtre, avec cette différence peut-être que notre classification n'est pas la même, et est de nature à faire croire aux soldats que leur pension est plus élevée qu'elle ne l'est en réalité?

L'hon. M. CALDER: Au point de vue auquel se place mon honorable ami, il peut y avoir à ce sujet matière à discussion. Si l'on peut en juger par la preuve soumise au comité, nous sommes convaincus que les pensions que le Canada accorde à ses soldats sont plus élevées que celles de n'importe quel autre pays. On peut en dire autant des gratifications, fait que personne ne saurait contester; cela fait partie de la besogne du rétablissement des soldats, et l'on peut dire que le Canada, sous ce rapport, s'est montré beaucoup plus généreux que n'importe quel autre pays. Quant à l'établissement des soldats sur les terres, je crois pouvoir dire, d'après tous les renseignements que j'ai puisés ici et là, que nous avons devancé de beaucoup les autres pays qui ont participé à la guerre. A l'heure actuelle nous établissons des soldats sur des terres et nous sommes heureux d'y constater d'excellents résultats. Il peut se faire que, dans les autres pays, l'on ait pourvu à ces choses, plutôt sur le papier ou en paroles, que dans la réalité.

Mais, depuis des mois, nous avons au pays un service qui établit les soldats sur

les terres, et ce service accomplit aujourd'hui une tâche accablante d'un océan à l'autre.

Je n'ai pas besoin de revenir sur le travail du département du Rétablissement civil des soldats. Tous les membres du Parlement comprennent que nous devons faire tout ce que nous pouvons pour les invalides qui sont incapables d'occuper leurs anciens emplois. C'est l'œuvre qu'a entreprise ce département. Comme on l'a déjà dit, le pays a voté dans ce but, jusqu'à la fin de l'année, une somme d'environ 57 millions. Je suis certain que le Parlement votera la nouvelle somme requise, environ 50 millions, pour la continuation de ce service.

M. McGIBBON: (Muskoka): Avant que le ministre laisse ce département, me permettra-t-il de lui demander s'il sait que ce que vise la proposition n° 2 est une violation du contrat fait par le Parlement?

Une VOIX: A quelle page est-ce?

M. McGIBBON: Page 52 (version française).

L'hon. M. CALDER: J'ai pris note du point soulevé par l'honorable député, et je m'en occuperai tout à l'heure. Au sujet de l'attitude du Parlement et du pays à l'égard de ce service, je désire donner connaissance des conclusions du comité, que l'on trouvera à la page 41 (version française).

En résumant la situation votre comité est persuadé que, en ce qui regarde le problème du rétablissement en général, le peuple canadien et ses représentants au Parlement, ainsi que le Gouvernement, ont toujours fait preuve du désir le plus ardent de faire face à tout besoin réel qui a pu se présenter ou qui peut exister. Jusqu'ici le Parlement n'a manifesté aucune intention de parcimonie en votant de l'argent chaque fois et à chaque endroit que les dépenses paraissaient nécessaires. Cependant l'on a souvent exprimé en Chambre l'opinion qu'il faudrait prendre le plus grand soin d'éviter toute action qui tendrait à enlever au soldat la confiance en soi et le respect de soi-même. On a cru que ce serait contre les intérêts des soldats eux-mêmes, s'ils devaient se fier entièrement à l'assistance de l'Etat dans la période qui suit le licenciement. Votre comité est aussi de cet avis. Après avoir entendu tous les témoignages, nous sommes d'avis que la politique la meilleure et la plus sage envers le soldat est de raffermir la confiance en soi et le respect de soi-même.

Je passe maintenant à la partie B des conclusions. Sous ce titre, monsieur l'Orateur, le comité s'est efforcé de présenter au Parlement un état concis de la situation financière du pays au sujet de la restauration des soldats. La tâche était loin d'être facile, mais nous avons voulu donner dans ce rapport assez de renseignements pour permettre à la Chambre de se former une idée sur la question.

Le comité n'a nullement essayé de rien cacher à la Chambre ni d'exagérer la situation. En ce qui concerne notre travail, nous avons voulu connaître tous les faits, et cela était loin d'être facile, vu qu'il fallait tenir compte des finances du pays. Néanmoins, nous avons réuni certains chiffres, de façon à ce que la Chambre puisse avoir un bon aperçu de la situation générale. A la page 42 (version française) du rapport, paragraphe 3, le comité dit:

Les moyens dont peut disposer le trésor pour prélever de fortes sommes immédiatement...

Parce que, après tout, voilà où tendent ces propositions.

...ou au cours des prochains six ou douze mois dépendent, de l'avis de votre comité, de deux conditions essentielles.

La première, (a), est la possibilité d'obtenir l'argent même. La seconde, on la trouvera à la page 44 (version française). Je veux parler de l'imposition des taxes nécessaires pour payer l'intérêt de cette somme, si nous la prélevons. Quant à la première condition, je donnerai l'opinion du comité, parce qu'elle expose la situation beaucoup plus clairement, peut-être, que je ne le pourrais faire moi-même. Voici la conclusion du comité:

Après avoir examiné la situation financière du pays en général, votre comité se voit forcé d'en venir à la conclusion que l'on ne pourrait certainement pas réunir les sommes énormes que l'on suggère être nécessaires aux fins de rétablissement. On ne saurait se dissimuler les raisons pour lesquelles il en est ainsi. Les engagements déjà contractés par le pays et pour lesquels le Parlement a voté des crédits pour l'exercice en cours ainsi que ceux qu'il doit contracter au cours du prochain exercice, et pour lesquels le Parlement devra pourvoir, nécessiteront l'emprunt d'un montant qui atteindrait les limites du pouvoir d'emprunt du pays, pour ne rien dire de l'effet qu'aura sur notre crédit l'augmentation en général de notre dette nationale, qui s'élève maintenant à approximativement $1,900,000,000, de plusieurs centaines de millions en sus des sommes nécessaires pour faire face aux obligations existantes.

Je désirerais que la Chambre suive, avec attention, la revue que je vais faire du tableau qui nous est soumis, car c'est là que gît, dans une large mesure, toute la difficulté. On nous dit qu'il devrait ne pas être difficile de trouver 400 millions. Ce que vous avez déjà fait, nous dit-on, vous pouvez encore le faire, sans le moindre embarras. Nous avons dû, au cours de notre enquête, nous renseigner sur les sommes au paiement desquelles le pays s'était déjà engagé et qu'il fallait se procurer. Ces sommes sont mentionnées dans le tableau,

au bas de la page 40. La première partie de ce tableau, du n° 1 au n° 15, représente des sommes de deniers que le Parlement a votées à la dernière session et dont une part considérable a déjà été dépensée, sommes à l'égard desquelles il n'est guère probable que l'on puisse faire des économies. Il s'agit de sommes qui devront être dépensées dans le cours de quelques mois qui vont suivre. Le premier article de dépense est de 3 millions, pour des édifices publics. Ce montant n'inclut point les crédits relatifs à de gros bâtiments dans des lieux comme Toronto, Hamilton, London, Calgary, etc. Il ne comprend pas que la dépense à faire pour les édifices du Parlement à Ottawa, et $100,000, je pense, pour un autre bâtiment ici.

Ce sont là des dépenses courantes, dépenses à faire, auxquelles chacun de nous s'attend et qu'il désire voir faire pour que nous puissions enfin entrer dans une salle convenable où la représentation s'acquittera plus à l'aise de ses devoirs publics. Le deuxième item est le suivant :

Pour les canaux de Welland, de Trent et autres.. .. .. $4,550,000

Il s'agit là de sommes à l'égard desquelles les états estimatifs ont été approuvés, et dont la dépense a été faite en grande partie. Je doute beaucoup qu'il soit possible de réaliser une économie tant soit peu considérable sur cette somme, même si nous le désirions. Les crédits relatifs au canal Welland sont à peu près épuisés, et j'ose dire qu'il en est de même de tous les autres articles de dépense inclus dans ce crédit.

Améliorations aux port et rivières..$ 3,201,800
Améliorations au chenal du Saint-Laurent.. 623,167
Constructions maritimes.. 40,000,000

Il peut y avoir diverses opinions sur l'à-propos de cette dernière dépense. Il peut y avoir une divergence considérable d'opinions dans cette Chambre au sujet de savoir si le Canada doit ou ne doit pas assurer par le vote de fonds publics, la construction de navires. Quoi qu'il en soit, les commandes sont là, le travail avance, des millions ont été dépensés et il en sera dépensé d'autres. Qu'on veuille bien me permettre ici une digression. Mon très honorable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster) a donné audience, l'autre soir, à une députation de personnes venues pour lui exposer les besoins de la navigation du chenal Saint-Laurent en vue du transport, par cette route, de certains produits agricoles. J'étais là moi-même, et les délégués nous ont dit que les navires remontant le chenal se faisaient payer d'un tiers à la moitié plus cher que les navires partant de certains ports du littoral américain et qu'ils ne peuvent obtenir des vaisseaux qui portent à la mer les productions de ce pays par la voie du Saint-Laurent. Devons-nous abandonner l'idée d'assurer la construction des navires qu'il faut pour que le produit des industries canadiennes soit exporté? C'est là une question qu'il appartient au Parlement de décider.

Le chemin de fer Intercolonial.—constructions et améliorations ..$11,121,681

La plus grande partie de cette somme a été dépensée, ou elle va l'être.

Le chemin de fer Québec-Saguenay.—Améliorations et construction.. $550,000

Cette somme est toute dépensée, ou elle le sera.

Embranchements.—Chemins de fer Intercolonial.—Prix d'achat.. .. $292,000

C'est là une somme bien faible peut-être, mais la Chambre se souviendra que l'acquisition de certaines lignes d'embranchement dans les Provinces maritimes, a été prévue et assurée par nos lois.

Le chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan.—Subvention.. .. .. $258,797
Le Transcontinental.—Achat, emplacement de la voie.. .. .. $125,000

Cet emplacement a été obtenu, les rails y sont posées, mais il n'est pas payé, et il faut le payer.

Chemin de fer de la baie d'Hudson.—Construction.. .. .. $400,000

L'honorable député de Nelson (M. Campbell) pense peut-être que ce n'est pas assez et qu'au lieu de $400,000, la somme à dépenser, devrait être beaucoup plus considérable.

M. CAMPBELL: Celle-là n'est pas employée à la construction ?

L'hon. M. CALDER: Nullement.

Ensuite viennent quelques crédits d'un chiffre important :

Matériel roulant, outillage, fournitures et matériaux pour le National et autres chemins de fer $35,000,000

Je crois savoir qu'une bonne partie de cette somme se dépense dans le moment et qu'il y a nécessité à le faire.

M. CURRIE: N'est-ce pas là une dépense d'exploitation?

L'hon. M. CALDER: Nullement.

M. CURRIE: Ce devrait l'être.

L'hon. M. CALDER: Nous avons ensuite le crédit n° 13:

Chemin de fer Nord-Canadien.—Construction, améliorations, échéances, intérêts et autres charges, 35 millions de dollars.

On a vu qu'on aura besoin de chaque dollar de ce crédit, cette année, et il en faudra peut-être un autre.

Etablissement des soldats sur les terres, 45 millions.

Crédits pour démobilisation.—Activités de guerre, démobilisation, transport de troupes, développement du commerce et autres dépenses comme suite à la guerre, y compris gratifications et le reste, 50 millions.

Il faudra chaque dollar de ce crédit pour atteindre la fin pour laquelle on l'a voté. Le Parlement a réellement voté ces crédits, à sa dernière session. On fait ces dépenses et autant que la preuve l'établit, il n'y a guère à prévoir qu'on pourra épargner un fort montant de la dépense totale estimative de $529,122,445. On doit obtenir chaque dollar de ce crédit du peuple canadien, au moyen d'un emprunt. Il faut ajouter aux chiffres qui ne sont pas dans les crédits, 15 millions de dollars, montant qui soldera les déficits du Grand-Tronc-Pacifique:

Liquidation du Grand-Tronc-Pacifique.—Intérêts et de prêts dans l'exploitation, 15 millions.

On calcule qu'il faudra 125 millions de dollars pour prêts à la Grande-Bretagne et aux autres pays alliés.

M. CURRIE: C'est là un actif.

L'hon. M. CALDER: Il le deviendra.

M. CURRIE: A l'exception de ce que nous donnons à la Roumanie?

M. SINCLAIR (Guysborough): Pourquoi le ministre se limite-t-il exclusivement au Grand-Tronc-Pacifique? Estime-t-il qu'il n'y aura pas de déficit dans l'exploitation d'aucun autre chemin de fer de l'Etat?

L'hon. M. CALDER: Si l'honorable député (M. Sinclair) veut se reporter au crédit n° 13, il trouvera:

Chemin de fer Nord-Canadien.—Construction, améliorations, échéances, intérêt et autres charges, 35 millions de dollars.

M. VIEN: Les déficits compris?

L'hon. M. CALDER: Y compris l'intérêt et autres obligations.

M. VIEN: On ne demande pas, cette année, de crédit pour parer à un déficit du Grand-Tronc.

L'hon. M. CALDER: J'ai parlé des crédits que la Chambre a votés, à la dernière session.

M. SINCLAIR (Guysborough): Aux crédits votés, à la dernière session, le ministre en ajoute d'autres. Je comprends que ceux-ci serviront à des dépenses futures. J'ai demandé: N'avons-nous pas de calcul indiquant les déficits des autres chemins de fer, en prévision d'une dépense future?

L'hon. M. CALDER: Je cite simplement la preuve établie devant le comité. Nous avons étudié la question avec tout le soin que nous pouvions y apporter. Le département des Finances a soumis ces chiffres. M. Boville, le sous-ministre, a discuté la question avec le ministre des Finances, avant de partir pour l'Ouest, et ce sont les chiffres que le département des Finances nous a soumis.

M. NESBITT: Ce sont des crédits pour l'avenir. Ils comprennent ce que nous appelons "estimations supplémentaires."

L'hon. M. CALDER: Qu'on ne fasse pas erreur. Ce sont les crédits pour l'exercice en cours auxquels on doit ajouter ces autres crédits pour le même exercice—non pour le prochain exercice financier. Ils comprennent un crédit de 15 millions acompte du Grand-Tronc-Pacifique, 125 millions pour prêts à la Grande-Bretagne et aux pays alliés, 5 millions pour venir en aide à Halifax et 25 millions pour construction de maisons —prêts aux provinces—ce qui forme, en chiffres ronds, un total de 700 millions de dollars. Cela représente les engagements du pays, à l'heure qu'il est, durant l'exercice en cours—700 millions de dollars.

Ainsi que le rapport le dit, l'état ci-dessus fait voir la catégorie de dépenses à laquelle il faut pourvoir durant l'exercice en cours. Bien qu'il soit certain qu'on ne dépensera pas tout le montant indiqué à chaque crédit, le comité est d'avis qu'il est prudent de calculer une dépense totale, sous tous ces en-têtes, d'au moins, 600 millions de dollars. S'il en est ainsi, cela veut dire que le pays et le Parlement se trouve en face d'une dépense de 600 millions pour l'exercice en cours. Si l'on vote les 400 millions qu'on a représentés comme étant absolument nécessaires au rétablissement des soldats dans la vie civile, cela signifie qu'il faut se procurer les sommes indispensables à cette fin et que nous devons faire appel au peuple canadien, durant l'exercice en cours, pour prélever à peu près 1 billion de dollars, en deniers sonnants. Votre comité en est venu à la conclusion que cela est impossible.

L'hon. M. FIELDING: Indépendamment du présent emprunt de la Victoire.

L'hon. M. CALDER: Non, l'emprunt de la Victoire compris.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre dit que ce sont des sommes qu'il faudra emprunter. Je voudrais savoir si c'est en sus de l'emprunt de la victoire ou si le montant total de ces sommes est couvert par l'emprunt de la Victoire?

L'hon. M. CALDER: L'emprunt de la Victoire en couvre une partie; mais je m'efforce d'exposer quelle est la situation financière pour le présent exercice financier.

Je dis de nouveau, que autant que nous pouvons en juger d'après les témoignages rendus devant nous, tout indique que le pays est déjà engagé au paiement de dépenses s'élevant à 700 millions durant le présent exercice, dont 600 millions devront être prélevés sur le peuple. Maintenant nous en arrivons à l'exercice suivant, parce qu'il faut en tenir compte aussi, et à ce propos le comité dit:

> En ce qui concerne les dépenses au compte du capital pour l'exercice 1920-1921, votre comité n'a pu obtenir de chiffres de source autorisée, car on ne peut les connaître que lorsqu'ils sont soumis au Parlement et sont approuvés par lui.

C'est-à-dire, que nous ne pouvons prédire, sauf d'une façon générale, ce que fera le Parlement ou le Gouvernement, relativement aux estimations budgétaires pour le prochain exercice financier.

Il y a cependant certaines dépenses qu'il faudra simplement payer, et nous avons essayé de les évaluer. En premier lieu, le sous-ministre des Finances nous a dit, d'après les meilleurs renseignements disponibles, que le ministère de la Milice, afin de terminer le travail de la démobilisation, aurait besoin d'au moins 50 millions. Or, le crédit de 350 millions que nous avons demandé cette année n'était pas tout entier destiné à la démobilisation. Ce crédit de 350 millions pour la démobilisation couvre les gratifications. Il couvre aussi jusqu'à un certain point des avances à des pays étrangers sous forme de crédits, et autres choses semblables; mais la prévision qui nous est parvenue était que l'an prochain il faudrait au moins 50 millions pour terminer le travail de la démobilisation, et je suis porté à croire que cette prévision est raisonnable. Puis, en ce qui concerne le rétablissement des soldats, notre prévision totale pour mener à bonne fin ce travail est de 150 millions, et dans le relevé que j'ai ici, nous ne demandons que 45 millions pour cette année. Nous trouvons qu'il faudra au moins 50 millions pour l'an prochain, et cela ne ferait qu'un total de 95 millions sur une prévision totale de 150 millions.

M. FRIPP: Combien d'hommes ces 150 millions établiront-ils sur des fermes?

L'hon. M. CALDER: Je ne saurais donner ce chiffre sur-le-champ. Le montant de chaque prêt a été établi en moyenne à environ $3,500, et si l'honorable député veut prendre son crayon, il en trouvera le nombre lui-même. Le comité, comme je l'ai dit, a fait une estimation, et personnellement je suis porté à croire qu'elle est très raisonnable; je pense que l'honorable député (M. Sinclair) (Guysborough) admettra probablement cela. C'est-à-dire que nous avons fait dans le rapport une estimation des dépenses sur le compte du capital que le Parlement devra probablement voter à sa prochaine session, pour les travaux publics, canaux, chemins de fer, construction de navires, havres, et ainsi de suite.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je retrancherais le montant destiné à la construction de navires.

L'hon. M. CALDER: Nous avons indiqué la catégorie probable des dépenses auxquelles il faudra pourvoir, et nous avons inscrit une prévision totale de 60 millions, puis des crédits à ouvrir à la Grande-Bretagne, à la France, etc., s'élevant à 50 millions.

L'hon. M. MURPHY: Cet "etc" couvre-t-il la Roumanie?

L'hon. M. CALDER: Il peut couvrir tout ce qu'on pourra juger nécessaire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Puisque le ministre s'est adressé à moi personnellement, il omettra cet item relatif à la construction de navires, s'il veut accepter ma suggestion.

L'hon. M. CALDER: On peut différer d'avis, quant à savoir si la construction des navires est nécessaire ou non.

M. CURRIE: Relativement à l'argent qui a été avancé à la Grande-Bretagne et à d'autres pays, n'était-ce pas de l'argent qui a été versé à nos cultivateurs pour payer des vivres qui ont été expédiés à ces pays, et n'est-ce pas de l'argent qui passe d'une poche dans l'autre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Ce sont des crédits.

L'hon. M. CALDER: L'argent est employé pour cet objet. Je ne sais pas quelle sera la situation l'an prochain, mais en ce qui concerne cette catégorie de dépenses en ce moment, elle est brièvement comme suit: A cause des conditions financières qui existent dans certains pays d'Europe,

nous trouvons qu'il est absolument nécessaire d'ouvrir des crédits si nous voulons assurer un marché à certains produits de notre pays. Nous trouvons que c'est nécessaire cette année. Quelles seront les conditions l'an prochain, je n'en sais rien, mais dans le cas de la Grande-Bretagne, il est convenable qu'elle ne soit pas en état de fournir les fonds nécessaires à cette fin.

Dans le cas de la France, de l'Italie et d'autres avec lesquels nous voulons traiter des affaires, il peut être vrai que, pour réaliser notre dessein, il soit indispensable que la population canadienne recueille des fonds au pays afin de pouvoir payer aux nationaux les produits qu'ils cultivent avant de les expédier à l'étranger.

M. PEDLOW: N'est-il pas vrai que la majeure partie de ce crédit de 125 millions qui a été ouvert à la dernière session, a été déboursée pour de la marchandise—produits industriels, tissus et le reste—et qu'une faible part a servi à acheter des denrées agricoles?

L'hon. M. CALDER: Je ne veux pas être entraîné dans la discussion de cet aspect de la question. En réalité, ce que l'honorable député dit n'est pas conforme à la vérité. La masse de ces deniers a servi à payer des produits agricoles et des farineux alimentaires, et un des articles ouvrés. Dans le cas de la Grande-Bretagne, je crois pouvoir dire que tout le crédit a été employé au paiement de denrées, telles que les viandes, le fromage, le poisson et autres produits similaires, non pas au paiement d'articles ouvrés. Cependant, cette question a été discutée ici à maintes reprises, lorsque ces crédits étaient en délibération, et je préférerais ne pas engager un débat sur ce sujet en ce moment.

Les chiffres que j'ai cités indiquent que, pour l'année courante et l'an prochain, le pays est entraîné—ou le sera, autant que je puis voir—dans des dépenses d'environ 900 millions, en tout. Je déclare qu'autant que je puis voir jusqu'à présent et sans exagérer en rien, il semble que le Canada soit tenu à des dépenses qui formeront un total de 900 millions, au moins, au cours de ces deux années-là, sans parler des 50 millions que mentionne notre rapport relativement à l'œuvre du rétablissement et qui porteront le total à 950 millions.. La conclusion du comité au sujet de cet aspect de la question se trouve à la page 41 du rapport:

> Récapitulant ce groupe de chiffres, votre comité est d'avis que, pour acquitter ses obligations, le Canada sera obligé, dans les douze ou dix-huit prochains mois de prélever, par voie d'emprunts, y compris le présent emprunt de la victoire, des sommes s'élevant à $700,000,000 ou $850,000,000.

Une VOIX: Veuillez lire le paragraphe suivant.

L'hon. M. CALDER: Le paragraphe suivant est ainsi conçu:

> Il n'est que juste d'observer, relativement à ces dépenses, qui doivent être faites au moyen d'emprunt de la population du Canada, que la nation, dans le cas de certains de ces articles, en possèdera un actif correspondant. Ainsi en est-il pour les prêts faits à la Grande-Bretagne et aux pays alliés, les prêts pour établissement de terres, la construction de chemins de fer, de navires et d'habitations, etc.

Je me propose de revenir sur ce sujet un peu plus loin.

J'ai parlé de la possibilité d'aller au peuple et d'en obtenir les sommes d'argent considérables que j'ai mentionnées—les 700 millions à 850 millions, qu'il faudra apparemment emprunter et, en outre, les 400 millions dont il a été question pour la restauration civile des soldats.

Examinons maintenant l'autre côté de la question, c'est-à-dire la manière de rembourser ces fonds, si nous les empruntions. Il faudra les remettre et servir l'intérêt annuellement. Chaque année, il faudra prélever sur le public les taxes nécessaires pour obtenir l'intérêt à payer sur cet emprunt. Examinons un instant ce côté de la médaille.

Le projet de M. Margeson est de prélever et de répartir 200 millions; celui de l'association des vétérans de la grande guerre exige 400 millions et celui de M. Flynn, 1,000 millions. L'intérêt annuel sur ces sommes serait respectivement de 11 millions, 22 millions et 55 millions. Advenant l'adoption de l'un de ces projets, il faudrait annuellement l'une de ces sommes, sans parler du capital. En réalité, il faudrait créer un fonds d'amortissement, afin d'éteindre un jour cette énorme dette de guerre.

La conclusion du comité, quant à cette question de l'intérêt, se trouve au paragraphe "b" de la page 42, dont la dernière phrase est ainsi conçue:

> Votre comité est d'avis que le Parlement éprouvera assez de difficulté à trouver les voies et moyens d'acquitter les frais d'intérêt annuels remboursables sur la dette publique déjà contractée, ou à contracter pour faire face aux obligations actuelles.

A ce propos, je désire appeler l'attention de la Chambre sur ce qui est énoncé à la page 43, sous la rubrique "Modes actuels d'impôts". On y relèvera ce passage: Avant la guerre, les dépenses courantes ordinaires du pays, la somme dépensée pour administrer les services publics réguliers, étaient

de 127 millions, en chiffres ronds. L'an dernier, elles s'étaient accrues jusqu'à 232 millions, et nos calculs, pour le prochain exercice, donnent 270 millions—non pas de dépenses imputables sur le capital, simplement de dépenses courantes. Autrement dit, il y a eu de ce chef une augmentation annuelle de 142 millions pendant la période de guerre.

Or, comme je l'entends, la situation se résume à ceci: pour chaque dollar que l'on empruntera dorénavant, pour une fin ou l'autre, il nous faut augmenter la somme à prélever par voie d'impôts. Peu importe ce à quoi sont destinés les deniers empruntés; il vous faut augmenter, jusqu'à concurrence du surcroît d'intérêt à payer, le montant que l'on devra percevoir du public par voie d'impôts sous une forme ou une autre.

L'intérêt sur la dette publique d'avant-guerre était de $12,893,000; cette année, on l'estime à $102,767,000, et l'an prochain cet intérêt sera d'au moins 120 millions de dollars. Or, en quoi consiste cette augmentation de nos dépenses courantes? En d'autres termes, pourquoi, de 127 millions de dollars qu'elles étaient avant la guerre en ont-elles été portées à 270 millions, l'an dernier? Comment expliquer cette dépense supplémentaire? Elle se répartit comme suit: l'intérêt sur la dette seule était de 90 millions; viennent ensuite les item de 25 millions pour les pensions et de 30 millions pour le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, lequel s'occupe des soldats invalides, soit un total de 145 millions de dollars; l'augmentation du compte courant est de 142 millions de dollars. Voyons maintenant ce qui peut survenir d'ici deux ou trois ans dans le domaine financier.

Pour l'exercice en cours la dépense courante est estimée à $270 millions.

M. McKENZIE: A combien s'élèverait-elle, y compris la dépense imputable sur le capital?

L'hon. M. CALDER: Je procède à un exposé de la question et j'en arriverai à cet aspect de la situation.

M. McKENZIE: Je ne demande pas au ministre de parler de la dépense imputable sur le compte du capital qui n'est pas l'objet de la discussion, mais on peut fort bien être renseigné sur ce qui se rattache à la question débattue.

L'hon. M. CALDER: Je comprends ce que mon honorable ami veut dire; j'y viendrai dans un instant.

Notre dépense courante pour le présent exercice, soit 270 millions de dollars, comprend les item que j'ai mentionnés: l'intérêt sur la dette publique, estimé, pour cette année, à 102 millions, 25 millions de dollars pour les pensions, et 30 millions pour le ministère de la restauration des soldats dans la vie civile. Ces trois montants se totalisent à 157 millions de dollars, et si vous retranchez de ce montant les 270 millions de dépenses courantes, il vous reste, en chiffres ronds, $12,300,000 pour les services publics ordinaires du pays. Je le répète, en 1913-1914, notre dépense, au compte courant ordinaire, a été de 127 millions, et dans ce montant sont compris quelque 13 millions d'intérêt sur la dette, ce qui laissait 114 millions pour tous les autres services publics ordinaires.

Je doute fort, pour ce qui est de cette dépense annuelle de 270 millions de dollars, qu'il soit possible d'économiser pour la peine. On ne saurait diminuer la prévision pour l'intérêt sur la dette publique; il en est de même des pensions. Dans deux ou trois ans d'ici, les dépenses du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile commenceront à fléchir sensiblement, mais d'ici ce temps-là, il n'y a guère lieu de compter sur une diminution notable dans cet item de notre budget. Je l'ai dit publiquement en dehors de la Chambre, et je le dis encore, ici, comme le disait lui-même, l'autre jour, l'ancien ministre des Finances (sir Thomas White), parlant d'un autre sujet: Le grand problème pour le pays, au cours des quelques années à venir, consistera à diminuer la dépense partout où il y aura moyen de le faire; il faut s'imposer des privations.

M. ROBB: Quand le Gouvernement commencera-t-il?

L'hon. M. CALDER: Il a déjà commencé, il y a quelque temps, et c'est ce que l'on fait actuellement, et cela doit continuer. Il faut porter le couteau, et c'est là où en sont réduits presque tous les pays belligérants qui se trouvent dans le même cas, à la suite des dépenses résultant de la guerre.

L'hon. M. MURPHY: Le ministre, je n'en doute pas, parle en toute sincérité, mais je lui prouverai qu'il se trompe lorsque le budget sera soumis à la Chambre.

L'hon. M. CALDER: C'est là une question d'opinion.

L'hon. M. MURPHY: Non pas lorsque l'on achète deux appareils cinématographiques distincts dans deux ministères du Gouvernement.

L'hon. M. CALDER: On peut encore différer d'opinion sur ce que constitue une dépense nécessaire et appropriée. Quand le

temps viendra, je serai probablement en mesure de discuter la chose avec l'honorable membre.

L'hon. M. MURPHY: On ne saurait différer d'opinion à ce sujet.

L'hon. M. CALDER: Pour en revenir à ce que disait le chef de l'opposition, j'ai fait l'exposé de ce que seront vraisemblablement nos engagements de dépenses au cours des deux prochains exercices. Si la somme atteint les 700 millions de dollars, à combien s'élèvera l'intérêt sur ce montant? Si nous empruntons au même taux qu'auparavant, environ 5½ p. 100, tous les ans nous aurons ajouté une somme d'au moins 38 millions et demi à notre service d'intérêt, ce qu'il faudra ajouter aux 270 millions dont j'ai parlé.

C'est-à-dire si nous jugeons nécessaire, au cours de ces deux ans, de prélever par voie d'emprunts les 700 millions représentant des engagements antérieurs, il faudra acquitter l'intérêt sur ces sommes qui s'élèvera au chiffre d'environ $38,500,000 par année. En plus de cela, on estime que les pensions absorberont annuellement une autre somme de 30 millions. A l'heure qu'il est, elles coûtent de 25 à 26 millions de piastres au pays, de sorte que nous serons obligés de prendre des mesures dans le but de prélever pour cet objet 5 millions de plus par année. Si nous fixons nos dépenses approximatives à 270 millions, il faut ajouter à ce montant les sommes que nous devrons prélever chaque année afin d'acquitter les intérêts, si nous empruntons 700 millions pour nous permettre de satisfaire à nos engagements antérieurs, plus 5 millions par année pour les pensions, de sorte que pendant des années le Gouvernement sera dans l'obligation de prélever annuellement par voie d'impôts sur les contribuables une somme de $313,500,000. Or, si pardessus tout cela, nous adoptions le projet des vétérans de prélever une autre somme de 400 millions pour la restauration des soldats, il s'ensuivrait que nous aurions une autre somme de 22 millions à acquitter chaque année pour les intérêts. En ajoutant ce montant de 22 millions à la somme de $313,500,000, nous arrivons à un grand total de $335,500,000 qu'il faudrait prélever annuellement sur le peuple canadien sous forme d'impôts. Je ne sais si mes collègues ont été en mesure de suivre les grandes lignes de l'exposé de notre situation financière, mais je me suis efforcé de le rendre aussi clair que faire se peut. Nos honorables collègues seront peut-être plus en mesure de suivre mon raisonnement en lisant mes observations après coup, car il est assez difficile de retenir les chiffres, surtout lorsqu'il s'agit de fortes sommes.

J'aborde maintenant la question qu'a soulevée l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie). Les observations qu'il a faites sont exactes, à savoir que certains de ces emprunts représentent une mise de fonds qui portera intérêt. Si nous sommes obligés de prélever une somme totale de $335,500,000 par année, nous aurons certainement un actif à montrer en regard du passif. Supposons que les prêts que nous avons faits à la Grande-Bretagne et aux pays alliés, s'élèveront à la fin à 200 millions de piastres; supposons que l'œuvre du Rétablissement du soldat tant au bénéfice de nos vétérans que de ceux qui ont servi dans les rangs des armées impériales, coûtera annuellement 175 millions au pays, somme que nous devrons prélever et prêter à nos anciens soldats; supposons que le projet relatif à la construction des habitations ouvrières auquel nous avons déjà affecté une somme de 25 millions soit mené à bonne fin; j'irai encore plus loin; supposons que nous débourserons 100 millions pour nos chemins de fer qui nous rapporteront des bénéfices puisque l'intérêt versé revient en réalité, au trésor public; en faisant toutes ces suppositions pour les fins de mon raisonnement....

M. CURRIE: Un instant s'il vous plaît. Je relève ici un article ayant trait au matériel roulant, à l'outillage, aux fournitures et matériaux achetés pour le compte des chemins de fer de l'Etat et autres. En vertu de la règle ordinairement suivie en pareille occurrence, on émet des obligations garanties par ce matériel, de sorte que les frais d'intérêt pour l'achat du matériel roulant se soldent d'eux-mêmes chaque année. Ces frais qui se répètent ne devraient-ils pas être imputables sur le capital, car autrement le contribuable canadien serait peut-être écrasé sous le lourd fardeau des dépenses énormes qu'entraînera l'exploitation de ces chemins de fer, si bien que nous aurons lieu de regretter le jour où le régime de la nationalisation a été mis en vigueur au pays?

L'hon. M. CALDER: L'honorable député a parfaitement raison, et voilà pourquoi je m'efforce de donner une vue d'ensemble de ce que sera notre situation financière pour les trois ou quatre prochaines années.

J'ai attribué un actif de 100 millions à nos chemins de fer pour l'outillage, etc., et j'assume qu'ils acquitteront leurs frais d'intérêts et autres. Or, si nous additionnons les quatre chiffres que j'ai mention-

nés tout à l'heure, c'est-à-dire les prêts que nous avons faits à la Grande-Bretagne et aux pays alliés, les sommes affectées à l'œuvre de la restauration des soldats dans leurs foyers, le montant consacré à la construction des habitations ouvrières ainsi que les sommes affectées à l'achat du matériel pour nos chemins de fer et le reste, en supposant que nous retirerons les intérêts sur ces sommes, nous arrivons à un grand total de 500 millions; or, si nous calculons l'intérêt au taux de 5½ p. 100, nous recevrons 27 millions de ce chef. Il restera donc encore une somme de 308 millions que nous devrons prélever chaque année par voie d'impôts. J'en ai peut-être assez dit sur le sujet de notre situation financière, pour établir à la satisfaction du Parlement que nous avons déjà un problème assez ardu sur les bras sans assumer d'autres fardeaux dont le poids pourrait écraser le pays.

M. McKENZIE: Cet état financier aurait bien dû être communiqué au Parlement hier.

L'hon. M. CALDER: Si nos honorables collègues veulent bien se donner la peine de consulter les parties 4, 5 et 6 du rapport qui comprennent les conclusions définitives du comité, ils se rendront compte que nous faisons allusions à trois des plans qui nous ont été soumis. Je m'abstiendrai de citer ces extraits, afin de ne pas prendre inutilement le temps de la Chambre. J'ajouterai cependant, que la première de ces propositions est dans ce sens: Si la guerre s'était prolongée, le Canada aurait été obligé de prélever une autre somme de 400 ou 500 millions de piastres, et alors, se dit-on, pourquoi ne le ferait-on pas aujourd'hui? Cette proposition nous est venue de différents quartiers au cours de l'enquête. On nous a dit: Si la guerre s'était prolongée, vous auriez prélevé cette somme de n'importe quelle manière; pourquoi ne le faites-vous pas à cette heure? Voici ce que nous avons à répondre. Le présent exercice est de fait une année de guerre pour ce qui concerne les dépenses publiques. Or, il est impossible que le pays satisfasse en même temps à ses obligations de guerre et aux dépenses qu'entraînerait le rétablissement civil des soldats. S'il est nécessaire que le Gouvernement prélève 400 millions pour les frais de guerre au cours du présent exercice, serait-il possible d'imposer en sus de cela au pays une autre contribution de 400 millions pour la restauration des soldats dans la vie civile? Est-ce que nos collègues saisissent le nœud de la question?

[L'hon. M. Calder.]

Il y a un fait que certaines personnes perdent de vue, c'est que, pour les dépenses, la présente année est, en somme, une année de guerre, et qu'il faut trouver des fonds considérables pour liquider la situation créée par la guerre.

Une deuxième proposition, ç'a été de mettre ces sommes au débit de l'indemnité allemande. Ce sujet est traité dans le deuxième paragraphe. Je dois dire que, pendant le cours de nos délibérations et dans les tentatives que nous avons faites pour parvenir à nous entendre sur le rapport que nous présenterions à la Chambre, il a été dressé plusieurs ébauches, dont l'une apparemment est sortie de nos mains et a paru dans les journaux, comme la Chambre le sait.

Dans cette ébauche, il était dit que l'indemnité allemande servirait à payer les navires perdus, les biens détruits et autres choses de cette sorte. Ce n'était qu'une proposition émise par un membre du comité, et que celui-ci n'a pas acceptée. Que va-t-il advenir de l'indemnité allemande? Nous ne savons pas même si nous allons obtenir une indemnité de l'Allemagne. Au reste, les conclusions du comité à cet égard se trouvent au paragraphe 5, page 42.

M. CURRIE: A combien à peu près s'élèvera la réclamation du gouvernement canadien?

L'hon. M. CALDER: Je ne saurais dire.

M. CURRIE: Est-il possible de trouver quelqu'un au Canada ou ailleurs qui puisse nous donner une idée de la chose?

L'hon. M. CALDER: Je crois qu'en faisant des recherches auprès de l'autorité compétente, vous pourriez obtenir ce renseignement. Ensuite, au cas où il serait impossible de trouver de l'argent proprement dit, on a suggéré d'émettre des obligations en faveur des soldats. Les conclusions du comité relativement à ce point se trouvent au paragraphe 6, page 43.

Je n'entends point faire une longue revue des articles qui traitent des impôts. Comme chacun de nous le comprendra sans peine, les opinions varient grandement au sujet de la forme d'impôts à adopter pour accroître les revenus du pays. Certaines propositions nous sont parvenues de divers quartiers relativement à la possibilité de réunir les fonds voulus si l'on adoptait certains modes d'imposition. Afin de saisir la Chambre de cette affaire, le comité à cru devoir lui soumettre les diverses formes d'impôts qu'on lui a suggérées.

Pour ce qui est de gratifications supplémentaires, la question a été examinée longuement et avec beaucoup de soin. Les conclusions du comité à cet égard se trouvent à la page 8, sous la lettre "C".

M. CURRIE: Avant d'aborder ce point-là, je désirerais que le ministre discute quelques-unes de ces modalités de l'impôt que l'on a suggérées.

L'hon. M. CALDER: J'ai déjà retenu l'attention de la Chambre beaucoup plus longtemps que je ne l'aurais dû.

M. CURRIE: L'honorable ministre n'a-t-il pas envie d'éluder la question?

L'hon. M. CALDER: Pas le moins du monde. Je n'use d'aucun détour, et il est souverainement injuste même de l'insinuer.

M. CURRIE: J'ai cru que le ministre se préparait à discuter les modes d'imposition suggérées, tout comme il a discuté d'autres propositions, et je lui ai demandé s'il n'allait pas le faire.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député a été plus loin, il a dit que je cherchais à éviter la question.

M. CURRIE: Si l'honorable ministre entend ne pas discuter cette affaire, il nous restera à tirer nos propres conclusions.

M. MORPHY: Retirez vos paroles.

L'hon. M. CALDER: J'ai déjà occupé l'attention de la Chambre pendant plus de deux heures, et il est à peu près temps, je crois, que je laisse à d'autres le soin de traiter certains aspects du problème. C'est la seule raison que j'ai eue de ne pas discuter les diverses formes d'imposition mentionnées dans le rapport. Pour revenir à la question d'une distribution supplémentaire générale de gratifications, voici ce que l'on trouvera à la page 48 comme étant l'avis du comité:

> Relativement à la question de pourvoir à de nouvelles subventions en argent, gratifications ou autres secours financiers devant être généralement répartis sur une base quelconque à tous les membres du corps expéditionnaire canadien, votre comité désire qu'il n'y ait aucun malentendu quant à ses opinions.
>
> Votre comité ayant pleinement discuté et considéré la situation financière du Canada, y compris la forte somme supplémentaire d'argent qui doit être empruntée pour accomplir l'œuvre que le pays s'est engagé à mener à bonne fin, le comité ne peut prendre sur lui de proposer au Parlement un plan relatif à une nouvelle distribution générale de subventions ou de gratifications, soit en argent, soit en crédits.

La Chambre peut ne pas partager cette opinion, mais elle est celle qu'a émise le comité après des jours et des semaines de délibérations pendant lesquelles nous avons de notre mieux pesé le pour et le contre de cette affaire. Si le Parlement a une opinion autre que celle-là, c'est à lui de l'exprimer. Si le Parlement est d'avis qu'il conviendrait d'accorder une nouvelle allocation aux vétérans sous forme de prêt ou à titre gratuit, qu'il le dise, que chaque membre de la représentation le déclare, car aucun ne saurait échapper à sa responsabilité à cet égard.

La partie suivante précédée de la lettre "D", traite des diverses propositions qu'on nous a soumises et dont quelques-unes furent adoptées. Je les repasse toutes à la hâte et sans suivre l'ordre dans lequel elles figurent. La première comporte que les Canadiens ayant fait partie de l'armée impériale soit parce qu'ils s'y étaient enrôlés directement soit parce qu'on les avait pris dans l'armée canadienne, devraient être mis sur le même pied que les soldats de l'armée canadienne quant aux gratifications, et que cette disposition devrait s'appliquer non seulement aux Canadiens de naissance et aux soldats devenus sujets canadiens d'une autre manière quelconque, mais aussi aux réservistes de l'armée impériale. Après mûr examen nous en sommes venus à la conclusion que ces soldats avaient droit d'être mis sur le même pied que ceux de l'armée canadienne. Le coût estimatif des dépenses à ce sujet est d'environ 9 millions.

M. McGIBBON (Muskoka): Cette disposition s'applique-t-elle aussi aux infirmières canadiennes qui se sont jointes à l'armée impériale?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. McKENZIE: Je présume que le comité a dû tenir compte de ce que le gouvernement impérial s'occupe de prévoir en faveur de ces soldats. Je comprends qu'il a égard aux soldats canadiens qui se sont joints à l'armée impériale.

L'hon. M. CALDER: Il a été tenu compte de cela. La gratificatoin qu'un soldat recevra des autorités impériales sera déduite de celle qu'il recevra des autorités canadiennes, et il ne touchera que la différence.

M. McMASTER: Le comité a-t-il songé au cas de soldats devenus sujets canadiens par naturalisation, mais qui étaient des réservistes français et se sont joints à l'armée française quand la guerre a éclaté, combattant ainsi au nom de la France, dont le tarif des pensions est beaucoup plus faible que le nôtre?

L'hon. M. CALDER: Le comité a consacré un certain temps à l'étude de ce point. Les réservistes français, belges, grecs et italiens partis du Canada, sont tous dans le même cas. Nous n'avons pas jugé à propos de proposer à la Chambre de mettre les réservistes de ces nations-là sur le même pied que les réservistes anglais. Naturellement, les réservistes anglais qui avaient élu domicile en Canada sont assimilés aux Canadiens. Nous demandons que cette allocation ne soit payée qu'à ceux qui avaient vraiment leur domicile en Canada lors de la déclaration de guerre et seront revenus en Canada pour y demeurer.

Nous demandons ensuite que les frais de transport de personnes à la charge de soldats, revenues au Canada avant l'armistice, soit payés. Je n'insisterai pas sur ce point.

La proposition que nous faisons en troisième lieu a trait aux soldes et allocations de soldats malades, aux hôpitaux dépendant du ministère de Rétablissement des soldats dans la vie civile. Depuis que nous avons présenté nos conclusions il a surgi un point que le comité n'avait jamais eu occasion d'étudier. Dans nos conclusions nous demandons que les soldats malades libérés et placés sous la dépendance du ministère de Rétablissement des soldats dans la vie civile, et mis sous traitement à l'hôpital, reçoivent tous la même solde et la même allocation, sans égard à leurs rangs respectifs.

J'ai découvert, depuis, que ces soldats pouvaient, à leur choix, demeurer aux hôpitaux militaires, et que, dans ce cas, ils auraient eu droit à la solde et à l'allocation dues à leur rang; du moins, c'est ce qu'on m'a dit. Quand ces soldats ont consenti à être démobilisés, afin de pouvoir entrer aux hôpitaux dépendant du ministère de Rétablissement des soldats dans la vie civile, il fut convenu qu'ils auraient droit à la solde et à l'allocation dues à leur rang. Je ne sache pas que ce point-là soit parvenu à l'attention du comité ni au cours de l'enquête, ni au cours des discussions; aussi arrive-t-il à Ottawa de nombreuses représentations comportant que si le Gouvernement donnait effet à cette conclusion de notre part, il violerait, par le fait même, l'entente intervenue entre les soldats et lui.

M. NESBITT: Qui a fait cette observation?

L'hon. M. CALDER: Je crois qu'elle a été faite par certains représentants de l'association des soldats, qui sont venus nous voir.

[M. McMaster.]

M. PARDEE: Alors, votre conclusion ne vaut rien?

L'hon. M. CALDER: Nos conclusions constituent seulement des propositions que nous soumettons au Gouvernement.

M. McKENZIE: Si un tel arrangement a été conclu, il doit être consigné quelque part.

L'hon. M. CALDER: Je le pense.

M. McGIBBON (Muskoka): On en trouve la substance à la page 9 du rapport.

L'hon. M. CALDER: J'ai exposé la question et je n'ai à m'y arrêter davantage. Page 49, il y a une autre proposition du comité. Selon moi, elle est d'une importance extrême, et on devrait s'en occuper sans tarder. Elle a trait aux cas de dérangement fonctionnel ou névrologique, comme on les appelle—à ceux qui sont légèrement ou considérablement anormaux et qui devraient être soignés le plus tôt possible. Plusieurs de ces cas ne sont pas soignés aujourd'hui comme ils devraient l'être. Notre comité n'a pu que recommander de confier immédiatement l'étude de ce problème aux spécialistes voulus, et d'accomplir promptement tout ce qui serait nécessaire pour prendre convenablement et raisonnablement soin de cette catégorie de gens.

Je dois retenir la Chambre pour traiter, en particulier, des idées émises à la page 53, car c'est là que se trouve le nœud de la difficulté. On conseille au Parlement d'accorder des secours pécuniaires, sous forme de prêts, gratifications ou solde et allocation, aux catégories suivantes d'anciens soldats :

(a) Ceux qui désirent obtenir une formation professionnelle, commerciale ou industrielle, peu importe leur âge ou leur invalidité...

On nous a donné à entendre que, dans le cas d'un ancien combattant qui désire obtenir un enseignement professionnel ou technique, le Parlement devrait lui en fournir les moyens sans tenir compte de son âge ou de son invalidité. Puis, il y a une alternative :

...ou, dans l'alternative, tous ceux qui désirent obtenir cette formation et qui se sont enrôlés à l'âge de vingt et un ans, ou moins.

(b) Ceux dont l'éducation universitaire, professionnelle ou technique a été interrompue par suite de leur enrôlement, peu importe leur âge, ou, dans l'alternative, tous ceux de cette catégorie qui se sont enrôlés à l'âge de vingt et un ans, ou moins—y compris les étudiants en arts, sciences, génie, médecine, droit, agriculture, etc.

M. SINCLAIR (Guysborough): Qui décidera des cours que les différents individus pourront suivre ?

L'hon. M. CALDER: Les rouages nécessaires devront être créés. Ce ne sont là que des conseils. La proposition suivante est d'accorder des secours pécuniaires, des gratifications ou des prêts aux médecins pratiquants qui ont reçu leur diplôme peu de temps avant de s'enrôler et qui désirent suivre des cours de perfectionnement pour obtenir plus de compétence dans leurs travaux importants. On demande aussi des secours pour :

(d) Ceux qui désirent embrasser des carrières demandant une formation individuelle, telles que les suivantes: forgerons, pêcheurs, épiciers, pharmaciens, architectes, etc., peu importe leur âge ou leur invalidité.

(f) Ceux qui ont besoin d'aide pour faire face à des obligations, telles que les dettes contractées durant la guerre, les hypothèques, etc., peu importe leur âge ou leur invalidité.

La clause suivante accompagne ces propositions:

A toutes ces suggestions était ajoutée une clause conditionnelle voulant que, dans chaque cas de demande d'aide, on tienne compte des besoins réels de même que du mérite ou des qualités du requérant.

Selon moi, ce chapitre de recommandations constitue, je le répète, le nœud du problème du rétablissement. Ainsi, on nous dit: "Voici des gens sans foyer; l'Etat devrait intervenir et leur aider à se procurer un abri, en leur avançant des fonds." Un autre dira: "Ce soldat-ci n'a pas besoin d'un foyer; il veut s'établir dans les affaires; l'Etat devrait, au moyen d'un don ou d'un prêt, le mettre en état de s'établir." Puis, il y a le cas du jeune étudiant dont l'instruction a été interrompue, et nous demande: "De grâce, est-ce que l'Etat ne peut pas venir au secours de celui-ci et lui permettre de compléter son éducation?" Ailleurs, on se plaint qu'une hypothèque pèse lourdement sur un individu qui ne peut pas se rétablir, parce qu'elle est un obstacle, et l'on suggère que l'Etat devrait lui donner ou lui prêter $1,500 ou $2,000 pour purger cette hypothèque. Nous recevons ces recommandations relativement aux divers modes de rétablissement, et elles constituent le nœud de la difficulté qui nous a été soumise. Nous les avons discutées de tous les points de vue. Des membres du comité auraient été portés à dire: "Voici quelqu'un qui veut rebâtir une maison; nous devrions l'aider." Un autre s'est marié en Angleterre et il revient avec femme et deux mioches; il n'a pas de foyer, ni de mobilier; il faudrait l'aider à se procurer un gîte. Un habitant du littoral est parti; il a perdu une embarcation et ses agrès de pêche; nos sympathies lui étaient naturellement acquises, et nous voulions lui rendre son embarcation et ses agrès de pêche, afin de le remettre sur pied.

Prenons l'étudiant d'une université; un jeune homme qui venait d'obtenir son inscription et qui commençait ses cours, est parti et il a perdu trois ou quatre des meilleures années de sa vie.

Voici ce qu'il nous dit: " Je suis sans ressources; on m'a forcé à abandonner l'université pendant trois ou quatre ans, je suis de retour au pays et je tiens à achever mon cours universitaire ". Et voici la question que se pose le comité: " Ne pourrions-nous pas aider ce jeune homme à compléter ses études universitaires "?

C'est l'ensemble de toutes ces propositions qui nous arrivent de part et d'autre qui constitue le grand problème de la restauration des soldats, problème qui est laissé à la décision du Parlement. Qu'allons-nous faire de toutes ces réclamations qui sont la plupart du temps très légitimes et de la plus haute importance. De plus le Parlement est-il en mesure de fournir l'argent nécessaire à l'exécution de cette tâche?

En vue de faire connaître à la Chambre ce que le comité se propose de faire, je demanderais aux honorables députés de bien suivre les conclusions que je vais lire, parce qu'elles sont le résultat d'une étude sérieuse de la part de votre comité. On pourrait se poser la question: est-ce que vous saisissez bien la situation de la même manière que nous l'avons comprise? Sinon vous êtes priés de nous le dire et d'agir dans ce sens lorsque le moment sera arrivé. Nous avons apporté à l'étude de ce problème le meilleur de notre jugement et nous nous sommes efforcés de juger les choses d'une manière honnête et équitable lorsqu'il s'est agi d'en arriver à des conclusions définitives. Je le répète, il importe d'écouter cette lecture très attentivement; voici cette partie de notre rapport:

Propositions.—Votre comité est d'avis que les problèmes posés dans ces propositions sont tels que le Parlement doit les étudier à fond avant d'en venir à une décision.

Votre comité, après avoir discuté longuement et avoir tout considéré, en est venu à la conclusion que les très fortes dépenses que comporterait la mise à exécution de toutes ces propositions seraient telles que le Parlement ne les pourrait approuver.

D'après les témoignages entendus, votre comité a constaté qu'il lui était bien difficile de faire une estimation exacte du coût de la mise à exécution de certaines de ces propositions. Si la formation professionnelle était ouverte à tout venant comme on le suggère...

Et nous avons compris très clairement que l'Etat était tenu d'accorder à tout homme qui en fait la demande le bénéfice d'un enseignement professionnel qui le mette en mesure d'exercer une profession et que l'Etat doit supporter les frais entraînés par cet enseignement.

...les dépenses se chiffreraient probablement à un montant de 20 à 30 millions. Pour les étudiants des cours universitaires seulement, on a soumis un coût estimatif de prêts et de gratifications de plus de 7 millions.

Personne ne peut nous dire à combien se chiffreront ces frais, s'il s'agit pour nous de placer chacun d'eux dans un commerce quelconque; nous disons tout simplement qu'il en coûtera tant. Si un homme veut se lancer dans la pharmacie, dans l'épicerie ou l'industrie de la pêche, a-t-il droit à un prêt, et s'il en est ainsi combien lui faudra-t-il? Quelle estimation peut-on faire lorsqu'il s'agit de 500,000 hommes? On sait qu'il en coûtera beaucoup. On a aussi proposé l'adoption de certaines lois relativement aux dettes, hypothèques, outillage, logement et fournitures. Et voici ce que dit le rapport:

Votre comité est aussi d'avis que cet ensemble de propositions et d'autres, de même nature, en vue du rétablissement, constitue la base même des propositions énoncées dans le plan général en vue du rétablissement par le comité de l'A.V.G.G., MM. Margeson et Flynn. On peut, par conséquent, estimer que, si ce plan est approuvé et mis à exécution, des sommes d'argent variant de 200 millions à 1 milliard d'après leurs indications, devront être recueillies en Canada pour ces fins, dans un avenir rapproché.

Quant à leurs propositions en général, outre les problèmes financiers qu'elles comportent, votre comité ne voit pas très bien comment il pourrait proposer une aide quelconque en argent pour une catégorie ou un groupe en particulier d'anciens soldats qui ne sont pas invalides.

Saisissez-vous bien?

M. McKENZIE: Parfaitement.

L'hon. M. CALDER: Nous avons conclu que nous ne serions pas justifiés de proposer au Parlement d'accorder des subventions ou des prêts à une catégorie particulière des soldats réformés, sauf une exception:

Votre comité est convaincu que la plus grande partie des soldats eux-mêmes seraient les premiers à se plaindre d'une telle distinction.

C'est alors que commencèrent à nous arriver en grand nombre lettres et protestations. Avant même d'avoir terminé notre tâche le comité commençait à recevoir des dépêches et des lettres de l'extérieur relativement à ce que nous allions faire en faveur des étudiants universitaires; dans ces lettres on disait: "Si vous accordez ce privilège aux étudiants universitaires, nous voulons avoir des privilèges équivalents; autrement ce serait commettre des injustices."

La seule exception que l'on a faite pour l'établissement des soldats sur des terres trouve sa justification en ce que l'aide ainsi accordée est considérée comme étant d'abord un acte accompli dans l'intérêt du pays comme mesure de colonisation. En conséquence, votre comité est d'avis que, si une nouvelle aide en argent doit être accordée aux soldats qui ne sont pas invalides, cette aide doit être accordée à tous sans tenir compte de l'âge, de la position, de la catégorie, pourvu que cette aide serve à une des fins quelconques du rétablissement.

Je n'ai pas besoin de lire ce qui suit. A la fin de cette partie du rapport vous trouverez des propositions que le comité a jugé à propos de faire relativement à une certaine catégorie de soldats invalides. Quant aux autres propositions ayant trait à l'assurance-vie, au logement, ainsi qu'aux sans-travail, etc., le rapport donne des renseignements assez détaillés.

Nous avons également cherché à établir une estimation de ce qu'il pourrait en coûter pour la réalisation de quelques-unes de nos propositions.

Je me proposais de parler assez au long des propositions de M. Flynn, de l'association des vétérans de la grande guerre, et de M. Morgeson, mais ce que j'ai déjà dit me dispense de nouveaux arguments. Je doute fort qu'il soit besoin de retenir la Chambre plus longtemps à ce sujet.

Il reste un point dont je veux parler. Il est inutile de discuter le bill même. On a fait certaines propositions relativement à des modifications du projet de loi. Mais, je veux insérer au hansard et présenter à la Chambre, autant que possible, les opinions de ceux que le comité a entendus. Je regrette que tous les membres de la Chambre n'aient pu assister aux séances du comité afin de se rendre compte par eux-mêmes des vues des vétérans. Il est très difficile pour nous, civils, qui n'avons pas servi à l'étranger, de voir les choses sous le même angle que les soldats. Comme les membres n'ont pas eu l'avantage d'assister aux délibérations du comité, je crois de mon devoir d'exposer à la Chambre brièvement, mais d'aussi près que je le puis, les vues des vétérans telles que je les connais. La Chambre et les associations des anciens combattants qui ont été entendues par le comité, ont droit à ce que ces opinions soient présentées à la Chambre aussi fidèlement que possible. Voici comment j'ai cherché à résumer l'expression de ces sentiments. Tous les membres de l'armée expéditionnaire ont souffert dans leur personne, leur santé et

leur situation financière. Tous ont donc besoin d'argent pour se rétablir. Ce point de vue a été exposé devant nous à maintes reprises. Tous les soldats, vu la longueur des hostilités, vu ce qu'ils ont enduré, ont droit, à quelques rares exceptions près, à un secours financier pour les restaurer dans leurs situations d'avant-guerre. Ils disent que les gratifications accordées jusqu'à ce jour, bien qu'elles représentent une somme de 153 millions, ne sont pas suffisantes. Ils trouvent qu'un secours en argent, dans la plupart des cas, est absolument nécessaire; qu'il faut agir sans retard; que cette aide doit consister en gratifications monétaires et que la somme totale requise à cette fin est entre 400 millions à 1 billion. Ils ajoutent que les dispositions que l'on a prises jusqu'à ce jour, en vue de leur rétablissement, bien que de nature à les aider, sont absolument insuffisantes, parce qu'il n'y a rien de prévu pour celui qui n'est pas invalide ou qui s'est enrôlé à un âge en dessous de dix-huit ans. Ils n'ont eu que les premières gratifications peu élevées ou l'offre de s'établir sur des terres. De plus, selon eux, la pension actuelle est insuffisante. C'est leur opinion, qu'ils ont plusieurs fois exprimée au comité, surtout la pension en faveur des veuves et des orphelins.

Plusieurs vétérans, disent-ils, sont maintenant sans emploi. Il y en aura beaucoup plus l'hiver prochain et il faudrait, pour leur permettre d'affronter la mauvaise saison, des gratifications en argent.

Cette agitation et cette demande de gratifications, prétendent-ils, n'auraient pas eu lieu si le Gouvernement avait fait droit aux propositions que le comité consultatif de l'association des vétérans de la grande guerre a faites au comité de rapatriement du cabinet. Ils disent que si ce comité, qui a siégé ici, à Ottawa, depuis cinq ans, six, sept ou huit mois et qui ne cessait d'interviewer le Gouvernement au sujet de certaines de ces propositions, avait voulu entendre et suivre les propositions du comité consultatif, cette demande de gratifications n'aurait pas sa raison d'être aujourd'hui. Tel est leur point de vue.

Examinons maintenant ces propositions. D'abord, le comité consultatif, en nous proposant un projet de logements pour tous les vétérans qui voudraient construire des maisons, nous a demandé de leur accorder des prêts ou des gratifications à cette fin. Ce projet, si nous l'adoptions, nous coûterait probablement 100 millions, sinon plus. Supposons que 50,000 sur les 500,000 vétérans demandent à contracter un emprunt pour se construire une maison, le Gouvernement sera obligé de prélever pour cela 100 millions au moins.

Ils nous ont de plus proposé d'accorder des prêts ou des gratifications, ou les deux, à ceux qui ont besoin de s'acheter de l'outillage ou veulent se lancer dans les affaires. Eh oui! j'avouerai en toute sincérité que cette proposition a été faite au comité, mais que le Gouvernement n'a pas trouvé moyen de l'adopter. Nous n'avons pas vu comment nous pourrions le faire, en tenant compte des besoins du restant des soldats.

Or, c'est à cause de l'accumulation des frais qu'aurait comporté la mise à exécution d'un pareil projet que nous avons refusé de l'adopter. Une autre proposition, c'est que le Gouvernement devra accorder une gratification suffisante aux étudiants de toutes catégories aux fins de leur permettre de terminer leurs cours.

Le comité consultatif a aussi suggéré que nous accordions une gratification de $200 à tout enfant de veuve qui désire suivre les cours d'une école primaire.

On a aussi proposé de procurer gratuitement des cours de rééducation professionnelle ou autre—à tout vétéran ayant des aptitudes et désirant l'obtenir.

Un autre projet qui nous a été soumis, c'est celui de créer un système d'assurance contre le chômage sous le contrôle de l'Etat au bénéfice de tous les citoyens du pays.

On a proposé de plus la création d'un système d'assurance-vie par l'Etat au bénéfice de tous les vétérans de la grande guerre. Je le répète encore une fois, les vétérans sont d'avis que si le Gouvernement avait adopté quelqu'un des projets, qui lui ont été soumis au cours des derniers dix mois, nous n'aurions pas ce problème épineux à solutionner à l'heure qu'il est. Pour résumer la question en deux mots, si le Gouvernement avait accepté toutes les propositions qui lui sont venues de ce comité consultatif, il aurait été obligé de sanctionner une dépense de 400 millions à 1 milliard de piastres à ces seules fins.

Pour en revenir au point de vue des vétérans, ils ont fait observer au comité que bien que ces plans généraux touchant le rétablissement des soldats dans la vie civile étaient basés sur des "besoins réels, pressants et étendus", la situation régnant par tout le pays a rendu leur adoption encore plus urgente. Au cours de l'enquête, on a affirmé à maintes reprises que les folles dépenses sont partout à l'ordre du jour, que de toutes parts surgissent des indices d'un mode de vie fastueux, que nous avons permis aux exploiteurs d'accumuler d'énormes fortunes, que ceux qui sont restés au pays

ont touché de forts salaires et ont vécu dans le confort et que le Gouvernement n'a pas adopté les mesures nécessaires pour imposer la population qui est restée ici au bénéfice des soldats qui sont allés se battre en terre étrangère.

Je n'ai pas le moindre doute à ce sujet, monsieur l'Orateur, les conditions qui prévalent par tout le pays aujourd'hui ont beaucoup contribué à faire naître la situation à laquelle nous devons faire face.

Etant donnés ces faits tels que je les vois, je suis convaincu que notre population a contracté des habitudes dépensières inconnues jusqu'ici en Canada, et cette situation saute aux yeux de tout le monde d'un bout à l'autre du pays. Il est facile de comprendre l'impression que reçoivent nos soldats à leur retour en Canada en constatant le genre de vie de notre population et la façon dont elle jette l'argent par les fenêtres, surtout lorsqu'ils songent aux énormes fortunes que certaines gens ont accumulées. En face de ces conditions, les soldats rapatriés—cette assertion a été faite à maintes reprises—n'y comprennent plus rien. Ils se demandent pourquoi le Parlement ne met pas un terme à cet état de choses. Pourquoi on permet à ces gens de mener la vie à grandes guides, pourquoi le Parlement ne prendrait-il pas des mesures quelconques afin d'aider les vétérans à se rétablir dans la vie civile? Je m'efforce donc en ce moment d'exposer le point de vue des vétérans à mes collègues comme ils l'ont exposé devant le comité.

Les vétérans, favorables au projet d'accorder une gratification, ont aussi laissé clairement et énergiquement entendre qu'ils tiendront chaque député strictement responsable du vote qu'il donnera sur cette question. Il ne saurait y avoir d'équivoque à ce sujet. Ils l'ont déclaré en toutes lettres. Ils ont tenu à ce que la question soit débattue à fond dans l'enceinte de la Chambre des communes; ils ont pris les moyens pour s'assurer de l'attitude de chacun des représentants du peuple sur cette question; ils désirent que le vote soit pris de telle façon que personne ne pourra adopter une attitude douteuse à ce sujet.

Je me contente de vous répéter la substance des déclarations que les vétérans ont faites devant le comité; il n'est que juste et raisonnable que je communique au Parlement les représentations qu'ils ont faites au comité. Je me suis efforcé d'exposer devant le Parlement—je ne dirai pas brièvement ni d'une façon concise—mais aussi clairement qu'il est en mon pouvoir de le faire, les divers aspects du problème tel qu'il s'est présenté en comité.

[L'hon. M. Calder.]

J'ai tenté aussi de vous faire toucher du doigt quelques-unes des difficultés de nature à nous empêcher de tirer certaines conclusions et de communiquer au Parlement certaines conclusions auxquelles le comité est arrivé, ainsi que les raisons sur lesquelles il s'est appuyé pour ce faire. Je ne vois guère ce que je pourrais ajouter de plus. Le rapport est entre les mains des honorables députés depuis deux jours; ils ont eu la chance de l'examiner; c'est donc au Parlement qu'il appartient à cette heure de décider de son sort.

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

Reprise de la séance.

M. ANDREWS: Monsieur l'Orateur, bien que je n'aie pas été membre du comité dont nous considérons le rapport, j'ai eu le privilège d'assister à toutes les séances où l'on recueillit les témoignages, lesquelles étaient publiques. Je désire tout d'abord affirmer que je fus frappé de la grande droiture du président et de l'exécutif, de leur grand désir de toujours vérifier les faits, tous les faits ayant trait à la question. Le rapport si l'on me permet un instant de faire de l'histoire, est le résultat direct de la résolution dite de Calgary, qui réclamait une gratification. Celle-ci avait été délibérée, en juillet, à la convention fédérale de Vancouver, où l'affaire fut débattue des jours durant, et où l'on décida sous forme de compromis de demander au Gouvernement de charger une commission mixte de soldats et de députés de s'enquérir de toute la question de la restauration du soldat dans la vie civile. Je puis dire, pour renseigner les députés qui n'y assistaient pas, qu'il y eut divergence évidente d'avis quant à la gratification et quant à ce qu'elle comportait. Il se produisit deux avis divergents parmi les soldats eux-mêmes. Certains crurent que le meilleur mode de rétablissement était de faire un prêt ou paiement d'argent et de laisser les soldats se débrouiller ensuite, comme on le fait d'ordinaire au Canada. D'autres, plus réservés, et j'en suis, pensèrent que l'on pouvait imaginer d'autres moyens plus sûrs, et peut-être plus paternels. A ce sujet, je vais être très franc envers la Chambre. J'ai une raison particulière de l'être, car les journaux, à la dernière fois que j'ai traité le sujet, ont dit que, en somme, je n'avais pas nettement indiqué mon attitude. C'était pour moi du nouveau, car mes vues sur le sujet étaient bien connues de tous mes camarades, et je pense, de tous autres; mais, apparemment je me faisais illusion. Je ne veux pas imposer mes opinions personnel-

les, mais je dis que s'il s'agissait de mes propres fils, et que j'eusse l'argent en main, je ne songerais pas à leur verser 2,000 ou 1,000 dollars, suivant le cas. Mais la résolution qui fut transmise de Calgary était d'une toute autre nature. Elle tendait à la restauration du soldat dans la vie civile au moyen de subventions motivées. Il y a toute la différence du monde entre un versement à l'aveuglette et une gratification motivée. Le président et le comité ont paru avoir de forts doutes sur le sens du mot "besoin' 'et de l'expression "besoin prouvé". Je me suis donné la peine de consulter le dictionnaire. Voici sa définition du mot "besoin":

Manque d'une chose nécessaire ou très désirée; indigence, d'où, surtout, dénuement ou privation des choses nécessaires à la vie.

Et voici la définition du verbe "avoir besoin":

Manquer de; sentir la nécessité, avoir besoin de, manquer de; nécessiter.

Ces définitions me semblent assez larges pour comprendre tout ce que signifie pour moi le mot besoin. Je suis très convaincu, j'ai la certitude aussi forte que celle de ma présence en cette Chambre, que si d'anciens combattants sont dans le besoin, le peuple canadien voudra les secourir s'il en a le pouvoir. Il ne s'agit plus que du choix des voies et moyens. Cette convention tenue en juillet transmit une résolution au cabinet. Plus tard, en septembre, elle soumit l'affaire au premier ministre personnellement, qui, après mûre considération, répondit ce qui suit. Cette lettre se trouve au hansard non revisé du 12 septembre, page 260:

Cher monsieur MacNeil:

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 3 courant.

A la suite de l'entretien que j'ai eu avec le comité exécutif de l'Association des vétérans de la grande guerre, samedi dernier, j'ai examiné le sujet sous ses divers aspects avec mes collègues, et il résulte de cet examen que nous croyons encore devoir nous en tenir à la décision énoncée dans ma lettre du 27 août dernier.

Les faits qui, à l'avis du Gouvernement, régissent notre action en cette affaire sont à notre portée et peuvent être vérifiés sans qu'il soit besoin de nommer un comité de la Chambre ou d'instituer une commission royale. Vous comprendrez, je l'espère, qu'il serait peu désirable d'établir une commission ou de nommer un comité pour s'enquérir de faits qui sont à la connaissance des membres du Gouvernement.

Et ainsi de suite. Je crois qu'il suffit d'extraire cette déclaration, et qu'il n'est pas nécessaire de lire toute la lettre. Ce que je désire signaler, c'est que l'on produisit au cabinet d'autres preuves; le comité fut nommé dans le délai voulu et il a terminé son travail. Que la requête de l'association des vétérans de la grande guerre n'ait pas été déraisonnable, mais entièrement justifiée, cela ressort, je pense, du rapport même, qui propose aux députés de cette Chambre un autre paiement de 50 millions. Il n'y avait dans ce procédé rien d'insolite aux yeux de ceux qui avaient pris une part active à la guerre.

Je me souviens bien d'un général distingué qui disait un jour qu'il avait quelque difficulté à faire monter ses approvisionnements pour une raison ou une autre: "Avez-vous jamais remarqué, Andrews, que celui qui nous cause le moins d'embarras c'est le Boche"? Les soldats savent très bien comme il est difficile de tirer de l'argent d'un gouvernement et personnellement je connais quelque chose de bien plus difficile que cela, et c'est d'avoir de l'argent d'un gérant de banque lorsque vous en avez besoin. Je crois qu'ici l'histoire se répète entièrement; je me rappelle, durant les premiers et plus sombres jours de la guerre, un jour que j'étais en permission, avoir vu une caricature dans un des journaux de Londres. Cette caricature montrait une armée qui franchissait le sommet d'une colline, et à quelque distance en arrière se traînait péniblement un homme plutôt petit et gros, portant lunettes et aveuglé de sueur. Quelqu'un l'arrêta et lui dit: "Pourquoi vous hâtez-vous, Asquith?" "Hélas, il faut me hâter de les rejoindre, je suis leur chef." C'est, peut-on dire, l'expérience des hommes qui essaient d'obtenir quelque chose des gouvernements démocratiques. mais à mon avis, cela comporte deux morales. La première, que même dans les jours les plus sombres, il reste une note gaie, et une veine d'humour chez ceux qui n'ont pas peur; et la seconde, que si un chef populaire est trop courtaud, ou trop obèse ou trop lent d'esprit pour se tenir à distance raisonnable de ses gens, il est possible qu'il soit mis au rancart. Ouvrant le rapport lui-même, je trouve à la page 7, partie III, cette déclaration générale quant au problème qui s'impose au Canada:

Le chiffre de l'armée canadienne s'est approximativement élevé à 595,441. A la déclaration de la guerre, le nombre total de notre population masculine au-dessous de 45 ans n'atteignait que 3,700,000. On se rendra donc facilement compte qu'un prélèvement d'environ 1 sur 6 de l'effectif de notre population masculine a assez gravement bouleversé notre vie économique nationale.

Remarquez le mot "effectif". Il serait intéressant de savoir la moyenne d'âge des membres de ce comité. D'après ce rapport un sur six de l'effectif de notre population de sexe masculin s'est enrôlé et a formé le corps d'armée du Canada, lequel corps

d'armée n'a pas besoin de mes paroles, ni n'en aura jamais besoin pour dire quelle position il occupe dans l'histoire. Les autres cinq sixièmes sont restés dans le pays. Il est assez remarquable que les cinq sixièmes se soient maintenus au pays, aient produit et se soient enrichis du fait de la guerre. J'espère être en état de produire un peu plus tard des chiffres à l'appui de ma déclaration. C'était réellement un haut fait, dont nous avons, comme nation, le droit d'être fiers. C'est de bon augure pour notre destinée future et la besogne qu'il nous reste à faire.

Je dirai maintenant un mot de la partie XI du rapport, page 40, où il est dit:

1. Le problème du rétablissement des soldats dans la vie civile était entièrement nouveau au Canada.

Remarquez particulièrement ce qui suit:

Dans toutes les grandes guerres du passé, il paraîtrait que rien ou très peu de chose ait été fait par aucune des nations intéressées pour venir en aide à ses soldats en dehors des pensions, et de l'établissement d'institutions pour les invalides et les vieillards.

Rien n'a été fait dans les guerres antérieures, mais il y a une raison pour cela. L'armée qui a combattu dans cette guerre, estimée à environ 15 millions d'hommes, était une armée instruite, et de toutes les armées qui se sont battues nous sommes fiers de dire que celle du Canada ne le cédait à aucune autre en fait d'initiative et d'entrain et de tout ce qui contribue à faire une armée intelligente. Cette intelligente armée est revenue, ou du moins, un aussi grand nombre de ses membres qu'il en reviendra jamais. Je trouve à la clause 2, sur la même page, ces mots:

Aucune autre nation dans cette guerre ou dans d'autres guerres n'a agi sous ce rapport avec autant de générosité envers ses soldats rapatriés.

Cela pouvait être vrai lorsque ce rapport a été préparé. Il a pris assez longtemps à nous parvenir. Dans l'intervalle, je trouve cette dépêche venant de l'Australie:

Melbourne, 31 octobre.—Le "Herald" dit que le gouvernement fédéral a fait plusieurs concessions importantes aux soldats rapatriés, y compris les Australiens qui ont servi dans les forces impériales. A ceux qui seront rentrés au pays avant juin prochain, on accordera £50 pour chaque année de service outre-mer, mais seulement s'ils n'avaient pas de commissions. Les allocations payables aux personnes à la charge qui résident en Angleterre dateront de janvier 1917 au lieu d'août 1918.

Aucun pays n'a encore terminé son travail de restauration de ses soldats dans la vie civile.

A la page 41 du rapport, je trouve—24e ligne du haut de la page—ces mots:

[M. Andrews.]

Cependant l'on a souvent exprimé en Chambre l'opinion qu'il faudrait prendre le plus grand soin d'éviter toute action qui tendrait à enlever au soldat la confiance en soi et le respect de soi-même. L'on a cru que ce serait contre les intérêts des soldats eux-mêmes, s'ils devaient se fier entièrement à l'assistance de l'Etat dans la période qui suit le licenciement.

Je suis peiné, très peiné, que cette clause ait jamais été inscrite. Elle est absolument étrangère à l'esprit de notre armée. S'il y a jamais eu une armée ayant confiance en elle-même, c'est la nôtre, et s'il y a jamais eu un peuple ayant confiance en lui-même, c'est le peuple canadien. Le plus qu'on demande est $2,500 pour un homme qui a passé des années outre-mer.

Dire que la réception d'une gratification, ou sa rentrée au collège détruisent l'amour-propre du soldat, c'est de la blague. Autant vaudrait dire que le riche ne doit pas mettre son fils au collège, parce que cela lui enlèvera son amour-propre. Ce sont des balivernes de la pire espèce; c'est du bolchévisme et du socialisme. J'espère que ce paragraphe sera supprimé, si le rapport est renvoyé au comité.

Puis, page 41, je relève ceci:

Votre comité désire faire bien comprendre au Parlement et à ceux qui demandent de nouvelles dépenses considérables que les deniers nécessaires à ces fins doivent être obtenus par des emprunts faits au pays dans un délai relativement court.

Or, dimanche soir, j'étais présent au théâtre Russell et j'ai entendu M. J. F. Orde parler en faveur de l'emprunt de la Victoire. Le "Journal" de lundi matin rapporte qu'il a dit, et je le lui ai moi-même entendu dire:

L'emprunt aurait pu être placé aux Etats-Unis en moins de vingt-quatre heures, si le ministère l'eût voulu.

J'ai ici une autre citation portant que, cette semaine, un emprunt anglais de 250 millions a été entièrement pris à New-York. Le crédit de la Grande-Bretagne ne vaut pas le nôtre; pourtant, elle a pu obtenir 250 millions aux Etats-Unis dans un laps de temps relativement court.

Puis, page 57 du rapport, je trouve ceci:

Votre comité a eu grande difficulté à comprendre le point de vue des parrains du projet quant à ce qui constitue un "besoin" ou un "besoin réel".

J'ai déjà renvoyé les membres du comité au dictionnaire. Cela me ramène à la question à laquelle j'ai touché en commençant. A mes yeux, tout dépend des voies et moyens. J'ai ici des calculs pour établir que la guerre a enrichi le Canada. Le tableau suivant donne la population, la dette

et la dette par tête des nations qui sont mentionnées dans la liste:

Pays.	Population.	Dette.	Dette par tête.
Australie	5,030,479	$ 1,618,969,716	$321
Canada.	7,750,000	2,000,000,000	259
Gr.-Bretagne .	46,089,249	28,265,115,333	613
Allemagne . .	67,812,000	39,303,000,000	580
France	40,000,000	31,542,000,000	788
Etats-Unis . .	102,000,000	15,292,000,000	150

En Grande-Bretagne, la dette par tête est plus que le double de celle du Canada.

Si ces millions étaient réunis, comme on l'a parfois suggéré, la quote-part du Canada serait de 451 piastres par tête, au lieu de 250 piastres. Ainsi, lorsque nous disons que le Canada a été généreux, ce n'est que par comparaison, et le sens de cette affirmation est évident si l'on tient compte des ressources du pays, du coût de la vie, et le reste. Dire à quelqu'un que le Canada a été généreux lorsqu'il sait parfaitement qu'il a constamment manqué d'argent n'est pas de cette nature à lui inspirer du bon vouloir, pour le moins dire, s'il est intelligent. De tels propos doivent être tenus avec prudence. Les données statistiques que j'ai communiquées nous éclairent assez, car elles prouvent que, de tous les pays belligérants, sauf les Etats-Unis, c'est le Canada dont la dette par tête est la plus faible. Lorsque nous entendons répéter si souvent que les fonds du Canada sont dans un piteux état, il est plutôt encourageant de remarquer la situation d'autres pays, car, après tout, nous sommes les mieux partagés de tous les pays qui ont soutenu la guerre depuis le commencement. Voici une déclaration puisée dans un journal:

Londres, 18 octobre.—Dans un entretien accordé au "Times", sir John Aird, administrateur de la Banque canadienne du commerce, a déclaré que les affaires résultant de la guerre avaient enrichi le Canada, mais que, d'autre part, ses secours à l'empire avaient créé une dette formidable. Toutefois, le résultat net était très favorable au Canada.

Puis, j'ai un état du nombre d'acres ensemencés de blé, d'avoine, d'orge, etc., en 1914 et en 1917. En 1914, il y avait 10,293,900 acres emblavés et 14,755,850 acres, en 1917. Les champs semés d'avoine couvraient 10,061,500 acres, en 1914, et 13,313,400 acres, en 1917. Pour l'orge, 1,495,600 acres, en 1914, et 2,392,200 acres, en 1917. Pommes de terre, 475,900 acres, en 1914, et 656,598 acres, en 1917. Foin et trèfle, 7,997,000 acres, en 1914, et 8,225,034, en 1917. Luzerne, 90,180 acres, en 1914, et 109,825 acres, en 1917. En 1914, nous avions 2,947,738 chevaux et 3,412,749, en 1917. Je n'ai pas besoin de citer d'autres chiffres. Pour tous les produits, le lin excepté la superficie cultivée était plus grande qu'en 1914, et nous avions plus de chevaux, de porcs, de moutons et de bêtes à cornes qu'à l'ouverture des hostilités. J'ai aussi un état des ressources du Canada, "Fifty Compact Facts," brochure publiée par le bureau des renseignements sur les ressources naturelles du ministère de l'Intérieur, à Ottawa. Pour les exercices finissant le 31 mars 1913 et 1919, les exportations ont été de:

	1913.	1919.
Poisson	$ 16,337,721	$ 37,137,072
Produits forestiers .	43,255,060	70,024,644
Produits miniers. . .	57,442,546	77,439,963
Animaux et leurs produits	44,784,593	197,805,478
Produits agricoles . .	150,145,661	269,819,833
Articles ouvrés	43,692,708	549,284,268 (y compris le matériel de guerre, $260,000,000).

On y trouve aussi les données suivantes:

Le Canada n'a que deux régions carbonifères sur le littoral maritime de l'Amérique septentrionale. On estime que notre houille bitumineuse de la Nouvelle-Ecosse durera sept cents ans; celle de l'île de Vancouver a été exploitée avec succès depuis 1860.

On estime que la houille d'Alberta représente 15 p. 100 de l'approvisionnement mondial. La réserve proprement dite, calculée d'après les formations houillères, se compose d'au delà de trois billions de tonnes de semi-anthracite ou de houille bitumineuse très riche en carbone. On entrevoit aujourd'hui l'application d'un procédé industriel pour la fabrication de briquettes, ce qui permettra la vente de l'énorme quantité de lignite.

Nous avons entendu le sombre exposé de la situation où nous sommes, et je regrette de l'admettre, monsieur l'Orateur, c'est la vérité. Mais il est un autre aspect de cette situation et seul l'optimisme nous permettra de triompher. J'ai cité des chiffres à l'encontre de ceux que l'ancien ministre des Finances et son percepteur de l'impôt sur le revenu ont soumis. Je me suis rendu compte immédiatement que nous ne pouvons nous faire d'illusion sur notre situation financière. J'ai étudié tous les projets d'impôts et j'ai examiné la situation à tous les points de vue mais il n'en est pas moins vrai qu'après avoir gagné beaucoup d'argent du fait de la guerre, le pays est endetté. Je ne sais quels sont ceux qui ont eu cet argent, mais chose certaine, le soldat et ceux qui sont à sa charge ne l'ont pas touché. Il est de même du groupe nombreux des salariés qui, la plupart du temps, étaient sur le point de se mettre en grève. Ces bénéfices ont été réalisés, monsieur l'Orateur, et ce sont les producteurs du pays qui les ont réalisés, et je tiens à dire ceci,—je peux être mal compris et même dans ce cas je ne m'en préoccupe guère, car je suis convaincu de l'exactitude de mes avancés,—après ceux qui ont servi

dans les tranchées de France, ceux qui ont fait le plus pendant la guerre ce sont ceux qui ont fabriqué et produit au pays tout en réalisant des bénéfices. Ils ont placé de leurs fonds dans les emprunts, ce qui était une excellente chose, car ils aidaient ainsi à la poursuite de la guerre. Mais un grand nombre d'entre eux, je regrette de le dire, ont dépensé ces bénéfices à mener une existence désordonnée. Mon honorable ami de Neepawa en a fait habilement le tableau. Il a demandé quelles mesures on allait prendre à cet égard et a ajouté que le mal était fait et qu'on n'y pouvait rien. On ne peut rattraper ces fonds ainsi gaspillés parce qu'on les a transformés en automobiles et en articles de luxe de toutes sortes. Vaudrait autant, dit-il, essayer à rattraper le caniche qui s'enfuit avec le bifteck qu'il a dérobé. Je vois d'ici le chien voleur qui, conscient en quelque sorte d'avoir mal agi, se met en frais de jouir du fruit de son larcin lorsqu'il s'aperçoit qu'on ne lui donne pas de bâton. C'est ainsi que je me représente ces exploiteurs dont mon honorable ami parlait, et je suis bien décidé à mettre fin à ces accès—à l'avenir je verrai à éloigner de lui toute occasion de recommencer. Pour apporter une solution efficace à la situation actuelle je suggère un système d'impôt qui atteindrait ces gens au point de leur ôter toute velléité de dépenser tout cet argent pour des articles de luxe et les forcerait à économiser. Peu importe où se trouve l'insolvabilité, la faillite n'en est pas moins là, et quelque considérables que puissent être les profits réalisés au pays, nous nous acheminons quand même vers la faillite, si nous ne changeons nos habitudes de vie.

Je suis parfaitement d'accord avec tout ce que disait le président du comité. Je ne vois pas d'autre remède à la situation que de travailler et d'économiser et depuis un mois, nuit et jour, j'ai étudié la chose à fond. Mais ces profits ainsi réalisés doivent être entre les mains de quelqu'un. Lorsque les vétérans de retour au pays s'arrêtent devant un étalage et y voient des pardessus affichés à $150 et des chaussures à $20 la paire, ils se demandent: "Quels sont ceux qui ont les moyens de payer ces prix?" Ils voient des milliers d'automobiles qui n'existaient pas avant la guerre. A la partie de foot-ball de la semaine dernière, les automobiles réunies là représentaient une valeur suffisante pour régler la question du logement à Ottawa, si l'on avait consacré à la construction de maisons l'argent dépensé pour l'achat de ces automobiles. Un étudiant, venu ici pour se créer une situation, me disait qu'il y a deux semaines dimanche dernier, en une certaine ville, il s'était consommé 40,000 gallons d'essence pour des promenades d'agrément.

Tous les chiffres que le Gouvernement peut nous soumettre ne servent qu'à démontrer davantage qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Notre procédé d'emprunt est défectueux à un certain égard. M. Breadner nous a déclaré que l'on ne pouvait imposer d'autre taxe sur le revenu, et je suis d'accord avec lui à ce sujet. Vous ne sauriez faire l'impossible: exiger d'un homme qu'il verse jusqu'à son dernier sou en impôts et lui demander ensuite de souscrire aux emprunts. Comment pouvez-vous attendre une souscription de 20 mille dollars d'une maison de commerce qui se voit obligée de payer des taxes qui absorbent tous ses fonds. Dans l'Ouest, où les récoltes n'ont jamais été si mauvaises depuis des années, les soldes en banques sont plus considérables que jamais. Comment expliquer cela? Ils n'ont rien produit. C'est ce que notre système d'emprunt est défectueux—on lance des emprunts, des emprunts et encore des emprunts; les prix sont artificiels et tout est fictif dans la vie du pays. Il est temps de mettre fin à tout cela.

Quant au soldat, il peut vivre à raison de cinquante cents ou vingt-cinq cents par jour et au besoin il s'enfouit même sous les tranchées-abris. C'est le genre d'existence qu'il a enduré pendant trois ou quatre ans, mais il est de retour aujourd'hui et avant d'y retourner il se montrera plus avisé. Vous n'avez rien à craindre du soldat; il a pris le parti bien arrêté de se rendre compte de la vérité par lui-même.

En terminant, je vais proposer en amendement: C'est parce que je voulais proposer cet amendement que j'ai cru devoir prendre la parole à cette heure hâtive du débat.

Avant de lire le texte de mon amendement, je voudrais obtenir quelques explications de la part du ministre, qui a proposé l'adoption du rapport, relativement à certaines paroles menaçantes qu'il a prononcées. J'ai pris note tout à l'heure des déclarations de mon honorable ami. Je ne sais si j'ai bien saisi le sens de ses remarques, mais voici ce que j'ai cru comprendre:

Pas de gratification générale ou bien le Gouvernement démissionnera. Est-ce bien là le sens des paroles prononcées par le ministre de la Colonisation et de l'Immigration?

L'hon. M. CALDER: En réponse à la question que pose l'honorable député, je déclare que le Gouvernement est arrivé à la conviction qu'il ne peut ni ne doit favoriser l'adoption d'un plan général comportant la

distribution de gratifications aux vétérans. J'ai affirmé que si le Parlement est d'un avis contraire et qu'il juge à propos d'accorder des gratifications à tous les vétérans, il appartiendra alors à un autre Gouvernement de mener le projet à bonne fin.

M. ANDREWS: Je regrette que le ministre ait jugé à propos de faire une pareille déclaration avant que les représentants du peuple aient eu l'occasion de discuter la question.

L'hon. M. CALDER: J'ai affirmé au cours de mes observations, cet après-midi, que sous notre régime constitutionnel, le Gouvernement doit assumer la responsabilité des grandes lignes du programme qu'il entend mettre à exécution. Le Gouvernement est donc dans l'obligation d'accepter ou de rejeter le projet. Or, si le Parlement laisse entendre d'une façon non équivoque qu'il désire adopter le projet et que le Gouvernement refuse de se rendre à ses vœux, la seule chose qui lui reste à faire, c'est de céder la place à un autre cabinet disposé à accomplir les désirs des représentants du peuple.

J'espère que l'honorable député saisit parfaitement le fond de la question. Je le répète, le Gouvernement ne fait pas de menaces; loin de là. Les honorables députés ont pleine et entière liberté de voter comme ils l'entendront. (Mouvements divers.)

M. ANDREWS: Je suis heureux d'avoir obtenu ces explications, car les paroles du ministre m'inquiétaient considérablement. L'amendement que je désire proposer ne demande pas le rejet, mais la modification des conclusions du rapport du comité. Il accepte toutes les mesures que le comité a adoptées au bénéfice du soldat, mais il propose de le renvoyer au comité pour plus ample examen. Je tenais à m'assurer, ainsi que mes collègues, si en votant pour l'amendement nous obligerions le Gouvernement à démissionner. Je suis heureux de constater que j'étais mal renseigné.

Je propose donc, appuyé par l'honorable député d'Edmonton (M. Mackie):

Que tous les mots après "recommandées" soient biffés et remplacés par les suivants:

"ne sont pas suffisants pour les fins du rétablissement raisonnable, général et équitable de tous les anciens militaires des troupes en Canada, et que ledit rapport soit renvoyé à un nouvel examen du comité pour être modifié en y biffant les conclusions contenues dans les chapitres D, article 2 (bureau des pensions); D, article 7 (propositions de nouveaux bénéfices), article 1 (instruction, rééducation professionnelle); article 2 (assurance-vie); et chapitre 1, et leur substituant les principes énumérés dans les plans de réintégration civile définis dans l'appendice 1 dudit rapport, et de plus qu'il est à ces fins recommandé que les dépenses prévues au chapitre E du rapport susdit, soient augmentées autant qu'il est besoin.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Monsieur l'Orateur, j'ai lu le rapport qui est soumis à l'approbation du Parlement à l'heure qu'il est. Il est très complet, et les conclusions qu'il tire sont irrésistibles et convaincantes.

Voici les points saillants que je relève dans ce rapport du comité. En premier lieu, les vétérans canadiens ont été mieux traités que ceux de n'importe quel autre pays. Secondement, le Canada n'a pas des ressources financières suffisantes à cette heure pour lui permettre de faire plus à l'égard de nos vétérans de la grande guerre. Troisièmement, le document renferme un rapport de la minorité qui déclare: "Nous regrettons que nous ne soyons pas en mesure de faire plus que ne le propose le Gouvernement à l'égard des vétérans, à cause des prodigalités et des engagements du Gouvernement."

Il existe une ligne de démarcation très distincte entre les demandes des vétérans de la guerre et les conclusions du rapport du comité d'enquête. Le rapport conclut en partant des prémisses que j'ai énumérées, que tout ce que le Gouvernement peut faire, c'est de fournir des fonds pour venir en aide aux soldats réellement dans le besoin, ou frappés d'incapacité, tandis que les vétérans demandaient que tous les soldats reçussent une gratification. Je crois de mon devoir de déclarer, monsieur l'Orateur, que j'accepte le présent rapport en tant qu'il constitue une amélioration sensible comparativement aux mesures que le Gouvernement avait l'intention d'adopter à l'égard des soldats antérieurement à la tenue de cette enquête au cours de laquelle tout le monde a eu la chance d'exposer ses griefs. Je suis satisfait de la façon avec laquelle le comité à réglé les questions épineuses qui lui ont été soumises. La Chambre me pardonnera, toutefois, si j'ai des objections à faire valoir contre quelques articles du rapport, car nous avons pleine et entière liberté, je le présume, de différer d'opinion quant aux questions de détails tout en approuvant le texte du document en général.

Par exemple, je vois que dans le rapport on parle de gratifications à payer tous les mois et qu'il faut auparavant un affidavit. M'est avis, monsieur l'Orateur, que la Chambre n'a pas a s'occuper de ce que devra contenir cet affidavit. Il s'agit des mœurs et de la conduite d'un individu, homme ou femme, qui sollicite une gratification, et

c'est là une manière peu convenable, ce me semble, de traiter ceux qui reviennent de la guerre. Si l'affaire est renvoyée au comité, ou même si elle n'y retourne pas, je proposerais de modifier la chose de manière à ce que la gratification soit donnée à la seule condition que l'individu qui la sollicite démontre qu'il y a droit dans les circonstances, sans être dans la nécessité de se faire passer pour pauvre ou d'avoir à faire une confession publique de ses péchés quand il a besoin d'un billet de 10 dollars.

Un autre point sur lequel je ne partage pas l'opinion du comité, c'est celui que mentionne la page 52. Un article y déclare que le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile nommera ses propres employés sans tenir compte de la loi du service civil ou des modifications subséquentes. J'attribue une bonne part du malaise qui existe dans le pays à ce fait que la composition du Parlement est peu propre à lui permettre de se créer une organisation particulière, comme du temps où le favoritisme politique s'exerçait à volonté, système que je suis heureux d'avoir vu disparaître presque entièrement.

M. NESBITT: A quelle partie du rapport l'honorable député fait-il allusion?

M. MACKIE (Edmonton): A ce que l'on dit, page 52, que le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile nommera ses propres employés.

M. NESBITT: C'est là ce que quelqu'un a suggéré.

M. MACKIE (Edmonton): On me dit que la proposition devait être soumise à la Chambre et acceptée par elle.

M. NESBITT: Non pas, ç'a été quelqu'un du dehors qui a émis cette idée.

M. MACKIE (Edmonton): Si ce n'est pas le comité qui conseille la chose, tant mieux; mais, comme il existe une différence entre une idée et un avis et que cette Chambre s'occupe uniquement d'avis et non pas d'idées, mes remarques ne viennent pas à propos. S'il devait par hasard se produire quelque chose dans ce sens, je désire faire savoir à la Chambre que, pour ma part du moins, je proteste contre toute administration d'un ministère quelconque, notamment celui du Rétablissement des soldats dans la vie civile, non conforme aux dispositions de la loi du service civil.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député a partiellement raison. Quelqu'un nous a suggéré de permettre que le personnel du rétablissement des soldats dans la vie civile soit nommé par le ministère et non par la commission du service civil. Nous avons, en effet, proposé que les fonctionnaires spéciaux ou techniques dont ce département aurait besoin fussent nommés sur la proposition du ministre, et non par la commission du service civil.

M. MACKIE (Edmonton): Je suis satisfait de l'explication que me donne le président du comité, mais vous admettrez, monsieur l'Orateur, que le texte du rapport donne lieu à quelque malentendu.

Un autre point que je désire critiquer, c'est celui qui a trait aux remarques de la page 55 sur la question des logements. L'article est conçu en ces termes:

> Votre comité est d'avis que les mesures adoptées au cours de la dernière session du Parlement lorsqu'il vota la somme de 25 millions pour fins de "logement", fonds devant être administré par les provinces, devraient améliorer de beaucoup le problème du logement en général. Pour des raisons financières clairement exposées dans une autre partie de ce rapport, votre comité est d'avis que le Parlement ne pourrait pas raisonnablement voter d'autres sommes considérables à ces fins.

Or, monsieur l'Orateur, j'ai eu deux ou trois fois l'occasion, au cours de la dernière session du Parlement, de demander à des membres du Gouvernement en quoi la province d'Alberta devait bénéficier des dispositions de la loi dont il s'agit. La réponse du ministre qui était alors chargé de la défense du bill a été chaque fois que la province avait rejeté les offres généreuses du gouvernement fédéral à cet égard. Il se peut que l'assertion faite généralement à la page 55 du rapport soit vraie quant aux provinces avec lesquelles le gouvernement fédéral est entré en négociations, mais elle ne l'est pas quant à la province d'Alberta.

N'est-il pas vrai que la mesure adoptée par le ministère, à la dernière session, a justement trait au problème des logements par rapport à la province où j'ai été élu? Je demande donc que cette question soit étudiée de nouveau par le comité. Si l'Alberta n'a pas profité de l'offre faite par le gouvernement fédéral sous l'empire de la loi de la dernière session accordant 25 millions pour les logements, que le Gouvernement s'occupe d'allouer une certaine partie de cette somme à l'Alberta en réponse aux demandes présentées par les vétérans de la grande guerre au comité spécial qui vient de faire rapport.

Avant de parler de l'amendement du député de Winnipeg-Centre (M. Andrews) j'ai encore à critiquer la partie du rapport qui traite à fond du cas des soldats nécessiteux ou invalides. Il suffit de jeter un regard sur les pages 28 et 29 de ce rapport pour

comprendre qu'il a trait seulement aux soldats nécessiteux; tel est d'ailleurs le sens non seulement des avis et des conclusions qu'il contient, mais aussi des paroles prononcées cet après-midi par le président du comité. Il s'ensuit que les soldats ne seront pas tous appelés à bénéficier des bonnes intentions du comité. A la page 54 il est justement question du point traité cet après-midi par le président du comité. Il y est dit: "Je ne puis rien faire pour les étudiants en droit ou en médecine, car je devrais m'occuper aussi des artisans, des commerçants et d'autres gens qui se trouvent dans une situation analogue. Je ne puis m'occuper d'un cas en particulier, pour les raisons que je dois les négliger tous". Pourquoi ne pas avoir dit: Au lieu d'en négliger un et, par suite, de les négliger tous, je vais pourvoir à tous?

Sous la rubrique de "Enseignement professionnel, instruction, etc," à la page 54 du rapport, je trouve ceci:

(a) Que le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile puisse à discrétion avancer sous forme de prêts aux soldats invalides qui ont subi une période de rééducation et qui ont besoin d'argent, une somme n'excédant pas $500 pour leur permettre d'acheter les instruments et l'outillage nécessaires à leur nouvel emploi, ces prêts devant être remboursés sans intérêt dans une période de cinq ans à partir de la date du prêt.

(b) Que le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile puisse à discrétion avancer sous forme de prêts aux soldats devenus invalides et qui ont besoin d'argent, une somme n'excédant pas $500 pour leur permettre de continuer tout cours d'entraînement ou d'études interrompues de façon marquée par leur service militaire, pourvu que dans tous ces cas l'invalidité soit de nature à rendre ce secours nécessaire, et pourvu aussi que ces soldats ne soient pas autorisés à suivre les cours de rééducation du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile ou ne les aient pas suivis; tous ces prêts étant remboursables sans intérêt dans les cinq ans.

Si j'ai lu ces deux paragraphes, c'était seulement pour établir,—on l'a d'ailleurs reconnu ici cet après-midi—que le rapport se restreint au cas des invalides et des soldats classés sous la rubrique de "nécessiteux." Je le répète, la difficulté qui existe entre les vétérans de la grande guerre et le gouvernement fédéral dépend surtout de ce que le rapport traite de cas spéciaux et non pas de ceux des soldats en général.

Quant à l'aspect financier, il n'y a pas à conclure autrement que le rapport. Cependant, la Chambre apprendrait avec intérêt ce que le lieutenant-colonel Alfred T. Hunter, témoin entendu devant le comité. a dit au sujet des soldats qui ont été atteints. Je l'ai fait remarquer, le rapport traite des soldats invalides et nécessiteux. Il y a donc lieu de conclure de là que ceux qui sont sains de corps et d'esprit doivent compter sur eux-mêmes, comme tous les autres citoyens. En me plaçant au point de vue abstrait, je dirai que le soldat qui a servi son pays en s'enrôlant dans l'armée, de lui-même ou en vertu de la loi du service obligatoire, a rempli un devoir qu'il était tenu de remplir envers lui-même et envers son pays, et qu'au point de vue abstrait, il n'a droit d'exiger aucune rémunération. Le soldat de l'armée anglaise ne touchait qu'une solde insuffisante en récompense de ses services. Nos soldats, au contraire, furent payés beaucoup plus cher que ceux de tout autre pays qui ont figuré sur les champs de bataille de France. Les Français donnent à la solde le nom de "pourboire", signifiant par là qu'on l'emploiera à payer des consommations. Au sens strict du mot, la solde n'est pas destinée à la rétribution des services rendus. Le soldat est censé remplir le devoir militaire envers lui-même, envers son pays et ses compatriotes, sans rémunération.

Mais voici une raison pour laquelle le soldat a le droit de se plaindre, sous le régime actuel: Cet après-midi, le président du comité a dit à bon droit (bien qu'il n'approuvât pas lui-même ces sentiments qu'il soumettait à l'examen des membres de la Chambre) que les soldats prétendaient que, tandis qu'ils faisaient face à l'ennemi dans les tranchées et qu'ils ne craignaient pas de mourir pour sauver leur patrie, l'empire et leur familles, ainsi que vos familles et la mienne; tandis qu'ils rendaient ce service pour $1.10 par jour, la loi de conscription sélective et celle des élections en temps de guerre en empêchaient d'autres de combattre, ou même d'accomplir des œuvres nationales en ce pays. Ceux-ci, disent les soldats, ont un devoir à remplir envers les combattants afin d'établir l'égalité des services, l'égalité des rémunérations ou l'égalité des souffrances. Ils soutiennent qu'ils se sont enrôlés volontairement, et que tandis que d'autres ont été pris par la conscription, le cri de ralliement d'un bout à l'autre du pays a été: Nous entretiendrons les feux, les sacrifices seront égaux". Ils demandent: "Que faites-vous maintenant pour moi? Je me suis enrôlé volontairement; que ferez-vous pour moi dans les circonstances? Que leurs revendications soient on ne soient pas légitimes, en théorie, elles ont, du moins, amené le ministère à cette conclusion: Qu'ils avaient des titres réels vu qu'un certain groupe d'intéressés a obtenu justice —sur ce point le rapport est clair.

De crainte qu'il n'y ait un malentendu au sujet de l'indemnité que le soldat sain de corps et d'esprit aurait le droit d'obtenir de l'Etat, souffrez que je lise un passage de la déposition du lieutenant-colonel Hunter en présence du comité. A un endroit du rapport, il dit:

D. Nous avons appris du colonel Currie que vous vouliez faire certaines représentations au comité?—R. Oui, nous les avons couchées sous la forme d'un rapport au club des Originaux, à Toronto. Je puis dire qu'en voici l'objet: Nous n'avons pas de peine à faire comprendre à un militaire que le soldat est soumis à un désavantage au point de vue pécuniaire, mais le profane—c'est-à-dire, celui qui n'a pas eu d'expérience militaire ne s'en rend pas compte. Le simple citoyen en moyenne, celui qui a une grosse bedaine...

Et il ne faisait pas allusion à moi.

...s'il parle du soldat ou du groupe des soldats, dit: Ces soldats de retour ne réussissent pas aussi bien que leurs camarades dans les même sentiers de la vie. Ils semblent dépourvus et imprévoyants, et parfois évaporés, mais lorsqu'il parle de lui-même, si vous lui demandez pourquoi son établissement ne réussit pas comme un autre, il vous dira: "Ces gens-là ont plus de fonds que moi; j'éprouve un désavantage". Cependant, vous ne pouvez pas obtenir qu'un homme qui n'est un militaire s'informe des désavantages pécuniaires contre lesquels le soldat a dû et doit encore se débattre. Apparemment, à commencer par le premier ministre du Canada, l'opinion courante est que le public a généreusement traité le soldat. C'est le contraire qui est vrai. Le soldat a à peine obtenu la remise d'une partie de ce qui lui appartient, et c'est afin d'appuyer cette opinion sur des calculs que nous avons dressé ce rapport que je lirai, si vous me le permettez. Il est ainsi conçu:

Je me propose de passer par-dessus les pages 929, 930 et 931, du rapport, car le témoin s'y livre à une longue discussion des faits et des chiffres dont il tire une conclusion et, page 932, il déduit ce qui suit des chiffres qu'il a cités et qui n'ont pas été contredits par le comité ou l'un de ses membres:

Nous faisons donc rapport que, d'après les meilleurs renseignements à notre portée, nous en sommes venus à la conclusion que le simple soldat de retour a éprouvé une perte d'argent de plus de $22 par semaine, pendant chaque semaine de son séjour en Europe.

La résolution suivante a été adoptée par le club des Originaux de Toronto, ce 24e jour de septembre 1919:

Nous adoptons et approuvons le rapport du comité, non pas pour demander au pays une somme déterminée ou une somme quelconque, mais comme moyen de calculer approximativement les désavantages pécuniaires contre lesquels tous les soldats de retour se débattent; et nous autorisons notre camarade Hunter à transmettre le rapport à notre camarade, le colonel Currie, M.P., avec prière de le soumettre au comité parlementaire, afin que les honorables messieurs qui composent ce corps s'enquièrent et fassent leurs propres calculs d'après les matériaux qu'ils pourront recueillir dans les dépositions et dans les données que possèdent les départements administratifs.

Nous ne désirons pas que vous acceptiez nos calculs; nous voulons que vous les fassiez vous-mêmes. C'est comme le jeune garçon qui piochait le 4e théorème d'Euclide. Il disait qu'il n'y croyait pas, et le maître de répondre: "Je ne veux pas que vous le croyiez; je veux que vous le démontriez".

Par le président:—D. Réduit à sa simple expression, colonel, votre projet suggère de payer une gratification pécuniaire, ou une somme d'argent, n'est-ce pas?—R. Eh bien, je n'ai pas mis mon idée sous forme de projet. Je jetais plutôt les assises sur lesquelles vous pourriez édifier un projet qui plairait au comité. Je sais qu'un comité a peut-être au début l'idée qu'il n'accordera pas beaucoup ou ne fera pas beaucoup, mais un comité impartial se trouve souvent en mesure de proposer beaucoup plus qu'il en avait eu l'intention. Puis, ses membres s'en vont et rencontrent chez eux des gens qui diront: "Vous donnez trop à ces soldats". La réponse est: "Nous ne leur donnons rien; nous leur permettons simplement de reprendre un peu de ce qui leur appartient". Voilà le but.

D. Le but est plutôt de faire voir un état de choses auquel il faut faire face?—R. Un état de choses auquel, en toute justice, il faut faire face dans une certaine mesure, au moins, et qui n'a pas le caractère d'une aumône. Vous ne pouvez que faire quelque chose dans l'intérêt d'une bonne carrière pour celui qui est de retour.

Par M. McLean:—D. Si je comprends bien, dans ce rapport, vous avez transformé notre dette en dollars et cents?—R. A peu près.

Le président: D. Au cours de la discussion ne vous êtes-vous jamais arrêté à réfléchir qu'à partir d'une année après la déclaration de la guerre, et sans interruption depuis, peut-on dire, il n'y a pas une seule industrie qui ne se soit plainte que les salaires actuels étaient moins élevés, eu égard à la valeur d'achat de la piastre, qu'ils ne l'étaient avant la guerre?—R. Oui, je sais cela. Je sais aussi qu'en général les ouvriers des deux sexes ont été prodigues pendant les trois dernières années, d'une prodigalité telle que les gens à l'aise d'il y a dix ans auraient craint d'afficher une telle dépense.

D. Serait-il juste, suivant vous, d'exposer la situation comme ceci: bien que nos associations ouvrières, dans ces conditions, par tout le Canada s'agitent en vue d'obtenir de plus forts salaires, leurs réclamations ne sont pas justifiées?—R. Elles le sont, si vous êtes d'avis que toute la population doit vivre comme des aristocrates. S'ils avaient eu le régime de vie qui a été imposé à nos soldats, ils n'auraient pas eu l'occasion de se plaindre que les salaires n'étaient pas assez élevés et ils auraient même économisé beaucoup d'argent.

D. Prenons un cas précis; Prenons celui d'un homme qui vit sur un salaire de 45 cents de l'heure. Nous avons eu déjà de ces exemples; ces gens se sont présentés, soit directement ou par l'entremise de leurs associations, et ont déclaré que leurs salaires de 45 cents de l'heure n'étaient pas suffisants et n'avaient pas la puissance d'achat que ces mêmes salaires comportaient antérieurement à la guerre. Telle est leur prétention et telle elle a été pendant toute la durée de la guerre.

R. Il y a beaucoup de vrai là-dedans et pendant que nous sommes à discuter ce point, pen-

[M. Mackie (Edmonton).]

dant que les représentants du Gouvernement se plaignent de la difficulté d'obtenir l'argent nécessaire en vue de satisfaire à nos demandes on néglige de mettre à contribution nombre de sources de revenu, et cela agit sensiblement sur la cherté de la vie. Mettons cela en forme de parabole. Deux hommes engendrent chicane et mettent bas leur vestons pendant que les badauds forment cercle autour d'eux. Entre temps un filou vide les goussets non seulement des deux qui se querellent, mais aussi de tous ceux qui en sont témoins. Si vous réussissiez à pincer le coupable, vous ne vous contentez pas de percevoir une taxe sur les gains de cet individu mais vous les confisquez. Mais qu'il s'agisse d'une corporation qui exerce ce métier sur une grande échelle, et exploite la misère de la population, vous dites tout simplement que c'est un profitard, ce n'est pas un pickpoket. Maintenant vous avez en mains toutes les statistiques; vous connaissez la situation et vous faites voyager à travers le pays cette commission d'enquête ambulante; cependant, vous avez dans le bureau des statistiques d'un de vos ministères, toute la statistique du profitard. Vous avez entre les mains le pouvoir d'agir qui vous est donné tant par les provinces que par le Parlement fédéral. Si le Gouvernement fédéral a le droit de confisquer, et comme les ministres ont exprimé leur intention de compenser le soldat, si le Gouvernement a mis à contribution cette source de revenu, alors nous sommes disposés à entendre tout ce que vous avez à dire au sujet de la difficulté, mais, en attendant, nous avons le droit de différer d'opinion avec vous lorsque vous dites que vous n'avez pas d'argent. Mais si vous aviez étudié la question de l'augmentation des prix et de la réduction des dépenses, toute difficulté serait supprimée, chacun pourrait vivre avec un salaire de 45 cents de l'heure.

D. Vous venez de soulever une autre question qui, à mon sens, est très importante; on nous l'a déjà signalée. Mais pour en revenir à la première question, je tiens à dire que vous avez basé votre argumentation sur la différence entre les salaires accordés aux soldats et ceux qui ont été donnés aux diverses catégories d'ouvriers pendant la guerre.—R. C'est vrai.

D. Pendant la guerre la difficulté était que les ouvriers en général prétendaient que leurs salaires, eu égard à leur puissance d'achat, n'avaient pas la même valeur que ceux dont ils jouissaient antérieurement à la guerre.—R. C'est vrai, mais pour établir la comparaison j'ai tenu compte d'une moyenne de 75 cents par jour pour les frais d'alimentation de nos hommes; ils n'avaient pas beaucoup de loyer à payer, comme d'ailleurs l'ouvrier qui est resté au pays n'aurait pas eu à payer un loyer considérable s'il avait voulu se loger dans des endroits du genre de ceux que nos soldats étaient tenus d'habiter; ils auraient pu vivre sur 75 cents par jour tout aussi bien et peut-être mieux que nos soldats ne l'ont fait, pour cette raison qu'ils avaient à leur disposition beaucoup plus de temps pour s'assurer des installations agréables. Mais la guerre était un temps de sacrifices et je ne vois pas pourquoi ceux de nos ouvriers qui sont restés au pays n'auraient pas pu faire les mêmes sacrifices que nos soldats; ils n'étaient pas appelés à travailler d'aussi longues heures ni sous un régime aussi sévère que celui de nos soldats. Je ne dis pas que nos ouvriers ne doivent pas jouir d'un certain confort à l'avenir, mais pendant la guerre tout homme était tenu de faire des sacrifices.

D. Il n'y a qu'une seule manière de faire la guerre, et l'Etat doit utiliser les services de tout le monde dans les tranchées comme dans le pays. Pendant la guerre chacun est tenu à sa part de sacrifice, mais il n'en a pas été ainsi dans le passé. Je crois que si nous allions nous engager dans une autre guerre, comme celle qui vient de se terminer, nous devrions voir à ce que cet état de choses ne se répète point.—R. Oui, établir le régime de la ration pour ceux qui restent au pays comme pour nos soldats.

J'ai lu assez longuement pour montrer le point de vue auquel se place un colonel qui est à la fois un avocat, ainsi que la distinction qu'il établit entre le soldat et l'ouvrier qui reste au pays. Le rapport que nous avons entre les mains ne fait pas mention de celui qui a fait les sacrifices et qui est encore en parfaite santé de corps et d'esprit, mais il n'étudie que le cas des soldats invalides et nécessiteux. Ceci m'amène à établir mon attitude à cet égard. Quels que soient les semblants de menaces que nous ayons entendus et quelle que soit l'interprétation que l'on puisse donner à des observations faites dans cette Chambre, je veux bien que le Gouvernement fasse appel au peuple au moment qui lui conviendra. Mon attitude est la même que celle que j'ai tenue devant l'association des vétérans de la grande guerre dans la ville d'Edmonton, dans ma propre circonscription électorale. Je ne dévierai pas de la ligne de conduite que je me suis alors tracée, quelque sérieuses que puissent être les conséquences. Je ne suis pas en quête de faveurs et je n'ai aucune crainte. Au comité de l'association des vétérans qui est venu m'interroger à ce sujet, j'ai dit que je ne consentirais jamais à ce que de nouvelles gratifications leur soient accordées sur le revenu ordinaire du pays. Le rapport que vous avez entre les mains indique d'une manière concluante qu'aucune nouvelle gratification ne peut être accordée et payée sur le revenu ordinaire du pays, et je crois que les soldats se le tiennent pour dit.

Le colonel Hunter dit qu'il y a eu des profits illégitimes et le président du comité a fait allusion à la même chose. Flavelle, les barons du bacon et autres personnages se sont enrichis durant la guerre, alors que nos soldats se sacrifiaient pour protéger les familles et les industries de ces gens. Les vétérans sont d'avis que ces personnes devraient contribuer à la restauration dans leurs foyers des combattants de la guerre.

Leur opinion est juste, si l'on songe à la psychologie de la situation. Voici un soldat qui a servi au front trois ou quatre ans, qui n'avait nuls soucis ni responsa-

bilités, qui était redevenu garçon, capable de jouer et de faire face à la mort, au besoin. Il revient en Canada et tout à coup se trouve en présence de responsabilités et de devoirs et pour lui et pour sa famille. Il se demande, en voyant que certains de ceux qui sont restés au pays ont fait des fortunes, tandis qu'il risquait sa peau au front, où sont ses joies récentes. N'est-il pas naturel pour ce soldat de se dire: Ces hommes qui ont gagné de l'argent en mon absence et qui continuent à s'amuser devraient faire servir une partie de leurs profits au rétablissement du soldat, peu importe comment le Gouvernement s'y prendra pour prélever l'argent.

La seule raison pour laquelle je parle sur la motion de l'honorable membre de Winnipeg (M. Andrews) n'est pas que je m'oppose aux conclusions du comité qui refuse d'accorder d'autres gratifications aux soldats en mettant à contribution le revenu ordinaire du pays, mais c'est parce qu'il y a un moyen de prélever l'argent nécessaire, si ces soldats ont droit à ces gratifications. Si la Chambre décide qu'en toute justice et équité, nous ne devons nous occuper que des nécessiteux, je me rangerai volontiers de l'avis de la majorité de cette Chambre. Mais, si tous les soldats ont droit à une compensation pour les sacrifices qu'ils ont faits sur les champs de bataille pour vous et moi, ce rapport devrait être renvoyé au comité pour étudier de nouveau les meilleurs moyens à prendre de prélever l'argent voulu.

En 1914, nous avions une population de 3,700,000 hommes âgés de moins de 54 ans, et 595,441 seulement ont été appelés à servir. Si la Chambre ne peut accepter aucun des moyens que l'on a proposés au comité pour prélever l'argent nécessaire, et je dois dire que quelques propositions ont été traitées à la légère—il en est un que le comité n'a pas considéré, bien que je l'aie suggéré à quelques membres.

Ainsi, tous les hommes qui ont atteint vingt et un ans depuis 1914, et qui n'ont pas servi leur pays durant la guerre, paieront un impôt spécial pour défrayer le coût des gratifications que réclament les soldats. Nous avons aussi au pays une population étrangère de 36,000 âmes. J'ignore quelle est la population des hommes.

L'an dernier, j'ai fait insérer une question au Feuilleton pour obtenir ce renseignement, mais le Gouvernement ne m'a pas répondu. On a empêché ces hommes de se battre et même participer au service national du pays. Pourquoi ne les obligerait-on pas de payer une surtaxe, pour augmenter notre revenu, soit au sujet de ces gratifications soit dans l'intérêt général. Aucun ne veut manquer à son devoir en ce qui concerne une contribution d'argent.

Mais voici l'objection que certains pourraient faire: Quelques personnes ayant atteint leur majorité ont déjà déboursé beaucoup d'argent; faut-il leur en demander encore? Je répondrai que quiconque a donné aucune somme a eu quelque chose en retour. L'acheteur de 20 millions de piastres d'obligations de la Victoire fait une opération avantageuse. Il ne fait pas une action patriotique, mais un bon placement, ni plus ni moins.

On objectera peut-être de plus que certaines gens ont contribué largement aux fonds de guerre, mais ceux-là ont été comblés de biens qui ne sont pas accordés à tous, et ils étaient en mesure de faire généreusement leur part.

Il se peut qu'on remarque aussi que les hommes trouvés inaptes au service ne devraient pas être soumis à l'impôt. Cette question m'a été posée. Eh bien! oui, ils devraient l'être, parce qu'ils ont bénéficié des avantages qui ont échu à ceux qui n'ont pas servi, bien qu'ils puissent l'avoir désiré. Mais, dira-t-on, quelques-uns, pour échapper à cet impôt, émigreront aux Etats-Unis. S'il s'en trouve qui n'ont pas servi dans l'armée et qui, pour ne pas payer le léger impôt destiné au rétablissement du soldat, s'en vont aux Etats-Unis, nous en serons débarrassés. Mais l'Oncle Sam, s'il apprend le motif de leur émigration, ne les recevra pas à bras ouverts. On exagère cette crainte que certains de nos compatriotes peuvent quitter le pays pour ne pas payer les quelques piastres que nous leur demandons.

Je ne veux pas insister sur l'avantage de cette proposition d'impôt, parce que je n'ai aucun plan arrêté à ce sujet.

Mais j'estime que c'est une idée qui mériterait d'être étudiée par un comité dans tous ses détails.

Il existe un autre mode de prélever des revenus qui n'a pas été, que je sache, pris en considération. Je veux parler d'une taxe des actes lorsqu'il s'agit d'actes de vente, de transferts, d'hypothèques sur effets mobiliers, de billets à ordre privilégiés, etc. On m'objectera peut-être que j'empiète ici sur des droits constitutionnels et que le pouvoir fédéral ne pourrait adopter ce mode d'imposition, qui touche aux droits civils, sans intervenir dans un domaine qui est du ressort provincial. Mais je ne vois pas comment les provinces pourraient refuser de

s'entendre avec le Gouvernement fédéral pour taxer les actes dans le sens indiqué.

Je soumets ce projet à la considération de la Chambre. Si nos honorables collègues sont d'avis que le soldat n'a pas droit à plus qu'il ne reçoit actuellement, je n'ai plus rien à dire. Mais s'ils jugent que le soldat a subi un tort qui devrait être compensé dans une certaine mesure, je les prie alors d'étudier mes propositions, et de voir s'il est vraiment impossible de prélever les deniers voulus pour accorder la gratification demandée.

L'état d'esprit dans lequel se trouve actuellement le soldat l'empêche de comprendre les règlements qui gouvernent la délibération de cette Chambre, et quelques-uns de ceux qui ont comparu devant le comité se sont étonnés des restrictions qu'imposent les usages parlementaires. C'est ainsi qu'il leur paraissait incompréhensible qu'un député ne pût lui-même proposer la motion qui nous est présentement soumise. parce qu'elle comporte la dépense des deniers publics. Le soldat se soucie peu de ces distinctions subtiles. La pensée prédominante dans son esprit, c'est que puisqu'il y a de l'argent pour telle et telle entreprise, il devrait aussi y en avoir pour lui.

Si le Gouvernement eût déclaré que nos soldats ont eu tout ce à quoi ils ont droit et qu'ils n'obtiendront rien de plus, j'aurais pu discuter cette prétention. Cette décision eût au moins été nette et claire. Mais ce n'est pas ce que dit le rapport, qui pourrait se résumer comme suit: Nous avons étudié certains cas qui nous ont été soumis, et nous sommes disposés à accepter certaines suggestions et à faire certaines propositions, qui entraîneront une dépense de 40 à 50 millions. Mais c'est le plus que nous puissions accorder, étant donné que l'argent nous manque pour faire davantage.

Le soldat n'en pense pas moins en lui-même que les chemins de fer ont reçu du peuple canadien, sous forme de primes en espèces, de prêts, de chemins déjà construits, etc., un total de $274,067,049.87, dont le Gouvernement fédéral a contribué $218,714,318.37, les provinces $37,437,895.16, et les municipalités $17,914,836.40. Les chemins de fer se sont également fait concéder 44,096,989 acres de terre, dont 31,864,074 par le Gouvernement fédéral et 13,232,915 par les provinces. La province de Québec a permis aux chemins de fer en maints endroits de vendre les terres qui leur avaient été octroyées au taux de 52 cents ½ l'acre, ce qui leur a rapporté $4,557,728; et, au point de vue pratique, ce montant pourrait fort bien figurer parmi les subventions qu'ils ont obtenues des provinces.

Il n'est pas facile de spécifier quelle valeur en argent représentent les divers encouragements dont ont bénéficié nos chemins de fer, mais le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et un ou deux autres chemins de fer en ont réalisé un très fort montant. En 1918 le Pacifique-Canadien a vendu des terres au montant de $15,375,996, représentant une moyenne de $16.22 l'acre pour des terres non irriguées. On ne peut dire quel montant cette compagnie a réalisé les précédentes années, mais il ne saurait s'élever à moins de 100 millions. Il ne serait pas exagéré d'évaluer dans l'ensemble à 275 millions ce que représentent toutes les terres concédées aux chemins de fer.

Une assistance indirecte leur a été aussi donnée par le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sous forme d'obligations garanties au montant de $358,488,395. Nous avons acquis suffisamment d'expérience pour comprendre que pratiquement toutes ces garanties peuvent être considérées comme représentant des secours d'argent. Il y a encore ceci de plus grave que les garants sont contraints de payer et le principal et les intérêts. Comme toutes ces garanties couvrent une période de cinquante années, le montant total que le trésor public devra payer en fin de compte, ne sera guère inférieur à 800 millions. Si nous additionnons toutes ces formes variées de subventions aux chemins de fer nous obtenons en chiffres ronds un total de 1,359 millions. Et le soldat songe en lui-même que le Gouvernement fédéral a donné à des compagnies particulières ces énormes sommes d'argent pour enrichir les administrateurs et les actionnaires, mais qu'il prétexte aujourd'hui n'avoir pas d'argent quand c'est le soldat qui lui demande du secours.

Pendant deux heures hier, l'honorable député de Jacques-Cartier a récité une litanie de réclamations de ses commettants, à laquelle il lui fallait répondre invariablement: "Pas d'argent". J'aurais pu de même énumérer les besoins de mes commettants et répondre comme lui: "Pas d'argent". Ce qui n'empêche que pour les compagnies commerciales et pour les chemins de fer l'argent a toujours été abondant, et nous leur avons fourni des secours formant un total de 1,359,000,000.

M. EDWARDS: Cela n'empêche pas que les demandes affluent encore.

M. MACKIE (Edmonton): Oui, mais si l'on impose les non-combattants durant

vingt-cinq ans, ou de 21 à 45 ans, on obtiendra d'eux suffisamment pour payer les soldats et plus que le Gouvernement n'a versé aux chemins de fer. Dans ce vaste plan de nationalisation adopté par le Gouvernement, nous devons parfaitement admettre qu'il faudra encore faire de notables prélèvements sur le trésor public. On a annoncé que le déficit provenant de l'exploitation du Nord-Canadien, l'année dernière, s'élève à $5,500,000. A cela il faut ajouter 15 millions de frais obligatoires aboutissant à un déficit de plus de 20 millions, pour l'année. Pourtant, ce n'est pas tout. Il faudra acquitter des dépenses énormes imputables sur le capital, pour mettre ce chemin en bon état d'exploitation, ce qui nécessitera une mise de fonds de 100 à 150 millions de dollars.

Le ministre des Chemins de fer nous a dit, il n'y a pas dix jours, combien il faudra pour mettre le Nord-Canadien ou le National-Canadien en état convenable. On ne connaît pas encore le déficit accusé, l'année dernière, par l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, de l'Intercolonial et des autres lignes subsidiaires du réseau de l'Etat; mais on peut affirmer sans grand risque de se tromper, qu'il sera de 10 millions de dollars, au moins. Il faut trouver l'argent. Dans une certaine mesure, je plaide ici la cause du président du comité et du comité même, mais je plaide aussi la cause des soldats. On trouve de l'argent pour tout cela; on n'en a plus, lorsqu'il s'agit des soldats. Dans un certain sens, je réfute le rapport fait par l'opposition, car ces prodigalités, le vote de deniers publics au bénéfice d'entreprises particulières et de certaines personnes ont été une cause de faiblesse pour tous les gouvernements; l'opposition s'en est rendue coupable durant de longues années. On peut en dire autant des gouvernements libéraux et conservateurs du passé et même du Gouvernement actuel. Si le Gouvernement acquiert le Grand-Tronc, on peut s'attendre que d'autres appels seront faits au trésor fédéral. On nous a dit que le chemin est dans un état de banqueroute et que les dettes dont le Gouvernement se chargera sont "notables". Sans établir l'écart entre les recettes brutes et les dépenses totales, il saute aux yeux que les ressources du Dominion vont être mises à contribution. Prise dans son ensemble, la situation indique qu'une responsabilité énorme pèse sur les épaules du pays tout entier. Mais ce n'est pas tout. En étudiant ce qu'on a fait pour aider les intérêts généraux du transport, au Canada, on doit tenir compte du coût des ports du Dominion, du dragage et des aides à la navigation fournis par le département de la Marine. Il semble qu'on ne peut obtenir de statistiques exactes sur tout cela. Le compte remonte à une date antérieure à la Confédération, et l'on ne peut lui donner une forme qui permette d'en dégager un chiffre total précis. Toutefois et de sources dignes de foi, on s'est assuré que la dépense imputable sur les ports et le dragage ne représente pas moins de 110 millions de dollars. Le système des phares, des bouées et le reste, des eaux littorales et intérieures du Dominion, si l'on y ajoute les frais annuels d'entretien, a occasionné une dépense dépassant 60 millions. Nous avons trouvé l'argent voulu pour faire face à toutes ces dépenses.

Nous ne devons pas oublier non plus le système des canaux du Dominion. Il représente jusqu'à ce jour une dépense imputable sur le capital, de 125 millions, montant auquel il faut ajouter une somme considérable pour entretien annuel. Les frais de premier établissement de tous nos canaux sont acquittés depuis quinze ans. L'année dernière, le coût d'entretien a été de $1,700,000.

En laissant de côté la question du transport, on doit se rappeler que le Gouvernement fédéral et les gouvernements des différentes provinces ont dépensé une somme énorme pour encourager et promouvoir l'agriculture. Les cultivateurs qui sont sur le point de venir siéger, en cette Chambre, trouveraient profit à connaître quelques-uns des actes accomplis en leur faveur par le Gouvernement fédéral et par les gouvernements des provinces. Le système des fermes expérimentales est un exemple de ce que le Gouvernement fédéral a fait. Les frais de premier établissement de ce chef ont atteint 9 millions. Les frais d'entretien sont aussi considérables. L'année dernière, ils se sont élevés à $885,000.

La mise en œuvre de nos gisements miniers a occasionné une dépense énorme de deniers publics. Il y a quelques années, on a rattaché l'ancienne division du service géologique au nouveau département des Mines et l'on pourrait dire fort à propos que toute la dépense effectuée par ce département représente une contribution de l'Etat au bénéfice des intérêts miniers canadiens. Ce département a coûté $760,000, l'année dernière. Ce sont autant de subventions aux particuliers et aux corporations.

Le soldat se dit que les gouvernements fédéral et provinciaux versent ces millions de dollars pour aider des millionnaires et des richards, et lorsqu'il vient demander de contribuer à sa restauration dans la vie civile, ce à quoi il estime avoir droit, on

lui dit qu'il n'y a aucun moyen de se procurer les fonds. En terminant, s'il est possible de donner suite à la proposition que j'ai faite à l'appui de la motion, que cette affaire soit renvoyée au comité pour nouvelle délibération, d'imposer une taxe à tous les hommes âgés de vingt et un à quarante-cinq ans, y compris ceux qui viendront dans ce pays, dans le but de prélever les fonds nécessaires, je demanderai la favorable considération de la Chambre. Cependant, de la part des délégués qui représentent les soldats rapatriés, je représenterai qu'ils ont droit de rentrer dans leurs foyers, avec la conviction, qu'on leur a accordé ou non de plus grandes concessions que celles fixées dans le rapport, qu'on a étudié avec le plus grand soin tous les moyens de prélever les fonds requis en vue de faire droit à leurs demandes.

M. CURRIE: Avant de discuter le rapport du comité, je voudrais faire quelques observations sur la position du comité lui-même.

M. McKENZIE: Avant que l'honorable député commence son discours, je crois qu'il y a une entente que nous finirons à dix heures, et je voudrais que l'honorable député réglât sa conduite en conséquence. Il ne pourra pas en finir ce soir, mais au moins, il sera à même d'avancer raisonnablement sa dissertation.

M. CURRIE: Il me faudra au moins une heure et demie, et si c'est le désir de la Chambre, je puis remettre mon discours à demain.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je pense que si mon honorable ami met un peu d'entrain dans son discours, il pourra le terminer à dix heures. Qu'il nous en donne toujours le commencement.

M. CURRIE: A une assemblée, dimanche dernier, à Toronto, j'ai dit que les membres du comité spécial auquel avait été renvoyée cette question des gratifications, avaient donné d'assez bonnes garanties ou avaient été choisis avant de se réunir pour discuter cette question. Le chef des whips du Gouvernement a saisi, hier, l'occasion de me prendre à parti, après quoi il discourut longuement sur les hauts faits militaires des membres du comité. Quiconque se reporte à la liste des membres de ce comité se rendra compte qu'il comprend des membres ayant des états de services militaires que je n'hésite nullement à reconnaître. Mais, autant que les résultats actuels me permettent d'en juger, je constate avec peine que le comité a commencé ses travaux avec l'intention de faire un rapport en grande mesure semblable à celui qui a été présenté. Je ne m'accorde pas du tout avec le comité dans bien des cas, bien que je doive admettre que tout en étudiant à fond plusieurs de ces questions et problèmes et en s'efforçant de prouver qu'on ne pouvait pas trouver l'argent nécessaire, il a mis au jour pour le bénéfice de la Chambre et du pays un grand nombre de faits intéressants.

Que demande le soldat rapatrié? Très peu de personnes paraissent comprendre exactement ce qu'il demande.

Je désire que la Chambre se rappelle que les vétérans de la grande guerre, la ligue des vétérans unis, les camarades de la grande guerre et toutes les autres associations ont demandé une gratification. Ils n'ont pas demandé la charité. Ils ont demandé une gratification, et ce mot veut dire une subvention en argent ou en nature qui les indemnisera du temps perdu durant la guerre et leur permettra de reprendre leur vie civile à l'avenir. On serait porté à croire, d'après les discours et les actes de quelques-uns des membres du comité, qu'une gratification est une chose inconnue dans ce pays. Je vais rappeler à la mémoire de la Chambre les gratifications antérieures accordées à des soldats. Les choses, dans cette Chambre, sont généralement gouvernées par des précédents, et la demande d'une gratification n'est pas une chose nouvelle. Je peux comprendre que des députés qui sont nouveaux dans cette Chambre et que quelques-uns qui sont nouvellement arrivés dans le pays puissent en venir à la conclusion qu'une chose comme une gratification soit inconnue au Canada, et qu'il est bien absurde de la part des soldats qui ont servi dans cette guerre d'en demander une.

Quant à l'octroi de gratification, la pratique presque invariable depuis 2,000 ans a été d'accorder de pareilles gratifications aux armées victorieuses. Il n'y a aucun doute à ce sujet; et s'il y a parmi les Alliés une armée que l'on puisse considérer comme une armée victorieuse, c'est bien l'armée canadienne. Les soldats canadiens ont simplement demandé la gratification qu'on accorde d'habitude. Au lieu d'accorder une gratification, le comité a démontré qu'il devait leur faire la charité. Assurément, nos soldats blessés et ceux qui ont été rendus incapables de subvenir à leurs propres besoins, devraient recevoir une gratification en argent, et nous devrions prendre soin d'eux.

Mais cela ne devrait nullement être considéré comme un acte de charité. Un homme qui a été rendu infirme ne reçoit pas, selon moi, une pension par charité. La nation reconnaît les services qu'il a rendus et compense le mal qu'il s'est causé en servant son pays. Il me semble ridicule de considérer que l'on fait la charité, quand on donne ainsi de l'argent. Ce n'est pas un acte de charité, c'est une gratification à laquelle le soldat a certainement droit.

M. MORPHY: Qu'y a-t-il dans le rapport du comité qui indiquerait que le soldat reçoit quelque chose qui ressemble à de la charité?

M. CURRIE: Si l'honorable député lit le rapport, il y verra qu'on suggère d'accorder des secours d'argent à ceux qui se trouveraient dans le besoin pendant l'hiver, et quand vous parlez de secourir des gens qui sont dans le besoin, vous parlez de charité. C'est tout ce que j'ai à dire touchant cette partie du rapport, et tout au plus ajouterai-je que le comité me semble avoir généralement pris l'attitude que je viens de décrire sur cette question.

Voyons maintenant en quelles circonstances notre pays a accordé des gratifications aux soldats. Dans une brève revue comme celle-ci, il n'est pas nécessaire que je remonte à la guerre de 1812, bien que des terres, à ce que je comprends, aient été concédées aux soldats canadiens qui avaient servi dans cette guerre. Je m'en tiendrai à une époque plus rapprochée de nous, et j'étudierai ce qui s'est fait à la suite de l'invasion des fénians. Cette invasion ne fut, en vérité, qu'une petite guerre, et le nombre des soldats mobilisés ne fut pas très grand. La province d'Ontario n'eut, en tout, je crois, que dix ou quinze régiments sous les armes. J'en oublie le nombre exact, que pourrait me fournir l'ancien ministre de la Milice, s'il était à son siège. Quoi qu'il en soit, cela importe peu pour le moment. Si je ne me trompe, ce n'est qu'à la session de 1912 ou de 1913 que les Communes votèrent une gratification à tous ceux qui avaient fait du service lors de l'invasion des fénians. Personne ne discuta la façon dont s'étaient conduits les vétérans, l'endroit où ils avaient fait du service, ou la question de savoir s'ils avaient fait du service vingt-quatre heures ou vingt-quatre mois. Il leur suffisait d'avoir été sous les armes pour avoir droit à la gratification. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse—le leader du Gouvernement et les honorables députés de cette province sont en état de confirmer mon dire—le gouverneur convoqua toute la population, et tous les vétérans qui étaient encore de ce monde obtinrent la gratification qui venait d'être votée. Or, cette Chambre n'a jamais critiqué la gratification accordée aux vétérans de la campagne des fénians. Cette gratification fut librement accordée et sans discussion; il s'agissait d'une gratification en espèces.

Nous eûmes une nouvelle guerre, lors de la rébellion du Nord-Ouest. Cette guerre terminée, les soldats qui avaient fait du service reçurent une gratification sous forme de propriété de terrain, de certificat de possession. Pour ce qui concerne ce certificat de possession—je crois qu'on est convenu de l'appeler "red-backed scrip"—il valait au moins trois ou quatre mille dollars, il y a cinq ou six ans. Quelques-uns de ces certificats, qui avaient été alors échangés contre $100 ou un poney, se sont depuis vendus $4,000 et $5,000; et leur valeur a augmenté à tel point qu'il y en a aujourd'hui qui valent $6,000 ou $7,000. Je connais moi-même un cas où un semblable certificat s'est vendu $6,000.

Personne ne s'est plaint, non plus, de la gratification accordée aux vétérans du Nord-Ouest; le pays l'a votée, et a été heureux de la voter. La province d'Ontario a augmenté la gratification accordée aux vétérans de la guerre contre les fénians en leur concédant 170 acres de terre dans le nord de la province. Un de ceux qui ont bénéficié de cette subvention a vendu sa terre pour un montant de $15,000 à $20,000, sinon davantage. Voilà donc comment l'Etat a traité les vétérans de la guerre contre les fénians du Nord-Ouest.

Venons-en à la guerre sud-africaine. Je faisais partie de la Chambre lorsque, la guerre terminée, il fut question de reconnaître les services rendus. On accorda aux vétérans de cette guerre 160 acres des terres fédérales, qu'ils pouvaient choisir à leur gré, au Nord-Ouest, plus 160 autres acres qu'ils pouvaient ajouter à leur homestead. Cela faisait un total de 320 acres, et cependant personne ne s'opposa, au Parlement, à ces gratifications. Il s'agissait bien de gratifications, non pas de charité, en reconnaissance des services rendus. Voilà pourquoi j'affirme qu'en sollicitant des gratifications les soldats qui ont pris part à la grande guerre ne demandent rien de nouveau. Ce n'est pas une innovation, et ils sont parfaitement justifiés de faire cette demande.

Après avoir étudié cette question, le comité n'a trouvé d'autre réponse, dans la plupart des cas, que la suivante: "Nous vous accorderions volontiers une gratifica-

tion, mais les finances du pays ne le permettent pas." C'est le point que je désire maintenant discuter, car je ne désire soulever aucune autre question et prolonger ce débat plus que de raison.

Le ministre de l'Immigration et de la Colonisation a discuté toute la question à fond aujourd'hui. Il nous a fait un exposé des opérations du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, de la commission d'établissement de soldats et de tous ces autres départements qui travaillent dans l'intérêt du soldat rapatrié. Entre autres choses, il ne faut pas oublier que ces services étaient tous organisés et préparés à l'intention du vétéran de la grande guerre; mais à son retour, ce dernier se voit accueilli par le cossu civilien qui, resté au pays, est confortablement installé et occupe un poste des plus lucratifs; lorsque ce même soldat cherche à se procurer de l'emploi, toutes les positions lui sont fermées. Prenez le rétablissement des soldats dans la vie civile à Toronto; prenez le personnel du génie de cette institution de la rue Collège chargé de voir aux soldats rapatriés de la province d'Ontario, et que constatons-nous? Ce personnel se compose de sept ou huit personnes, et il n'y a qu'un seul soldat rapatrié. Tous devraient être des vétérans. On m'apprend que par tout le pays le même état de choses existe. La Chambre peut donc se rendre compte sans peine que le soldat rapatrié a bien raison de se plaindre de ce que l'on a fait pour lui. Il se sent complètement oublié et se croit justifié d'avoir à se plaindre de tout. On l'a porté à ajouter foi, lors de son départ pour le front, à la promesse qu'on lui faisait, sur le husting et ailleurs, que l'Etat le protégerait toujours. Il revient au pays, et au lieu d'un accueil chaleureux et de voir tout mettre en œuvre pour l'aider, que constate-t-il? On le reçoit plutôt froidement et tous les députés de cette Chambre essaient d'éluder la question lorsqu'il s'agit de lui accorder une gratification.

Je me propose d'indiquer la manière dont on devra prélever les fonds nécessaires. Avant cela, je dirai un mot au sujet d'une déclaration du ministre à l'effet que si la Chambre n'approuvait pas ce rapport, le Gouvernement en appellerait au peuple. C'est la première fois depuis que je fais partie de la Chambre des communes—et je suis ici depuis quelques années—qu'un Gouvernement parle de démissionner et d'en appeler au peuple si la Chambre refuse de gober sans mot dire un rapport soumis par le Gouvernement. Je regrette un pareil incident.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député me permettra-t-il un mot? Je n'ai jamais rien dit de tel. Je n'ai pas dit que si le rapport n'était pas approuvé et adopté par la Chambre le Gouvernement démissionnerait et en appellerait au peuple. J'ai dit, en tant qu'il s'agissait de la conclusion principale du rapport—et le rapport contient un grand nombre de conclusions,—celle qui a trait à la distribution d'une autre subvention générale aux soldats, le Gouvernement ne pouvait prendre sur lui d'entreprendre la distribution d'une subvention semblable.

M. CURRIE: Il ne faut jamais devancer les événements. Je ne crois pas avoir entendu parler d'un Gouvernement qui se soit refusé à entendre raison, à accueillir les arguments de la Chambre ainsi qu'à se rendre aux propositions de cette dernière sur une mesure législative ou sur toute autre question, sauf lorsqu'il s'agit d'un vote de censure. Le fait de renvoyer le rapport au comité avec instruction d'y insérer des amendements, ne constituerait pas, à mon avis, un ordre du jour de censure. Je crois que cette interprétation est conforme au règlement de la Chambre. Mais l'honorable député a cru voir dans cette démarche, le cas échéant une expression de méfiance. (Dénégations sur divers bancs).

Très bien. Dans ce cas, personne dans cette Chambre n'a donc lieu de craindre de voter pour le renvoi de ce rapport au comité avec les amendements suggérés et le Gouvernement n'y verrait pas un blâme.

Or, il est dix heures...

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable ministre peut continuer.

M. CURRIE: L'honorable député désire-t-il que je continue?

M. McKENZIE Ces honorables députés de vis-à-vis l'emportent toujours sur nous; nous n'avons rien à dire à ce sujet.

M. CURRIE: Admettons que l'idée soit émise que le Gouvernement devrait en appeler au peuple sur cette question, je puis assurer le ministre de l'Immigration (M. Calder) et le leader de la Chambre (sir George Foster) que, pour ma part, je ne crains pas de me présenter devant les électeurs. Le Parlement du Canada en sera rendu à une triste extrémité le jour où un ministre prendrait la parole et ferait cette menace à la Chambre, que si les députés n'acceptent pas de gober sans regimber un

rapport soumis par un comité, le Gouvernement en appellera au peuple.

Pour plusieurs raisons, je suis très heureux que cette proposition n'ait pas été faite. En premier lieu, supposons que le Gouvernement dissoudrait la Chambre, que se produirait-il? La loi des élections en temps de guerre prendra fin dans quelques jours. Nous n'avons pas d'autre loi pour la remplacer, de sorte que les Austro-Allemands de l'Ouest et dans tout le reste du pays pourraient exercer leur droit de suffrage au détriment de tous les bons Canadiens qui ont appuyé les alliés jusqu'à la victoire finale.

M. DAVIDSON: Ils valent bien Flynn et ses pareils.

M. CURRIE: Je rappellerai à l'honorable député, ainsi qu'à plusieurs autres de ses collègues, que sans les votes des amis de Flynn et des autres soldats, ils n'occuperaient pas un siège ici à l'heure qu'il est.

Un DEPUTE: Des citoyens américains.

M. CURRIE: Parfaitement; un bon nombre de ces soldats étaient des citoyens américains. C'est une triste satisfaction que s'offrent nos collègues d'abattre l'échelle qui leur a permis de se hisser dans l'enceinte du Parlement. Les vétérans ont appuyé, à l'unanimité, nombre de députés unionistes et même des membres du Cabinet. J'affirme qu'un bon tiers des députés de la droite ont été élus par le vote des soldats. C'est là l'exacte vérité. Pour ma part, je dirai...

Quelques DEPUTES: Pas du tout.

M. EDWARDS: Ce n'est pas exact.

M. CURRIE: Dans ce cas, je dirai un bon quart. (Nouvelles dénégations sur divers bancs.)

Il est inutile de le nier, les suffrages des soldats, tant au pays qu'outre-mer, ont servi à faire élire des députés. J'ai reçu un bon nombre de votes militaires dans mon comté, et je suis convaincu qu'ils voteront encore pour moi à la prochaine élection. J'ai reçu aussi un certain nombre de votes des soldats en service outre-mer. Je remarque, en consultant la liste du Manuel parlementaire, que presque tous les députés ministériels ont bénéficié de 300 à 400 votes militaires.

M. EDWARDS: L'honorable député me permettra de dire qu'il n'y a pas une demi-douzaine de députés tant de la gauche que de la droite qui doivent leur élection à l'appoint des votes militaires.

M. CURRIE: Je n'ai pas du tout l'intention de faire des comparaisons, ni de citer des noms en particulier; c'est une tâche qui me répugne, mais je soutiens, monsieur l'Orateur, et vous le savez parfaitement, que plusieurs députés unionistes doivent absolument leur élection aux suffrages des soldats. Nous sommes donc tous, de fait, surtout les membres de la droite, les représentants des soldats ici. Or, c'est une piètre attitude à adopter, lorsque les vétérans nous adjurent de les aider à se rétablir dans la vie civile, de commencer à étudier la question en nous basant sur les conclusions du rapport qui a été déposé. J'ai éprouvé l'une des plus grandes surprises de ma vie, monsieur l'Orateur, lorsque j'ai pris connaissance de ce rapport. Je tiens, toutefois, à examiner une couple des propositions que le ministre a invoquées pour étayer son raisonnement, à savoir que les dépenses publiques seront tellement élevée au cours de l'exercice courant, qu'il est impossible de prélever les sommes nécessaires pour accorder une gratification à tous et chacun des vétérans de la grande guerre. Tout homme, au courant des finances du pays, sait fort bien que les item, que le rapport tente de dresser comme des obstacles au projet d'accorder des gratifications à nos vétérans, ne constituent pas de sérieuses difficultés.

A la lecture de ce rapport, on serait porté à croire que le pays est en faillite, et que nous ne pourrons plus jamais remonter à la surface. Le ministre énumère le nombre de millions que nous serons obligés de verser aux chemins de fer et à des entreprises de toute nature afin de continuer l'administration des affaires du pays pendant l'année courante. Pour moi, je crois que nous pourrions laisser de côté une bonne partie de ces sommes lorsqu'il s'agit d'aborder l'étude de ce problème.

Pour ne citer qu'un exemple, les comptes publics attribuent une somme de $3,000,000 aux édifices publics. Je ne sache pas qu'il y ait beaucoup d'édifices publics en construction dans tout le pays à cette heure, sauf ceux que le Gouvernement fait construire dans les grandes villes et dont le coût n'est pas compris dans ce crédit. Cependant, ces dépenses sont faites à compte du capital, de sorte, qu'il est raisonnable de supposer qu'elles représentent un actif correspondant.

Les travaux du canal Welland pourraient fort bien être retardés de quelques années.

Je ne vois pas, du tout, la nécessité d'élargir le canal Welland au bénéfice de nos bons voisins du Sud—car ce seront surtout les Américains qui bénéficieront de ces travaux. Leurs gros navires traverseraient le lac Ontario et le trafic qui passe par nos canaux à cette heure, transporté par nos petits navires jusqu'à Montréal, serait virtuellement détourné vers les ports américains. En tout cas, c'est là mon opinion.

L'hon. M. CALDER: J'appellerai l'attention de l'honorable député sur le fait que ces crédits ont été votés à la dernière session du Parlement, et sauf peut-être une somme de $500,000, ils ont été dépensés. Il ne saurait donc être question d'attendre.

M. CURRIE: J'ai fait cette observation, mais j'espère que le Gouvernement ne fera plus de dépenses de cette nature, l'année prochaine.

Vient ensuite l'item relatif à des améliorations aux ports et aux rivières, puis un autre relatif à l'amélioration du chenal à navires du Saint-Laurent, lequel est une nécessité. Quarante millions après cela pour des constructions maritimes, qui nous resteront, navires construits dans le pays, à mettre dans les mains d'une compagnie, à laquelle il conviendrait, ce me semble, d'attribuer un capital de premier établissement, pour que cette somme puisse alors être traitée comme dépense imputable au capital. Nous ne pouvons guère marcher sans bâtir des vaisseaux pour nous-mêmes, puisque tous les pays du monde, dans le moment, cherchent à s'emparer de chaque navire sur lequel ils peuvent mettre la main. Dans un moment fortuné, ou malheureux peut-être, nous avons permis à la commission impériale des munitions de remplir nos chantiers de navires, lesquels sont aujourd'hui en Angleterre, où les exploitent des compagnies qui transportent les marchandises de la république Argentine ou des Etats-Unis, au lieu d'être ici engagés dans le commerce canadien. Si nous voulons effectuer nous-mêmes le transport de nos produits en Angleterre, il nous faut des navires qui soient à nous, mais c'est là une dépense de capitaux. Ces navires rapporteront tous des bénéfices considérables s'ils sont convenablement administrés.

Si le Gouvernement désirait mettre en vente, demain, les navires qu'ils possède déjà, je suis sûr qu'il en obtiendrait au moins 50 p. 100 de plus qu'ils ne coûtent, de sorte qu'ils constituent un placement avantageux. Il n'en est pas de cette entreprise comme de celle des chemins de fer, où vous placez des fonds auxquels il faut sans cesse ajouter d'autres fonds pour les maintenir, sans compter qu'en définitive il faut encore payer pour les ravoir. Ce n'est pas un double placement, mais un placement unique. L'Intercolonial devrait être compris dans le compte des chemins de fer. Pour ce qui est du Québec-Saguenay, ç'a été une affaire malheureuse. Quant au prix d'achat des embranchements de l'Intercolonial, c'est de l'argent perdu; ce sont des lignes mortes, rongées par la rouille. . .

M. McMASTER: Les frais funéraires sont considérables.

M. CURRIE: Oui, considérables.

Nous arrivons au matériel roulant, à l'outillage, aux fournitures, à des matériaux pour le réseau national et autres chemins de fer, 35 millions. Les comptes des chemins de fer nationaux sont, si je ne me trompe, sous leur contrôle absolu; c'est-à-dire que le Nord-Canadien et les autres réseaux sont maintenant administrés par une compagnie, et leurs comptes sont tenus séparément de ceux du Dominion, et ces dépenses constituent un placement qui rapportera de jolis bénéfices. Après avoir résumé toute l'affaire, le ministre décide finalement que la somme totale nette à dépenser pendant le cours de l'exercice sera de 260 millions, toujours à cause de la guerre.

L'hon. M. CALDER: Non pas.

M. CURRIE: Je pense avoir la note du ministre à cet égard. Après avoir déduit ces sommes, il admet qu'à tout prendre, seul le montant de 260 millions ne pourra être recouvré.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député est trop bas dans son chiffre.

L'hon. M. CALDER: Si l'honorable ministre veut bien me le permettre, je lui dirai que, d'après les calculs établis, non par le président, mais par le comité, à la suite des preuves qui nous ont été soumises, la somme de nos obligations pour cette année, y compris celle votée par le Parlement et celle qu'il faudra trouver en sus des fonds ainsi votés, monte à 600 millions à peu près. Il y aurait peut-être lieu à une certaine économie, mais non pas de 200 millions.

M. CURRIE: Quand le ministre lira, demain, le compte rendu des débats, il verra, je crois, qu'il a fait cette déclaration. Il a fait la revue des articles que j'ai mentionnés et il a dit que c'étaient des dépenses au compte du capital, et non pas des pertes.

L'hon. M. CALDER: Il y a un article de 350 millions votés en exécution de la loi de finance relative à la démobilisation.

M. CURRIE: Le ministre a dit cela, mais, comprises dans cette somme, sont les dépenses de commerce, lesquelles ne sont pas des frais de démobilisation et ne constituent certainement pas des pertes.

L'hon. M. CALDER: Non, mais, dans cette somme de 350 millions, sera comprise celle, considérable, de 153 millions pour des gratifications, moins le montant payé avant le 1er avril.

M. CURRIE: Il y a ici pour 125 millions d'avances faites à la Grande-Bretagne et aux puissances alliées. Ce n'est certainement pas là un bien perdu; il nous sera retourné. Viennent des crédits destinés à combler les déficits dans les frais d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique. C'est là, naturellement, une perte sèche. Le projet de logements n'a pas été réalisé jusqu'au bout, et nous éviterons par suite la dépense d'une somme de 25 millions.

Le ministre a été contredit par le leader de la Chambre (sir George Foster), qui, je pense, a découvert qu'il devait y avoir là quelques chiffres égarés; mais le ministre n'en a pas moins dit que la somme de 260 millions serait le montant net qui, une fois dépensé, ne rapporterait rien, comme d'autres allaient le faire.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je crains que l'honorable député n'ait inscrit, du mauvais côté, certains chiffres trompeurs.

M. CURRIE: Je ne le pense pas. D'ailleurs, je n'ai pas l'habitude de me servir de ces chiffres-là. En tout cas, les chiffres que je viens de citer étant étrangers à la question des gratifications à accorder aux soldats, je me contenterai de dire que si le Gouvernement a 100 millions à dépenser, il n'a aucune raison d'écarter les soldats ou de leur refuser une gratification. S'il peut dépenser 1,500 millions par année, acheter des chemins de fer, des compagnies électriques, tenter l'exploitation de services publics au prix de plusieurs millions par année, il a mauvaise grâce à prétendre qu'il ne peut rien faire pour nos soldats.

Le plan relatif à l'établissement des soldats sur des fermes représente un autre item du rapport. La commission qui préside à la mise en pratique de ce projet est très bien organisée, ceux qui en font partie travaillent beaucoup, mais leur tâche est ingrate. Comment espérer une augmentation de production en substituant tout simplement le propriétaire d'une ferme à un autre? Voici ce qui se pratique dans tout le Canada: Un soldat fait choix d'une terre déjà occupée par un cultivateur, peut-être âgé, qui veut renoncer à l'agriculture pour aller s'établir au village voisin et causer de la politique de l'Union du cultivateur de l'Ontario et de toutes sortes de choses. Le Gouvernement achète sa terre et nous fait perdre ,par le fait même, ce que cet homme avait coutume de produire. Nous n'avons donc rien à gagner à cette opération, puisqu'elle signifie tout simplement que cet homme est remplacé par un autre. Le plan adopté en Australie vaut beaucoup mieux que le nôtre. En Canada, la femme d'un soldat établi sur une terre en vertu de la loi relative à l'établissement des soldats peut vendre des œufs, mais elle ne peut vendre de poules sans le consentement du Gouvernement. Celui qui possède une ferme à ces conditions-là se trouve dans une situation mille fois pire que le prolétaire d'Irlande.

Voici comment on devrait procurer des terres aux soldats: On devrait les acheter et les louer, par bail à long terme, aux soldats, qu'on mettrait à même de les racheter à l'expiration du terme. C'est le plan suggéré en Australie; il se recommande à notre attention. Si un soldat ne réussit pas dans l'agriculture et s'il abandonne sa ferme, le Gouvernement qui en est resté propriétaire peut la louer à un autre, la vendre ou en faire ce qu'il veut. Sous le régime actuel, un soldat qui s'établit sur une ferme est entravé par une foule de règlements et ne peut rien vendre sans permission du Gouvernement. Si ce n'est là un des abus de l'Etat-Providence, j'ignore ce que c'est. Il n'est donc pas surprenant que le soldat démobilisé, ainsi traité, exprime son mécontentement.

L'honorable député de Muskoka (M. McGibbon) a parlé des soldats hospitalisés d'après le plan de démobilisation, qui ont quitté les hôpitaux militaires pour entrer aux hôpitaux dépendant du département de Rétablissement des soldats dans la vie civile. Ces soldats sont allés à l'hôpital sur la promesse formelle qu'ils recevraient une solde conforme à leur grade. Or, en s'inspirant d'une simple idée qu'on lui a exprimée le comité veut réduire la solde des officiers à 60 piastres par mois.

L'honorable ministre a refusé de discuter avec la députation les différents avis énoncés au sujet du mode de prélever l'argent nécessaire. Pourtant, la députation aurait tenu à entendre expliquer par le ministre le mode de taxation suggéré. Le leader de la Chambre attachant, sans doute, beaucoup d'intérêt à cette question, à titre d'économiste, j'espère qu'il va suivre la discus-

sion au point de vue de l'économie politique.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est ce que je vais tâcher de faire.

M. CURRIE: On suggéra tout d'abord au comité l'institution de loteries d'Etat; ce fut M. Flynn qui en parla. En Angleterre, on étudie actuellement l'à-propos des obligations à prime. L'obligation à prime comporte loterie. Si je ne me trompe, toutes les nations de l'Europe, à la seule exception de la Grande-Bretagne, ont décidé de vendre des obligations à prime, ou bons à lots et ces obligations représentent une partie de la dette nationale. Voici comment ce système fonctionne: Vous achetez une obligation qui porte intérêt à 3½ ou 4 p. 100; une certaine somme composée, disons, de l'intérêt de l'intérêt, est mise à part, chaque année, et il y a un tirage au sort. Si le numéro de votre obligation est assez heureux vous pouvez gagner un prix de $500, de $1,000, de $2,000 ou de $10,000 en argent, sans compter que vous êtes encore possesseur de l'obligation et que le sort peut vous favoriser de nouveau l'année suivante. Vous finissez par retirer l'entier équivalent de ce que vous avez payé pour l'obligation. Voilà un moyen économique et bien facile de se procurer de l'argent.

Bien que les habitants de la Grande-Bretagne aient toujours considéré que c'était un jeu de hasard, d'autres pays—la France, par exemple—ont prélevé de fortes sommes d'argent par ce système.

Il y a aussi les représentations théâtrales du dimanche et la vente des spiritueux. Les lois sur la prohibition complète nous ont fait perdre de 12 à 14 millions de dollars. Les taxes sur les successions appartiennent aux provinces. En rendant témoignage devant le comité, le ci-devant ministre des Finances a traité ces divers sujets avec une grande clarté et beaucoup de véhémence. Il a d'abord fait ressortir que les droits de douanes étaient la source principale de tout le revenu national; cependant, personne ne lui a demandé si les droits de douanes ne pourraient pas être augmentés. Quelle est la raison de ce silence complet? Est-ce parce que tous ceux qui se trouvaient dans la salle étaient des libres échangistes? Je suis affilié à un parti qui ne craindrait pas de relever les droits de douane, si cela devait grossir le revenu dont on a besoin. Le ci-devant ministre des Finances a ajouté que, au Canada, l'impôt sur le revenu est plus élevé que dans presque tous les pays du monde, du moins, parmi les Alliés.

M. NESBITT: Non.

M. CURRIE: C'est peut-être une erreur. L'impôt sur le revenu est certainement plus élevé en ce pays qu'aux Etats-Unis. Voilà ce qu'il a voulu dire, je crois.

M. NESBITT: C'est ce qu'il a dit.

M. CURRIE: Mais on en aurait conclu ce que je viens de dire. Non seulement nous avons un aussi fort impôt sur le revenu que celui des Etats-Unis; nous avons aussi une taxe sur les profits d'affaires, de sorte que notre impôt sur le revenu est beaucoup plus élevé que dans le pays voisin. Je conçois bien qu'un individu qui est plongé jusqu'aux oreilles dans le libre échange, comme le député de Vancouver, ne parle pas de l'impôt sur le revenu. Jusqu'à ces dernières années, nous n'en avions jamais eu en ce pays et nous avions toujours tiré notre revenu de la douane. Nous avons constamment cru que c'était un bon moyen. La guerre a permis au Gouvernement d'imposer au public une taxe directe, mais je déclare que vous ne pouvez pas la maintenir plus de cinq ans à six années encore, car le public en a assez. Vous demandez-vous pourquoi les cultivateurs se sont rebellés à la dernière élection? Je puis vous le dire. Vous vous en prenez à leur revenu. C'est la cause principale du chambardement. Si nous maintenons en ce pays un impôt sur le revenu plus élevé qu'aux Etats-Unis, comment pouvons-nous, en conséquence, nous attendre qu'un citoyen du pays voisin fera des placements au Canada? Espérez-vous que les manufactures canadiennes s'agrandiront ou qu'il s'en érigera de nouvelles, si vous enlevez tous les profits supplémentaires? Ce pays peut peut-être se passer d'autres manufactures. C'est là un problème d'actualité. Nous avons aussi été aux prises avec la question du taux de change entre l'Allemagne et le Canada.

Un membre de cette Chambre me disait dernièrement qu'il désirait acheter des machines pour la compagnie dans laquelle il est intéressé et qu'il constatait que le prix était d'environ $2,500, aux Etats-Unis. Une personne attachée à la compagnie américaine, un Allemand, lui avait dit: Voyons à quel prix nous pourrions obtenir ces machines-là d'Allemagne. On les a cotées à $450 ou $480, à cause de la baisse du mark et de la différence des salaires. Si vous ouvrez la porte aux Allemands et que vous permettiez aux Suisses, aux Hollandais et aux Espagnols d'expédier de la marchandise allemande comme provenant de leur pays, vous priverez d'ouvrage les manu-

factures canadiennes. Les ouvriers du pays ont voix au chapitre. Les habitants des cités et des villes forment les trois cinquièmes de notre population. Si vous maintenez une politique onéreuse et que vous écrasiez les gens sous le poids de l'impôt sur le revenu, nos industriels devront s'en aller aux Etats-Unis. Ceux qui ont quelques centaines de mille dollars à placer et qui songent à les mettre dans une entreprise industrielle...

M. l'ORATEUR: Je conçois que ce projet de loi nécessite une allusion aux projets d'impôts, mais il ne s'ensuit pas que nous devions écouter une discussion sur le budget.

M. CURRIE: Je prétends que la question des emplois au Canada est d'une importance capitale pour les anciens combattants. Si vous mettez des fardeaux et des impôts sur les revenus de manière à ce que nos industriels ferment les portes de leurs établissements, vous chasserez du pays les soldats-artisans. Vous ne pouvez pas sortir de là. Ainsi, nous ne pouvons pas obtenir des fonds par une augmentation de l'impôt sur les revenus.

Notre impôt sur le revenu, je le répète, est plus élevé que celui des Etats-Unis, et personne dans le pays fera le moindre placement au Canada, tant que durera cet état de choses. Les villes et les cités du Nord-Ouest devraient toutes être des foyers de production, mais comment engagerez-vous les soldats de retour à s'établir là-bas, à moins que vous ne leur procuriez du travail? Tous les anciens combattants ne veulent pas être envoyés aux champs. Vous donnez au soldat une formation professionnelle, mais à quoi sert-elle, s'il ne peut pas trouver une manufacture où travailler?

Voilà la situation dans laquelle le pays sera plongé si l'on maintient en vigueur ce système de taxes sur le revenu. Après tout, cette taxe n'est que le résultat d'un engouement des Anglais et une forme d'impôt entre beaucoup d'autres. C'est le peuple de la Grande-Bretagne qui a adopté ce système parce que certains économistes anglais avaient dit au Gouvernement: "Si vous adoptez le principe de la taxe sur le revenu, vous allez jeter un lourd fardeau sur les épaules du peuple qui ne voudra plus permettre qu'on fasse des dépenses excessives." Cet argument n'a pas sa raison d'être dans ce pays. Dans le rapport et dans le discours du ministre, on trouve différentes propositions relativement à ce que l'on devrait faire pour les soldats réformés.

M. Flynn a demandé pour eux une gratification de $2,000. Dimanche dernier, au Massey Hall, devant la ligue qui comptait là environ 5,000 de ses membres, il a déclaré que les soldats étaient disposés à accepter pour le moment une partie seulement de cette réclamation. Ils accepteraient volontiers $1,000, $500 et $300, ou même $500, $300 et $200; ils voulaient être raisonnables. Devant le comité de cette Chambre, M. Flynn a déclaré—et l'on a cherché à lui attribuer le rôle du mendiant des contes de "Mille et une nuits," le roi d'un jour—que si le Gouvernement pouvait prouver aux soldats qu'il lui était impossible de trouver l'argent nécessaire, ils étaient disposés à s'en passer; mais jusqu'à ce que vous ayez épuisé tous les systèmes d'impôts en vue de prélever l'argent nécessaire, les soldats ne seront pas satisfaits.

Je le répète, le ministre des Finances a déclaré que les droits douaniers constituaient la source principale des revenus du pays. Mais combien d'argent faudra-t-il, par exemple, pour accorder aux soldats une gratification de guerre de $500, comme le suggère la proposition de Margeson?. Il faudrait pour cela environ 200 millions. L'intérêt et le fonds d'amortissement seraient d'environ 8 p. 100 par année et pourraient effacer le principal en vingt-cinq ans. Ceci impliquerait une dépense de 16 millions par année. J'attache peu d'importance aux chiffres donnés par de prétendus experts. Je prétends que la somme de 16 millions par année suffirait à payer les gratifications mentionnées dans la proposition Margeson et serait de nature à satisfaire les soldats pour le présent.

Par quels moyens allons-nous prélever cette somme de 16 millions? Nous est-il possible de la prélever? De nouveau j'ai recours à cette très intéressante brochure publiée par le ministère du Commerce, et je sais que les chiffres qui y sont donnés n'ont pas échappé à la connaissance de l'honorable monsieur qui dirige la Chambre. Tout honorable député qui pourrait être intéressé à cette publication peut en obtenir un exemplaire au bureau de la distribution. Les renseignements qu'elle renferme sont absolument exacts et parfaitement dignes de foi; le livre ne ment jamais. A la page 8 du volume, nous voyons que le total des produits importés pour la consommation dans ce pays s'élevait, en 1918, à $962,543,746. Il y a aussi une colonne qui nous donne le pourcentage des droits douaniers sur ces produits importés. En 1914, la première année de la guerre, la proportion pour cent des droits de douane était de 17.3;

en 1915, 17.4 en 1916, 20.5; en 1917, 17.5; et en 1918, 16.8. De fait il y a eu depuis 1916, une réduction dans le tarif douanier qui s'élève à environ 4 p. 100 sur les importations totales, et ce montant s'élève à environ 38 millions par année. Et vous cherchez à faire croire aux soldats qu'il vous est impossible de prélever de l'argent. Sur qui allons-nous le prélever? Si quelqu'un va s'établir à Hull et ouvre une boutique quelconque, pour y diriger ce qu'on peut appeler une "vente à rabais", tout de suite on l'oblige à payer un permis d'affaires. La même chose se produit à Montréal et partout dans le pays. Tout homme qui se livre à un commerce quelconque est tenu de contribuer aux dépenses d'administration de sa localité. Mais l'étranger peut venir au Canada et faire des affaires pour environ un billion par année, et tout ce que vous lui demandez de payer c'est une taxe de 16 p. 100. Si vous augmentez le tarif douanier d'au moins 4 p. 100, vous aurez assez d'argent pour satisfaire même aux demandes de M. Flynn. Mais il vous est impossible de satisfaire les soldats de ce pays tant que vous ne leur aurez pas prouvé que le revenu ne peut être augmenté, et il n'y a pas un homme qui m'entende qui ne sait pas que l'argent nécessaire peut être prélevé par la méthode que je viens de suggérer. Pourquoi alors a-t-on fait circuler ce rapport de 1,000 pages? Tout simplement pour faire croire qu'il vous est impossible de prélever les fonds voulus. On n'y fait aucunement mention du tarif douanier. On n'a jamais demandé à l'ancien ministre des Finances (sir Thomas White) s'il était possible d'augmenter le tarif douanier de 2 ou 3 p. 100. Pourquoi a-t-on gardé un tel silence sur ce point? Etait-ce parce qu'ils craignaient que les cultivateurs s'y opposeraient, vu qu'ils sont tous libre-échangistes? Mais qu'on me permette de dire que s'ils nourrissent cette opinion ils sont absolument dans l'erreur, parce que la plupart des cultivateurs sont bien disposés à l'égard des soldats, et tandis que ces cultivateurs cherchent, et peut-être avec raison, à obtenir leurs instruments aratoires au meilleur compte possible, ils ne permettront jamais au nom du libre-échange que nos industries soient menacées et que le pays soit ouvert aux étrangers, surtout aux Américains qui sont entrés dans la guerre à la dernière minute, et tout particulièrement aux Allemands; car, à qui profiterait une telle mesure? Ce n'est pas aux Anglais, car il a été établi un droit préférentiel en leur faveur.

Nous sommes bien aises d'acheter d'eux tous leurs produits, parce que cela nous aidera à maintenir à un chiffre peu élevé la différence entre ce que nous leur vendons et nous achetons. Le surplus de commerce au détriment de la Grande-Bretagne représente annuellement une somme de 150 millions, de sorte qu'ils ne bénéficieront pas d'une nouvelle réduction de tarif.

Mais ceux dont le commerce rapporte des profits illégitimes au Canada sont les Américains. Ce sont eux qui nous exportent des automobiles, des soieries, des diamants valant des millions et des millions. La plupart de ces articles de luxe sont exempts de droits. Pourquoi les diamants le sont-ils? Les droits sur les soieries sont moins élevés que presque tout le reste. Il est inexcusable que ces articles soient presque libres d'impôts, lorsqu'il y en a sur les lainages. C'est absurde. Le revenu des Douanes devrait être augmenté de quelque façon. Le soldat est renseigné; il connaît toutes ces questions. Il sait fort bien que le pays peut prélever un revenu additionnel pour lui donner l'argent dont il a besoin. Mais, malgré tous vos gémissements au sujet de l'impôt sur le revenu, vous n'avez pu obtenir que 12 ou 14 millions.

M. COOPER: On comptait prélever 30 millions.

M. CURRIE: Ce n'est pas le montant de l'an dernier. Il en est de même de toutes les évaluations de l'impôt sur le revenu au pays. On espère toujours le double. Nos compatriotes n'ont pas de gros revenus. Le pays est trop jeune, et, bien que l'on puisse rencontrer çà et là quelques individus qui retirent des dividendes considérables des chemins de fer, il est insensé de croire que l'impôt sur les revenus au pays rapportera un revenu appréciable. C'est au tarif qu'il faut demander le revenu nécessaire aux gratifications. Les honorables députés peuvent croire que je me place au point de vue d'un tory protectionniste à tous crins, mais c'est le parti conservateur qui nous a menés hardiment à la guerre, parce qu'il savait que les revenus du pays y résisteraient et que le patriotisme du peuple serait à la hauteur de la tâche. Je regrette que ce parti ne soit pas au pouvoir aujourd'hui, parce que je suis convaincu qu'il aurait le courage d'adopter un système de protection et une politique nationale qui asurerait facilement le montant demandé par les soldats. Si l'on augmentait le tarif, je ne craindrais pas de me faire entendre dans toutes les circonscriptions du pays, là surtout où il y a des manufactures. . . .

M. McMASTER: Des quoi?

M. CURRIE: Des manufactures. . .et agiter l'étendard d'une politique nationale. Bien que l'honorable député (M. McMaster) soit un libre-échangiste, je suis sûr que, si les besoins des soldats étaient exposés avec clarté et justice, il consentirait lui-même à amender le tarif pour donner aux soldats ce qu'ils méritent.

Mais, n'avons-nous donc pas de responsabilités à leur égard? Ne leur avons-nous rien promis, et n'ont-ils droit qu'aux rires et aux sarcasmes de la Chambre? J'ai vécu dans les tranchées avec eux et je connais leurs sentiments; je sais ce qu'ils veulent. J'en ai rencontré un grand nombre et, toujours, aux heures les plus pénibles sur le sol de France, ils ont eu la vision de la gratitude qui les attendait à leur retour au pays qu'ils défendaient sur les champs de bataille.

M. EDWARDS: Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. CURRIE: Je préviens l'honorable membre de ne pas m'interrompre.

M. EDWARDS: J'ai le droit de vous interrompre et je désire poser une question.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'a pas le droit de poser une question sans le consentement du député qui a la parole.

M. EDWARDS: Je me lève pour un fait personnel.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut se lever pour un fait personnel lorsqu'un autre membre a la parole.

M. CURRIE: Je permettrai à quiconque a donné des ôtages au pays de m'interrompre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. EDWARDS: L'honorable député m'attaque lâchement en prononçant ces paroles à mon sujet.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je prierai les honorables députés de ne pas oublier. . . .

M. EDWARDS: J'ai envoyé mon fils unique à la guerre et il y est resté jusqu'à la fin des hostilités.

M. CURRIE: J'en reconnais volontiers tout le mérite à l'honorable membre, mais il appartient à une profession dont on avait grandement besoin des services au front, et il aurait pu s'enrôler sans difficulté.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. EDWARDS: Laissez-moi vous dire que j'ai offert mes services, mais qu'on les a refusés.

[M. McMaster.]

M. l'ORATEUR: Je dois prier les honorables députés de ne pas oublier que la Chambre est à discuter une résolution précise, et il serait bon de s'en tenir à la question débattue.

M. CURRIE: Vous admettrez avec moi, monsieur l'Orateur, que je n'ai pas provoqué l'interruption.

M. EDWARDS: Vous m'avez lâchement attaqué.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. EDWARDS: Je vous réserve quelque chose. . .

M. CURRIE: C'est très bien.

M. EDWARDS: Avant la fin de cette discussion.

M. CURRIE: L'honorable membre est libre de discuter tout ce qu'il veut, mais il ne m'est jamais arrivé de l'interrompre en cette Chambre, et même j'interromps rarement un honorable député sauf lorsque je veux une explication sur un point quelconque. C'est la vérité, et je tiens à ce que cela soit bien entendu. Or, monsieur l'Orateur, j'en étais à dire que les jeunes gens qui sont allés faire du service dans cette guerre se sont enrôlés pleins d'assurance que le pays ne les abandonnerait pas une fois la lutte terminée.

Ils étaient loin de prévoir, qu'à leur retour au pays, on leur refuserait la première demande qu'ils soumettraient à la Chambre. Pendant toute la durée de leur séjour en France, ils ont été constamment soutenus par cette seule pensée que la patrie leur était reconnaissante et leur saurait gré de leur geste. Nous avons ici des pères qui savent, par les lettres que leur adressaient leurs fils, que c'était là l'idée dominante parmi toutes nos troupes. Ces jeunes gens sont allés outre-mer et se sont offerts en sacrifice pour leur patrie. Seul celui qui a essuyé le feu des batailles pour la défense de sa patrie, peut saisir tout ce que cela signifie et Dieu sait que le Canada n'est pas entré dans cette guerre dans le but d'en profiter pécuniairement. Nous n'obtiendrons guère d'indemnité des Allemands. Nous ne comptions pas sur un agrandissement de territoire. Nous sommes entrés dans la lutte pour l'amour de l'humanité, et c'est ce même motif qui animait aussi ces jeunes gens; ils ont combattu pour la grande cause de la liberté. Nous, qui sommes ici les représentants de cette même liberté, héritage qui nous a été transmise de père en fils, devrions être les derniers à dire que toutes nos sources de revenu sont épuisées alors

qu'il existe plusieurs moyens de prélever les sommes nécessaires au paiement d'une gratification à ces soldats. En décidant de payer ainsi une gratification, nous ne ferions pas d'innovation, nous ne ferions que suivre le principe établi depuis longtemps au pays et en vertu duquel celui qui a servi sa patrie en temps de guerre doit recevoir une gratification. Invariablement, par le passé, tout homme qui partait du Canada pour aller en guerre, recevait une gratification à son retour. Au Canada, la gratification tenait lieu de ce qu'en Angleterre on désigne sous le nom de demi-solde. Il n'était que juste d'en agir ainsi. Lorsque ces hommes furent retirés du théâtre de la guerre, pendant leur traversée, et après leur arrivée ici, alors qu'ils recevaient une gratification, ils étaient exposés à être appelés de nouveau aux armes, tous sans distinction. Ils n'étaient pas libérés, car on pouvait les renvoyer en service actif d'un moment à l'autre.

M. COOPER: Ils avaient tous reçu leur congé.

M. CURRIE: On leur a donné leur congé par la suite, mais ils pouvaient être rappelés sous les armes en tout temps.

M. COOPER: Cela est inexact.

M. CURRIE: Je connais les règlements aussi bien que l'honorable député et ce qu'il dit est inexact. Il était entendu qu'ils resteraient sous commandement tant qu'ils n'auraient pas été licenciés.

M. COOPER: Non pas dans tous les cas.

M. CURRIE: Le licenciement, tel qu'on l'entend au pays, ne comporte plus la même signification qu'autrefois. C'est ainsi qu'en Angleterre, lorsqu'un individu s'enrôle il passe un contrat avec le roi, tout comme s'il s'agissait d'une entrepirse quelconque, et ce contrat reste en vigueur jusqu'à l'époque de sa libération. Ici nous supposons que tous au besoin doivent aller au front. Il n'est pas question de contrat du tout. Aux termes de la loi du service militaire tout homme devient en réalité un conscrit et il peut être appelé de nouveau aujourd'hui, en ce moment même. On ne saurait en douter. Pour ces raisons, je crois que la Chambre serait bien mal avisée de ne pas examiner la question davantage. J'appuierai volontiers l'amendement de l'honorable député de Winnipeg (M. Andrews) pourvu que cet amendement soit assez compréhensif pour s'appliquer à toutes sortes de gratifications. L'honorable député voudra bien me dire si c'est ainsi que je dois l'entendre?

M. ANDREWS: Ceux qui ont servi moins de six mois n'ont pas droit à la gratification.

M. CURRIE: Au pays?

M. ANDREWS: Au pays.

M. CURRIE: Cela est parfaitement exact. Je consens volontiers à appuyer cette motion et je tiens à dire à la Chambre que je suis prêt à accepter toute proposition raisonnable qu'on peut nous soumettre. Je n'hésite pas à rester fidèle à l'attitude que j'ai prise, dans cette Chambre. Aussi vais-je appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Winnipeg-Centre.

M. EDWARDS propose le renvoi de la suite de la discussion.

(Adopté.)

L'hon. M. MACLEAN: Afin que nous puissions reprendre la discussion du rapport en délibération, je propose:

Que la délibération du 4e et dernier rapport du comité spécial chargé d'examiner le projet de loi (bill nº 10), modifiant la loi sur le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, et de l'amendement de M. Andrews, vienne en tête de l'ordre du jour de la prochaine séance.

Cette motion est adoptée.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du projet de résolution suivant:

1. Par dérogation à toute disposition de la loi de la marine marchande du Canada, 1894, ou à toute modification d'icelle, le ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada pourra accorder permission aux navires suivants d'avoir leurs lettres de pratique dans tout port du Canada pour tout voyage, même si le capitaine et le second de semblables navires, ou l'un et l'autre, ne portent pas de certificats valables de compétence ou de service, pourvu que ledit ministre est convaincu de l'impossibilité de trouver des sujets ayant les certificats voulus, et du fait que le capitaine et le second sont capables et ont assez d'expérience:

(a) Navires d'inscription canadienne autres que les navires portant des passagers;

(b) Navires d'inscription canadienne portant des passagers et d'un tonnage d'au plus cent tonnes enregistrés, qui voyagent exclusivement dans les eaux que le ministre de la Marine et des Pêcheries peut juger abritées dans les eaux intérieures ou sur le littoral maritime du Canada.

2. Ces dispositions resteront en vigueur pendant un an à compter de la date de l'adoption de la loi basée sur la présente résolution, et pas plus lontemps.

L'hon. M. MACLEAN: A l'heure qu'il est, il y a en vigueur un décret du conseil.

adopté d'après la loi des mesures de guerre, qui donne au ministre les pouvoirs qui sont énoncés dans ce projet de résolution qui, si on l'adopte, servira de base à un projet de loi. L'expérience a appris au département que le Canada, manque présentement, et dans une grande mesure, de capitaines et de seconds diplomés. Il en est ainsi depuis assez longtemps, mais cet état de choses s'est beaucoup aggravé par suite de la guerre. Entre temps, on a appris que le nombre des jeunes gens qui se présentaient aux examens pour l'obtention de certificats de capitaines et de seconds était très restreint. Voilà pourquoi, aujourd'hui, dans les ports maritimes le propriétaire d'un navire se trouve fréquemment dans l'impossibilité de se procurer les marins diplômés dont je parle. On propose, dans cette résolution, d'attribuer au ministre durant un an, le pouvoir de permettre à un navire de lever l'ancre, sans avoir à son bord un pilote licencié, s'il est convaincu que la personne à qui le propriétaire du navire veut confier la direction de ce dernier est compétente.

M. McKENZIE: Je crois que si le ministre veut jeter les yeux autour de lui, il constatera le petit nombre de députés présents. Il reconnaîtra, avec moi, que ce n'est pas l'heure de débattre un sujet aussi important que celui dont il veut saisir présentement le comité.

L'hon. M. MACLEAN: Mon seul but, en demandant à la Chambre de permettre l'adoption de cette résolution, c'est de rendre possible l'impression du projet de loi. On fournira toute l'occasion voulue pour la discussion du projet de loi, lorsqu'il sera imprimé, mais je désire qu'il figure au Feuilleton lorsque nous terminerons le débat sur le rapport dont la Chambre s'occupe en ce moment.

M. McKENZIE: Je me contente de dire à mon honorable ami que je ne puis, en aucun temps, approuver cette résolution. Elle n'a peut-être pas pour l'habitant du Manitoba, de la Saskatchewan ou d'ailleurs l'intérêt qu'elle revêt pour celui qui, comme moi, habite le littoral. L'honorable ministre aurait tout autant de raison s'il arrivait, par exemple, que la ville de Winnipeg, manquât de médecin, de demander qu'un membre du cabinet eût le pouvoir de nommer un certain nombre de médecins pour faire des opérations chirurgicales et tout ce qui se rattache à la profession d'un médecin possédant les aptitudes requises. Le capitaine a le navire en soin. Il a sous ses ordres un certain nombre d'hommes, non pas nécessairement des passagers, qui remettent leur vie entre ses mains; il prend la mer avec des milliers de dollars valant de marchandises et des vies précieuses. La cargaison qu'on lui confie et les vies de ses hommes sont dépendantes de ses aptitudes de marin et de sa pratique des voyages. Je ne voudrais pas consentir à placer ces existences et ces biens, entre les mains d'un homme qui n'est pas reconnu apte aux termes de la loi. Tout le monde sait que les aptitudes requises par la loi sont très simples. Passer l'examen est facile, et même, on pourrait, s'il y a lieu, le simplifier davantage; mais je ne vois absolument pas de raison qui m'engage à consentir à ouvrir la porte grande et à accorder une pareille faveur à un ministre qui peut tout ignorer des besoins de la navigation.

M. McMASTER: Qui peut être fabricant de peinture.

M. McKENZIE: En effet. Toujours est-il qu'il est censé connaître si un homme est un marin possédant les aptitudes requises.

Un homme se trouve dans les hunes à bord d'un navire et une personne en bas qui ignore l'art du matelot peut tourner une vergue ou bout-dehors de telle façon qu'il lancera l'homme d'en haut à cent verges peut-être en dehors du navire, parce qu'il n'aura pas su tirer la bonne corde—de fait parce qu'il ne connaît pas le métier. Notre seul salut en matière de ce genre est que la loi exige une certaine expérience et un certain entraînement en sciences nautiques, avant qu'un homme puisse prendre la conduite d'un navire. Or, en ce qui me concerne—bien que le projet puisse être adopté sans que je le sache, je veux que le ministre comprenne formellement ceci: Que je ne confierais pas la vie des hommes sur ces navires à un homme qui ne serait pas un navigateur compétent. Parlant personnellement, je ne voudrais pas aller en mer avec un homme que je saurais ne pas avoir l'instruction requise ni la compétence voulue pour la tâche difficile qui lui est confiée.

L' hon. M. MACLEAN: Il y a deux côtés à la question faisant l'objet de la résolution. L'honorable député a pris un des côtés, mais il y a un autre aspect qu'il faut considérer. Il n'est pas question, aux termes de ce projet, d'autoriser le ministre à mettre un navire sous la direction d'un homme incompétent. L'objet de cette loi est d'abord de permettre aux voiliers de quitter

un port sous la conduite d'un capitaine ou d'un second, munis de certificats. Aux Etats-Unis, les voiliers jaugeant jusqu'à 700 tonneaux peuvent naviguer dans le monde entier sans capitaine ou seconds munis de certificats. Dans la Grande-Bretagne, où l'on a eu un siècle d'expérience en ces matières, on n'exige pas que les capitaines et les seconds sur les voiliers soient munis de certificats. . .

M. McMASTER: Tous les voiliers?

L'hon. M. MACLEAN:. . .et je ne crois pas qu'en Angleterre on exige de certificats pour les capitaines et seconds de cabotiers d'un certain tonnage. Je discutais cette question, hier encore, avec les officiers du ministère de la Marine, et nous songions sérieusement à présenter, à ce moment de la session, un bill permettant aux voiliers canadiens de naviguer n'importe où sans capitaine ou seconds porteurs de certificats. Aucun propriétaire ne permettrait à son navire de quitter le port sous la conduite d'un homme inexpérimenté. Ceci, naturellement, ne s'applique pas aux navires à passagers. Je crois moi-même que nous pourrions très bien renoncer à l'idée d'exiger des certificats des capitaines ou seconds sur les voiliers, surtout d'un faible tonnage. Je crois réellement que nous serons obligés de le faire, autrement, la marine à voiles de ce pays ne pourra pas se recruter. On n'a pas pu, durant la guerre, se procurer les navires nécessaires et, fréquemment, le ministère, pour qu'un navire pût quitter le port, a dû exercer le pouvoir conféré au ministère sous le régime de la loi des mesures de guerre, mesure que nous voulons maintenir en vigueur pendant une autre année. Aujourd'hui, j'ai reçu un télégramme d'Halifax au sujet de deux voiliers qui étaient prêts à partir, mais qui ne pouvaient trouver d'officiers munis de certificats. Ils ne pouvaient en avoir et on leur a fait savoir que si l'officier de douane à ce port voulait donner un certificat constatant qu'ils avaient fait diligence pour obtenir des officiers munis de certificats, on leur permettrait de partir, s'ils fournissaient un homme expérimenté. Sans doute, il y a du vrai dans la prétention de mon honorable ami. La seule chose que je lui demande est de laisser adopter la résolution, afin que le bill puisse être imprimé, étant entendu que cela ne portera nullement atteinte à son droit de le discuter.

L'hon. M. FIELDING: Je suggère à mon honorable ami que s'il agit ainsi dans le but de hâter l'adoption de cette loi par la Chambre, il n'est pas sage. Je comprends toute la portée du motif qu'il a invoqué: difficulté de trouver des officiers munis de certificats, et je comprends aussi qu'il peut y avoir des circonstances où il soit nécessaire d'autoriser des dérogations exceptionnelles afin de faciliter le commerce et le trafic du pays. Mais je crois que nous devrions laisser savoir au public que ce bill est proposé, et il est possible que nous puissions découvrir qu'il n'est peut-être pas aussi difficile d'avoir des hommes compétents qu'on le prétend dans certains quartiers. Il est possible qu'il y ait plusieurs capitaines de navires qui consentent à louer leurs services, mais il se peut que les conditions qu'on leur offre ne sont pas satisfaisantes. La mesure me paraît assez bien inspirée, mais je conseille fortement à mon honorable ami de ne pas précipiter les choses, et de donner tout le temps nécessaire pour discuter la mesure.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne me propose pas de presser l'adoption du bill, je veux simplement l'avancer d'une étape, afin qu'on puisse l'imprimer. Nous ne pouvons pas, en tout cas, y toucher d'ici deux jours.

L'hon. M. FIELDING: Mais deux jours est un temps bien limité à accorder pour discuter une mesure qui concerne tant de gens.

Je suis d'avis qu'on devrait faire connaître aux navigateurs du pays les dispositions de ce projet de loi, et s'il se trouve chez eux quelques officiers de marine diplômés qui sont sans emploi, et qui, pour certaines raisons, ne semblent pas donner satisfaction aux propriétaires, on devrait leur donner l'occasion de faire connaître leur situation. Il est vrai que depuis quelques années très peu de jeunes gens se sont présentés aux examens. Mais il me semble que l'on pourrait trouver le long de nos côtes quelques vieux capitaines expérimentés, et qu'avant d'adopter ce projet—je ne m'oppose pas ici à la motion présentée par l'honorable ministre—on devrait donner à ces gens l'occasion de trouver de l'emploi, et ce n'est que dans le cas où nous ne pourrions pas trouver des hommes qualifiés que l'on devrait adopter le projet en question.

M. le PRESIDENT: Dois-je déclarer la motion adoptée?

M. McKENZIE: J'aime à croire que le ministre sait aussi bien que moi que l'une des professions les plus honorables et les plus dignes de notre province est celle de capitaine de navire, et ceux qui ont at-

teint cette haute position et qui estiment leur profession sont précisément les hommes qui sont les plus recherchés. Je comprends difficilement, par conséquent, qu'on cherche à déprécier cette profession et qu'on dise aux capitaines ou à ceux qui cherchent à se faire diplômer: "Mais, votre position est assez piètre, après tout n'importe qui peut conduire un navire; de quoi parlez-vous donc?"

Oui, de quoi parlez-vous donc? Nous allons confier à cette jeunesse le soin d'un navire; il pourra bien le conduire jusqu'a Terre-Neuve et même jusqu'à Liverpool; c'est du camouflage que de prétendre qu'il faut des marins expérimentés pour remplir un poste de cette nature. On peut bien tenir un tel langage, mais on se trompe. Cette profession exige beaucoup de connaissances, de la pratique et de l'habileté; et si l'on adopte ce projet on ravale l'importance que cette profession a toujours eue à nos yeux.

Je serais très surpris de constater que la loi anglaise est telle que veut nous le faire croire mon honorable ami. La dernière loi concernant la navigation adoptée en Angleterre, la loi de 1894, est aussi en vigueur dans notre pays. Notre loi canadienne à ce sujet ne fait que lui servir de complément, et lorsqu'elle vient en conflit avec la loi anglaise de 1894, dans bien des cas, c'est la loi anglaise qui prévaut. Je crains que mon honorable ami ne trouve difficile de me prouver sous l'empire de cette loi de 1894 qu'un capitaine n'a pas besoin de diplôme. Nos navigateurs de la Nouvelle-Ecosse se font une gloire d'avoir à se faire accepter par l'administration anglaise.

Un marin peut bien obtenir son diplôme au Canada, mais cela n'est pas de nature à le flatter autant que s'il tenait son diplôme du Board of Trade anglais qui confère au marin la consécration la plus haute de ses aptitudes. Si aujourd'hui on ne tient plus compte de cela, c'est absolument à mon insu.

(La séance est levée à onze heures).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Jeudi, 6 novembre 1919.

La séance est ouverte à onze heures.

PRESENTATION DE M. KENNEDY.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que le greffier des Communes a reçu du greffier de la couronne en chancellerie un certificat de l'élection de M. John Wilfred Kennedy, dans la division de Glengarry-Stormont.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

ARTHUR LAPIERRE.

M. BUREAU demande:

1. Quel est le nom des deux policiers qui se sont introduits, le 30 septembre 1918, dans le domicile du conscrit immatriculé sous le n° 3157100, ayant nom Arthur Lapierre?
2. Par qui ces deux policiers avaient-ils été chargés de rechercher ledit Arthur Lapierre?
3. Les policiers en question ont-ils fait un rapport et, dans l'affirmative, quelle est la date dudit rapport, et à qui l'ont-ils fait?

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

1, 2 et 3. Il n'existe pas de dossier, à cet égard, au ministère de la Milice. Si l'on veut bien indiquer le district concerné et l'endroit où cela s'est passé; nous ferons les recherches nécessaires.

LA DISETTE DE SUCRE.

M. MANION demande:

1. N'y a-t-il pas rareté de sucre pour les consommateurs canadiens?
2. Combien les raffineries canadiennes exportent-elles de sucre par mois?
3. Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire pour assurer un approvisionnement suffisant de cette denrée très importante?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1. Non. Il reste encore assez de sucre brut et il en sera livré assez avant la fin de l'année pour que le Canada puisse compter sur une provision de sucre suffisante, si toutefois il ne survient pas de grèves qui aient pour effet d'entraver la livraison et le raffinage du sucre brut.

2. A part les consignations à la commission royale de fournitures de sucre par les raffineurs et qui représentent 13,000 tonnes,

dont les sucres bruts avaient été fournis par la commission du sucre, il ne sera exporté cette année qu'un envoi de 3,000 tonnes formant partie d'une commande reçue au mois de juin dernier.

3. La commission canadienne du commerce a appris des raffineurs eux-mêmes qu'on avait acheté assez de sucre brut pour fournir un approvisionnement de sucre suffisant aux besoins domestiques du Canada durant l'année 1920, à un prix plus élevé pour le consommateur.

ENTREPRISE ACCORDEE A ROGER MILLER ET FILS, A RESPONSABILITE LIMITEE.

M. JACOBS demande:

1. Un décret du conseil a-t-il été adopté, accordant à Roger Miller et Fils, à responsabilité limitée, l'exécution d'un travail supplémentaire en régie intéressée, en sus de ce qui avait été d'abord autorisé?

2. Quelle quantité avait d'abord été autorisée pour être exécutée par Roger Miller et Fils (à responsabilité limitée), en régie intéressée, et quelles étaient les conditions auxquelles le travail devait être fait?

3. Quelle était la somme de travail fixée par le décret susdit, et quelles en étaient les conditions?

4. A-t-on déjà affecté un crédit pour compenser le travail additionnel autorisé par ledit décret du conseil?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Environ $548,000 en régie intéressée du 7½ p. 100.

3. $2,478,250 aussi en régie intéressée de 7½ p. 100.

4. Oui.

QUAIS DU NOUVEAU-BRUNSWICK REMIS AU GOUVERNEMENT FEDERAL.

M. McLEAN (Royal) demande:

1. Quels quais des comtés de Queens et Kings, Nouveau-Brunswick, ont été transférés au Gouvernement fédéral par le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, et à quelle date ces transferts ont-ils été faits?

2. Le ministre des Travaux publics sait-il que les fonctionnaires de son ministère ont fait rapport que plusieurs de ces quais exigeaient des réparations le plus tôt possible?

3. Dans l'affirmative, quand ces quais seront-ils réparés?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics).

1. Comté de Queen.

Nom du quai.	De hautes eaux de basses eaux ou à plan incliné.	Paroisse.	Date du décret du conseil provincial opérant le transport.
Akerleys	A plan incliné	Wickham	4 juin 1919.
Lac Washademoak Armstrongs	H et B E	Johnston	2 juillet 1919.
Lac Washademoak Belyeas	A plan incliné	Wickham	4 juillet 1919.
Lac Washademoak Carpenters	B E	"	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean Chipman	H et B E	Chipman	4 juin 1919.
Fleuve au Saumon Ile Coles	H et B E	Johnston	2 juillet 1919.
Lac Washademoak Colwells	B E	Cambridge	4 juin 1919.
Lac Washademoak Baie Cumberland	B E	Waterboro	2 juillet 1919.
Lac Grade Douglas Harbour	Plan incliné	Canning	2 juillet 1919.
Fox's	B E	Gagetown	1er mai 1919.
Rivière Saint-Jean Gerows	B E	Wickham	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean Humphreys	Plan incliné	Cambridge	4 juin 1919.
Lac Washademoak Hampstead	H et B E	Hampstead	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean Lower Jemseg	B	Cambridge	1er mai 1919.
McAlpines	B E	Hampstead	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean McDonald's Point	B E	Wickham	1er mai 1919.
Lac Washademoak Newcastle	B E	Canning	4 juin 1919.
Lac Grand Narrows	Plan incliné	Cambridge	4 juin 1919.
Lac Washademoak Perrys	H et B E	Johnston	4 juin 1919.
Lac Washademoak Queenstown	H et B E	Hampstead	1er mai 1919
Fleuve Saint-Jean.			

Nom du quai.	De hautes eaux, de basses eaux, à plan incliné.	Paroisse.	Date du décret du conseil provincial opérant le transport.
Alignement	H E	Waterboro	2 juillet 1919
Lac Grand.			
Starkey	B E	Johnston	4 juin 1919.
Lac Washademoak.			
Upper Jemseg	H E	Cambridge	6 septembre 1919.
Lac Grand.			
Upper Jemseg	B E	"	1er mai 1919.
Upper Gagetown	B E. et H.E	Gagetown	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Waterboro	B E	Waterboro	4 juin 1919.
Lac Grand.			
White Cove	H et B E	Cambridge	2 juillet 1919.
Lac Grand.			
Wickham	B E et H.E	Wickham	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Anse Youngs	B E	Waterboro	2 juillet 1919.
COMTÉ DE KING.			
Browns Flat	Plan incliné	Greenwich	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Burns	B E	Springfield	4 juin 1919.
Baie de Belleisle.			
Carters Point	H et B.E	Westfield	2 juillet 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Clifton	H et B.E	Kingston	4 juin 1919.
Rivière Kennebecasis.			
Dunhams	B E	Kingston	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Evandale	B E	Greenwich	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Glenwood	B et H.E	"	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Hampton	B et H.E	Hampton	2 juillet 1919.
Rivière Kennebecasis.			
Hillhurst	B E	Rothesay	4 juin 1919.
Rivière Kennebecasis.			
Jenkins	Plan incliné	Kars	1er mai 1919.
Baie de Belleisle.			
Ketchum	B E	Kingston	2 juillet 1919.
Rivière Kennebecasis.			
Lee Flewelling	B E	Rothesay	4 juin 1919.
Rivière Kennebecasis.			
Moss Glen	B E	Kingston	2 juillet 1919.
Rivière Kennebecasis.			
Nutters	Plan incliné	"	1er mai 1919.
Baie de Belleisle.			
Oak Point	H et B E	Greenwich	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Public Landing	Plan incliné et B E	Westfield	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Palmers	H et B E	Kars	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Sand Point	B E	Westfield	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Shampers	Plan incliné	Kingston	4 juin 1919.
Baie de Belleisle.			
Toolton	B E	Kars	1er mai 1919.
Baie de Belleisle.			
Victoria	B E	Greenwich	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Westfield	B E	Westfield	1er mai 1919.
Fleuve Saint-Jean.			
Whitehead	B E	Kingston	4 juin 1919.
Rivière Kennebecasis.			
Williams	Plan incliné	"	1er mai 1919.

2. Oui.

3. Le Gouvernement fédéral n'a pas accepté le transfert.

QUESTION TRANSFORMEE EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS.

Par M. McLEAN (Royal):

1. Combien d'hommes se sont enrôlés dans l'armée expéditionnaire canadienne au Nouveau-Brunswick?

2. Combien ont traversé la mer?

3. Combien ont été en France?

4. Combien ont été tués ou sont morts de blessures?

5. Combien reçoivent des pensions, et quel est le montant de ces pensions?

6. Combien ont reçu ou reçoivent maintenant un cours de rééducation professionnelle?

7. Combien ont reçu des traitements médicaux au dispensaire par décision du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile?

8. Quelle gratification a été payée aux officiers, sous-officiers et soldats de l'armée expéditionnaire canadienne qui s'étaient enrôlés au Nouveau-Brunswick?

L'ARC DE L'EMPRUNT DE LA VICTOIRE SUR LA PLACE CONNAUGHT.

M. VIEN: Avant le passage à l'ordre du jour, puis-je demander au Gouvernement qui solde les frais de l'arc construit sur la place Connaught en face du bureau de poste? C'est une construction disgracieuse, d'une déplorable architecture, sans compter qu'elle coûte fort cher.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre suppléant): Je ne saurais rien affirmer positivement; seulement, il paraît que les frais de cette construction sont supportés par ceux qui s'intéressent au succès de l'emprunt de la Victoire.

M. VIEN: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. VIEN: Puis-je poser une autre question?

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je n'ai pas entendu la question posée par l'honorable député, parce que mon attention était attirée ailleurs dans le moment. Ce n'est pas là une question qu'on puisse poser au Gouvernement avant l'ordre du jour.

M. VIEN: Monsieur l'Orateur, puis-je suggérer qu'il sera impossible d'obtenir une réponse touchant la dépense de ces deniers, si. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député peut obtenir cette réponse en insérant sa question au Feuilleton de la Chambre.

LE NOUVEL EDIFICE DU PARLEMENT.

M. McKENZIE: Les journaux du matin nous apportent la bonne nouvelle que le Parlement, à la prochaine session, se réunira dans le nouvel édifice. Le ministre des Travaux publics pourrait-il confirmer cette rumeur?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics): Je regrette de le dire, il est absolument impossible de confirmer cette rumeur, vu la plupart des nouvelles publiées dans les journaux.

SUITE DE LA DISCUSSION DU RAPPORT DU COMITE RELATIF AUX CONDITIONS DE LA RESTAURATION DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Calder (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) tendant à l'adoption du rapport du comité chargé de l'examen du bill n° 10 ayant pour objet de modifier la loi sur le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, la restauration des soldats dans le civil présente à la Chambre et au pays un problème dont les députés apprécient toute la gravité. Le rapport du comité spécial a été déposé sur le bureau, afin que la Chambre le délibère et l'approuve peut-être. Les membres de ce comité spécial ont compris qu'une double obligation leur était imposée, quand on leur a demandé de prendre part à l'étude de cette question, j'ai dit une double obligation, parce que, on le reconnaît, nous avons un devoir à remplir, non seulement envers l'Etat, mais encore envers ceux qui se sont distingués personnellement et ont fait honneur au pays, dans les combats d'outre-mer. J'ai la certitude d'être dans le vrai en affirmant que chaque membre de ce comité, en abordant l'étude de ce problème, s'est affranchi de tout esprit de parti et a agi avec une entière sincérité, et que durant les semaines consacrées à l'étude de la question il ne s'est inspiré que de l'intérêt public et de celui du soldat lui-même.

En faisant cette observation au sujet des membres du comité, je crois, en outre, pouvoir affirmer à bon droit, que tous les députés de la droite et de la gauche ont obéi à la même inspiration, depuis que cette question a surgi en Canada. Tous les députés, je le crois, tiennent réellement et sincèrement à remplir cette double obligation envers le pays et le soldat, et à s'acquitter sans crainte de leur devoir à titre de représentants du peuple et à titre de citoyens de l'Etat.

J'ajouterai que, sans égard à ce que nous pourrions décider, de même qu'en dépit de toutes les calomnies dont nous sommes

l'objet, nos sympathies vont au soldat tout comme dès le début. Nous, qui avons eu le privilège et en même temps la responsabilité de faire partie de ce comité spécial, soumettons, après avoir examiné aussi au long et à fond que possible tous les détails de la question, un rapport que nous jugeons excellent, mais nous n'avons pas la prétention de soutenir qu'il soit parfait à tous les points de vue. Ce rapport est maintenant soumis à la Chambre, et je suis certain que le président du comité accueillera favorablement toutes recommandations de nature à l'améliorer et à nous permettre et, si c'est possible, de faire preuve d'une plus grande libéralité à l'égard des soldats, sans cependant oublier notre devoir envers le pays dont nous sommes tous citoyens.

D'un autre côté, monsieur l'Orateur, nous ne nous dissimulons pas nos imperfections et nous avons tous conscience, nous, les membres de ce comité, de l'imperfection de l'esprit humain. Je dois dire, à ce sujet, que nous, qui constituons ce corps spécial, différons sensiblement d'opinion avec l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie), qui, lui, se targue d'être doué d'un entendement parfait. Il est un personnage qui occupait naguère un rang éminent en Europe, mais qui, aujourd'hui, est descendu bien bas, je veux parler du kaiser. Dans ses discours publics, le Kaiser s'associait au Tout-Puissant et en faisait son allié. Il se plaisait d'abord à parler de "Gott und meinself", mais son arrogance s'accroissant, il modifia la formule, et pour la rendre plus digne de son orgueil et de la haute idée qu'il se faisait de son importance, il transposa les mots de manière à dire: "Meinself und Gott". Le député de Simcoe-Nord possède bien toute la morgue et la présomption du kaiser, mais il lui manque sa modestie. Son cri de prédilection ne renferme même pas le nom de "Gott". Il ne comprend que le nom de Currie, et il lui arrive peut-être, de temps à autre, d'associer à son nom auréolé celui d'un personnage du nom de Flynn.

Monsieur l'Orateur, j'ai lu attentivement la proposition d'amendement présentée par l'honorable député de Winnipeg (M. Andrews), appuyée par l'honorable député d'Edmonton (M. Mackie). A ce que je peux voir, elle consiste tout simplement à demander à la Chambre de rejeter le rapport pour agréer la demande des vétérans de la grande guerre—la proposition soumise par M. Flynn et quelques autres. Telle me paraît être la substance de cette proposition d'amendement. Or, l'honorable député d'Edmonton a dit, et je pense l'avoir bien compris: "Revenant à la partie du rapport qui a trait aux finances, je dirai que je ne puis adopter d'autre conclusion que celle du rapport lui-même." Il me semble plus qu'étrange que l'honorable député d'Edmonton appuie un projet de résolution qui comporte le prélèvement de centaines de millions de dollars et soutienne que la conclusion du rapport s'impose, lorsque cette conclusion même du rapport dit qu'il serait impossible et contraire à l'intérêt public d'essayer de prélever de pareilles sommes.

Je n'entrerai pas dans les détails d'ordre financier. Le rapport est très complet et permet à tout le monde de se bien renseigner sur la conclusion arrêtée par le comité. Pour moi, je suis d'avis que la Chambre devrait approuver ce rapport.

J'ai eu le malheur, hier soir, de vouloir poser une question à l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie). Je voulais une explication de sa part, car il venait précisément de faire des observations injurieuses à l'endroit de toute la députation. C'est là une conduite que je ne saurais qualifier autrement que de scandaleuse de la part d'un député. Il a dit, en résumé, que nous avions promis notre appui aux soldats, mais que lorsqu'ils s'étaient présentés à cette Chambre pour lui soumettre leur supplique, nous les avons accueillis par des rires sarcastiques. J'étais sur le point de demander à l'honorable député de prouver ses dires, de justifier cette insulte faite à tous les députés de cette Chambre. Il m'a empêché de lui poser cette question que je voulais lui poser, non pour ma propre satisfaction, mais parce qu'il s'agissait d'une calomnie lancée contre tous les membres de cette Chambre.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. EDWARDS: Depuis que nous étudions cette question relative aux soldats rapatriés, il n'est jamais arrivé qu'un honorable député ait accueilli leurs requêtes autrement qu'avec les plus grands égards et la plus grand sympathie. L'honorable député de Simcoe-Nord n'a pas cru devoir me permettre de lui poser cette question. Les règles de la Chambre lui donnaient le droit de me refuser cet avantage.

Mais il ne s'en est pas tenu là. Sachant très bien que je ne pouvais lui répliquer à ce moment, il a pris sur lui de me lancer un trait perfide—et cela, sans aucune justification. Monsieur l'Orateur, il m'est souvent arrivé d'avoir querelle avec des membres de cette Chambre. Je ne m'en suis jamais aigri; il m'est arrivé, parfois, d'en

sortir avec désavantage; en d'autres circonstances, c'est mon adversaire qui l'emportait sur moi.

Cependant, personne ne peut m'accuser d'être sorti de la salle après avoir porté une attaque contre un collègue, afin d'éviter la réponse.

Je n'ai peut-être pas eu l'occasion de me distinguer sur les champs de bataille européens et de jeter les hauts cris, comme l'honorable député de Simcoe (M. Currie) parce qu'on ne lui a pas accordé la décoration que méritait sa bravoure, mais je ne me suis jamais sauvé pour éviter les coups.

Je ne tiens pas à rappeler ici la conduite qu'ont tenue mes proches au cours de la dernière guerre. Je n'ai pas le droit de me vanter à ce sujet. J'ai un fils unique; il s'est enrôlé et il a servi dans les rangs de l'armée canadienne jusqu'à la conclusion de la paix. Un autre de mes proches dort son dernier sommeil sous la terre de France tandis qu'un troisième a été blessé si grièvement qu'il restera infirme pour le reste de ses jours.

Tous les Edwards qui étaient en âge de porter les armes se sont engagés et ont passé la mer où ils ont fait leur devoir. Je me rends parfaitement compte que les quelques services que moi et mes proches avons rendus ne sont rien en comparaison des sacrifices qu'ont si généreusement faits certains de mes collègues en cette Chambre.

Depuis le début de la guerre, je n'ai jamais jeté le blâme sur quelqu'un qui a fait du service à l'étranger. Je ne me suis jamais senti disposé à le faire; cependant, je ferai observer à l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) que sa conduite a donné lieu à plus d'un débat dans cette assemblée, mais je n'y ai été pour rien. Lui qui ressent si vivement certaines attaques dirigées contre sa conduite—et s'il a été dénoncé injustement c'est son droit de protester—devrait être le dernier à prendre la parole ici pour lancer des insinuations à droite et à gauche. L'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) est absolument dépourvu des principes qui constituent véritablement un homme.

M. l'ORATEUR: Je prierai l'honorable député de retirer les dernières paroles qu'il a prononcées.

M. EDWARDS: Je les retire à votre demande, monsieur l'Orateur. L'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) n'est pas en mesure d'apprécier convenablement les qualités qui font l'homme véritable. Il n'a jamais hésité, dans toutes les circonstances, à noircir la réputation de ses collègues en cette Chambre. Il s'est arrogé d'une façon ou de l'autre le droit d'attaquer à son gré l'honorabilité de ses collègues; cependant, personne n'a le droit de rendre le réciproque à l'honorable député de Simcoe-Nord ou de différer d'opinion avec lui sur les questions soulevées au Parlement. Telle est l'attitude habituelle de l'honorable député.

Mon honorabe ami de Simcoe-Nord (M. Currie) a commencé par affirmer qu'une bonne moitié des membres de la droite devaient leur élection aux suffrages des soldats. Quelques instants plus tard, il a modifié son assertion en admettant qu'un quart des membres de la droite étaient dans ce cas. J'ai discuté cette question à fond il y a quelque temps. N'importe qui peut consulter les résultats de la dernière élection et il se convaincra comme moi qu'à peine cinq ou six députés, tant de la gauche que de la droite, sont redevables de leur élection aux suffrages militaires.

L'élection de 1917 s'est faite dans des circonstances particulières. Elle est absolument différente de toutes celles qui ont eu lieu en Canada à cause des énormes majorités données pour ou contre les candidats du Gouvernement. C'est le vote des civils qui a décidé du sort de tous les candidats, sauf dans deux ou trois circonscriptions électorales. L'affirmation qu'a faite l'honorable député à ce sujet est donc erronée, comme son assertion que les membres du Parlement ont parlé légèrement des vétérans; c'est là, à mon avis, une calomnie pure et simple dirigée contre les représentants du peuple.

L'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie), c'est évident, n'est pas disposé à faire preuve de la justice la plus élémentaire envers ses collègues.

L'honorable membre a tenté de tirer parti d'une remarque fort anodine de l'honorable ministre de la Colonisation et de l'Immigration (M. Calder), à savoir que si le Parlement juge à propos dans sa sagesse de voter les centaines de millions nécessaires pour mettre à exécution les projets des vétérans, le cabinet laisserait à d'autres la tâche de prélever ces sommes. Il ne s'agissait nullement de menace, mais d'une observation pleine de bon sens. Les honorables députés qui ont proposé et appuyé l'amendement ont accepté les explications que le ministre a données d'une façon si précise et si complète, mais l'honorable député de Simcoe-Nord a refusé de le faire. Pourquoi? Parce que l'honorable membre ne veut pas se rendre à l'évidence; parce qu'il refuse d'accepter les explications justes et raisonnables qui ont été communiquées au Parlement. Il désire influencer les

vétérans de la guerre. Il est désireux, s'il en a le pouvoir, de faire naître l'idée que les membres du Parlement, et plus particulièrement le Gouvernement ne sont pas disposés à traiter les vétérans avec justice ou à faire tout ce qui dépend d'eux pour protéger leurs intérêts; voilà le but que vise l'honorable député.

En ce cas comme dans d'autres, il a montré qu'il formait une catégorie à part.

Permettez-moi maintenant, monsieur l'Orateur, de discuter brièvement une ou deux des choses que demande l'honorable député (M. Currie). Dans un discours qu'il adressait à la Chambre au mois de septembre, il s'est carrément prononcé en faveur de la demande que font certains soldats d'accorder $2,000 en espèces à ceux qui ont servi en France, $1,500 à ceux qui ont été en Angleterre et $1,000 à ceux qui ont fait du service au Canada. J'ai alors questionné l'honorable député sur l'appui qu'il donnait à cette proposition, et le représentant de Québec-Sud (M. Power) a, lui aussi, demandé à notre collègue s'il ne fallait pas faire une distinction entre celui qui s'était tenu hors des lignes, à un poste d'évacuation, par exemple, et celui qui s'était trouvé dans les tranchées de première ligne. L'honorable député a répondu, sans ambages, qu'il ne faisait nulle distinction, qu'il n'y en avait pas à faire et que quiconque en voudrait faire une, devait être conspué.

A l'encontre de ce projet d'accorder des subventions de deux mille, quinze cents et mille dollars respectivement, il existe un fort courant d'opinion, et l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) nous disait lui-même, hier, que les soldats démobilisés consentent maintenant à une modification de cette demande et sont prêts à accepter—même M. Flynn, par exemple—$1,000 pour ceux qui ont été en France, $500, je pense, pour ceux qui ont été en Angleterre et $300 pour ceux qui sont restés au Canada. L'honorable député accepterait même une somme moindre, selon qu'il le disait hier. Cependant, quand M. Flynn a rendu témoignage devant le comité, il a caractérisé, en des termes fort discourtois, l'attitude des membres de ce comité, parce que ces derniers n'étaient pas absolument de son avis, sur la demande qu'il leur faisait, et le langage qu'il a tenu devant le comité, comme du haut de mainte tribune, a été approuvé par le représentant de Simcoe-Nord (M. Currie), qui a dénoncé le Gouvernement et les membres du comité, en des termes non moins vifs, parce que ceux-ci refusaient de se rendre aux sollicitations des soldats.

Aujourd'hui, l'honorable député descend des hauteurs où il était monté, et il veut bien accepter une somme beaucoup plus faible; à vrai dire, il consentirait à modifier sa première demande au point de ne plus rien donner à ceux des soldats de l'armée expéditionnaire qui ont fait du service au Canada pendant moins de six mois. A quoi est due cette volte-face? On nous a dit au comité, comme aussi dans cette salle, que c'était pure hypocrisie de prétendre que nous ne pouvions pas trouver l'argent qu'il faudrait pour satisfaire à ces demandes. Pourquoi ces hommes se montrent-ils moins exigeants, si ce n'est qu'ils se rendent compte de l'impossibilité où se trouve le pays d'accéder aux demandes qu'ils avaient d'abord faites et qui devaient imposer aux contribuables l'énorme dépense de près d'un milliard.

Me serait-il permis de signaler à l'attention de la Chambre, une différence que l'honorable député de Simcoe-Nord établit entre les gratifications et les pensions? Il déclare que nulle distinction ne doit être faite en ce qui regarde les gratifications supplémentaires, chacun de ceux qui ont fait du service en France, par exemple, devant recevoir la même somme, sans considération de rang ou de durée des services. Quand il s'agit des pensions, toutefois, il insiste pour qu'une distinction soit faite, les pensions devant être accordées en tenant compte du rang du titulaire. C'est que l'honorable député de Simcoe-Nord occupe un grade dans l'armée. Il veut bien accepter les $2,000 que l'on accorderait à un simple soldat, mais, quant aux pensions, l'honorable député établirait une distinction entre le simple soldat et l'officier. Il prétend qu'il ne faut point faire de distinction en cas de gratifications supplémentaires, parce que le simple soldat a besoin d'autant pour vivre, que l'officier; mais, quand il s'agit de pensions, un simple soldat peut vivre avec beaucoup moins qu'un brigadier-général. Il prétend qu'on peut et qu'on doit faire ici une distinction.

Je désire maintenant énoncer mon opinion au sujet d'un point ou deux louches dans le rapport. Je dois dire que relativement à la demande faite par certains soldats, la question n'est pas absolument de savoir si nous sommes en mesure de trouver les fonds qu'il faudrait pour y accéder. Une autre manière d'exprimer la chose serait de dire que, même si nous n'avions

pas un sou de dette, même si nous pouvions emprunter tout l'argent nécessaire, je ne verrais pas d'un bon œil la demande d'une gratification supplémentaire accordée, sans tenir compte des besoins de ceux qui reviennent du front.

On a prétendu que cette gratification était indispensable dans les circonstances à cause de l'hiver à passer. Examinons ce raisonnement. Un homme revenu de France a été démobilisé le 1er janvier 1919.

Il avait droit de toucher et il a touché, de fait, six mois de solde. Depuis le premier janvier jusqu'au commencement de l'hiver il a été obligé de faire plus que cette solde afin de passer l'hiver prochain. Je ne vois pas pourquoi on accorderait à ce soldat une gratification supplémentaire.

Quant au soldat démobilisé il y a un mois, il a commencé, le premier octobre, à retirer une solde qu'il continuera de toucher durant six mois, c'est-à-dire jusqu'à la fin de mars prochain. Pourquoi ajouterions-nous à cette gratification pour mettre ce soldat en état de passer l'hiver? Je veux bien, cependant, que l'on accorde jusqu'à six mois de gratification aux soldats qui ont cessé de faire partie de l'armée, car, on l'a dit, il s'agit de venir en aide au soldat rendu à la vie civile en attendant qu'il puisse se trouver une position qui lui convienne, plutôt que de le mettre dans l'obligation d'accepter le premier emploi qui se présentera. Aussi, par cette disposition en sa faveur, le Parlement s'est-il montré plus généreux envers les soldats canadiens que tout autre pays belligérant envers ses propres soldats.

Maintenant, je vais diviser les soldats en deux catégories comprenant respectivement ceux qui sont revenus en aussi bonne condition qu'ils étaient quand ils sont partis, puis ceux qui sont devenus invalides. Les premiers ne devraient recevoir aucune autre gratification que celle qu'ils ont déjà reçue, et quant aux invalides, le pays doit avoir égard à eux, à tout prix. Voilà ce que penseront, sans doute, un grand nombre de vétérans, et il m'est permis d'espérer que l'immense majorité d'entre eux trouveront ce rapport juste et raisonnable.

On nous a demandé d'avoir tout particulièrement égard aux universitaires dont les études ont été interrompues. Je me demande pourquoi ils recevraient ces égards particuliers. Les vétérans qui ont fait cette demande ont entendu, par le mot étudiant, le privilégié, qui a l'avantage de fréquenter un collège ou une université; mais moi, je comprends, par le mot étudiant, tout apprenti travaillant à connaître les secrets d'un art ou d'un métier, comme, par exemple, le métier de plombier, de forgeron ou de charpentier. J'ajouterai même que si nous devions accorder une faveur particulière à des étudiants, nous devrions l'accorder à d'autres que ceux qui fréquentent un collège ou une université, parce que ceux-ci sont déjà censés, par le fait même, être en meilleure situation et pouvoir se procurer de l'argent plus facilement, s'ils en ont besoin pour achever leurs études. Je m'oppose donc fortement à ce qu'on accorde des faveurs particulières aux jeunes gens en bonne santé qui ont interrompu leurs études en s'enrôlant.

M. COOPER: On a demandé au comité de proposer un cours de rééducation professionnelle en faveur de tous les soldats rapatriés jusqu'à l'âge de vingt et un ans, on ne s'est pas borné à faire allusion aux étudiants des universités.

M. EDWARDS: Je crois qu'on a suggéré au comité d'avoir des égards particuliers pour les universitaires qui avaient dû interrompre leurs études et pour les médecins qui avaient dû perdre de la clientèle par le fait qu'ils étaient allés en Europe. Je m'oppose à ce qu'on accorde des faveurs particulières aux étudiants des universités. Je tiens que l'on traite sur un pied d'égalité les étudiants ou apprentis de toute catégorie.

Le rapport recommande qu'on ait des égards pour l'étudiant dont les cours ont été interrompus et qui est revenu invalide, incapable de poursuivre ou doué de moins d'aptitudes. Cela est juste. Mais je veux que l'on me comprenne bien. Je m'oppose aux dons particuliers qu'on accorderait à ceux qui sont revenus sains et saufs, fussent-ils des étudiants. Quant aux autres, nous devons, je le répète, pourvoir à leurs besoins, qu'ils soient ou ne soient pas des étudiants. S'ils ne sont pas complètement en état de prendre soin d'eux-mêmes; si leurs facultés sont amoindries de 15 à 25 pour 100, l'Etat est tenu de leur aider, du moins, dans la mesure de leur invalidité, à se tirer d'affaires dans la vie et à se caser. C'est là ma thèse générale; c'est aussi celle du rapport. Celui-ci répartit les anciens combattants en deux catégories; il déclare que ceux qui sont revenus indemnes ne doivent pas recevoir d'autre gratification que celle qu'ils ont déjà eue, mais que ceux qui sont plus ou moins invalides devraient être l'objet de plus d'égards de la part du Parlement et du public.

Une autre proposition se rapportait au logement. Le rapport s'en occupe et explique pourquoi nous ne pouvons pas l'agréer.

Le rapport ne repousse pas le projet d'assurance; il reconnaît que c'est là un sujet, une étude technique par des spécialistes, et les membres du comité ont compris qu'ils n'avaient les connaissances professionnels voulues pour soumettre à la Chambre un projet bien défini d'assurance relativement aux anciens combattants. Le rapport ne met pas la question de côté, mais il propose à la Chambre de la faire examiner en désignant des gens qui seront probablement en mesure de soumettre un plan susceptible d'exécution. Voilà, il me semble, les principales propositions dont le comité a été saisi.

Quels sont quelques-uns des projets pour prélever des fonds, afin de faire face à ces besoins, car nous devons, après tout, songer à cet aspect de la question? Il nous faut examiner si nous le pouvons, comme nous devons examiner si les demandes reçues sont justes et légitimes et s'il faut y faire droit. Le rapport expose complètement la situation financière du pays, et il démontre clairement que nous ne pouvons pas nous rendre à ces demandes, même si nous sommes disposés à le faire. En admettant qu'elles sont justes et légitimes et que nous devrions y faire droit si nous avions les fonds nécessaires, nous ne les avons pas, et des moyens offerts pour nous les procurer, aucun n'est praticable. Des idées ont été suggérées au sujet de leur prélèvement. M. Flynn, je crois, a proposé des loteries, projet que le représentant de Simcoe (M. Currie) a approuvé, pour bien dire, hier, comme moyen d'obtenir l'argent nécessaire. M. Flynn a aussi conseillé au ministère de rendre une loi autorisant les théâtres à ouvrir leurs portes le dimanche et d'imposer une taxe sur les représentations dominicales afin de se procurer des fonds de cette manière. Je n'hésite pas à dire qu'une très faible partie seulement de la population canadienne approuverait l'une ou l'autre de ces propositions comme moyen d'obtenir l'argent nécessaire; et que la majeure partie des anciens combattants eux-mêmes s'offusqueraient de ces projets.

Le représentant d'Edmonton-Est (M. H. A. Mackie) nous a proposé d'établir un impôt sur tous les non-combattants. Il a parlé du nombre d'étrangers qui sont au pays, et je crois qu'il en a fixé le chiffre à 360,000, mais je ne suis pas certain de l'avoir bien compris.

M. MACKIE: (Edmonton-Est): J'ai déclaré qu'il y a un groupe de 360,000 étrangers dans le Canada occidental, mais que j'ignorais quel était le chiffre de la population mâle parmi eux, que j'avais posé une question à ce sujet, l'an dernier, en cette enceinte et que je n'avais pas obtenu ce renseignement.

M. EDWARDS: J'ignore en ce moment combien il y a d'étrangers au pays. Toutefois, je ne dis pas que l'idée d'établir ur impôt spécial sur ceux qui étaient en état de partir pour la guerre, mais qui, pour une raison quelconque—leur origine étrangère, ou autrement—n'ont pas pris part au conflit, ne vaille rien, bien que le problème soit compliqué. Le pays est jeune, et nous devons nous demander quel effet cet impôt aurait sur nos chances d'avenir et sur la prospérité en général.

L'honorable député n'a pas indiqué la quotité de cette capitation, et je me demande si le prélèvement d'un impôt sur ceux qui n'ont pas pris part à la guerre contribuerait beaucoup à la solution du problème.

Le représentant de Simcoe (M. Curie) a proposé autre chose pour obtenir des fonds, et j'ai été très frappé de l'idée que l'honorable député n'était pas enchanté de la taxe sur les profits d'affaires ni de l'impôt sur le revenu—son moyen de prélever un revenu était de relever le tarif de la douane.

Je crois pouvoir dire qu'il y a au sujet de cette proposition une divergence d'opinions très prononcée. Cependant, lorsqu'un libre-échangiste très connu comme l'honorable député de Simcoe-Nord propose l'augmentation des droits douaniers, il y a lieu de réfléchir sérieusement. A cette époque j'ai cru qu'il voulait faire allusion à l'industrie manufacturière à laquelle il est directement intéressé, et que lorsqu'il a suggéré qu'on augmente les droits douaniers de 4 p. 100 il pensait moins aux soldats rapatriés qu'à l'industrie particulière qui l'occupe.

M. McMASTER: Il y voyait aussi des profits.

M. EDWARDS: Je ne crois pas qu'il soit injuste d'attribuer à l'honorable député de Simcoe une telle prudence dans les affaires. Qu'on me permette de faire une remarque de plus au sujet de l'honorable député. Depuis le moment où l'on a proposé cette mesure à la Chambre il a cherché à poser en champion des soldats rapatriés. Me serait-il permis de dire, monsieur le président, que les soldats rapatriés méritent certainement d'avoir à l'appui de leur cause un champion

plus digne. L'honorable député n'a pas hésité, hier, à jeter la calomnie à la face de tous les autres honorables députés en disant que, lorsque les soldats adressaient une requête quelconque, on se moquait d'eux. Il n'y a qu'un seul homme, dans cette Chambre, qui se soit toujours moqué des demandes des soldats, et cet homme est l'honorable député de Simcoe-Nord, lorsqu'il a déclaré, ici, que les soldats qui revenaient du front étaient arrêtés, non pas par centaines mais par milliers, pour cause d'ivrognerie et qu'à l'heure actuelle les prisons de Burwash comptaient 4,000 soldats rapatriés incarcérés par suite de leur penchant à l'ivrognerie. Je pourrais bien citer du hansard les paroles qu'il a prononcées à ce sujet. Personne dans cette Chambre n'a poussé aussi loin que lui la moquerie à l'adresse des demandes des soldats. Il appartient au champion de leur cause, l'honorable député de Simcoe-Nord, de les traiter comme il l'a toujours fait. Peu importe qu'il ait passé un ou deux ans outre-mer, cela ne l'a pas empêché de se lever dans cette Chambre et de calomnier des députés comme il l'a fait hier. Qu'on me permette de dire que, depuis que les soldats sont revenus du front, personne dans cette Chambre, à l'extérieur ou même par la voie des journaux, n'a cherché à traiter le soldat autrement que d'une manière juste, sympathique et généreuse. Tous les honorables députés de cette Chambre, je crois, sont disposés à traiter les soldats aussi bien que les ressources de ce pays peuvent le permettre. Il ne peut être question, ici, ni de chicane ni d'économie de bouts de chandelles.

L'honorable député de Simcoe-Nord peut bien s'imaginer qu'il est le seul homme qui ait pris part à la guerre; il peut s'imaginer que c'est grâce à lui si les Allemands ont été battus, qu'on aurait perdu la guerre n'eût été la part qu'il y a prise, et que lui seul a le droit d'exprimer une opinion concernant les soldats rapatriés, mais je tiens à lui dire qu'il y a d'autres honorables députés, dans cette Chambre, qui sont tout autant que lui intéressés à la cause des soldats, et d'un intérêt plus sincère que celui qu'il a manifesté. La politique qu'il a suivie dans cette Chambre, comme au dehors, a été préjudiciable aux soldats; il leur a fait tort, non pas parmi les membres de cette Chambre qui le connaissent, mais ses remarques ont créé dans l'esprit de ceux qui ne le connaissent pas une impression absolument fausse. Ces gens ajoutent à ses paroles plus d'importance qu'elles ne méritent, et certains d'entre eux, sans doute, croient que, d'après ce qu'il dit en Chambre, le Parlement est disposé à se montrer très avare lorsqu'il s'agira des soldats rapatriés. Je n'ai jamais constaté chez les honorables députés de cette Chambre, dans les journaux ou ailleurs, une semblable disposition au sujet des soldats.

En étudiant cette question, il importe de ne pas oublier non seulement le devoir que nous devons aux soldats, mais aussi celui que nous devons à la population du pays que nous représentons. Il importe d'étudier les deux côtés de la question, et je crois que, lorsque cette Chambre sera appelée à donner une décision basée sur le mérite seul de la question et débarrassée de toute intervention politique, le peuple et la grande majorité des soldats seront convaincus que nous avons fait notre devoir à leur égard.

M. BURNHAM: La question qui fait le sujet de ce débat est très difficile et compliquée. Comme dans toutes les questions de voies et moyens, c'est une chose sérieuse que de décider de la dépense d'une somme d'argent considérable avant d'être absolument convaincu de l'absolue nécessité de la chose. Quant au comité, je crois qu'il est unanime à ce sujet.

C'était un excellent comité; il n'y avait rien à redire contre les membres. Ils se sont dévoués, sans compter, à leur tâche, et ont fait de leur mieux. Ils méritent des éloges spontanés.

Ce n'est pas une question de parti. Le comité était composé de membres des deux côtés de la Chambre. Tous les députés s'intéressent au soldat et représentent, sous ce rapport, le sentiment unanime du pays. Rappelons-nous que nos combattants n'étaient pas soldats de carrière. Ils n'avaient rien de commun avec les soldats, qui en acceptant le schilling du roi, signaient un contrat qui spécifiait toutes les conditions.

L'armée canadienne était une armée de volontaires, mus de sentiments patriotiques. Ils ont répondu à l'appel d'un pays anxieux, qui leur demandait de s'enrôler sous les drapeaux pour sauver la démocratie, et arracher le monde à l'étreinte allemande. Le pays leur a dit en faisant cet appel: Il est vrai que plusieurs parmi vous ont des positions lucratives, que vous êtes bien établis, que votre vie est plus ou moins bien assurée, mais partez. Comme Wellington a dit à Bruxelles; "Allez, pas en ordre, mais comme si vous couriez à un incendie. Allez, parce que Quatre-Bras est menacé." Notre pays était en danger et nous avons dit à nos soldats: Nous aurons soin de vous et des vôtres. A votre retour, nous verrons à ce que vous ayez une aussi

bonne position que nous pourrons vous procurer, si elle ne vaut celle que vous avez aujourd'hui.

Qu'a vu le soldat en revenant de la guerre? Il s'est aperçu qu'on s'était enrichi au pays tandis que lui-même avait presque tout perdu. Je connais des industriels gorgés d'argent malgré l'impôt de guerre. Ils ont tous les conforts de la vie et sont dans une situation qu'ils n'auraient jamais rêvée avant la guerre. Indépendamment de l'impôt de guerre, le Gouvernement devrait tenir compte de cette augmentation de richesses. Il devrait faire le bilan de leurs biens avant et après la guerre, et attribuer aux soldats le surplus de leurs revenus.

Ceux qui sont restés au pays doivent partager leur actif et les augmentations de leurs profits avec les soldats. C'est notre devoir. Ce n'est que juste et raisonnable.

S'il peut être établi, et on peut le faire aisément, que malgré les impôts de guerre, il reste une somme immense qui de droit moral revient au soldat, il faut la lui donner.

Il nous suffit de constater que le luxe au pays est sans précédent. Il n'en faut pas rechercher les causes après la guerre, mais durant la guerre même.

Voilà l'un des motifs du grand mécontentement des soldats, et avec raison. Des sommes considérables ont été affectées à des fins patriotiques et ceux qui sont restés au pays ont fait des efforts remarquables en tous sens, mais il y a encore à prendre les moyens dont j'ai parlé dans l'intérêt du vétéran et des siens. Il a tout donné. Avons-nous suivi son exemple? Certainement non. Vous verrez que c'est le fond du mécontentement. Soyons justes. Le soldat nous dit que nous n'avons pas fait tout notre possible pour lui et il ne nous demande de l'aider que dans la mesure de ses besoins. Si nous refusons, c'est que nous sommes moins humains que lui. Je suppose qu'un membre de la Chambre soit témoin de l'indigence d'un vétéran. Je suis sûr, qu'animé de sentiments d'honneur et de charité il le fera venir sous son toit et en prendra soin. Il n'en est pas un parmi nous qui ne se conduirait pas ainsi, avec un orgueil justifié.

Le pays devrait agir de même. S'il est un seul soldat de cette armée indomptable qui a combattu en France pour le salut de l'humanité et pour le nôtre, s'il est un soldat ou sa famille qui soit dans le besoin, il faut le secourir, quand même nous devrions sacrifier cette dernière piastre que nous voulions absolument donner durant la guerre et à laquelle nous ne songeons même pas aujourd'hui. Si l'on croit avoir dépensé tant d'argent qu'il est difficile de prélever un emprunt, que l'on essaye. Qu'on organise un emprunt pour le soldat et l'on trouvera la chose facile.

J'émets cette opinion sans hésiter. Ce n'est pas comme si nous demandions à emprunter à l'étranger et que des créanciers nous refuseraient en disant que notre crédit est épuisé. C'est de nos propres compatriotes que nous voulons emprunter. Il s'agit purement d'un échange et d'une simple opération de comptabilité. Tout l'argent reste au pays dont le crédit est assuré aux prêteurs. C'est la seule limite à leur prêt. L'argent n'a pas de bornes.

Le crédit du pays n'est engagé que pour 1 milliard 740 millions, selon que l'a trouvé le ministre des Finances au mois de septembre 1919. A tant par tête, c'est peu comparativement aux autres pays, à l'exception des Etats-Unis qui, entrés tard dans la guerre, n'ont pas contracté les mêmes dettes que d'autres et qui, nonobstant l'effort magnifique qu'ils ont fait, n'en ont pas moins tiré de la guerre plus que tout le reste du monde. A cause de la guerre, le monde actuellement est engagé envers les Etats-Unis, et ces derniers ne le nient pas. Les citoyens de la république voisine sont des patriotes; ils sont braves, généreux et francs. Soyons francs comme eux et soyons justes. Lorsque cet amendement n'a pour mobile que le simple désir de soumettre la question à un nouvel examen, à la demande pour ainsi dire de ceux à qui nous devons tant, quel mal y a-t-il à le proposer? Quel mal y a-t-il à ce que les soldats disent: "Vous avez étudié le problème du logement, celui du rétablissement des soldats dans la vie civile et d'autres encore, mais nous ne croyons pas que vous ayez suffisamment pourvu à nos besoins". Si l'on tient compte de ces besoins, monsieur l'Orateur, nous ne saurions faire trop pour les démobilisés, tant qu'il reste un dollar dans nos goussets.

Je le répète, la demande énoncée dans cette proposition d'amendement est raisonnable. Le comité ne devrait pas la traiter avec hauteur, malgré ce qu'en a dit hier le président. Je ne connais personne de ce comité dont les dispositions ne soient absolument favorables à cette demande, ou qui soit dans le cas de monter sur ses grands chevaux en disant qu'il a pesé toute l'affaire et ne veut point recommencer, ajoutant que, si l'on insiste, le cabinet se démettra. Est-ce que vraiment les choses en sont ve-

nues à ce point que, lorsque notre armée revient du front, où elle s'est battue avec toute l'énergie du désespoir et comme nulle autre armée ne l'a fait, elle constatera en arrivant que nous ne pouvons pas avoir pour elle un peu de patience et lui montrer certains égards.

Même si nos soldats ont tort, soyons patients. Ne nous lassons pas de mettre et de remettre à l'étude leurs propositions. Montrons-leur que, si l'argent nous manque, nous avons au moins le désir de faire pour eux tout notre possible. Avant la formation de ce comité, beaucoup penchaient à croire que nous avions agi généreusement, que nous avions fait tout ce qu'il nous était possible de faire dans les circonstances. En vue de calmer les esprits, la Chambre a soumis à un comité la question qui nous occupe dans le moment, et le comité revient lui dire que le pays n'a pas fait pour les soldats tout ce qu'il aurait dû faire. Il a soumis à la Chambre diverses propositions, lesquelles vont fort loin; mais il se peut que de nouvelles investigations nous amènent à constater qu'il reste encore d'autres mesures à prendre. Il se pourrait que le pays fût disposé à engager davantage son crédit pour un prêt aux soldats, sinon de 400, peut-être de 200 millions.

Dans le cas des boissons enivrantes, un referendum a eu lieu et il pourrait y en avoir un pour cette affaire des soldats. Le cabinet n'a que faire de parler de démission et de se fâcher. Qu'il s'efforce plutôt de faire comprendre au pays l'importance de la question.

Il s'agit d'une dette de gratitude dont il faut nous acquitter, et nous voulons savoir si le pays est prêt à faire davantage et, en ce cas, nous le sommes. Donnez au public une occasion d'exprimer son avis dans un plébiscite. Qu'il dise si, oui ou non, il veut faire davantage pour les soldats. Nous aurons alors fait pour eux tout ce que nous pouvions faire, et nous pourrons dormir en paix, mais pas avant cela. Tant qu'un soldat est dans le besoin par suite de notre négligence, tant que quelqu'un de la famille d'un soldat réclame des secours, nous ne pouvons pas dormir tranquille. Avons-nous par hasard, comme autrefois Pharaon, réussi à endurcir nos cœurs au point de refuser à ces braves une demande raisonnable? Je ne doute point que le pays n'ait fait tout ce qu'il a pensé devoir faire, mais non pas tout ce qu'il pouvait. Je ne crois pas, pour ma part, avoir fait tout ce que je peux et, quand le pays saura que d'anciens combattants connaissent la misère, je suis sûr qu'il ne refusera point de nouveaux secours.

Je ne reproche rien au comité; il a fait de son mieux et a voulu épargner le contribuable. Mais le contribuable n'entend point être épargné au détriment du soldat. Il nous est loisible de consulter le peuple et de savoir de lui s'il est prêt à aller jusqu'au bout. Pendant la guerre, j'ai quelquefois entendu dire par des orateurs parlant du haut des tribunes populaires qu'il fallait donner à la cause notre dernier homme et notre dernier sou. Or, le dernier homme est parti, mais où est le dernier sou? L'heure est venue, monsieur l'Orateur, de délier les cordons de notre bourse.

Plus d'un éprouve de l'irritation d'avoir à dépenser de l'argent. Pour qui a du cœur cependant, c'est là une nécessité à laquelle il faut se soumettre. Je ne suis pas riche, mais je veux bien payer un surcroît d'impôts, quand je devrais pour cela travailler au pic et à la pelle. J'espère, en effet, avoir assez d'intelligence et de cœur pour comprendre que, si je ne fais pas mon devoir, je cesse d'être un homme.

Nous avons une grosse dette envers les soldats. Certains d'entre eux peuvent être turbulents; certains peuvent être séditieux et même exigeants. Mais cela ne nous fait rien. Nous savons la condition essentielle: elle est la mesure du besoin des soldats. Si le besoin est réel, il nous faut y satisfaire.

M. FOSTER (York-Est): Je me rends compte de la gravité du rapport du comité que l'on présente à la Chambre. Nous savons que les membres du comité ont étudié avec toute sincérité chaque aspect de la situation, qu'ils ont reçu des témoignages et employé leur meilleur jugement à trouver une conclusion. Toutefois, après leurs efforts, et leur résumé de l'affaire, il reste encore aux membres de la Chambre d'exprimer leurs vues comme ils l'entendent. Ils peuvent ne pas adhérer au rapport; ils peuvent l'envisager à d'autres points de vue que le comité. Ils pourraient le démontrer par la comparaison avec d'autres dépenses; ils peuvent croire que le comité, s'il en avait eu plus de temps, aurait pu obtenir quelque autre preuve qui eût jeté plus de lumière sur ce qu'il serait possible d'accomplir au delà de ce qui a été proposé.

Ce rapport qu'on a proposé à la Chambre soulève une grave question. Il enregistre l'avis de tous les membres de la Chambre; et quelle que soit l'attitude qu'ils prennent, ou la forme de leur plaidoyer, ils ne satisferont pas tout le monde. Il serait tout à fait irréalisable de satisfaire toutes ces demandes d'une forte gratification. On a bien fait de charger ce comité spécial de consi-

dérer tous les aspects de cette demande d'une plus forte gratification de la part des vétérans de la grande guerre. Le comité a fait un examen sérieux de la question; et son rapport conclut contre l'octroi d'une plus forte gratification. Nous savons, comme a dit le président du comité, quelles dépenses énormes nous devrons faire au cours du prochain exercice, près de 314 millions. Nous savons également combien est libérale la somme donnée par le public, dans tout le pays: elle atteint 48 millions, dont 7 ou 8 ne sont pas encore dépensés et devront être affectés ultérieurement.

Le fait que nous dépenserons ce montant énorme cette année n'exclut pas, à mon avis, d'autres ressources disponibles, d'autre moyen de répondre à certaines demandes. Je pense qu'avec les grandes richesses de notre pays, et en examinant plus à fond la question, on pourrait encore faire quelque chose. Je n'adhère pas à tout le rapport et je ne sache pas que je doive voter pour. Le comité propose de dépenser quelques 50 millions pour les anciens soldats et les personnes à leur charge. Si je l'entends bien, partie de ce montant servira à rembourser les soldats et ceux qu'ils ont à leur charge des dépenses de leur voyage de retour au pays. Puis il propose de donner quelque 9 millions aux Canadiens ayant servi dans l'armée anglaise, ce qui laisse peut-être 40 millions à utiliser dans les cas d'extrême nécessité. La plus forte part de cette somme, je conjecture, sera dépensée sous forme de secours à ceux qui chômeraient l'hiver prochain. La preuve faite au comité démontre qu'il y avait, dans le temps, quelque 30,000 anciens combattants sans travail. Nous aurons maintenant à parer à un hiver long et rigoureux; et nous pouvons presque dire que ce nombre sera doublé ou triplé avant que reviennent une saison plus favorable et la chance de gagner assez pour sustenter une famille. Si le nombre double ou triple, il y aura une grande misère cet hiver. En appliquant ces 40 millions comme on le suggère, on n'en obtiendrait pas l'effet le plus utile. Il est bel et bon d'aider et d'assister ceux qui peuvent être affamés; mais convient-il de verser aux anciens combattants, ou à leurs ayants cause, quelque 30 ou 40 millions sous forme de charité? Car, après tout, est-ce, sous cette forme, faire la charité? A mon avis ce n'est pas là l'emploi qu'on devrait faire de cet énorme montant. Ne pourrions-nous pas plutôt augmenter le chiffre—je crois que ce pays peut y suffire—et le rendre presque égal à celui des gratifications, en donnant quelque extension à celles-ci, suivant le principe déjà suivi? Cela signifierait une dépense probable de 150 à 153 millions.

En offrant cela comme gratification, et non comme charité, on encouragera le soldat à conserver ce qu'il a déjà, et à s'efforcer de travailler et de gagner. Si l'on met de côté 30 ou 40 millions pour le soldat sans emploi, c'est l'encourager à ne pas trop déployer d'activité pour se procurer du travail. Car il se dira: "Si je fais ma demande pour défaut d'emploi, on aura soin de moi, on me donnera peut-être 15 ou 20 dollars par semaine durant le chômage." Dès lors les soldats ne seront pas trop désireux de se procurer du travail. Il vaudrait certes mieux leur donner une autre gratification.

Elle pourrait être utilisée de diverses manières. Un homme pourrait l'utiliser pour secourir sa famille s'il n'avait pas d'ouvrage; ou pour acheter des outils, ou pour commencer un petit commerce, ou de beaucoup d'autres manières, surtout si le soldat démobilisé comptait la recevoir sous forme de libéralité. Je n'en ferais pas la distribution exactement comme on l'a faite dans le passé. Si elle était versée en une somme ronde ces hommes pourraient peut-être employer l'argent d'une manière plus avantageuse.

M. MORPHY: En versant les gratifications en une somme ronde, l'honorable député accepterait-il la proposition de M. Flynn, de fermer tous les ateliers du Gouvernement, d'abolir tous les ministères, et de laisser les soldats aller à la dérive?

M. FOSTER (York-Est): Non, je ne suis pas d'avis d'arrêter quoi que ce soit. Je crois que ces services devraient continuer comme toujours, même si vous donniez une gratification. Elle aura la tendance d'encourager les hommes, durant le cours de l'hiver qui vient, à chercher de l'ouvrage plutôt qu'à les retenir à la maison et se dire qu'il y aura 40 à 50 millions qui seront appliqués à nous aider, que nous travaillions ou non, et nous n'allons pas nous inquiéter de trouver du travail. En étendant la gratification vous encouragerez un homme à chercher de l'ouvrage, et bien souvent l'homme rapatrié emploiera l'argent à l'achat d'outils, à s'établir en affaires, on l'appliquera de toute manière qu'il jugera la plus avantageuse pour celui qui la reçoit.

M. MORPHY: Mon honorable ami me permettrait-il de lui poser une autre question quant au chiffre de la gratification qu'il préconise?

M. FOSTER (York-Est): Le même montant que celui qui a été versé dans les six derniers mois sous l'ancien système. Vous accordez maintenant une gratification, au chiffre de $420, que vous répartissez sur six mois. Je propose de l'étendre sur six autres mois en leur accordant un montant égal à celui qu'ils ont déjà reçu. Cela s'élèverait, selon nos présentes dépenses en gratifications, à environ 153 millions.

M. COOPER: Comme les gratifications sont graduées selon la longueur de service, certains hommes reçoivent une gratification pour trois mois, d'autres pour quatre mois et quelques-uns pour six mois. Appliqueriez-vous la gratification pendant trois, quatre ou six mois?

M. FOSTER (York-Est): Je l'appliquerais pendant trois mois si un homme chômait, disons, en janvier, février et mars. Cela le ferait vivre durant la partie rude de l'hiver.

M. LOGGIE: Est-ce une charité?

M. FOSTER (York-Est): Non, ce n'est pas une charité. C'est une chose à laquelle a droit le soldat démobilisé, et je crois que nous avons les moyens de le faire.

Je pense que nous pourrions percevoir des sommes importantes en sus de ce qui est nécessaire pour solder les frais d'administration du pays. Je sais qu'en présentant leur demande au comité, une section des vétérans de la grande guerre a suggéré de donner $2,000 à l'homme qui est allé en France, $1,500 à l'homme qui est allé en Angleterre, et $1,000 à l'homme qui est resté au Canada. Le paiement de ces gratifications exigerait une très forte somme que l'on a estimé, je crois, à 800 millions. Nous sentons tous que le pays n'a pas les moyens de dépenser une somme aussi énorme. Une autre section de l'association a été un peu plus modeste, et n'était pas disposée à faire une aussi extrême demande; ils ont demandé considérablement moins, mais elle se chiffrerait probablement par trois ou quatre cents millions. Une autre section a été encore plus modeste dans ses propositions qui eussent entraîné le payment d'une somme bien inférieure à celle de la seconde de ces demandes. Je suis encore plus modeste dans mes vues que les uns ou les autres de ces trois-là, et je dis que nous avons les moyens de verser une seconde gratification égale à la première qui a déjà été versée. Les vétérans de la grande guerre s'opposent à l'octroi qui a été proposé d'environ 40 millions, et personnellement je ne crois pas que nous devions l'appliquer de la manière proposée, parce qu'elle ressemble trop à une charité. Je pense qu'après avoir eu égard à tous les faits de la cause, et avoir dûment pesé les opinions des divers membres de la Chambre ainsi que les propositions faites sur le mode de prélèvement du revenu nécessaire, il ne serait pas déraisonnable d'accorder une gratification ultérieure. Il vaut mieux faire cela que de voir nos vétérans traîner les rues et demander la charité. Si nous permettions l'existence d'un pareil état de choses, ce serait une calamité et une honte pour le Canada. Je pense que les vétérans de la grande guerre méritent de la part du pays un meilleur traitement que de leur donner quelque chose qui puisse être assimilé à une charité. Je crois que le Canada devrait payer dans la mesure de ses moyens, et qu'il lui est possible de trouver les fonds nécessaires pour cet objet. Un grand nombre de gens prétendent que le Canada n'est pas capable de verser une gratification ultérieure quelconque. Selon le rapport que nous avons devant nous en ce moment, on paraît croire que 35 millions seraient le maximum.

Cependant, après réflexion, mais sans examen sérieux de la part des intéressés, la somme a été portée à 50 millions. Si l'on a pu faire aussi aisément ce saut de quelques millions, sans plus ample examen, on peut consentir à accorder 153 millions et à remettre aux soldats une autre somme égale à celle qu'ils ont déjà reçue.

Il m'incombe maintenant d'émettre quelques idées relativement aux sources auxquelles nous pourrions puiser d'autres revenus. Ces idées ne plairont peut-être pas à la représentation en général. Bien que le revenu que nous tirerons de quelques-unes de ces sources puisse sembler modique, réunies, elles fourniront une très grosse somme.

Tout d'abord, j'établirais une taxe spéciale sur toutes les terres en culture d'un bout à l'autre du Canada.

M. MORPHY: L'honorable député dit-il "les terres en culture?"

M. FOSTER (York-Est): Oui, les terres en culture de toutes sortes. Nous n'avons pas exigé beaucoup de la population agricole du Canada pour soutenir la guerre. Jusqu'à présent, nous n'avons pas établi d'impôt sur cette population—je crois qu'elle a été complètement indemne. Nous n'ignorons pas que, par suite de la demande de produits de la culture, les cultivateurs ont encaissé des millions de dollars, de sorte que si, pour cet objet, nous mettions à contribution les terres cultivées, les cultivateurs, ni même les tenanciers, n'auraient pas lieu de se plaindre.

Je conseillerais aussi d'imposer une taxe spéciale sur tous les automobiles du Canada. On dira peut-être que nous avons déjà mis une forte taxe sur les automobiles. Chaque province en a établi une d'un montant considérable, mais le Dominion devrait aussi lever une taxe spéciale qui contribuerait à satisfaire aux exigences des soldats, et qui pourrait être perçue pour les provinces de la même manière que la ville a encaissé pour la province la taxe spéciale de guerre que celle-ci exigeait. Le revenu attribué à cet objet pourrait être retiré par les provinces et remis au Dominion. Nous n'ignorons pas qu'il y a dans tout le pays des centaines de mille automobiles, et que la province d'Ontario tire de cette source près de $2,000,000 par année. Une taxe spéciale sur les automobiles donnerait un revenu considérable.

Je proposerais ensuite une taxe spéciale sur tous les objets de luxe, en commençant par les fauteuils au théâtre. Il en existe déjà une sur les billets d'entrée et le gouvernement provincial a aussi établi une taxe spéciale; cependant, si nous songeons que, dans la plupart des théâtres, par exemple ceux où l'on donne des vaudevilles ou des représentations cinématographiques, chaque fauteuil est probablement occupé plusieurs fois dans le cours de la journée, produisant ainsi une recette de $4 à $5 par jour, et quelle énorme clientèle ont ces établissements dans tout le pays, nous nous rendons compte de l'immense revenu à tirer de cette source.

Je conseillerais encore de mettre une taxe spéciale sur tous les bateaux à vapeur C'est, me dit-on, une partie lucrative qui rapporte des millions de dollars. Plusieurs centaines de ces bateaux sont employés dans tout le pays, et une taxe spéciale sur les bateaux à vapeur produirait aussi un revenu considérable.

Je ferai une autre proposition—qui a été faite à la ville de Toronto qui ne l'a pas acceptée—c'est d'établir un impôt sur tous les vieux garçons du Canada. (Mouvements divers.) Nous n'ignorons pas qu'il y en a des milliers en ce pays et qu'ils n'ont pas les mêmes obligations que les gens mariés. Ils gagnent de bons revenus et devraient contribuer à l'œuvre nationale et au soulagement des besoins des soldats et des veuves de militaires. S'ils ne veulent pas payer l'impôt, ils peuvent épouser quelques-unes de ces veuves. De cette manière, ils assumeront certaines obligations et prendront soin de quelques orphelins.

Puis, une taxe spéciale pourrait être établie sur tous les étrangers non naturalisés qui gagnent de fortes sommes. Une taxe de ce genre devrait produire un gros revenu. Je propose aussi une taxe spéciale sur tous les thés de bonne qualité; une taxe spéciale sur toutes les concessions forestières; une taxe spéciale sur toutes les mines d'or ou d'argent; une taxe spéciale sur toutes les mines de fer et les houillères; une taxe spéciale sur toutes les forces électriques générées.

J'ai eu l'idée d'autres propositions qui, si elles étaient acceptées, produiraient un revenu considérable, sans nuire beaucoup à personne. Au contraire, ceux qui seraient soumis à la taxe feraient leur devoir comme de bons et fidèles citoyens du Canada, et ils prouveraient qu'ils apprécient ce que les soldats ont fait pour le pays et l'empire.

M. MORPHY: Puis-je faire une question pour élucider un point? L'honorable député dit qu'il établirait une taxe sur toutes les terres en culture. Appliquerait-il le même principe aux villes, telles que Montréal, Toronto, Hamilton, London et autres grands centres? Prélèverait-il une taxe sur les propriétés urbaines comme sur les terrains agricoles?

M. FOSTER (York-Est): Oui.

M. MORPHY: L'honorable député ferait pareille chose?

M. FOSTER (York-Est): J'approuve la chose, oui.

M. MORPHY: L'honorable député n'a pas mentionné cela, et je croyais qu'il l'avait oublié.

M. FOSTER (York-Est): Pas du tout. L'honorable membre pense peut-être que les citoyens de Toronto, ville que je représente, se formaliseraient de me voir approuver l'imposition d'une taxe sur les propriétés de cette ville. Je ne crois pas que les gens de Toronto, ou de toute autre ville loyale du pays, s'opposeraient au prélèvement d'un impôt sur les propriétés de ces villes en même temps que sur celles des terrains agricoles par tout le pays.

Aux deux sessions précédentes, j'ai signalé à la Chambre une source de revenus, une occasion qui se présentait de prélever une forte somme, sans même provoquer d'ennuis, en percevant des impôts de gens qui, j'en suis certain, devraient en toute justice payer ces impôts. Eussions-nous mis en vigueur ce mode d'impôt à l'époque où je l'ai suggéré, nous aurions réuni des centaines de millions de dollars, ce qui nous aurait mis en mesure d'accorder tout ce que nous demandent les vétérans de la grande guerre.

Au cours de la guerre, nous comptions au pays des centaines de milliers d'aubains qui gagnaient 5, 10 et 15 dollars par jour, année moyenne. Ils étaient tous à l'aise et certains d'entre eux-mêmes étaient riches. Comme je le faisais observer dans le temps, un grand nombre portaient des milliers de dollars dans leur ceinture. Que s'est-il passé depuis ce temps-là? La guerre est terminée; les fabriques de munitions ont fermé leurs portes et ces étrangers quittent le pays par milliers. Il y a quelques jours seulement, je voyais qu'à New-York il y a quelque 6,000 étrangers qui cherchent à obtenir leur passage pour se rendre en Europe, et l'on dit que ces gens s'en retournent dans leur pays avec des millions de dollars — j'oublie le montant approximatif que l'on en donnait en chiffres ronds. C'était là une excellente occasion qui se présentait, mais nous étions trop indécis ou trop indifférents, ou encore trop généreux pour appliquer ce moyen de prélever des revenus aux étrangers. Ces derniers n'y auraient pas fait d'objection, car tous ils gagnaient beaucoup d'argent. Cet argent, l'étranger ne le dépensait pas follement; il vivait frugalement, et il faisait de fortes économies sur ce qu'il gagnait. Cela vous donne une idée des centaines de millions de dollars qui sont sortis du Canada pour être envoyés à l'étranger. Cet argent, naturellement, contribuera à la reconstruction dans ces pays étrangers et ce, aux dépens du Canada ainsi qu'au préjudice des vétérans de la grande guerre.

M. LALOR: De quelle manière percevriez-vous cet impôt?

M. FOSTER (York-Est): Par l'intermédiaire du patron. Le patron qui aurait à son service dix, quinze ou vingt étrangers, quel qu'en puisse être le nombre, percevrait la taxe imposée par le Gouvernement, et tous les mois il ferait remise par chèque du montant ainsi perçu.

M. MANION: L'honorable député limiterait-il cette taxe aux étrangers de nationalité ennemie, ou l'appliquerait-il à tous les aubains?

M. FOSTER (York-Est): J'en étendrais l'application à tous les étrangers que je considérerais devoir verser des contributions à l'Etat.

Lorsque je parle ainsi, je pense à la situation financière du pays; je songe à notre dette énorme. Cependant, je n'oublie pas non plus les immenses richesses du pays. Nous avons une dette de 2 billions, et nous y ajouterons sous peu un autre billion. Mais, d'autre part, nous avons les ressources du Canada. Nous savons que nous pouvons en retirer des millions, pour peu que le Gouvernement s'en rende compte, se montre à la hauteur de la situation, et qu'en gouvernement progressiste, il les mette en valeur. Ces ressources existent; le pays est immensément riche, et il ne reste au Gouvernement qu'à se remettre à l'œuvre, en adoptant une politique énergique et en consacrant de fortes sommes au développement de ces immenses ressources.

Par conséquent, je ne vois pas de raison qui empêche de laisser l'affaire en suspens, jusqu'après la session, par exemple, et de charger ce comité, ou un autre, de faire des recherches plus approfondies en vue de déterminer ce que pourrait rapporter le développement de nos diverses ressources pour faire face dans une certaine mesure à la dépense que nécessiterait l'octroi d'une autre gratification aux vétérans de la grande guerre.

(La séance, suspendue à une heure, est reprises à deux heures.)

Reprise de la séance.

PRESENTATION DE M. KENNEDY.

M. John Wilfred Kennedy, député élu pour le district électoral de Glengarry et Stormont, est présenté par M. J. F. Reid et M. F. L. Davis.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU RAPPORT SUR LES CONDITIONS DU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur l'Orateur, je me bornerai à exprimer mon opinion personnelle au cours des quelques remarques que j'ai l'intention de faire sur la question en discussion. J'ai parcouru avec beaucoup d'intérêt et d'attention le rapport que le comité du rétablissement civil des soldats soumet à l'approbation du Parlement. En premier lieu, il constitue à mon avis le meilleur rapport parlementaire qu'il m'ait été donné de lire—et j'en ai lu un bon nombre au cours de ma carrière—de sorte que les auteurs de ce rapport ont droit, suivant moi, à des éloges pour la façon logique avec laquelle ils ont exposé leur cause, pour l'attention qu'ils ont consacrée à l'étude de la question et pour la tâche laborieuse de revoir la masse des dépositions qui ont été données au cours de l'enquête.

Je dois ajouter toutefois que ce document a toutes les allures d'un rapport que le président et les directeurs d'une compagnie constituée en société feraient à leurs actionnaires. En dépit de toute l'habileté

qu'ont déployée ses auteurs et du désir évident qu'ils ont manifesté de faire preuve d'impartialité dans leurs conclusions, le rapport du comité n'apprécie pas avec assez de sympathie ni ne reconnaît aussi pleinement qu'il le devrait les services qu'ont rendus ces hommes qui ont combattu les bons combats de la nation et de l'humanité et qui ont accompli tout leur devoir afin d'assurer le triomphe de la démocratie.

Je n'éprouve pas à la lecture de ce document ces sentiments de sympathie et de reconnaissance que devraient manifester un rapport de cette nature. Il est méthodique et complet; il est justifiable et logique, mais il ne manifeste guère la reconnaissance que le Parlement devrait avoir à l'égard de nos vétérans de la grande guerre. Or, c'est le moment ou jamais pour le Parlement de témoigner sa reconnaissance aux fils de la nation canadienne qui ont pris part à la grande guerre, qui ont risqué leur vie et dont un grand nombre ont fait le suprême sacrifice.

Le sort a voulu—c'est un hasard pur et simple—que j'habite une circonscription électorale qui comprend la partie la plus progressive de la ville de Toronto. Il y a plus de trente ans aujourd'hui que je m'occupe activement des affaires publiques de mon comté. J'ai la certitude, autant que j'ai pu m'en rendre compte, que cette circonscription électorale a fourni un plus grand nombre d'hommes à l'armée expéditionnaire et a subi plus de deuils que n'importe quel autre comté du Canada.

Je ne fais pas cette observation dans un but de vantardise. Vous pouvez visiter tous les temples qui sont situés dans cette banlieue de Toronto et dans le township d'York. Dans chaque église vous trouverez un tableau d'honneur sur lequel sont inscrits les noms de ceux qui se sont enrôlés et aussi de ceux qui sont tombés là-bas. Pas un de ces tableaux d'honneur ne renferme moins de 100 noms, et vous pouvez constater que trente à quarante de ces volontaires sont morts pour la défense de la noble cause qu'ils étaient allés servir.

Un autre trait caractéristique qui distingue la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter ici, c'est que la population est animée de sentiments profondément britanniques. Il m'a été donné d'assister à des réunions d'écoliers dans cette partie où le professeur séparait les élèves en deux divisions. Après avoir prié les enfants nés hors du Canada de se lever, il faisait la même demande à ceux qui sont nés au pays et presque toujours les premiers étaient en majorité. C'est une situation que vous rencontrez assez rarement dans les écoles des autres parties du pays.

La circonscription que j'ai l'honneur de représenter ici, a donc fait de grands sacrifices et à cette heure je m'efforce de manifester non seulement l'opinion de mes commettants d'York-Sud, mais aussi de la population de la ville de Toronto et des comtés environnants au sujet de cette question.

Je me rappelle le premier hiver de la guerre, de la détresse qui régnait un peu partout—en ai-je assez vu—ainsi que des débuts de la campagne de recrutement. J'ai assisté à nombre de réunions en faveur du recrutement où j'ai pris la parole, suivant en cela la conduite qu'ont tenue nombre de mes collègues dans leurs comtés respectifs. Nous avons demandé aux jeunes gens de s'enrôler; il m'a été donné de prendre part à des réunions où le président s'était muni d'une cloche qu'il faisait sonner à chaque nouvelle recrue qui se présentait. J'ai pris part à des réunions, dans mon comté, où plus de cent jeunes gens ont signé leur engagement, dans l'espace d'une heure et demie. Je me souviens aussi qu'à la dernière élection, j'ai demandé au peuple d'appuyer le ministère unioniste et le programme qu'il préconisait pour la poursuite de la guerre, et l'envoi de renforts à nos soldats.

J'ai fait appel à maintes reprises au patriotisme des électeurs de mon comté, surtout aux femmes auxquelles le Gouvernement venait de conférer le droit de suffrage, et aux parents des soldats. Je les ai adjurés d'avoir confiance en moi et je n'ai jamais hésité à proclamer que le jour où nos soldats reviendraient au pays, j'avais confiance que le Parlement reconnaîtrait d'une façon tangible les sacrifices qu'ils ont faits si généreusement. Même je suis allé jusqu'à prophétiser que cette reconnaissance serait quadruplée en temps et lieu. Je n'ai jamais hésité à faire ces promesses au peuple et il ne fut pas difficile d'obtenir ma réélection, dans les circonstances. Certains députés dans cette région ont obtenu des majorités de 8,000, 10,000 et même 16,000 voix.

Venant d'une pareille région, où je vais et viens parmi des gens, à qui j'ai fait ces promesses, que d'autres ont faites comme moi, ainsi que les journaux, je dois dire que nous sommes tenus à plus de générosité peut-être que de justice; mais ce n'est qu'affaire de justice d'accorder une récompense de quelque sorte, des secours peut-être, dans cette période de reconstitution par laquelle passent nos soldats rapatriés de même que chacun de nous.

Je ne désapprouve pas les conclusions de ce rapport, lesquelles ont certainement du bon et méritent qu'on en tienne compte. Il serait juste, je pense, de faire davantage pour les soldats, dans le sens que l'ont indiqué les vétérans de la grande guerre et leurs représentants ici.

Je désire vous faire part d'un autre fait. Je suis entré un jour, à Toronto, dans un établissement d'où plusieurs employés avaient été au front, un établissement qui leur a continué leurs salaires pendant tout le temps de leur absence et a pourvu aux besoins de leurs familles. Cette maison emploie plusieurs femmes dont les maris étaient allés au front, et j'ai demandé à savoir ce que l'on pensait de ceux qui en étaient revenus. J'ai dit: "Que faites-vous pour eux?" On m'a répondu: "Chacun a sa place avec le même salaire qu'auparavant". J'ai dit: "Comment s'acquittent-ils de leur tâche?" "Quelques-uns, me fut-il répondu, reprennent l'ouvrage et s'en acquittent assez bien, pendant que d'autres ont du mal à se remettre à la besogne. Ils travailleront quelques heures aujourd'hui, retourneront chez eux, pour revenir le lendemain. Quelques-uns semblent ne devoir jamais être en état de reprendre l'ouvrage, mais nous les gardons et, petit à petit, ils se raccoutument. En attendant, nous ne disons rien." Beaucoup de ceux qui sont revenus dans leurs foyers ne sont pas les mêmes qu'avant de partir pour la guerre. Il faut les aider à se rétablir et à se fortifier. Il n'est que juste de le faire. Je viens en contact avec ces hommes tous les jours; je vais et viens parmi eux et j'ai entendu leurs doléances.

Beaucoup sont loin d'être en état de travailler. Ils désirent être restaurés et, sans demander qu'on leur fasse l'aumône, ils voudraient certainement qu'on les aidât à rentrer dans la vie civile dans des conditions satisfaisantes. De tels citoyens méritent à coup sûr qu'on les traite généreusement. J'espère, en conséquence, que la Chambre voudra bien envisager la question à un point de vue large et patriotique. J'espère que le Parlement témoignera d'une générosité qui réponde à la noblesse du rôle que nos soldats ont joué dans les intérêts de la civilisation.

Ce que les soldats canadiens ont accompli pour la défense de l'humanité et de la démocratie constitue un des plus nobles et des plus brillants exploits de l'histoire. Leur conduite a été admirable, et elle passera dans l'histoire pour un des principaux éléments de sécurité contre la menace d'un ennemi formidable. Lors donc que nous avons à traiter de la position des soldats rentrés dans leurs foyers, il nous incombe d'être généreux même à l'excès. Il est peut-être vrai de dire qu'on exploite nos soldats au point de provoquer chez eux un vif sentiment d'indignation, surtout quand ils songent au traitement fait en ce pays à des étrangers et aux extortionnaires. Voilà ce que j'ai entendu dire et ce à quoi on a fait allusion ce matin à la Chambre. Quand même, au reste, quelques soldats nourriraient de tels sentiments, notre devoir n'en serait pas moins de nous montrer généreux à leur égard et de reconnaître convenablement ce que ces braves ont fait pour la cause du Canada et de l'humanité en général.

Mais la question se pose de savoir d'où l'argent viendra? En abordant une question de cette nature, chacun de nous, monsieur l'Orateur, doit commencer par une étude des voies et moyens, et la solution des deux grands problèmes auxquels nous avons à faire face, celui du rétablissement des soldats dans la vie civile et celui de la restauration du pays, dépend absolument de cette question. Je félicite le comité sur le résumé complet qu'il a donné de l'état des finances du pays et sur l'avis qu'il émet d'être fort prudents dans l'administration de nos finances. Mais, monsieur l'Orateur, il existe, en ce pays, des sources de revenus dans lesquelles nous n'avons pas encore puisé, et c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai entendu mon honorable ami d'York-Est (M. Foster), parler de nouvelles formes d'imposition, auxquelles il serait possible d'avoir recours; entre autres, la confiscation de profits injustes, un impôt sur le sol et des taxes sur certaines des ressources du pays. Je crois qu'à sa prochaine session, le Parlement devra s'enquérir de toute cette affaire de nos finances et trouver de nouvelles sources de revenus pour nous mettre en état de remplir nos engagements, lesquels sont nombreux et croissent sans cesse.

La session touchant à sa fin, je m'abstiendrai de faire de longues observations. Cependant, je suis convaincu que le Parlement devra remanier le tarif de fond en comble et s'assurer un revenu plus considérable pour faire face à nos obligations. Peut-être aurai-je l'imprudence, à une autre session, d'ouvrir un avis dans ce sens. Je dirai, toutefois, à présent, qu'il y a des sources de revenu qu'on pourrait exploiter de manière à acquitter une partie de notre dette et à assurer la réintégration de nos soldats dans la vie civile.

Sans vouloir faire d'allusions personnelles, je rappellerai qu'au début de la guerre, j'ai signalé la supériorité incomparable de nos ressources minérales. La veine comprise dans le circuit de 30 milles qui se trouve dans la région de Sudbury est extrêmement riche en nickel, en or, en platine, en palladium et en toutes sortes de minéraux essentiels. Nous avons en quelque sorte abandonné ces ressources aux exploitants étrangers. J'ai déjà prétendu et je persiste à prétendre que le Gouvernement pourrait profiter de cette grande source de richesses pour aider à payer notre dette nationale et à nous acquitter de nos obligations envers nos soldats, en l'exploitant lui-même ou en en surveillant l'exploitation.

Nous ne connaissons pas encore toute l'étendue de la richesse de cet Eldorado que nous avons laissé exploiter par des étrangers; nous ne savons pas combien on en a extrait de platine dont la réduction ou le raffiange s'est opéré aux Etats-Unis ou en Grande-Bretagne. Abstraction faite de l'argent, de l'or et surtout du nickel employés pour les fins de la guerre, je dirai qu'on y a consacré du platine de provenance canadienne pour une valeur de plusieurs millions. L'industrie du nickel est l'industrie essentielle par excellence, dans le monde, et l'acier nickelé va contribuer partout, dans une large mesure, à la reconstitution économique. Nous pouvons fournir du nickel à tout l'univers. De fait, nous avons le monopole de ce métal et de beaucoup d'autres. Si nous en comprenions bien la valeur et si nous nous en assurions la maîtrise, comme nous voudrions le faire, nous en tirerions des revenus énormes pour la satisfaction de nos besoins.

Les autorités britanniques ont déclaré que, désormais, le bénéfice de ces industries essentielles devrait être réservé à l'empire. En nous emparant des immenses gisements de nickel de la région de Sudbury et en assurant un revenu raisonnable aux particuliers qui auraient contribué à leur exploitation, en y consacrant de l'argent, nous pourrions espérer, de ce chef, une immense augmentation de notre revenu. On peut en dire autant de plusieurs de nos autres ressources naturelles, de nos chutes d'eau, de nos réserves forestières et de certaines autres ressources, nous les avons abandonnées à des gens qui en ont tiré d'immenses profits.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député parle des ressources naturelles appartenant à l'Ontario. Quelle juridiction avons-nous par rapport à l'exploitation de ces ressources?

[M. Maclean (York-Sud).]

M. MACLEAN (York-Sud): Le gouvernement fédéral peut exercer une juridiction suprême à cet égard, pour la protection du peuple. Il est bien vrai que le gouvernement provincial possède une certaine juridiction, mais je parle ici d'une question nationale, et la nation peut garder la maîtrise de ces ressources. Le gouvernement impérial a demandé au gouvernement fédéral actuel de se joindre à lui pour faire une loi qui, sans nuire à ses attributions, assurerait à l'empire le bénéfice de l'industrie du nickel. Le gouvernement britannique donnait pour raison de cette proposition, qu'on avait découvert que la libre disposition de nos métaux indispensables à la défense de l'empire nous avait été en quelque sorte enlevée; mais cette loi n'est pas encore passée. Nous pourrions imposer un droit d'exportation sur tout le nickel qui sortirait du pays, mais nous ne l'avons pas encore fait.

Il y a quelque temps, en taxant les profits, le gouvernement américain a découvert, au New-Jersey, une raffinerie de matte; la matte est le produit brut de la première réduction du nickel. Il a saisi ce produit, et, quelques jours après, il encaissait $3,500,000 que le Canada aurait dû encaisser à sa place. On ne saurait s'imaginer l'énormité des profits qu'une maison d'Angleterre a retirés du nickel exporté de Sudbury en Angleterre et raffiné après y être parvenu. Nous aurions pu imposer un droit sur toutes ces exportations, comme nous aurions pu en imposer un sur l'exportation de notre bois.

Je ne m'attarderai pas à discuter la question de ces nouvelles ressources de revenus avec l'honorable président du comité (M. Calder), à qui nous devons surtout cet excellent rapport; qu'il me suffise de dire qu'il existe des sources de revenu dont nous pourrions profiter pour l'amélioration de la situation actuelle. Il nous faut trouver un moyen d'en profiter, si nous voulons nous assurer la reconstitution économique du pays et le rétablissement de nos soldats dans la vie civile.

A l'heure qu'il est, nous nous enfonçons davantage dans les dettes; nous n'en sortons pas. Nous entassons les emprunts; il nous faudra en ajouter un autre, et probablement plusieurs autres ensuite. Cela se résume à une question de voies et moyens. Bien qu'on puisse dire à présent que nous ne les avons pas, il nous faut les trouver.

J'ai été très frappé de l'excellent discours du représentant de Peterborough-Ouest (M. Burnham), et surtout de son projet d'emprunt sur obligations en faveur des soldats. Je suis d'avis que les pa-

triotes canadiens souscriront à un tel emprunt, afin de s'acquitter envers les soldats et de les réintégrer dans la vie civile. Nous plairions beaucoup au peuple en disant que nous obtiendrons de l'argent sur la garantie des soldats pour payer ceux-ci.

Quelles seront nos obligations? J'ai causé avec des représentants des vétérans, et ceux qui sont raisonnables se rabattent sur un projet qui coûterait probablement 200 millions. Je tiens à dire à la Chambre et au pays que ce qu'il y a de mieux à faire au sujet de notre dette envers les soldats, c'est de nous en acquitter promptement. Nous obtiendrons bientôt une quittance, et la somme sera relativement minime. Essayons d'en finir. Nous ne nous libérerons pas, mais nous obtiendrons un reçu de 200 millions maintenant, et l'année prochaine, nous solderons cette réclamation.

Autrement, on s'adressera au Parlement chaque année, comme en s'est adressé au gouvernement américain pendant trente ans après la guerre civile pour obtenir des pensions. Ces réclamations nous parviendront, et si les vétérans viennent de l'avant, comme ils sont venus, je crois, avec un deuxième projet qu'ils montreront si le comité le demande, nous bâclerons l'affaire, et nous pourrons ensuite nous occuper de la restauration du pays en général.

Sans vouloir laisser entendre que je dénigre en aucune façon ce rapport, et bien que je reconnaisse tout le mérite du comité qui l'a rédigé, je suis d'avis qu'il devait, si faire se peut, trouver un moyen de le remettre à l'étude sous certains rapports, afin de tâcher d'aller au-devant des désirs, non seulement des soldats, mais de la population entière. Il m'est peut-être aisé de parler comme je l'ai fait ici, aujourd'hui, parce qu'il y a plus de soldats domiciliés dans ma circonscription que dans quelques autres. Je crois rendre justice à l'élément que je représente et qu'il ne sera pas mécontent du Parlement, si celui-ci tâche de régler promptement cette question, en accordant un crédit plus généreux à cette session. Le comité a déjà augmenté la somme, comme on l'a fait observer il y a quelques instants. S'il consentait à se montrer un peu plus libéral à cette session, à augmenter plutôt la gratification et ouvrir un dernier crédit à la prochaine session. . . (Rire.) L'honorable député peut rire, mais il faut en avoir le cœur net. L'affaire n'est pas réglée et la demande reviendra, comme la demande de pensions est revenue aux Etats-Unis, trente ans après la guerre civile. Essayons d'obtenir une quittance. Toute la population du Canada approuvera le Parlement d'envisager cette question avec des vues larges et généreuses, plutôt que comme des mandataires dans l'exercice de leur mandat.

Il y a plus qu'un mandat; il y a la patrie reconnaissante, la récompense par le pays de services héroïques Je ne saurais comment m'exprimer, mais la dette doit être acquittée; autrement, comme un député l'a dit ce soir, nous ne serions pas de la même trempe que nos fils qui sont allés au front pour nous défendre. C'est là le sentiment intime des Canadiens. Nous devons être généreux envers les soldats au risque d'être taxés de prodigalité.

Je prie la Chambre de croire que je ne recherche pas la popularité, parce que j'ai pris aujourd'hui la parole et fait ces propositions. Je ne m'arrêterai pas là. J'ai déjà promis d'assister à une douzaine de réunions dans York-Sud et d'expliquer la conduite du Parlement aux succursales rurales de l'association des vétérans. Je ne reviendrai peut-être pas; peu m'importe ce qu'on fera de moi, pourvu que je sois consciencieuseement convaincu que j'ai été juste et généreux. Ils pourront croire que j'ai eu tort ou que je ne leur ai pas rendu justice—ils pourront s'occuper de moi à l'élection qui peut avoir lieu demain ou bien prochainement—et s'ils ne veulent pas de moi, ils sont libres d'en choisir un autre qui, croient-ils, les représentera mieux. Je tâche d'interpréter les sentiments de tous les habitants d'York-Sud et probablement d'une grande partie de la banlieue de Toronto.

Ce n'est pas la simple prudence ni un manque d'égards pour mes collègues qui m'engage à prendre cette attitude. Je sais bien que c'est pour chacun d'eux une question très difficile. Je cherche à faire régler cete question d'une manière aussi généreuse que possible pour les soldats et en même temps de façon à ce que la dette nationale ne soit pas par là trop augmentée.

Qu'on cherche plutôt à découvrir des nouvelles sources de revenu, car nous en avons dans le pays; voilà ce que je propose au Gouvernement. S'il fait cela il sera à même de surmonter cette difficulté et constatera qu'il aura l'appui du peuple s'il apporte plus de générosité dans cette question de la restauration des soldats dans la vie civile.

M. BALDWIN: Il m'a été donné de rencontrer un grand nombre de soldats qu ont

participé à la grande guerre, et, en général, j'ai constaté qu'ils étaient tous loyaux. J'ai toujours remarqué qu'ils étaient aussi d'excellents citoyens ayant à cœur les intérêts de leur pays. On dit que plus de la moitié des soldats rapatriés n'ont pas un besoin pressant d'argent; on peut dire la même chose d'une grande partie de l'autre moitié. Mais il y a chez eux un élément —né à l'étranger, peut-on dire, non pas au Canada,—qui agite cette question d'une gratification de $2,000. Il importe de régler cette question d'une manière pratique. Le ministre de l'Immigration et de la Colonisation nous disait hier que notre pays est surchargé de dettes et qu'il est presque impossible d'accorder cette gratification aux soldats. L'honorable député qui vient de finir son discours nous a parlé des ressources naturelles de ce pays et il a ajouté qu'il faut absolument régler cette question. Il me semble que sous ce rapport nous ne procédons pas de la bonne manière. Tout homme prudent dans cette Chambre sait qu'il appartient au jeune homme de travailler et d'économiser pour ses vieux jours; il ne doit pas dépenser dès maintenant ce qu'il peut gagner. Si nos jeunes gens ne prennent pas l'habitude de faire des économies, le pays ne se débarrassera jamais du fardeau qui l'écrase aujourd'hui. On a proposé qu'on devrait avoir recours à des loteries et à des théâtres du dimanche en vue d'obtenir l'argent nécessaire pour venir en aide aux soldats rapatriés. Ce serait répéter dans ce pays les combats de coqs et de taureaux qui fleurissent particulièrement en Espagne et au Mexique.

En Espagne on a abandonné cette pratique; quant au Mexique ces jeux sont encore de mode, et il arrive souvent que les jours de fêtes et les dimanches ces combats sont suivis de rixes et de violences. Assurément nous ne voulons pas introduire dans notre pays des pratiques semblables qui tiennent de l'enfer.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Très bien.

M. BALDWIN: Pareille conduite est absolument condamnable. Nous entendons aussi les libre-échangistes qui prêchent l'augmentation du tarif en vue de procurer au pays un supplément de revenu. Hier soir encore un honorable député libre-échangiste proposait d'imposer des droits de douane plus élevés. Il me semble, comme je viens de le dire, que la jeune génération devrait pourvoir à son vieil âge. Lorsque la sagesse d'une mesure est absolument évidente pourquoi ne pas l'adopter? Aux Etats-Unis on a adopté un système d'assurance en faveur des soldats et le Gouvernement a retenu sur la solde de chacun de ses soldats une certaine somme destinée au paiement des primes de cette assurance. A leur retour on leur a accordé le privilège de choisir parmi quatre ou cinq différents systèmes d'assurances. Le Gouvernement insiste sur le fait qu'ils prennent cette assurance et à cet effet il envoie des hommes à travers le pays pour encourager les soldats à adopter ce plan. Voici une politique qui tend à encourager les jeunes soldats à économiser une partie de leurs recettes en cas de misères futures. Les Etats-Unis se sont déjà assurés d'une réserve considérable dans ce service d'assurances et l'on encourage le soldat rapatrié à adopter le plan qu'on lui propose. Les primes d'assurances sont à la portée de toutes les bourses, il y en a même à 15 dollars et le maximum d'assurance qu'on propose aux soldats de prendre est de $10,000. Pourquoi n'adoptons-nous pas la même politique dans ce pays? Il a fallu aux Etats-Unis deux années d'étude pour en arriver à cela et nous ferions tout aussi bien de suivre leur exemple. Si nous l'avions déjà fait nous aurions maintenant dans le trésor du pays une réserve qui suffirait au décès du soldat, à payer une assurance à sa famille.

Notre domaine est vaste; nous n'avons pas de surplus dans le trésor et nous avons une somme d'obligations considérables à payer. Il semble difficile d'amener le peuple à souscrire aux emprunts de la victoire. Je suis peut-être mal renseigné, mais si l'on en juge par les journaux les organisateurs éprouvent beaucoup de difficultés à trouver des souscripteurs.

M. MACLEAN (York-Sud): L'emprunt sera deux fois plus élevé que ce que nous ne demandons.

M. BALDWIN: J'en serais heureux. Personnellement, j'ai souscrit plus que mes moyens ne me le permettent. Je répète que notre domaine national est immense. Il y a notre grand territoire septentrional qui ressemble quelque peu à l'Alaska. Les Etats-Unis exploitent l'Alaska qui rapporte des billions, alors qu'on n'a donné que 7 millions pour l'acquérir. Si cette contrée est merveilleusement riche en ressources naturelles, notre propre territoire du Nord, qui n'en est séparé que par une ligne imaginaire, doit être également riche.

Nous sommes tous d'accord qu'il faut reconnaître les sacrifices du soldat en l'aidant, lui et les siens. Même, si nous devions franchir les limites arpentées, pourquoi ne concéderions-nous pas des terres à ceux qui veulent aller s'y établir? Accordons

une certaine superficie à ceux qui consentiront à devenir les pionniers de ce nouveau pays que nous voulons économiser. Nous avons une population trop dense dans nos vieux centres et nos villes. Nous voulons qu'un plus grand nombre de colons prennent la route de ces terres inhabitées. Que le vétéran s'y établisse s'il le désire. S'il franchit les superficies arpentées, donnons-lui une concession de terre qu'il choisira lui-même. S'il découvre une belle chute d'eau ou une mine, ne l'en privons pas. S'il a le courage d'exploiter sa terre, en travaillant péniblement, vivant dans un réduit, qu'il jouisse des découvertes qu'il peut faire.

Je serais favorable à cette récompense due au soldat, mais il nous est impossible de lui accorder une gratification d'argent. L'énormité de notre dette est décourageante, non seulement pour le pays mais pour le Parlement. On nous menace de nouveaux impôts et un de nos collègues a proposé de mettre un impôt sur les terres en culture. Il peut y voir un avantage, mais les cultivateurs, probablement avant longtemps, montreront à la Chambre ce qu'ils pensent de cette proposition.

Je sympathise de tout cœur avec le soldat; je comprends qu'il faut traiter avec justice celui qui a souffert la perte d'un membre ou sa santé, mais il ne faut pas oublier non plus les observations que je viens de faire.

Il y a d'autres champs d'action que l'agriculture. si un homme veut se livrer à la pêche, aidons-le; si son ambition le pousse vers les études scientifiques, encourageons-le. Faisons tout notre possible pour le vétéran. Mais, tout soldat intelligent sait que nous ne pouvons plus accorder de gratifications en argent. Il sait qu'en essayant de nous procurer les fonds nécessaires à une nouvelle gratification nous imposerions un lourd fardeau au pays.

En effet, il faudrait nous adresser au marché étranger alors que notre piastre ne vaut que 95 cents. Nous devrions d'abord donner à notre piastre aux Etats-Unis la valeur du pair. Si tous les citoyens mettent courageusement et patriotiquement l'épaule à la roue, nous montrerons à l'univers que notre forte dette nationale n'est qu'une bagatelle. Envisageons ce problème en gens d'affaires et dans un esprit patriotique, et nos soldats nous seront reconnaissants d'avoir conservé intact notre vaste héritage.

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, il est délicat pour un homme public de donner son opinion sur une question aussi sérieuse et quelque peu dangereuse. Mais, je croirais manquer à mon devoir envers mon pays et mes commettants si je ne le faisais.

Le rapport du comité, comme l'a fait observer le représentant de York-Sud (M. Maclean) est, à plusieurs égards un excellent document. J'ai vivement apprécié le travail du comité. La composition du comité m'a fait espérer que les conclusions de l'enquête sauvegarderaient les intérêts des soldats et du pays. J'ose croire, toutefois, que l'on ne me taxera pas de méchanceté, si je n'approuve pas entièrement ces conclusions. On pense, peut-être, que je désire, pour mes trois fils qui ont servi au front, de nouveaux avantages aux frais du pays. Si quelque honorable député a cette idée, qu'il se détrompe immédiatement, vu qu'eux et moi ne demandons pas un seul denier au trésor public. Cependant, mes fils ne sont pas dans la même position qu'avant leur départ pour la guerre, ayant donné, à eux trois, onze ans de leur vie, à la cause.

Si j'ai cru devoir fournir cette explication, c'est que je ne voulais pas être taxé de partialité. Le comité a fait tout son possible pour s'éclairer au moyen des témoignages rendus, mais je n'ai lu ni les dépositions ni le rapport, si bien analysé par l'honorable ministre (M. Calder). Si je n'ai pas eu le temps de faire cette lecture, j'ai pu au moins écouter les paroles de l'honorable ministre. D'après moi, le comité a trop insisté sur la question financière et pas assez sur notre devoir envers les soldats et leurs familles. Le pays est encore en état de se procurer de l'argent. il y a certains projets que je n'aurais pas appuyés, si j'avais pensé le contraire. Nous venons d'être témoins de la plus grande guerre qui ait jamais eu lieu. Nous nous y sommes distingués; à la fin de cette guerre il n'y avait pas, en Europe, de meilleur unité de combat que notre armée canadienne. Nous avons donc généreusement fait notre devoir durant la guerre. mais ce grand conflit nous a légué de graves obligations aux exigences desquelles nous sommes maintenant appelés à répondre, et pour être en état d'y répondre parfaitement nous allons être tenus d'accentuer nos privations.

Nous ne nous sommes peut-être pas encore assez appliqués à renoncer au luxe, et comme membre d'une des députations qui pourrait avoir un reproche à se faire à cet égard, j'ose dire que si nos soldats jugent que nous n'avons pas encore fait preuve d'assez de générosité envers eux, nous allons tâcher de les surprendre par un té-

moignage de reconnaissance plutôt éclatant que faible.

Il est bien vrai que l'argent ne saurait suffire à les indemniser convenablement des sacrifices qu'ils ont faits, des souffrances qu'ils ont endurées et des fatigues qu'ils ont éprouvées à se battre jour et nuit ou à dormir dans l'eau et dans la boue. Cependant, il ne faut pas oublier que nous devons la victoire à leur noble courage et que nous ne saurions avoir tort de consacrer les ressources du pays à assurer leur restauration dans la vie civile.

Si je me montre sympathique à nos soldats, ce n'est pas parce que les cinq mille qui étaient partis de mon comté ont cherché à m'influencer, je n'ai reçu qu'un télégramme et je n'ai eu qu'une entrevue avec une dizaine d'entre eux. L'opinion que j'exprime, je l'exprime donc librement. Du haut de la tribune populaire j'ai déclaré, à maintes reprises, que, de tous les pays belligérants, le Canada était celui qui avait le mieux traité ses soldats. Cependant, je n'ai peut-être pas dit exactement la vérité à cet égard. On m'informe, en effet, que l'Australie s'est montrée plus généreuse que nous, peut-être pas au commencement de la guerre, toutefois, mais depuis. Quoi qu'il en soit, je persiste à désirer que nous donnions satisfaction à nos soldats.

Sans vouloir critiquer le comité, je regrette que son rapport ne dénote pas un sentiment de générosité un peu plus accentué. L'exécution du projet énoncé dans ce rapport entraînerait une dépense d'environ 50 millions en sus de ce que nous avons déjà dépensé ou voté. J'ai cherché à étudier les chiffres, mais il est difficile d'arriver à se former une idée exacte de ce qui a été fait. Dans le long et minutieux exposé qu'il a présenté hier au sujet des travaux du comité, l'honorable ministre nous a expliqué en détail ce qui s'est dépensé et ce qui s'est fait. Je crois que nos dépenses représentent un total d'environ 350 à 400 millions.

J'ai déjà dit que ce fut la plus grande guerre de tous les temps. Le nombre des soldats qui y participèrent dépasse celui d'aucune autre guerre. D'où l'importance des problèmes qui demandent solution. Certains de mes collègues ont fait allusion, à ce propos, à des guerres telles que l'invasion fénienne, la guerre du Sud-Africain et autres semblables. Celles-ci, bien qu'importantes par elles-mêmes, ne peuvent entrer en comparaison avec le grand conflit qui vient de se terminer. Nous devons élargir notre conception des choses dans la mesure des grandes actions auxquelles nous avons été mêlés. Cette guerre constitue l'entreprise la plus vaste dans laquelle l'univers ait été engagé. Il est déraisonnable d'espérer que la présente génération pourra acquitter toutes les obligations résultant de cette guerre. Elle n'a pas été faite, après tout, seulement au bénéfice de la présente génération, mais pour l'avantage de toutes les générations de tous les temps, pour la sécurité de l'humanité et la civilisation dans les générations futures. Il est absurde, monsieur l'Orateur, de laisser entendre que la présente génération doit seule porter tout le fardeau dont cet immense conflit nous a chargés. A mon sens, cela est impossible et indésirable. La simple justice réclame que la postérité acquitte une partie du coût de cette grande guerre. Cette génération a perdu quelque chose d'infiniment plus précieux que l'argent: le meilleur de sa chair et de son sang qu'on ne peut remplacer d'ici nombre d'années. Cela constitue en soi une grande perte pour cette génération. De plus, nos ressources ont été plus ou moins épuisées, et nous avons accumulé une dette d'environ 2 milliards. Cela, toutefois, n'est pas un fardeau écrasant pour un pays possédant d'aussi vastes ressources que le Canada. Cela ne peut nous abattre pour toujours. Grâce à une sage administration, au développement national de nos ressources et au concours actif des citoyens intelligents de notre pays, nous pouvons nous débarrasser de cette dette avant longtemps, si nous jugeons nécessaire d'en arriver là. Je le répète, à mon avis, il n'est ni nécessaire ni sage de tenter cet effort, actuellement.

Je ne me propose pas d'entrer dans tous les détails de cette question. Je veux simplement exprimer quelques idées. A mes honorables amis de la gauche, je fais observer que cette question est trop grosse de conséquences pour qu'on cherche à s'en faire un tremplin politique. L'attitude possible de nos honorables amis de l'opposition, aujourd'hui, démontre à ne pas s'y méprendre qu'ils partagent ce sentiment, ce dont je me réjouis. De plus, monsieur l'Orateur, l'heure n'est pas aux personnalités. J'espère que dès ce moment, le débat se continuera sans désagréments. On peut avoir des opinions bien tranchées sur un problème de cette nature, mais ce n'est pas une raison pour que la Chambre perde le sentiment de sa dignité ou que des honorables députés se laissent aller à des personnalités blessantes. Si quelqu'un trouve à reprendre à aucune de mes observations, j'espère qu'il fera connaître son sentiment;

je suis prêt à l'écouter. Avant d'exprimer nos vues sur une question de cette nature, nous devrions tous nous efforcer d'examiner la question sérieusement et attentivement; nous ne devrions nous servir que des expressions que nous croyons de nature à jeter quelque lumière ou fournir quelque éclaircissement sur la question à l'étude.

J'ai dit que je tenais pour incomplète la proposition du comité. Il propose un programme qui entraîne une dépense de 50 millions de dollars, en chiffres ronds. Je demanderai que le comité multiplie ce total par six et qu'il énonce un programme comportant une dépense de 250 à 300 millions de dollars, ce qui est moins que la moitié du chiffre de certains calculs extrêmes.

Je tiens à dire, ici même, de tous nos soldats en général, qu'ils sont intelligents, sages et réfléchis, bien qu'il se soit trouvé, dans leurs rangs, quelques agitateurs qui ne veulent ou ne désirent pas conduire leurs camarades dans le droit chemin. J'espère que nos soldats n'accepteront la direction que de ceux qui ont véritablement à cœur les véritables intérêts des soldats, et qu'ils ne se laisseront pas guider par des agitateurs ou par ceux qui cherchent à atteindre une fin politique ou autre ne servant pas réellement ces intérêts. Les soldats, comme corps, se sont fait, au cours de la guerre, une réputation qu'il serait malheureux de ternir maintenant par des actions inconsidérées ou des agissements de meneurs. Jusqu'ici, leur conduite a été admirable, et je crois que si nous faisons notre part, ils continueront de faire la leur. Beaucoup de ces soldats, monsieur l'Orateur, estiment qu'ils ont de justes griefs contre le Gouvernement. A raison ou à tort, ils ont ce sentiment. Il nous incombe d'envisager cette question d'une façon sympathique et d'essayer de résoudre le problème honnêtement, comme le soldat le voudrait, plutôt que d'incliner vers la mesquinerie. Je préférerais me rendre coupable de payer cinq dollars de trop à un soldat que de lui refuser un dollar qu'il mérite d'avoir; et c'est de ce point de vue que j'envisage la question.

Je propose donc que nous énoncions, soit maintenant, soit à une date rapprochée, un programme que nous croyons juste, et qui tient suffisamment compte des propres demandes des soldats. Ce n'est pas trop dire que l'opinion des soldats devrait compter ici pour beaucoup.

Ils sont les plus intéressés; ils ont le plus souffert ainsi que leurs familles, et ce sont incontestablement ceux qui sont le plus en état de juger de ce qu'il leur faut pour les remettre sur pied. J'écouterais donc très attentivement l'exposé des besoins des soldats, comme les vétérans de la guerre eux-mêmes l'ont fait devant le comité. Je crois qu'ils ont de bons chefs, à esprit pondéré. Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre un grand nombre d'entre eux, mais je pense que quelques-uns des représentants des soldats ont donné de bons et solides conseils au comité. Je partirais donc de l'idée d'essayer de répondre aux vues des soldats, autant que possible, et en nous rappelant qu'il vaut mieux pécher par trop de générosité que dans le sens de l'avarice. Je sais que le comité a agi avec la meilleure bonne foi du monde; et je sais qu'il s'est efforcé d'être parfaitement juste à l'égard du pays et de sauvegarder les intérêts du peuple dans son ensemble. Telle était sa grande préoccupation du commencement à la fin, et je ne l'en blâme pas. Je crois cependant qu'un programme comportant une dépense de 250 à 300 millions ne frapperait pas le pays de stupeur, ou même ne troublerait guère l'opinion publique d'un océan à l'autre.

Ayant décidé que nous pouvons faire face à un programme comportant une somme de 250 à 300 millions, je voudrais, en m'éclairant des demandes mêmes des soldats, trouver comment on pourrait le mieux employer cette somme. J'ai jeté sur le papier deux ou trois notes sur des points qui, je crois, mériteraient d'être discutés davantage. D'abord, la veuve et les personnes à la charge. Je leur ferais une situation un peu plus avantageuse, toute bonne que soit celle qu'on leur a faite. La vie est chère. Les difficultés résultant de l'entretien d'une famille sont grandes, même si l'on a beaucoup d'argent, et ceux qui n'en ont pas beaucoup ont un sérieux problème à résoudre en vue de subvenir aux besoins d'une famille. Puis, la vieille mère mérite une grande considération. Je n'en suis pas sûr, mais je ne pense pas qu'elle ait reçu de la part de la Chambre et du pays la considération qu'elle aurait dû en recevoir. Et cela ne devrait pas s'appliquer, simplement à la vieille mère; cela devrait s'appliquer à la mère sans ressources, même si elle n'est pas très âgée, dont le fils est mort pour le pays. Assurément, ce n'est pas trop que de lui fournir les moyens de vivre assez confortablement durant le reste de sa vie, qui ne sera, peut-être, pas très longue.

M. COOPER: Elle reçoit une pension.

M. COCKSHUTT: Oui, elle reçoit pension; mais je demande un peu plus sous ces

deux rapports, pour la veuve et les personnes à la charge ainsi que pour la vieille mère. En outre, je demande davantage pour l'homme qui est totalement invalidé. J'ai à l'esprit deux ou trois cas, dans ma propre ville, d'hommes qui, bien qu'ils soient considérés assez généreusement traités, ne reçoivent pas, je le sais, suffisamment. L'un est atteint de tuberculose, et l'autre a subi environ vingt-cinq opérations. Il a eu un côté du visage complètement emporté, et c'est un homme tout en cicatrices qui a passé avec un courage héroïque par des souffrances infinies. Je mentionne ces deux cas afin que la Chambre saisisse la portée des remarques que j'ai faites il y a un moment, savoir, que nous ne saurions trop payer, oui, que nous ne pouvons pas indemniser comme ils devraient l'être, les services d'hommes qui ont subi ces épreuves. C'est à la lumière de ces faits que j'aborde le sujet de ceux qui sont totalement invalides. On ne leur accorde pas assez, non plus qu'à leurs familles.

La veuve du soldat qui a été tué outre-mer devrait recevoir la gratification que ce soldat aurait reçue s'il fut revenu dans ses foyers souffrant de blessures plus ou moins graves. Je ne crois pas qu'on fasse cela. Au reste, il ne faudrait pas mettre à contribution dans ce but les anciens combattants qui eux-mêmes dans bien des cas subviennent aux besoins des autres; car on m'informe que dans notre propre association des vétérans de la guerre à Brantford, plusieurs milliers de dollars ont été donnés par des vétérans à des camarades qu'ils savaient être dans la misère. Ces contributions devraient sortir du coffre de l'Etat, et l'on pourrait prendre soin de ces gens et d'un grand nombre d'autres. Je voudrais donc voir ce comité ou tout autre comité, élaborer un programme plus large que celui dont on a esquissé les grandes lignes, bien que celui-ci puisse le faire comme mesure provisoire. Je ne dirai pas, en ce moment, que je voterai contre le projet; jusqu'à ce qu'il nous soit proposé une mesure plus acceptable, je réserve ma liberté d'esprit à ce sujet. Quelque honorable député dira: Eh bien, comment allez-vous trouver l'argent pour tout cela? Pour une fois, je vais étonner la Chambre en disant que je partage l'opinion de l'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham). Un emprunt en faveur des soldats résoudrait toute la question, si je ne me trompe.

Si ce comité formule un programme, quelque peu semblable à celui que j'ai énoncé—et qui est très imparfait et peut être embelli et peut renfermer de meilleures idées que les miennes—et s'il déclare au ministre des Finances qu'il a besoin de 250 à 300 millions pour exécuter ce programme et qu'il lui demande de proposer au pays un emprunt pour les soldats, je me fais fort de dire que, pour obtenir cette somme, il ne faudrait pas à moitié des sollicitations qui sont nécessaires pour placer le présent emprunt auquel on souscrit très bien. Il y aura parmi la population canadienne une poussée qui étonnera le ministère actuel ou tout autre ministère qui se présentera devant le public pour un tel emprunt. Il y a au fond du cœur des citoyens une profonde conviction que le pays ne fera jamais assez pour acquitter notre dette envers les braves qui sont allés là-bas et qui ont donné la vie pour le roi et pour la patrie. Ainsi, vous auriez à verser 250 ou 300 millions dans la caisse des soldats. Je ne paierais pas cette somme tout d'un coup, je ne m'en cache pas.

Que l'emprunt soit émis aux conditions ordinaires, et s'il n'est pas nécessaire de payer toute la somme, en supposant que l'emprunt soit couvert ou plus que couvert, gardez ce dont vous n'avez pas besoin immédiatement comme réserve, car voici: Même si vous faites tout ce qu'on vous conseille aujourd'hui. si vous accordez une gratification de $2,000 à tous les soldats, vous n'en aurez pas fini avec ce problème. Nous aurons à nous en occuper plus ou moins du vivant de la génération actuelle, et personne ne doit se mettre dans la tête que nous le résoudrons tout d'un trait, parce que cela est impossible. Bien des gens différeront peut-être d'avec moi; cependant, j'ai été en contact aussi intime avec les soldats que la plupart l'ont été, et je sais quel est le problème pour quelques-uns d'eux. Plus d'un soldat, rentré au pays et remerciant Dieu d'être revenu sain et sauf, comme il le dit fort bien, et qui a obtenu son congé définitif, a eu conscience quelques semaines ou quelques mois après qu'il n'est plus le même homme, comme il le pensait. Autrement dit, ils ressentent de nouveau une infirmité ou une blessure qui datent de la guerre. Je connais des cas de soldats réformés qui se croyaient en parfaite santé et qui, après quelques mois, étaient de nouveau tout à l'envers. Le pays leur doit quelque chose et après tout ce qu'ils ont souffert—presque plus que ce qu'un être humain peut souffrir—ils ne sont plus les mêmes. Chacun sait que, en faisant des efforts frénétiques pour

accomplir une besogne ardue, la surexcitation et l'ardeur qu'il y met le mènera au bout à l'instant même; même que, quelques heures plus tard, lorsqu'il commence à se reposer, il s'aperçoit qu'il est épuisé. Voilà ce qui est arrivé à plusieurs anciens combattants. Dans ces circonstances, je déclare que nous aurons à nous occuper de ce problème pendant longtemps encore, et j'expose maintenant au président et aux membres du comité un programme qu'ils accueilleront favorablement, je l'espère. Je l'expose avec le sentiment le plus généreux et le plus bienveillant. J'ai fait ces quelques propositions sous l'impulsion du moment, pour ainsi dire, mais je les avais déjà examinées autrefois, et l'on jugera peut-être qu'elles servent un peu à indiquer la manière dont nous devrions aborder ce problème.

L'hon. M. CALDER: Dans son discours, l'honorable député (M. Cockshutt) a examiné s'il est possible de prélever, disons, 300 millions au moyen d'une émission spéciale d'obligations en faveur des soldats. Il n'a pas touché à l'autre aspect de la question. Nous ne devons pas perdre de vue que, si nous obtenons cet argent, nous aurons à payer l'intérêt à l'avenir, et je voudrais savoir ce que l'honorable député pense de la manière dont l'Etat se procurera cet intérêt annuel.

J'ai demontré, hier, que la dépense annuelle du Canada s'élevait à 127 millions avant la guerre; que cette dépense a atteint 270 millions cette année; que nous avons à l'heure qu'il est des obligations qui, en toute probabilité, se chiffreront par 700 millions environ, obligations pour lesquelles nous devrons emprunter—le présent emprunt de la Victoire, un montant de 300 millions faisant partie de ces emprunts; que l'intérêt sur ces 700 millions, sera d'à peu près 38 millions qui, ajoutés aux 270 millions, font plus de 300 millions. Si nous lançons un autre emprunt de 300 millions ce qui ferait un milliard au cours de l'année, nous aurons une dépense annuelle d'environ 15 millions pour le service de l'intérêt.

En supposant que ce que l'honorable député dit soit vrai, savoir, que nous pourrions obtenir ces 250 millions à 300 millions, nous ne devons pas oublier que l'intérêt annuel devra être payé et prélevé au moyen des impôts. Quant à moi, je serais bien aise de savoir ce que l'honorable député pense de la manière de nous procurer annuellement cette somme d'argent qui serait indispensable pour payer l'intérêt.

M. COCKSHUTT: Le ministre a prononcé tout un discours, et je me demande si j'ai bien saisi tout ce qu'il a dit. Je me suis trouvé intimement mêlé aux affaires du Gouvernement au cours des quinze dernières années, et je sais qu'il a remboursé un bon nombre d'emprunts en négociant d'autres emprunts. On ne saurait faire autrement que de suivre la même procédure dans le cas présent. Nous ne saurions certainement nous en tenir aux recettes courantes, et je crois avoir clairement démontré l'injustice de demander à cette génération même d'acquitter les engagements auxquels nous sommes tenus.

L'hon. M. CALDER: Et l'intérêt, qu'en dites-vous?

M. COCKSHUTT: L'honorable ministre croit qu'il faut aviser aux moyens de réunir les 16 millions représentant l'intérêt sur les 300 millions que je propose. Or, je suis d'avis que l'on pourrait très bien prendre une faible partie de ce montant, disons, le tiers ou le quart, sur les recettes courantes. Il se peut qu'en pratique, on ne puisse pas la prélever immédiatement sur les recettes ordinaires, mais cela peut se faire dans un avenir rapproché, lorsque le Canada sera de nouveau dans les conditions normales, et lorsque les revenus du pays suffiront à toute la dépense et nous laisseront un surplus. Je crois que, au cours des deux ou trois dernières années, le ministre des Finances a déclaré que les revenus l'emportaient sur les dépenses par un excédent de 50 à 60 millions. Je me rappelle assez bien avoir entendu citer ces chiffres dans la Chambre. Or, s'il en est ainsi dans les temps difficiles que nous traversons, il y a lieu de supposer que si nous consentons, comme nous le devons, à nous soumettre à de lourds impôts pendant quelques années, nous aurons un surplus considérable à appliquer de la manière indiquée par le ministre. Tout en m'opposant à ce qu'on le consacre entièrement à l'emprunt des soldats, j'en consacrerais, cependant, une bonne partie à cette fin, soit, peut-être, de 2 millions ½ à 5 millions par année. Nous avons eu l'habitude de négocier de temps à autre un emprunt pour en rembourser un autre, et c'est ce qu'il nous faudra continuer de faire à l'avenir pour les chemins de fer et les nombreuses autres entreprises du pays. Tout le monde sait que nous ne pouvons le solder sur les recettes courantes, et je ne crois pas que l'on exige cela de nous non plus. On pourrait prélever ces 300 millions et en payer facilement l'intérêt. Ainsi que je le disais, je ne conseille pas de le payer

en entier immédiatement, mais de temps à autre, à mesure que les circonstances le permettraient. Mais il faudrait l'avoir à sa disposition afin de ne pas courir le risque d'être constamment dans l'obligation de le demander au peuple. Le ministre reconnaît peut-être que je me suis efforcé de répondre à sa question; en tout cas, j'ai bien précisé mon attitude à ce sujet.

J'allais ajouter, en terminant, que, quelle que soit notre décision sur cette question d'une nouvelle gratification aux soldats—et je me demande si une petite subvention nouvelle en espèces ne serait pas à propos; d'ailleurs, je suis prêt à transiger sur cette question—je me montrerais généreux et je proposerais au Gouvernement de faire de son mieux pour se rendre aux désirs des soldats rapatriés. Et s'il est d'avis qu'il leur faut deux ou trois mois de gratification pour l'hiver qui approche—lequel s'annonce devoir être plutôt rude—je suis prêt, pour ma part, à y mettre du mien, et je tâcherais de gagner mes amis en aussi grand nombre que possible à cette manière de voir. J'espère, monsieur l'Orateur, que nous ne nous laisserons pas effrayer par les difficultés qui se présentent et que ces obstacles ne nous empêcheront pas de faire ce que notre devoir nous indique clairement. C'est chose facile que de soulever des montagnes de difficultés et de s'en faire un prétexte pour ne rien faire. Mais une grande responsabilité nous incombe, et nous devons y faire face courageusement et sans broncher. Pour ma part, je suis prêt à me montrer généreux, même au risque de tout perdre. En ma qualité de contribuable, je crois verser à l'Etat une assez jolie somme, et je diffère d'opinion avec mon honorable ami de Peterborough (M. Burnham), lorsqu'il prétend que les deniers requis peuvent être prélevés sur les manufacturiers. De fait, je peux lui dire que 50 à 75 p. 100 d'entre eux n'ont pas réalisé des profits excessifs durant la guerre, mais qu'ils peuvent affirmer sans crainte avoir réalisé des bénéfices moins considérables que ceux des années ordinaires. Je tiens à ce que mon excellent ami n'oublie pas ceci. Je l'appuie sur un point, mais je ne veux pas flatter sa vanité outre mesure, et c'est pourquoi je diffère d'opinion sur l'autre point.

M. ARCHAMBAULT: Et que dites-vous de la Dominion Textile, par exemple?

M. COCKSHUTT: Il peut se trouver des cas isolés de profits excessifs, mais laissez-moi vous dire que tout cela a été fort exagéré. On agissait ainsi avec intention, souvent dans le but de soulever une partie de la population contre une autre, par des procédés fort répréhensibles. Mais après tout, monsieur l'Orateur, le nombre des profiteurs, je dirai même, le nombre des millionnaires au pays, est beaucoup moindre qu'on ne le croit en règle générale.

Mon honorable ami de Cap-Breton (M. McKenzie), qui est très bien renseigné, règle générale, non seulement sur la situation de ses affaires, mais aussi sur celles de son voisin, m'a accusé, l'autre jour, de disposer de millions de capital. Je saisis donc l'occasion, aux cheveux, pour faire savoir à l'honorable député qu'il a grossièrement exagéré les choses, et, dans les circonstances, je prends son assertion pour une insulte, car je serais fort en peine de "produire le corps du délit."

M. McKENZIE: Je consentirais volontiers à accepter les biens de mon honorable ami.

M. COCKSHUTT: En tout cas, je suis prêt à acquitter ma part de la dette que nous devons aux vétérans, mais je doute fort que mon honorable ami soit en mesure d'en dire autant. Quelques membres de sa famille, je le sais, ont accompli noblement leur devoir, et je n'ai pas l'intention de jeter le blâme à la face de qui que ce soit. C'est la dernière chose, à mon avis, que nous devrions faire ici. Que chacun soit jugé par sa propre conscience quant à la question de savoir s'il a accompli tout son devoir au cours de la guerre. Nous admettons, toutefois, qu'après avoir consenti aux sacrifices que nous avons faits, nous avons été loin d'égaler la contribution qu'ont fournie ceux de nos jeunes gens qui sont allés défendre, sur les champs de bataille, la grande cause que nous avions tant à cœur.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je me suis laissé entraîner en dehors du sujet en discussion.

M. ARTHURS: Dois-je comprendre que l'attitude qu'adopte l'honorable député, est celle-ci: Il serait disposé à prélever un emprunt au bénéfice des vétérans aux fins de prendre soin premièrement des soldats blessés et frappés d'incapacités, et, en second lieu, aux fins de pourvoir aux besoins des cas de dénûment, qui pourront se produire au cours de l'hiver, et de tous les cas de cette nature susceptibles de se produire à l'avenir ?

M. COCKSHUTT: C'est là la substance du projet que j'ai suggéré. Mais, on a proposé cinq ou six projets en tout.

M. ARTHURS: Est-ce que ce projet diffère beaucoup de celui proposé par le co-

mité, à savoir que nous devrions prendre soin des cas de dénûment au cours de l'hiver prochain, avec la recommandation de continuer cette œuvre? Le comité propose aussi que l'Etat prenne soin des blessés et des invalides.

M. COCKSHUTT: Mon projet ne diffère guère du rapport, en ce sens, qu'il pourvoit à la création de l'œuvre que j'ai proposée. Cependant, je suis d'avis que les propositions du rapport ne sont pas assez explicites à ce sujet. Une sérieuse tentative, je le sais, a été faite, je dirai même une tentative généreuse a été essayée en ce sens. Les vétérans, toutefois, ne la jugent pas suffisante et je demande que l'on perfectionne ces essais dans le sens que je le suggère. Il faut tenir compte de l'augmentation sur toute la ligne du coût de l'existence, ainsi que des difficultés qu'éprouvent les veuves à prendre soin de leur ménage et des petits orphelins qui leur restent. Cet aspect de la situation m'émeut fortement; je ne saurais trop insister à ce sujet.

Je me suis passablement écarté, monsieur l'Orateur, du fil des remarques que j'avais l'intention de faire en terminant. J'ose espérer, toutefois, que la Chambre prendra en sérieuse considératon la proposition que je lui soumets; j'espère qu'elle verra, dans ce projet, un désir sérieux et sincère d'améliorer le sort de nos vétérans, qui sentent que les conclusions du rapport du comité ne vont pas assez loin. Je serais heureux de voir le comité continuer ses travaux, dans le but d'élaborer un plan qui serait plus en harmonie avec les propositions que j'ai faites. Pour moi, le devoir incombe plutôt au comité de signaler les mesures à adopter pour améliorer le sort des vétérans, que d'indiquer les moyens qu'il faudra prendre pour prélever les sommes nécessaires. Dès qu'ils feront de nouveau rapport au Parlement, en disant qu'il faudra prélever une somme de 200 à 300 millions, pour mener le projet à bonne fin, le devoir incombera alors au Gouvernement et à la Chambre des communes de trouver les fonds, et je suis convaincu que nous serons en mesure de le faire.

M. TURGEON: Je désire ajouter quelques mots sur cette question avant qu'elle soit décidée par le vote. Je parle sous ma responsabilité personnelle, sans obéir aux dictées ou aux avis de qui que ce soit, animé uniquement par le sentiment du devoir, à titre de représentant d'une circonscription électorale qui est reconnue pour avoir fait noblement sa part du premier jusqu'au dernier jour de la guerre.

Le Parlement et le pays, je le sais, n'ont nullement la prétention d'être en mesure de récompenser les soldats canadiens pour les sacrifices qu'ils ont faits depuis le jour où ils ont traversé la mer, dans le but d'offrir leurs poitrines à l'ennemi, pour la défense des institutions britanniques.

Les sommes d'argent, même des millions, que nous pourrions leur offrir à cette fin, n'acquitteront jamais la dette de reconnaissance que nous devons à ces jeunes gens pour les nobles sacrifices qu'ils ont si généreusement faits. Je répéterai donc ici ce que j'ai déclaré à maintes reprises devant mes commettants, à savoir que la reconnaissance publique envers nos vétérans doit se mesurer sur les moyens dont dispose le pays. Or, quand je parle des moyens du pays, je ne prétends pas qu'ils soient limités par certaines considérations qui seraient de nature à faire obstacle en temps ordinaire. Nous avons entendu des personnages autorisés, entre autres des membres du Parlement et des ministres, affirmer—et cela avec raison, suivant moi—en faisant appel au patriotisme de la jeunesse du Canada, que le pays était disposé à sacrifier jusqu'au dernier dollar et que le Gouvernement était prêt à tout tenter pour assurer la victoire aux alliés, même à mettre le Canada en banqueroute, s'il le fallait.

J'ai partagé ces sentiments. Quant à dire du Canada que ses finances sont obérées au point de ne pas pouvoir nous permettre de remplir nos obligations envers ses défenseurs, ce n'est point l'avis de cette Chambre, puisqu'elle a déclaré le contraire il n'y a pas quarante-huit heures. Je crois devoir dire en conséquence qu'il faudrait dans une certaine mesure satisfaire aux légitimes demandes de nos combattants. Ils se sont toujours dignement conduits, tant sur le champ de bataille qu'une fois rentrés dans leurs foyers, et ils ont courageusement supporté d'incommensurables souffrances, dont nous avons peine à nous rendre compte dans bien des cas. Nous ne jugerons point les quatre ou cinq cent mille membres du corps expéditionnaire par le langage de deux ou trois d'entre eux que les dures privations de la guerre ont énervés.

Mon honorable ami (M. Cockshutt) a dit que beaucoup de soldats apparemment forts et qui se considéraient comme effectivement aussi robustes qu'à leur départ pour la guerre, s'aperçoivent au retour qu'ils sont loin d'être les mêmes qu'il y a quatre ans.

Nous en avons eu des exemples un peu partout. J'en ai connu de ceux-là dans ma propre circonscription, et dans ma propre ville. C'est pourquoi je dis qu'après avoir passé douze, six ou même seulement trois mois dans les tranchées, un soldat n'est plus le même qu'il était à l'époque où il s'est enrôlé.

Ce sont là des sacrifices que le pays est tenu de reconnaître. Les millions de dollars que la Chambre peut leur voter ne sont rien en comparaison de ce qu'ils ont enduré. La somme que le soldat espère obtenir n'est pas bien considérable, mais, au milieu du malaise qui règne au Canada, comme aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et dans le monde entier, par suite d'une guerre due plus ou moins à chacun de nous, il est assez naturel que le soldat s'attende à une récompense proportionnée aux ressources du pays. Il n'est pas nécessaire de donner à chacun $2,500 et la majorité ne le désire point. Je n'ignore pas que le comité chargé de l'étude de cette affaire a dû tenir compte des états qu'on lui a soumis et que l'étendue des engagements à prendre dans la circonstance a pu lui causer une certaine frayeur, comme elle en a causé à tous les citoyens du Canada. Ne disons point cependant qu'il nous est impossible de découvrir un moyen d'exprimer à nos soldats la gratitude que nous leur devons.

Dans les Provinces maritimes, au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse, dans l'île du Prince-Edouard, les jeunes gens de chaque comté ont répondu à l'appel sous les drapeaux avec autant de spontanéité et de générosité que ceux de n'importe quelle région de la province d'Ontario ou de l'Ouest. Les jeunes gens de ces provinces étaient tous des Canadiens, descendants de familles anglaises, françaises, écossaises, canadiennes françaises et irlandaises. Dans ces provinces, chaque famille a fait son devoir dans la mesure qu'elle le pouvait, si bien que, dans ma propre circonscription, treize cents volontaires, presque tous fils de cultivateurs ou de pêcheurs, ont répondu à l'appel de leur pays. Ils ne demandent pas qu'on les gâtent, mais ils apprécieront ce qui est fait pour eux et leur dévouement au Canada et à l'Empire britannique s'accroîtera de tout ce que nous aurons fait. Je ne m'explique pas que nos combattants veuillent pousser leur demandes au point que l'a fait entendre mon honorable ami le millionnaire présumé de Brantford (M. Cockshutt). J'ai devant moi la proposition de M. J. W. Margeson qui place le total de ces demandes à 200 millions, de sorte que 100 millions de plus que nous nous préparons à voter par cette loi constitueraient une somme d'un montant raisonnable à distribuer parmi les soldats en général, cultivateurs, pêcheurs ou employés d'industrie. Chacun alors serait content et accepterait sa part comme mettant fin aux obligations du pays.

Le comité favorise l'appropriation d'une somme de 40 à 50 millions pour satisfaire en partie aux demandes des soldats. Pourquoi ne pas ajouter à cette somme celle de 150 millions afin d'arriver au total que suggère M. Margeson. Avec cette somme, il y aurait de quoi contenter tout le monde et mettre fin au malaise qui existe parmi les soldats. Nous avons à tenir compte de ce malaise; il a été engendré par un esprit de sincère dévouement à nos intérêts nationaux et c'est là un sentiment que nous ne pouvons traiter à la légère. Le ministre de l'Immigration et de la Colonisation, qui présente ce rapport, sait que, s'il y a dans cette Chambre quelqu'un qui soit disposé à voir d'un œil sympathique les diverses propositions énoncées dans ce document, ce serait le député de Gloucester; mais, comme je ne saurais dans cette affaire obéir à de pures considérations personnelles, ce que j'en dis c'est pour remplir mon devoir envers mes commettants, dont les fils ont, dans la récente guerre, répondu si généreusement à l'appel de leur pays.

Les soldats se sont montrés généreux, ils sont prêts à accepter le quart de ce qu'il faudrait payer pour satisfaire à toutes les demandes présentées. Pourquoi ne pas faire comme eux? Je ne dis pas que je voterai pour l'amendement nous engageant à payer 400 millions, mais, quand le bill nous sera soumis, je proposerai, si personne ne le fait, que nous accordions 150 millions à titre de gratifications, et toutes les associations de vétérans seraient satisfaites de cette somme, j'en suis sûr.

M. THOMSON (Qu'Appelle): L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) m'a quelque peu désappointé en disant que nous ne pourrions pas en finir immédiatement. Je pensais que nous le pourrions, et je le pense encore. Acceptable à bien des points de vue, le rapprt ne me satisfait cependant pas complètement, non plus que la proposition d'amendement. Je devrai dont réfléchir à ce que j'aurais de mieux à faire.

Le rapport a l'air de prendre pour admis qu'ils nous serait impossible de trouver l'argent nécessaire à acquitter le montant de ces gratifications. Je ne suis pas de ceux qui pensent que le pays est menacé de la banqueroute; je crois même que nous pourrions payer le montant le plus élevé qui a été mentionné. Sans vouloir dire que nous

devrions le payer, je persiste à croire que notre situation nous permettrait de trouver l'argent qu'il nous faudrait. Non, les membres du comité n'auraient pas dû prendre pour admis qu'il nous serait impossible de nous procurer de l'argent. Notre public vit aujourd'hui sur un ton plus élevé que jamais il est plus riche, en dépit de l'augmentation de la dette nationale, et l'on peut en dire autant du Canada lui-même. La condition financière de cette partie du pays d'où je viens, dépend surtout du rendement de la récolte. Depuis quatre ans, la récolte a été exceptionnellement faible; cependant, les cultivateurs sont prospères, tandis que si la guerre n'avait pas eu lieu, ils seraient à la gêne.

L'augmentation des prix, comme résultat de la guerre, a amélioré la situation financière. Bien que la population de cette région n'ait pas autant profité de la guerre que le reste de la population du Canada, elle serait prête à faire droit à toute réclamation raisonnable de la part des soldats, et je crois que le peuple tout entier le serait également.

Le peuple n'a pas encore été assez taxé pour en souffrir, mais nos soldats se sont fortement ressentis des sacrifices qu'ils ont faits pour nous. Je ne vois pas que notre situation soit assez périlleuse pour nous empêcher de payer un sou de plus à titre d'impôts. On a suggéré certains moyens de prélever la somme qui serait nécessaire. Les deux choses les plus vraies, dans le monde, ce sont les impôts et la mort, mais elles sont aussi les plus impopulaires. Toutefois, on ne regarde plus les impôts d'un aussi mauvais œil qu'autrefois.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qu'a dit le ministre de l'Immigration et de la Colonisation pour expliquer le rapport qu'il a présenté. Certains membres de la représentation ont trouvé, et je trouve, comme eux, que l'honorable ministre a prononcé un discours admirable. Oui, ce fut un magnifique discours, un discours clair et précis. Cependant, il m'est impossible de l'approuver en tous points. Je suis bien souvent d'accord avec l'honorable ministre (M. Calder); de fait, je l'ai toujours été, mais, dans le présent cas, je diffère d'opinion avec lui à certains égards, et il y a certaines parties du rapport que je n'approuve pas.

Toutefois, je remarque que, discutant certaines propositions relatives au moyen de prélever les taxes nécessaires, le rapport ne déclare pas formellement qu'elles ne sont pas praticables et ne pourraient pas être réalisées. Le comité ne le dit pas, et je suis porté à croire le contraire. Je ne pense pas que la Chambre entretienne un seul instant le projet d'obtenir les fonds nécessaires au moyen des loteries ou d'autres systèmes semblables. Elle ne permettra ni n'approuvera rien de tel, de sorte que nous pouvons bannir cette idée sans plus de commentaires.

Cependant, on a proposé d'autres moyens. Ils sont mentionnés à la page 45 du rapport, et c'est à leur sujet que je remarque que le comité s'abstient de dire qu'ils ne peuvent être employés de manière à produire le revenu nécessaire. Le représentant de Simcoe-Nord (M. Currie) a une manière favorite de prélever des fonds—il les obtiendrait à l'aide d'une augmentation de la protection et du relèvement du tarif de la douane. Or, je ne veux pas engager une lutte avec lui sur le terrain de la finance. J'allais dire que, à mon avis, les habitants de l'Ouest—bien qu'ils soient hostilles à la protection, règle générale—ne refuseront pas de payer des taxes de toutes les manières imaginables, pour aider à nos soldats, à la condition que ces taxes entrent dans les coffres publics.

Le grand obstacle que j'y verrais, c'est qu'il nous faudrait payer trois dollars de taxes contre chaque dollar qui servirait à remédier à la situation actuelle, et je n'ai pas l'intention de rien ajouter.

Je proposerai, cependant, un autre projet. Au nom des habitants de la Saskatchewan, je déclare qu'ils veulent bien payer leur quote-part d'une somme raisonnable dont on a besoin pour le rétablissement des soldats de retour. Si l'on veut se procurer cette somme à l'aide du tarif, on ne pourra en obtenir qu'une partie, car le revenu que vous encaisserez diminuera si le tarif sort des bornes raisonnables. Je doute fort qu'on puisse obtenir beaucoup de soulagement de cette manière. Toutefois, si l'on juge qu'il est nécessaire de relever le tarif, je ne m'opposerai pas sérieusement à de légères augmentations, à la condition que nos amis, les industriels, consentent à acquitter un droit d'accise équivalant à la moitié, au moins, du droit de douane que nous acquitterons. Même dans ce cas, ils seront encore assez protégés, s'ils s'occupent de leurs affaires comme ils le devraient. En adoptant ce système, nous n'aurons pas à nous préoccuper de prélever, à l'aide de taxes, un revenu suffisant pour faire face aux exigences de tout projet que nous pourrons arrêter pour le rétablissement de nos soldats.

M. LALOR: Mon honorable ami me permet-il une question? Que pense-t-il de

l'idée d'obtenir les fonds à l'aide d'une taxe sur la propriété foncière imposée par tout le pays?

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je ne m'y opposerais pas. Je ne prétends pas avoir mûri le projet, mais je suis porté à croire qu'une taxe foncière devrait être un bon moyen de prélever une partie de l'argent.

M. LALOR: Sur toute la propriété foncière?

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je ne suis pas prêt à dire que ce ne serait pas un bon moyen de nous procurer les fonds. Cependant, je ne suis pas ministre des Finances, et je crains qu'une telle suggestion de ma part, ou mon peu d'expérience ne serait pas d'un grand prix. Mais je veux faire ressortir que, tant que les nôtres auront de l'argent—et, à n'en pas douter, ils en ont plus que jamais—il est du devoir du Gouvernement d'en prendre autant qu'il en a besoin, et il n'est pas douteux que nos gens sont aussi prêts, sinon plus, qu'ils l'ont jamais été dans notre histoire à payer ce qui est nécessaire.

On nous dit qu'il serait dangereux d'augmenter la taxe sur les profits d'affaires ou l'impôt sur les revenus parce que nous exigeons déjà autant ou plus qu'aux Etats-Unis. On ajoute que, si le taux était beaucoup plus élevé que là-bas, nos industriels, nos commerçants et nos financiers quitteraient le Canada et qu'il n'y aurait plus de placement ici. Or, je viens du Canada occidental et j'habite assez près de la frontière pour savoir que les cultivateurs du Sud sont beaucoup plus prospères que nos cultivateurs canadiens, à cause de nos lois étranges. Je sais que, par suite de notre tarif et d'autres choses que je n'ai pas à énumérer, les cultivateurs de la Saskatchewan posséderaient des millions de dollars de plus, s'ils se trouvaient dans la situation des cultivateurs du Dakota. Cependant, je ne les ai pas encore vus franchir la frontière; ils n'ont pas abandonné le navire. Le simple fait d'être moins bien traités que les cultivateurs des Etats-Unis ne les a pas engagés à fuir le Canada.

Je ne suis pas d'avis que les fabricants et les hommes d'affaires du Canada sont moins loyaux que nos cultivateurs, et par conséquent cette loyauté doit les pousser à donner tout ce qu'on leur demande en vue d'accorder à nos soldats un traitement généreux.

Il est évident que pour payer nos obligations de guerre il nous faudra prélever une somme d'argent plus considérable que n'a été appelée à le faire la population des Etats-Unis, par le fait que nous avons été plus longtemps en guerre. Nous nous plaignons de ce qu'il nous faut faire de lourds prélèvements, comme si nous nous plaignions de la situation financière. Si l'on compare notre situation à celle du peuple de France, de Belgique ou de l'Allemagne, il faut admettre que notre position, au point de vue financier, est plus avantageuse que la leur; de fait, la comparaison n'est guère possible, notre situation étant tellement meilleure. Nous entendons dire de tout côté que nous ne saurions supporter de nouveaux fardeaux et que, sous ce rapport, nous ne saurions faire davantage. Cela me rappelle mes jeunes années, lorsque je suis allé m'installer dans l'Ouest canadien, en 1882; à cette époque nous avions de grandes sécheresses et des gelées à chaque année, et nous entendions dire que si la nouvelle année n'était pas plus favorable, on finirait pas ne plus trouver personne dans le pays. Il arriva que cette nouvelle année fut plus dure encore que la précédente et malgré cela, personne n'abandonna la pays. On ne sait jamais ce qu'on peut supporter avant d'avoir passé par l'épreuve. En ce qui regarde l'impôt, on ne saurait prétendre que nous sommes maltraités; on devrait nous traiter plus durement, c'est mon avis. Plus tôt cela se produira, mieux ce sera pour le pays et pour nous-mêmes.

La teneur de ce projet d'amendement ne me plaît guère. Il a trait, je pense, au paiement sur la totalité des sommes indiquées à l'appendice "1"; en d'autres termes, c'est la proposition des vétérans de la grande guerre. Si je suis bien renseigné, les vétérans présentent une proposition destinée à servir de base à la discussion. Je ne crois pas que c'était leur but de nous imposer des chiffres définitifs et irréductifs. Cependant, le comité semble avoir cru que c'était là le but que se proposaient les vétérans; et il me paraît avoir mal interprété la proposition qui lui a été soumise. Maintenant, si l'auteur de cet amendement veut bien le modifier de manière à y inclure après les mots "appendice "1" dudit rapport", les mots suivants: "avec les modifications qui peuvent être agréées", je suis prêt à l'appuyer; autrement je conserve de forts doutes.

On nous a parlé de bien des choses, par exemple, de faire des avances qui permettraient aux soldats d'acheter des terres, etc. Les dispositions de la loi de l'établissement des soldats devraient être étudiées à un point de vue pratique. On ne doit pas considérer ces avances comme de simples cadeaux, car si nous les considérons comme tels, nous serons forcés de considérer toute

autre avance de la même manière. Si nous accordons des avantages spéciaux à ceux qui veulent s'établir sur des terres, c'est que, pendant bien des années, la tendance de la population a été d'émigrer de la campagne vers les villes, et ce qu'il nous faut faire aujourd'hui, c'est ramener cette population vers la terre. Par conséquent, toute subvention aux soldats, en vertu de la loi de l'établissement des soldats, s'inspire de l'intérêt du peuple en général et non de l'intérêt des soldats en particulier. Cette vue me paraît inattaquable.

Au cours de la dernière législature, avant les élections, j'ai exprimé une idée que je veux de nouveau exposer à la Chambre aujourd'hui. Nous ne serions pas justifiables d'accorder moins de privilèges aux soldats qui ont combattu au front qu'aux simples journaliers qui sont restés au pays. Mais nous les avons payés moins cher et, en conséquence, si le pays n'est pas en banqueroute, nous sommes tenus moralement de corriger cette anomalie. Nous avons payé au soldat des tranchées un salaire d'environ $400 par année, sa pension et quelques vêtements. Ceux qui avaient de leurs amis au front se rappellent bien qu'ils s'étaient obligés de leur fournir des vêtements. Je ne saurais dire quelle est la moyenne du salaire d'un simple journalier ou d'un garçon de ferme en général, au Canada, mais je sais quel salaire on a payé à ces ouvriers dans mon pays. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, le simple journalier chez nous, s'il travaille régulièrement comme le soldat était censé le faire au front, gagne environ $700 par année, à part de sa pension et autant de vêtements que le soldat en a obtenu. L'écart est d'à peu près $300 par année entre ce que l'on a payé aux soldats et ce qu'il aurait gagné s'il était resté au pays. J'ignore quelle a été, en moyenne, la durée du service des soldats outre-mer; elle n'a pas dû excéder deux ans et demi; mais supposons qu'elle ait été de deux ans et demi.

Durant cette période, ils se trouveraient à avoir reçu 750 piastres de moins qu'ils auraient reçu au pays comme manœuvres. Déduisons de cette somme la gratification que nous accordons aux soldats et qui est de 350 piastres, je pense, pour ceux qui ont servi deux ans et demi. Il resterait donc 400 piastres que nous devons aux simples soldats. Je ne pense pas que la somme serait aussi élevée, mais le fût-elle, je ne crois pas qu'une gratification de ce chiffre ruinerait le pays. Nous n'avons pas à nous alarmer de notre situation financière, en payant cette somme.

Lorsque j'ai parlé de cela, au cours de la législature précédente, un honorable député a fait observer que je ne tenais pas compte, ainsi que d'autres, de sommes considérables que l'Etat payait aux familles des soldats qui combattaient au front. Je ne crois pas que ce soit considérer la question avec équité. Il se peut que nous ayons payé autant aux quelques soldats du front qui avaient laissé des familles au pays, et aux familles des soldats, d'après le plan que je propose. Mais il ne faut pas oublier que les célibataires, sans familles, étaient en grande majorité au front. En réalité, la plus grande partie n'étaient pas mariés et n'étaient le soutien de personne au pays. Ils n'ont pas touché 300 piastres, prix de ce qu'ils auraient gagné comme journaliers, en travaillant en toute sécurité au pays. Voilà surtout les soldats dont je parle. A moins que le Canada ne soit en faillite, je ne vois pas d'excuse pour refuser de leur payer une somme à laquelle ils ont moralement droit.

On a dit que la nécessité de prélever cet argent tout de suite présente de grandes difficultés. L'honorable membre de Brantford (M. Cockshutt) a répondu à cette objection. S'il fallait trouver de l'argent sur-le-champ, d'après le plan que l'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham) et l'honorable député de Brantford ont suggéré, je ne pense qu'on pourrait le faire. Mais je ne crois pas qu'il soit besoin de prélever beaucoup plus que le demandent les propositions du comité. Il ne serait pas nécessaire de payer comptant, dans la plupart des cas; nous donnerions des obligations ou paierions plus tard. Naturellement, si l'on trouve préférable de payer comptant, cela m'irait; le montant pourrait être souscrit comme le propose l'honorable député de Brantford. Mais si l'on juge inutile de verser l'argent tout de suite—et je pense que ce le serait dans la plupart des circonstances—les seuls cas dont il faudrait nous occuper maintenant seraient ceux des nécessiteux, et le rapport y pourvoit amplement. La somme pourrait être payée aux hommes et mise à leur débit. Encore une fois, nous n'aurions pas besoin de prélever de fonds supplémentaires pour ceux qui bénéficient des prêts du Gouvernement, en vertu de la loi de l'établissement des soldats. Les seuls cas où il faudrait trouver de l'argent, à part ceux que mentionne le rapport, se rapporteraient aux jeunes gens qui veulent être aidés pour leur instruction. Je ne crois pas qu'il serait sage d'accorder de l'argent aux jeunes gens qui fréquentent les universités ou autres maisons d'éducation, à

moins qu'il ne soit clairement démontré qu'ils ne peuvent s'en procurer autrement. Du reste, le montant ne serait pas élevé.

Je ne veux nullement être mêlé aux insinuations faites, hier soir, que les vétérans seraient peu sympathiques ou que les membres de la Chambre cherchent à s'esquiver. Il est possible que mon opinion dans la question diffère de celles de plusieurs de nos collègues. Je ne veux pas prétendre que je m'intéresse plus que d'autres au sort du soldat. Je suis convaincu que la Chambre entière est prête à faire tout ce qui est raisonnable pour lui; que tous nous lui sommes sympathiques. Parce que d'autres membres ne sont pas de mon avis, je ne doute pas pour cela de leur sincérité. Il s'agit simplement de savoir ce que l'on doit et peut faire.

J'ai fort admiré les observations du ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder), quand il a présenté son rapport. Cependant, je n'ai pas aimé la menace voilée, si je puis dire, que le Gouvernement démissionnerait s'il était forcé d'accorder une gratification. C'était une menace cachée assez habilement présentée.

Les menaces de cette nature nous laissent un peu sceptiques. Je me souviens d'un certain débat qui eut lieu ici en 1918, au cours duquel le Gouvernement menaça de démissionner, si le Parlement refusait d'adopter un amendement relatif à l'abolition des titres. C'était pendant la guerre. J'ai appuyé le Gouvernement dans cette circonstance, parce que je me suis rendu compte que je n'avais pas le droit d'oublier que le Canada était en guerre, si le Gouvernement l'oubliait, et qu'il était absolument nécessaire de le maintenir au pouvoir.

Au cours de la dernière session, mon honorable ami de Brome (M. McMaster) se rappelle qu'à l'occasion du débat sur le budget, le Gouvernement a fait circuler dans les journaux et les corridors de la Chambre des communes la rumeur qu'il était disposé à dissoudre le Parlement et à en appeler au peuple, si les "lâcheurs" de l'Ouest lui refusaient leur appui. Aujourd'hui, le Gouvernement a laissé entendre qu'il démissionnera peut-être, au cas où les représentants du peuple décideraient d'accorder des gratifications aux vétérans.

L'hon. M. CALDER: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui dirai que le Gouvernement n'a rien laissé entendre.

M. McKENZIE: En effet; la menace était très claire.

[M. Thompson (Qu'Appelle).]

L'hon. M. CALDER: Le Gouvernement s'est exprimé d'une façon absolument nette. Il n'y a pas d'atermoîments.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Le ministre affirme que le Gouvernement a été très net. Cela sonne peut-être mieux à l'oreille, mais pour moi c'est la même chose.

M. McMASTER: C'est un euphémisme.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Le Gouvernement à mon sens, n'a pas le droit, dans les présentes circonstances, de refuser de diriger les affaires publiques conformément aux désirs des représentants du peuple. Nos soldats n'ont pas toujours trouvé la situation rose au front, mais ils ont persisté quand même. Que serions-nous tous devenus s'ils avaient abandonné la partie? Le Gouvernement est dans la même situation que les troupes canadiennes dans les tranchées, et j'espère que c'est la dernière fois que nous entendons ces menaces de démission.

M. McMASTER: Dans ce cas, pourquoi appuyez-vous donc le Gouvernement?

M. THOMSON (Qu'Appelle): Mon honorable ami soulève une question qui n'a pas de rapport avec le débat. Je pourrai discuter cette question en temps et lieu. Mon honorable ami a eu l'occasion d'apprendre les causes qui ont déterminé les cultivateurs de l'Ouest à prendre l'attitude qu'ils ont adoptée, et après l'expérience qu'il a acquise, il devrait s'abstenir de poser une pareille question.

M. McKENZIE: Les cultivateurs de l'Ouest sont-ils satisfaits du Gouvernement?

M. THOMSON (Qu'Appelle): C'est une question qui n'a rien à voir dans ce débat. Je la discuterai plus tard avec l'honorable député de Brome (M. McMaster).

Je voudrais qu'on règle immédiatement la question à l'ordre du jour, et je suis d'avis que nous le pouvons si le Parlement est disposé à faire raisonnablement droit aux demandes des vétérans. Je ne veux pas que l'on suive la même ligne de conduite que pour les vétérans de la campagne des fénians, c'est-à-dire de leur accorder des gratifications après qu'ils seront morts. Je tiens à ce que nos soldats touchent le plus tôt possible les gratifications, quel qu'en soit le chiffre, que nous sommes disposés à leur accorder.

M. MORPHY: Quel devrait être le chiffre de cette gratification suivant l'honorable député?

M. THOMSON (Qu'Appelle): J'ai déjà cité ces chiffres. Si l'honorable député était ab-

sent, je me demande si j'ai le droit de prendre le temps de la Chambre pour répéter mon discours. Voici le plan que j'ai proposé: Nous sommes tenus, en honneur, de rembourser aux vétérans de la grande guerre, une somme qui, ajoutée à la solde qu'ils ont déjà reçue, égalerait le total du salaire qu'ont touché les journaliers, qui sont restés au pays pendant la dernière guerre. Mon honorable ami est tout aussi bien que moi en mesure de calculer la différence. J'ai donné ces chiffres et j'ai suggéré de déduire de la somme totale le montant des gratifications versées aux vétérans. En chiffres ronds, j'estime que nous aurions à verser environ $400 à chaque soldat.

Si nous adoptons le présent rapport et agissons en conséquence, je suis convaincu que la question ne sera pas réglée d'une façon définitive; l'affaire sera ramenée sur le tapis à toute occasion, et cependant, il vaudrait mieux la régler sans plus tarder. Une question comme celle-là dans un pays civilisé n'est jamais réglée tant que l'Etat ne lui a pas donné une solution juste et raisonnable; or, avec tous les égards que je dois aux membres du comité, je doute fort que la solution qu'il propose présente cet avantage.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson) prétend que l'Etat devrait verser aux vétérans une somme représentant la différence entre la solde qu'ils ont reçue et le salaire qu'ont touché les manœuvres ordinaires. C'est là, si je l'ai bien compris, la substance des remarques qu'il a faites.

Il estime à 400 dollars le paiement qu'on leur a fait, et à 700, si je me souviens bien, celui que gagnerait le simple journalier. Je tiens à dire de prime abord que ce serait là rétribuer des services. A mon avis, il serait absolument impossible, en ce pays ou en tout autre, de rétribuer les services que les soldats ont rendus: personne ne passerait par où ils ont passé simplement en vue d'un salaire. Cela écarte, je crois, l'argument de mon honorable ami, que les soldats doivent être rétribués de leurs services. Je ne conçois pas autrement cet argument. En réponse, je tiens toutefois à faire une remarque. Il estime qu'ils ont touché 400 dollars. Leur solde quotidienne est d'un dollar 10, ce qui donnerait $401.50; avec la pension, qui vaudrait 110 dollars, et l'habillement, équivalant 100 dollars, le total serait de 611 dollars. L'écart ne serait pas très grand entre cette somme et ce que touche, d'après lui, le simple journalier. Sans doute, comme me le suggère un honorable député, il faut aussi tenir compte de la gratification. Mais, un mot maintenant des propositions du comité. Il propose, en premier lieu, qu'on paie aux soldats canadiens enrôlés dans les corps anglais, la même gratification qu'à ceux de l'armée expéditionnaire canadienne. Nous n'avons rien vu là que de juste. Car, après tout, c'étaient des Canadiens, quel que fût le service auquel ils appartenaient. Ils combattaient pour défendre le pays, qu'ils aient été au service direct du Canada ou dans les corps de l'armée impériale. Cette proposition me paraît parfaitement juste. Nous avons proposé que les frais de voyage de ceux qui revinrent avant la signature de l'armistice fussent remboursés, afin qu'ils demeurent sur le même pied que ceux qui revinrent après, et dont on a payé le voyage. Nous avons proposé qu'on donne des vêtements gratuits, dans les hôpitaux pour restauration des soldats dans la vie civile, selon que leurs directeurs le jugeront bon. Nous avons proposé des soldes et allocations au bénéfice des candidats à la restauration dans la vie civile, subséquemment rejetés. Un mot d'explication. Il est arrivé qu'un militaire ait demandé d'être employé à la restauration des soldats dans la vie civile, dans certains des districts éloignés, et que cette demande ait été ensuite refusée par le bureau principal, à Ottawa. Nous ne pouvions proposer qu'on payât ce soldat du seul fait de cette demande; mais nous avons proposé une chose qui n'existait pas auparavant, que le soldat fût payé pour la durée de son service entre son acceptation par les autorités de l'extérieur et son renvoi par le bureau principal d'Ottawa. Une de nos conclusions avait trait à des cas de déséquilibrés ou neurasthéniques à l'égard desquels j'ai eu de la difficulté à fixer mes idées. C'est un problème que devra résoudre, de quelque façon, à l'avenir, le gouvernement, quel qu'il soit. Je pense que ces déséquilibrés ou neurasthéniques doivent être traités chez les civils comme chez les soldats. C'est une menace qui doit être combattue. Comment? C'est ce que nous n'étions pas prêts à dire. Mais nous avons autorisé le bureau de la restauration, dans le civil, à prendre entre temps un soin convenable de ces soldats, à voir à ce qu'ils soient logés, nourris, soignés, et ainsi de suite; et nous avons suggéré que l'argent nécessaire soit trouvé pour cette fin. Nous avons constaté que certains de ces soldats déséquilibrés avaient été acceptés à l'armée par les médecins, alors qu'ils auraient dû être refusés. A

mon avis, c'était plus ou moins un crime, au cas de certains d'entre eux, de les avoir passés au service militaire. Ils sont, par suite de cela, laissés à la charge du pays, qui doit en prendre soin. Quant aux nécessiteux, on nous signale que la pension n'était pas suffisante, dans certains cas, pour les veuves, les veuves avec enfants; nous avons proposé que le département compétent s'en charge. Nous avons aussi proposé que les chèques des soldats, ayant servi dans l'armée impériale, fussent payés au pair, pour la raison que j'ai déjà donnée: qu'ils combattaient pour le pays bien qu'ils fussent au service impérial. Il faut bien se rappeler également que les réservistes étaient, à tous égards, des Canadiens qui répondirent à l'appel. On fit une autre proposition, celle des prêts de rééducation des invalides et de fourniture d'outils et d'installation. La raison du caractère restreint de la proposition faite, c'est qu'il était absolument impossible, à notre avis, dans tous les cas, de prêter à tous ceux qui demanderaient d'être réintégrés dans une profession. Car le postulant, en plusieurs cas, pourrait ne rien connaître des affaires pour lesquelles il sollicite le prêt, ce qui entraînerait une perte, et pour lui et pour le pays. Ceux qui subissent la rééducation professionnelle sont les invalides, et non pas les robustes. A ceux d'entre eux qui voudraient commencer un moindre commerce, nous suggérons un prêt, remboursable en cinq ans, pour qu'ils puissent se procurer les outils nécessaires.

Et nous en venons à la question épineuse du soin aux soldats sans travail, de l'hiver prochain.

Il a été très formellement dit qu'il pourrait y avoir une certaine mesure de chômage dans certaines parties du pays durant l'hiver prochain, avec les misères qui en résultent, et pour parer à cette difficulté nous avons proposé de fournir une somme de 40 millions; nous avons proposé des gratifications aux membres du service royal aérien et autres hommes du service impérial, $9,000,000, et pour le transport des personnes à la charge des hommes rapatriés avant l'armistice, 1 million, formant un total de 50 millions. Il faut ajouter l'intérêt sur ces 50 millions à 5½ p. 100 à l'intérêt que le pays doit verser chaque année, or, nous avons pensé que nous ne devrions prendre soin que de ceux auxquels il nous est absolument nécessaire de pourvoir durant l'hiver qui approche. Nous n'avons pas proposé, comme certains l'ont suggéré, de prendre soin de tous ceux qui en feront la demande, mais nous avons proposé que l'argent soit employé au bénéfice des personnes à la charge, et pour aider les hommes qui ne pourraient trouver de l'emploi. Le succès du pays dépend après tout du travailleur, qu'il travaille de la tête ou de ses mains. Et tout homme qui peut trouver de l'emploi et subvenir à ses propres besoins, devrait avoir la chance de le faire. Il n'est pas de l'intérêt du pays,—et je le dis sous toute réserve du respect que je dois à ceux qui sont d'un avis différent,—d'encourager un homme à rester oisif, s'il peut trouver un emploi. Nonobstant tout ce qui a été dit au contraire, nous donnons une généreuse gratification à nos soldats. On a dit cet après-midi que l'Australie avait mieux traité ses hommes que nous. Mais nous avons examiné cette question avec soin et nous sommes convaincus qu'aucun autre pays n'a aussi bien traité ses soldats rapatriés que ne l'a fait le Canada. Aucun autre pays n'a donné une pension aussi généreuse que le nôtre à ses soldats blessés. Nous avons eu devant nous dans le comité des pensions les tableaux comparatifs des pensions, le printemps dernier et ce fait a été établi. Il est bien vrai que dans l'évaluation des pensions en Angleterre, on s'est montré un peu plus généreux que nous à l'égard de certains cas d'invalidité. Je ne parle pas des pensions pour cause de décès, mais des pensions d'invalidité. On a été plus généreux que nous dans la classification de ces cas. Mais à tout événement, bien que le classement soit plus élevé, ce que nous accordons est de beaucoup, plus favorable. J'ai ces tableaux sur mon pupitre, et si j'avais cru que j'aborderais ce sujet cet après-midi, je les aurais apportés afin de les insérer dans les Débats.

Nous avons demandé une gratification. Pourquoi? afin de permettre aux hommes de réintégrer la vie civile. L'objet de la gratification est d'aider les hommes entre le moment de la démobilisation et celui de leur rétablissement dans la vie civile. Tous les hommes qui se sont servis de la gratification avec soin ont pu réintégrer la vie civile, autant que je sache. Supposons que nous acquiescions aux demandes des soldats rapatriés sous une forme ou une autre, supposons que nous accordions de plus fortes gratifications en ce moment, quelle garantie avons-nous que ceux qui ont gaspillé les dernières gratifications emploieront celles-ci à de meilleurs objets? Quelle garantie avons-nous, si nous leur accordons $2,500 chacun, qu'ils ne reviendront pas à la charge? Quelques députés qui ont pris la parole cet après-midi ont dit que ceci n'était pas la fin. Je doute que ce soit la fin.

Ce devrait l'être. Nous prenons soin des hommes qui ne peuvent trouver d'ouvrage cet hiver, et nous suggérons au Gouvernement de mettre en mouvement de nouveaux rouages afin de prendre soin des hommes qui ne peuvent trouver d'ouvrage. Y a-t-il un honorable député qui dira que le soldat rapatrié, ou tout autre homme, ne devrait pas travailler s'il peut trouver de l'ouvrage? S'il peut trouver de l'ouvrage, être indépendant et redevenir un civil, je ne vois pas pourquoi un gouvernement quelconque serait paternaliste et le soutiendrait plus longtemps qu'il en est nécessaire, jusqu'à ce qu'il trouve de l'emploi. Bien qu'il puisse y avoir de nombreux endroits au Canada où les hommes ne pourront trouver d'ouvrage cet hiver, la province de l'Ontario aujourd'hui peut employer tous les hommes qui chôment dans le pays, et elle sera heureuse de les accueillir. Les fabriques d'un bout à l'autre de l'Ontario cherchent des hommes, et seront heureuses de les utiliser. Il n'y a pas un directeur de fabrique dans l'Ontario, qui ne prenne de préférence un soldat démobilisé.

On en parle beaucoup, mais après tout, ce ne sont que des paroles. Quant aux moyens de prélever plus d'argent je vous ai démontré quels sont les engagements pris par le pays d'après les tableaux contenus dans le rapport. Ces tableaux sont compilés avec autant de soin que peuvent le faire douze ou vingt hommes. Nous avons étudié cette question avec tout le soin que nous pouvions y mettre, et autant que je sache ces tableaux ne contiennent aucune fausse représentation. Nous vous démontrons qu'en sus de la dette présente du pays, il nous faudra prélever en chiffres ronds 529 millions, y compris le présent emprunt de la Victoire. Nous y sommes absolument engagés.

Il y a le déficit du Grand-Tronc-Pacifique et les avances à la Grande-Bretagne. Il nous faut prélever des fonds pour ces avances. Quelqu'un disait, l'autre jour, qu'elles serviraient à vendre des articles ouvrés à la Grande-Bretagne. Moins de 10 p. 100 de tous les prêts que nous avons faits à des pays étrangers et à la Grande-Bretagne sont destinés au placement d'articles ouvrés. Ces prêts servent à la vente des produits alimentaires. Pour ses prêts, pour le déficit du Grand-Tronc-Pacifique et pour le projet du logement qu'il faut réaliser, nous devrons prélever 700 millions en chiffres ronds. Il nous faudra payer l'intérêt sur cette somme, en sus de ce que nous devons déjà débourser, et cela s'élève à près de 102 millions. Puis, nous calculons que nos dépenses ordinaires, cette année, seront de 270 millions et nos recettes ordinaires, de 244 millions. Ici encore, nous avons un découvert d'un bon nombre de millions, et toutes ces petites taxes que le représentant d'York-Est (M. Foster) a proposées aujourd'hui seraient grugées en un mois; elles n'écorneraient seulement pas le montant nécessaire pour combler les recettes publiques ordinaires.

Puis, à ces 700 millions, ajoutons $37,500,000 pour le prochain exercice, et 50 millions que nous proposons. Il y a, ensuite, 22 millions ou à peu près à ajouter. Nous augmentons de 40 millions les dépenses ordinaires dont environ 100 millions sont pris sur le compte courant.

Il est impossible d'éviter cette dépense. Il est bon d'être généreux et de parler de ce que nous ferons, de dire que nous sommes prêts à payer des taxes. Naturellement, mais n'est-il pas sensé d'examiner ce que nous pouvons faire? Après tout, n'y a-t-il pas des bornes à ce que nous pouvons faire comme il y en a aux taxes que nous pouvons acquitter, quelle que soit notre bonne volonté? Il est parfaitement vrai que bien des gens se promènent en automobile et que plusieurs mènent peut-être un train de vie plus dispendieux qu'il est nécessaire. Cependant, autant que je puis voir, cela ne me regarde pas, ni ne concerne qui que ce soit en cette enceinte. Si les gens font honneur à leurs affaires, personne n'a rien à y voir. Des gens qui ne devraient pas acheter des automobiles en achètent, mais cela ne me ragarde pas s'ils ne les achètent pas de moi et ne me demandent pas de crédit. Je suis à l'aise pour discuter ces questions et pour les discuter avec franchise, car je n'ai pas accru mes dépenses plus que la Providence m'y a obligé, depuis le commencement de la guerre. Par "pas plus que la Providence m'y a obligé", j'entends que j'ai dû payer plus cher par suite du renchérissement des comestibles, mais que je n'ai payé que ce qu'il fallait.

On a proposé de prélever au moyen d'une taxe foncière une partie des fonds destinés aux gratifications aux anciens combattants. Mon honorable ami qui vient de l'Ouest a beau dire que cette partie du pays veut bien se soumettre à une taxe foncière. Quel droit a-t-il de parler au nom des habitants de l'Ouest plus que je n'ai le droit de parler au nom de la population d'Oxford-Nord? Je ne puis me fonder que sur ce que je connais. Je sais que les gens ne sont pas empressés d'augmenter leurs impôts. Il n'en est aucun parmi ceux que je connais.

Si nous restions ici à discuter ce sujet pendant un mois, comme nous l'avons fait

au comité, nous ne pourrions y porter plus d'attention; ce serait une impossibilité absolue. Quel que soit le nombre de ceux qui prendraient pas à la discussion, ce sujet en pourrait pas être étudié plus sérieusement, plus gravement, ni plus au point de vue de l'intérêt du pays et des anciens combattants, que nous l'avons étudié. Nous admettons tous que nous ne pouvons pas acquitter notre dette. Rien ne sert de parler d'indemniser l'ancien combattant pour tout ce qu'il a enduré. Tout ce que nous pouvons faire c'est de le traiter justement et de voir à son rétablissement dans la vie civile. Notre armée a fait honneur au pays pendant qu'elle combattait en France, et elle lui fait aussi honneur maintenant, après son rapatriement en se mettant à l'ouvrage lorsqu'elle en a l'occasion et en témoignant de sa virilité. Je ne connais personne en ce pays qui n'accorderait pas la préférence au soldat rapatrié pour les travaux qu'il peut exécuter. Voilà la manière, l'unique manière, dont les soldats peuvent prouver de quelle trempe ils sont, comme ils l'ont fait en France. Je ne pense pas qu'il y ait de chômage cet hiver. Qu'il me soit permis de répéter que, s'il y a du chômage dans l'Ouest et si le Gouvernement consent à transporter à ses frais les désœuvrés dans l'Ontario, nous les accueillerons à bras ouverts et nous leur procurerons du travail, sans tenir compte de leurs anciennes occupations. S'ils obtiennent de l'ouvrage et s'ils sont indépendants, n'en seront-ils pas de meilleurs citoyens du pays?

C'est bien le cas, comme le disait hier mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Currie), que des gratifications ont été accordées pour la rébellion du Nord-Ouest, l'invasion féniane et la guerre du Sud-Africain, mais aucune de ces gratifications ne saurait être comparée, sous aucun rapport, à celles accordées par le Canada pour la grande guerre européenne dans le but d'aider le soldat à se tirer d'affaires dans l'intervalle qui séparait sa libération de sa réintégration dans la vie civile. On dit qu'un grand nombre de ces soldats sont revenus au pays dans un état qui ne leur permettait pas de reprendre immédiatement leurs occupations de la vie civile. Nous savons tous cela. Tous les employeurs qui ont comparu devant le comité ont reconnu qu'il en était ainsi et se sont déclarés prêts à faciliter au soldat rapatrié les moyens de se guérir de sa nervosité. Ne connaissons-nous pas, chacun de nous une foule de ces hommes qui, dès leur arrivée au pays, ont quitté leur uniforme militaire, pour se remettre à l'œuvre le lendemain même? Pour ma part j'en connais par douzaines qui se sont mis à l'œuvre et n'ont demandé de faveur à personne C'est cet avantage, selon moi, qu'on devrait leur procurer.

On a suggéré nombre de moyens à l'aide desquels on pourrait prélever par voie d'impôts les fonds requis. Il nous faudra d'ici deux ou trois ans mettre à contribution tous les moyens disponibles pour trouver les deniers indispensables aux dépenses ordinaires que l'on ne pourra éviter, pour payer l'intérêt sur notre dette, pour continuer les pensions aux soldats, ainsi que pour subvenir aux dépenses du rétablissement des soldats dans la vie civile et d'autres institutions que nous avons créées. Chaque dollar que nous pourrons prélever par quelque ingénieuse répartition d'impôt qui ne serait pas préjudiciable au pays devra être consacré à ces fins. Il ne faut pas songer à créer des impôts qui retarderaient le progrès du pays. Et il est insensé de vouloir imposer des taxes aux fabricants au point de les forcer à suspendre leur exploitation. Ce serait paralyser complètement notre industrie et provoquer le chômage. Il ne faut pas ralentir le mouvement industriel et condamner ainsi les ouvriers et ouvrières du pays à un chômage forcé, car ce qu'il nous faut au pays ce sont des ouvriers laborieux. Un honorable député se déclarait, aujourd'hui, en faveur d'une taxe sur le salaire des étrangers. Comment pourriez-vous appliquer cet impôt? Enverriez-vous un constable à la recherche de l'étranger pour le saisir à la gorge et lui enlever son argent? Et même si vous décrétiez cet impôt, il ne s'en acquitterait pas. Par exemple, l'aubain d'Ontario pourrait facilement se soustraire à cette taxe en traversant le pont suspendu de Niagara où, pour cinq cents seulement, il pourrait prendre le bateau-passeur à Windsor. Dans l'Ouest, il n'a même pas à faire cela; il refusera simplement de travailler pour vous si vous le taxez. Il est certains ouvrages grossiers qui doivent se faire ici au pays, et vous ne pouvez y employer d'autres que des étrangers, les Canadiens s'y refusent. Par conséquent, à quoi bon les chasser du pays? Usons donc de bons sens à ce sujet. On a parlé des concessions de terres qui ont été faites aux vétérans de l'invasion féniane. On leur a fait une concession de 150 acres de terre dans le nord de l'Ontario et mon honorable ami de Simcoe-Nord (M. Currie) nous a dit que l'un d'eux avait vendu son terrain $15,000; peut-être cette terre contenait-elle des gisements miniers?

M. SINCLAIR (Guysborough): Le comité a-t-il considéré les mesures à prendre en

vue d'économiser? A-t-il cherché par quels moyens on pourrait faire des économies en réduisant les dépenses actuelles du Gouvernement et remanier nos comptes de façon à les mettre en meilleur état?

M. NESBITT: Oui, le comité s'est occupé de cette question le plus attentivement possible, et si je disais à mon honorable ami que nos dépenses sujettes à être contrôlées, y compris celles des travaux publics, ne s'élèvent pas au delà de 105 millions par année ou à peu près, il verra à quel point il est difficile, de l'avis du comité, de les diminuer. Nous étions obligés, en raison de la guerre, de faire diverses dépenses inévitables, et c'est pourquoi nous n'avons pas voulu contracter d'autres engagements au delà de ce que propose ce rapport.

M. SINCLAIR (Guysborough): Devons-nous entendre par là qu'il n'y a pas moyen d'économiser davantage et qu'il faut absolument faire toutes les dépenses déjà projetées?

M. NESBITT: Oui, nous devrons faire les dépenses auxquelles nous nous sommes engagés; je ne vois pas comment on pourrait s'y soustraire. Personne, dans cette Chambre ou par tout le pays, n'est plus que moi opposé à toute dépense inutile. Que ces dépenses soient faites par un gouvernement ou par un particulier, je m'y oppose si elles ne sont pas indispensables. Dès mon jeune âge, on m'a appris à ne jamais laisser rien se perdre aux repas, et c'est une leçon d'économie que je n'oublie pas dans le cours ordinaire de la vie. Le comité n'a pu trouver aucune réduction de dépenses à proposer. Mais tout cela nous mène à des questions qu'il faudra discuter au cours du débat sur le budget, et je ne tiens pas à entamer cette discussion cet après-midi. Un honorable député s'est plaint de la manière dont étaient traités les soldats rapatriés établis sur des terres. Je pense que c'est mon honorable ami de Simcoe-Nord qui a dit qu'ils ne pouvaient vendre un poulet, un porc, ou un autre animal, sans le consentement de la commission d'établissement de soldats.

Il est souverainement injuste de faire pareille affirmation, qui sera probablement reproduite dans la presse et répandue aux quatre coins du pays. Au contraire, les cultivateurs ont toutes les chances au monde de vendre librement leurs produits; nous les encourageons à produire et à vendre tout ce qu'ils peuvent. Ils n'ont pas la permission, c'est vrai, de trafiquer le bétail et les instruments aratoires que le Gouvernement a achetés pour leur compte, mais ils peuvent vendre le surplus de leurs produits tout comme n'importe quel autre cultivateur.

Mon honorable ami (M. Currie) voudrait que nous prélevions des fonds en relevant le tarif douanier. C'est un expédient plus ou moins égoïste. Il n'a pas fait mention de l'impôt sur le revenu ni de la taxe sur les bénéfices; il suggère une augmentation du droit de douane, parce que ce moyen, je suppose, est conforme à ses préférences protectionnistes. L'honorable député devrait se rappeler que le peuple canadien est d'avis que le tarif douanier est déjà assez élevé, à l'heure qu'il est. Si vous augmentez trop les droits de douane sur un article, vous ne retirez plus de revenus, puisque les droits élevés ont un effet prohibitif. Pour moi, le plan que propose l'honorable député ne servirait guère à augmenter les revenus du pays.

Ainsi, tous les plans que nous avons entendu énoncer ces jours derniers, aux fins de prélever des revenus supplémentaires, ne nous procureront pas les sommes nécessaires à l'administration des affaires publiques pour le prochain exercice financier; nos revenus suffiront à peine à faire face à nos dépenses ordinaires, indépendamment de toutes les autres obligations que nous devons acquitter.

A quoi nous servirait-il donc d'ajouter 300 millions ou 400 millions ou encore un billion de dollars au total de toutes les autres dépenses de l'Etat? S'il le fallait absolument, et que la mise à exécution d'un pareil projet fût de nature à venir en aide à nos vétérans, je serais le premier à l'appuyer; mais je suis d'avis que la mise en vigueur de ce plan ne serait d'aucune utilité à nos soldats. Vous n'avez pas le droit d'être fiers d'un pays ou d'une civilisation où les hommes se nourrissent de bouillie.

L'Etat n'est pas en mesure de dépasser certaines limites que nous avons atteintes, de l'avis des membres du comité. Nous avons émis toutes les propositions que nous avons jugées absolument nécessaires, dans l'intérêt des vétérans. Nous nous sommes abstenus de proposer que l'Etat fasse des prêts aux étudiants, aux charpentiers ou aux autres artisans dont la guerre a interrompu les études, parce que l'exécution d'un pareil plan comporterait des dépenses tellement énormes que le pays ne serait peut-être pas en mesure de les acquitter. Je vous en donne l'assurance, monsieur l'Orateur, la plupart des membres du comité ont éprouvé de la répugnance, avant

de se décider à rejeter le projet, mais nous nous sommes rendu compte que le pays est dans l'impossibilité absolue de prélever les fonds nécessaires.

Nos conclusions se basent donc, non pas sur le principe qu'il faut prêter main-forte au vétéran valide, mais sur la nécessité de venir au secours du vétéran infirme. Nous proposons donc que l'Etat fasse tout ce qui est humainement possible pour venir en aide au vétéran frappé d'incapacité, sans se soucier des dépenses, et nous l'avons fait en toute sincérité.

D'un autre côté, nous croyons que le vétéran en bonne santé devrait se remettre au travail—du moins, c'est mon opinion personnelle.

Voilà, en deux mots, les principes sur lesquels nous nous sommes appuyés pour rédiger le rapport en question. Le vétéran valide devrait se remettre au travail et la population en général—tous les patrons, ainsi que l'Etat—devraient lui donner la préférence et lui offrir l'occasion de se procurer de l'ouvrage.

Je suis convaincu que j'exprime l'opinion de la grande majorité des patrons, manufacturiers, cultivateurs ou marchands, lorsque j'affirme qu'ils sont prêts à accorder la préférence aux vétérans, dans toutes les parties du pays.

J'adjure donc les anciens soldats de renoncer à l'idée d'obtenir de nouvelles gratifications de l'Etat et de chercher du travail, afin de se rendre compte si, oui ou non, ils peuvent s'en procurer. Au cas où ils ne trouveraient pas à se placer, qu'ils s'adressent aux citoyens influents de la localité où ils habitent et ces citoyens, j'en suis convaincu, remueront ciel et terre pour leur trouver un emploi convenable et leur permettant de gagner largement leur vie.

Pour ma part, monsieur l'Orateur, me fût-il permis de débattre la question pendant un mois, je n'aurais rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit, à savoir que nous avons—je ne dirai pas de la sympathie, car, à mon sens, l'emploi de ce mot constituerait plus ou moins une injure—mais le sentiment que le vétéran doit être traité comme un homme. Nous devons traiter les anciens soldats, quels qu'ils soient, comme des concitoyens, et je suis convaincu que la population canadienne est disposée à les traiter de cette façon et à leur rendre justice.

Cependant, je doute fort que la masse du peuple canadien soit disposée à faire plus que cela et consente à payer des gratifications aux vétérans qui refusent l'occasion de reprendre leur place dans la vie civile. Si nos vétérans profitent des chances qui leur sont offertes, tout le monde sera désireux de leur venir en aide par tous les moyens possibles. Que peuvent-ils exiger de plus? Est-ce qu'ils ne sont pas allés se battre à l'étranger par patriotisme et dans l'unique but de sauver le pays? C'est une insulte à faire aux vétérans—du moins à un grand nombre de ceux que je connais—que de prétendre qu'ils ont risqué leur vie dans le but d'obtenir des récompenses après leur retour au pays.

Il n'est pas un pays qui soit capable de récompenser la pleine mesure des sacrifices accomplis; ce pays ne le peut pas, et nous ne pouvons subvenir aux besoins de gens qui refusent de travailler quand l'occasion s'en présente. S'ils ont la santé du corps, fournissez-leur une occasion de gagner leur vie. Mais que ferez-vous de ceux qui ne veulent pas travailler? Continuerez-vous à leur avancer de l'argent? Je ne le crois pas. De l'avis de plusieurs, la présente mesure ne mettra pas fin à l'affaire. Pour ma part, j'en doute. Mais si les membres du Parlement agissent avec bon sens, ce sera la fin. C'est là du moins ce que je pense.

Il ne reste qu'à dire une fois de plus, monsieur l'Orateur, que, si jamais un comité a fait consciencieusement une besogne qu'il s'était imposée, c'est bien le comité dont nous discutons le rapport. Et permettez-moi de le répéter, si la Chambre devait siéger ici aussi longtemps qu'a siégé le comité, je ne crois pas qu'elle pût arriver à une autre conclusion que nous, à savoir que le pays ne peut vraiment pas soutenir la charge d'une gratification supplémentaire et que cette gratification, au reste, ne serait pas avantageuse pour les soldats.

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

Reprise de la séance.

COMMUNICATION D'UN MESSAGE DE SA MAJESTE LE ROI RELATIF A L'ANNIVERSAIRE DE L'ARMISTICE.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, avant que le débat se continue, je désire faire part à la Chambre d'une dépêche adressée par le secrétaire d'Etat au département des colonies au Gouverneur général:

Londres, 6 novembre 1919.

Urgent.

Je reçois l'ordre de Sa Majesté le roi de vous envoyer, pour la publication immédiate, le message qui suit, adressé à tous les peuples de l'empire.

"A tous mes loyaux sujets":

"Mardi prochain, 11 novembre, est le premier anniversaire de l'armistice qui a mis fin au

carnage universel des quatre années précédentes et a marqué la victoire du droit et de la liberté. Je suis sûr que dans toutes les parties de l'Empire mes peuples désirent ardemment perpétuer la mémoire de cette suprême délivrance, ainsi que le souvenir de ceux qui ont donné leur vie pour l'accomplir.

Pour que chacun ait une occasion d'exprimer ce sentiment, c'est mon désir et mon espoir qu'à l'heure où l'armistice est devenu effectif, c'est-à-dire à la onzième heure du onzième jour du onzième mois, il y ait, pendant le bref espace de deux minutes, une suspension complète de toutes nos activités normales. Pendant ce temps, excepté dans les rares circonstances où la chose serait impossible, tout travail, tout bruit, toute locomotion devrait cesser, de manière que, dans un parfait silence, les pensées de chacun puissent se concentrer avec respect dans le souvenir des morts glorieux.

Nuls préparatifs élaborés ne semblent nécessaires. A un signal donné, qui pourra être aisément prévu pour convenir aux circonstances de chaque localité, nous pourrions tous volontiers je crois, interrompre nos affaires et nos plaisirs, quels qu'ils soient, pour nous unir dans ce simple hommage de silencieuse réminiscerse.

George, R. I."

Cette dépêche sera publiée demain matin ici dans les journaux. Des dispositions sont prises pour l'observation générale d'un silence de deux minutes à onze heures, mardi prochain. Les trains s'arrêteront sur les chemins de fer, de même que la circulation dans les rues et, autant que possible, celle des navires en mer. Il sera de toute façon fait effort pour obtenir que le travail soit suspendu partout dans les écoles, les magasins, les mines, les fabriques, et assurer par là un silence complet.

Sa Majesté espère que vos ministres voudront bien prendre les mesures qu'il faut pour l'observation de ce désir qu'il exprime.

Il est impossible naturellement, à cause de la distance, de faire que cette interruption de tout bruit ait lieu absolument à la même heure dans tout l'empire. Il est en conséquence proposé que cette heure soit partout la onzième de l'avant-midi, heure locale.

Le même message est envoyé à l'Inde, comme à chacun des dominions et à chacune des colonies de l'empire.

Milner.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU RAPPORT DU COMITE RELATIF A L'ETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Calder pour l'adoption du quatrième et dernier rapport du comité spécial chargé de l'examen d'un projet de loi (bill n° 10) tendant à modifier la loi sur le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

M. MANION: Monsieur l'Orateur, avant d'exprimer une opinion sur l'affaire dont la Chambre est saisie, je désire qu'il soit bien entendu que cette opinion sera la mienne; en d'autres termes, je ne tenterai pas d'exprimer celle d'un groupe ou d'une association quelconque.

La guerre par laquelle nous venons de passer a été une guerre pour la liberté, non seulement pour la liberté des institutions parlementaires, mais celle aussi de la parole. Je crois, par suite, que chacun, dans ou hors de la Chambre, peut avoir et peut exprimer ses opinions sur un sujet de cette importance sans être justement accusé, à cause de ces mêmes opinions, d'être injuste à l'égard de qui que ce soit. J'estime, monsieur l'Orateur, que tout soldat découvrant que vous ou moi différons d'avec lui dans nos opinions sur ce sujet et pense, par suite, avoir le droit de nous injurier, n'a guère tiré profit des principes de liberté pour lesquels il s'est battu et ne les apprécie pas à leur juste valeur.

Monsieur l'Orateur, j'ai suivi ce débat avec la plus grande attention. Sans vouloir discuter les opinions exprimées, car cela prendrait trop de temps, je ferai cependant allusion à celle de l'honorable député d'York-Sud (M. Maclean) comportant que, moyennant 200 millions accordés à titre de gratifications, nous acquitterions notre dette envers les soldats. Si nous le comprenions absolument ainsi, il serait peut-être beaucoup plus facile de trouver moyen de prélever cet argent; mais je ne vois pas qu'en redressant les griefs d'un soldat par une gratification, nous nous trouverions, par le fait même, à redresser ceux d'un autre. Je reconnais donc, avec l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), que nous entendrons parler, durant le reste de notre vie, de la question de rendre justice aux soldats canadiens qui seront allés se battre en Europe.

Je dois tout d'abord féliciter le comité d'avoir présenté un si excellent rapport. Sa tâche était difficile, fastidieuse et ingrate; ceux d'entre nous qui ne tenaient pas à faire partie de ce comité n'auraient donc pas droit de critiquer trop sévèrement ceux qui en ont fait partie sans y tenir, eux non plus. Il suffit de savoir de quels députés le comité se composait, pour conclure qu'ils avaient à cœur de rendre justice aux soldats. Quatorze des vingt membres de ce comité ont fait du service dans l'armée ou y ont compté de leurs fils. On peut donc dire que le tiers était directement intéressé à bien traiter les soldats. Le député de Lisgar (M. Bolton) a eu l'insigne honneur d'envoyer trois de ses fils à la guerre et la grande affliction de les perdre. Serait-il possible de supposer qu'il ait eu l'intention de ne pas rendre pleine et entière justice aux soldats? Il y a près de deux mois on soulevait ici

la question d'allouer une gratification de $2,000 aux soldats qui auraient fait du service en France, de $1,500 à ceux qui auraient fait du service en Angleterre, et de $1,000 à ceux qui auraient fait du service en Canada. De tous les honorables députés qui parlèrent de cette question, celui de Simcoe-Nord (M. Currie) fut seul à se prononcer en faveur d'une gratification de $2,000, de $1,500 et de $1,000. Si je rappelle ce fait c'est parce que, dans le discours qu'il a prononcé hier, l'honorable député a eu l'air d'en rabattre considérablement et de justifier, par conséquent, l'attitude de ceux d'entre nous qui, à cette date-là, s'élevèrent contre un projet dont l'exécution eût entraîné l'énorme dépense de 750 millions à un milliard. Ils furent vilipendés à cause de cela par certains intransigeants.

Je fus un des protestataires; j'alléguai d'abord qu'il était impossible au Gouvernement de prélever de 750 millions à un milliard, et ensuite, que nos soldats avaient été mieux traités que ceux de tout autre pays. Or, le rapport démontre que les pensions, les allocations, les transports, le rétablissement des soldats dans la vie civile, la commission chargée d'établir des soldats sur des terres, et les agences employées à trouver de l'emploi aux soldats démobilisés, nous ont coûté 314 millions, c'est-à-dire, à quelques millions près, l'équivalent de ce que la dette entière du Canada représentait avant la guerre. En outre le comité signale qu'il faudra encore 176 millions pour le parachèvement de cette œuvre, abstration faite des pensions à payer à l'avenir, de sorte que nos dépenses à ces divers titres formeront un total de 4[illegible]0 millions, c'est-à-dire qu'elles représenteront une fois et demie la dette que le Canada avait avant la guerre. Je le répète, en jetant un regard sur ces chiffres énormes, on ne saurait être porté à accuser le Gouvernement ou le peuple d'avoir manqué de traiter les soldats au moins assez bien.

Je me rappelle qu'avant la guerre on a discuté la question de construire le canal de la baie Georgienne, qui, d'après les estimations faites dans ce temps-là, devait coûter 100 millions.

Etant quelque peu intéressé dans ce projet et venant du haut des lacs, je me souviens bien que les habitants de tout le pays levaient les mains au ciel, saisis d'horreur à la pensée d'une dépense de 100 millions pour le canal de la baie Georgienne. Pourtant, d'après ce rapport, nous dépenserons cette année et pendant une partie de l'an prochain presque cinq fois autant, afin de bien traiter notre armée.

Une troisième raison que j'ai alors donnée pour refuser la gratification, c'est que nos soldats n'étaient pas des mercenaires; qu'on ne pourrait pas récompenser à prix d'argent les services qu'ils ont rendus au front et que, en tout cas, ceux de nous qui ont eu l'honneur de servir à la ligne de feu trouvent leur récompense dans la conscience de s'être conduits comme des braves dans cette guerre. A n'en pas douter c'est là une raison sentimentale; mais vous admettrez que le sentiment a toujours joué un rôle assez important dans la destinée des nations, comme dans celle des hommes.

Une quatrième raison que j'ai donnée c'est que plusieurs soldats n'ont pas besoin ou ne veulent pas d'une gratification, et une cinquième, qu'une gratification ne favoriserait pas la production en ce pays.

Depuis ce débat, je n'ai pas eu de motif de modifier ces notions relativement aux gratifications de $2,000, de $1,500 ou de $1,000, telles que proposées en ce temps-là, et tous les membres d'un côté ou de l'autre de la Chambre qui ont pris la parole dans cette circonstance se sont placés, je crois, à peu près sur le même terrain que moi. Dans le discours en question, j'ai ajouté que l'Etat devait s'occuper soigneusement des invalides et des miséreux, et pourvoir suffisamment aux besoins des familles des soldats. J'ai dit encore—et c'est mon avis personnel—que le peuple canadien consentirait à supporter une dépense de 100 millions, voire même de 150 millions, si cela était nécessaire pour accomplir ces fins. J'avoue donc franchement que, le comité ayant présenté ce rapport qui indique une dépense probable de 50 millions, j'ai été légèrement déçu, J'espérais qu'il dépasserait 50 millions dans cet ordre d'idées.

Depuis, dans des entretiens que j'ai eus avec eux, des membres du comité m'ont appris que, en toute probabilité, le projet, tel qu'ils le proposent, se rendra jusqu'à 100 millions, et qu'il pourrait fort bien aller jusque-là et beaucoup plus loin que le rapport l'indique, sans entraîner le pays à la banqueroute.

On ne saurait manquer de voir, surtout ceux qui siègent ici à titre de membres du Parlement, qu'il y a beaucoup d'agitation parmi une certaine catégorie d'anciens combattants, et j'attribuerais cette agitation à trois causes principales. D'abord, elle est créée par des agitateurs qui ont injustement ou déloyalement tenté de persuader aux soldats de retour que le pays ne les a pas bien traités.

En deuxième lieu, de fausses assertions ont été faites, parfois pour des fins politiques. Un jour, pendant la discussion du projet de loi concernant le Grand-Tronc, j'ai entendu une assertion semblable. C'était que, tandis que les bébés des soldats pleuraient pour avoir du pain, le ministère dépensait des centaines de millions de dollars pour s'emparer du Grand-Tronc. Je regrette de dire que le lendemain, j'ai remarqué qu'un certain journal, qui, d'ordinaire, appuie le ministère, avait, par un étrange raisonnement, mis comme titre d'un article ayant trait au débat qui avait eu lieu ce jour-là à la Chambre que monsieur Un-tel avait dit que, tandis que les bébés des soldats crevaient de faim, le ministère consacrait des centaines de millions de dollars à l'achat du Grand-Tronc de chemin de fer.

Je considère qu'il y a deux fausseté dans cette assertion. D'abord, je ne puis croire qu'il y ait au pays des petits enfants de soldats qui ont faim. S'il y en a, c'est un devoir pressant pour le ministère de remédier à cet état de choses.

La deuxième chose qui me paraît fausse dans cette assertion, c'est que le Gouvernement débourse des centaines de millions de dollars pour acheter le Grand-Tronc. Il prend en main les obligations et il paie l'intérêt, mais il ne débourse pas des centaines de millions de dollars. Ce sont là des exemples d'assertions fausses, faites sans y penser, je le sais—car je ne veux pas injurier personne—et de telles assertions, répandues par tout le pays, contribuent à accroître l'agitation causée par des malentendus parmi les soldats.

Une troisième cause de cette agitation réside dans l'inégalité des sacrifices qui ont eu lieu dans cette guerre. On est d'avis, et à bon droit, que, tandis que les uns donnaient leur vie ou perdaient des membres à la ligne de feu, d'autres restaient au pays et gagnaient de grosses sommes d'argent. Ainsi, celui qui a perdu une jambe passe dans la rue avec ses béguilles, et il voit aller grand train près de lui un individu qui, il le sait aussi, a fait un gain considérable grâce à une industrie à laquelle il a été mêlé durant la guerre. L'homme qui a perdu une jambe est naturellement d'avis qu'il y a quelque chose qui cloche dans un système qui permet une telle inégalité des sacrifices. Ce n'est là qu'un développement exagéré d'un état de choses qui a existé à partir d'aussi loin que nous pouvons remonter dans l'histoire.

C'est aussi ce qui arrive lorsqu'un vieillard, qui a travaillé consciencieusement toute sa vie, se voit, par suite d'infortune ou de malchance, obligé de vivre de la charité publique; tandis que son voisin, qui n'a jamais travaillé aussi ardûment ni aussi consciencieusement, finit ses jours dans l'aisance et le luxe. C'est un état de choses déplorable dans les deux cas; le monde a beaucoup changé pendant la guerre, et je crains que le peuple du Canada ou de tout autre pays ne soit jamais satisfait tant qu'il lui sera donné de voir des inégalités semblables. On observe, paraît-il, le même état de choses en Angleterre. J'ai remarqué, tout récemment, dans la presse anglaise, que certains hommes d'Etat anglais éminents proposaient de taxer fortement ou même de confisquer les grandes fortunes créées directement ou indirectement par la guerre. On condamne vertement ce projet; je ne sais pas même s'il sera adopté en Angleterre; mais s'il était adopté, je suis d'avis que le peuple canadien n'aurait pas de repos tant qu'il n'aurait pas obtenu l'adoption d'une mesure semblable dans notre pays.

Le Gouvernement est tenu de suppléer aux conclusions de ce comité. Au cours de cet hiver au moins, aucun de nos hommes, qui ont combattu sur le théâtre de la guerre, ni aucune des personnes à leur charge ne devront manquer des choses nécessaires à la vie. Autant qu'il sera en son pouvoir, notre Gouvernement est tenu de s'assurer que les soldats qui ont fait du service outre-mer, ne manquent pas de travail. Je sais que, dans le pays, on réclame à grands cris la réduction des dépenses, et c'est juste tout particulièrement en ce qui regarde les entreprises inutiles; mais il y a des entreprises qu'il faut encourager si l'on veut que le pays se développe et que son peuple vive heureux. L'honorable député d'Oxford-Nord a déclaré que le travail ne manquait à personne en Ontario, au moins, et je ne doute pas de la vérité de ses paroles; mais nous savons tous qu'à certaines époques, il peut y avoir beaucoup d'ouvrage pour tout le monde, à Toronto, et pas du tout à Vancouver, ou beaucoup de travail à Port-Arthur ou à Fort-William et très peu à Montréal. Par conséquent, si l'on chôme en certains endroits, le Gouvernement ferait mieux d'entreprendre des travaux et de fournir du travail, que de payer des assurances contre le chômage; mais, lorsque le travail manque, il faut payer cette assurance.

Je suis d'avis, monsieur le président, que ce que nos hommes exigent c'est de l'ouvrage; ce n'est pas la charité qu'ils demandent, mais du travail, afin de pouvoir reprendre la situation respectable qu'ils occupaient avant la guerre. J'ai causé, chez moi, avec

un grand nombre de soldats rapatriés, et je dois dire que mon district a fourni à la guerre environ 4,000 hommes, et la plupart d'entre eux m'ont exprimé leur volonté de travailler et tous semblent avoir le désir de retourner à leur situation d'avant-guerre. Les soldats de mon district sont pondérés et raisonnables. J'ai entendu chez eux très peu de plaintes, et, en général, je crois qu'ils représentent bien la mentalité des autres soldats du pays, sauf dans ces centres où certains extrémistes encouragent l'agitation. J'ai foi, monsieur le président, en ces héros qui ont combattu au front, et je ne croïs pas qu'ils cherchent à s'attaquer à ce Gouvernement ou à d'autres gouvernements pour lui demander de faire des choses que notre situation financière ne saurait permettre; ce qu'ils exigent, c'est la justice, l'occasion d'améliorer leur sort, ainsi que du travail. Maintenant, avant de proposer quelque chose à la Chambre, je voudrais exprimer mes vues au sujet de l'amendement qui a été présenté. Si je comprends bien cet amendement, et je le pense, il a pour but de renvoyer ce rapport devant le comité et l'accompagner de certaines propositions. Je ne lirai que cette partie de l'amendement relative à la question que je viens de soulever:

...avec instructions confirmant le fait qu'ils ont le pouvoir de le modifier par la radiaton de certaines clauses et leur remplacement par les principes d'un plan de rétablissement indiqué à l'appendice 1 dudit rapport.

Maintenant, le plan proposé comporte, nous dit le comité, une dépense de 100 millions, bien que ceux qui l'appuient prétendent qu'il n'en coûtera que 200 millions. Mais établissons un compromis et supposons qu'il en coûte 300 millions. Ce Gouvernement a bien fait comprendre qu'il se croit dans l'impossibilité d'offrir une gratification générale pour le moment. L'honorable député de Qu'Appelle a sévèrement critiqué aujourd'hui le ministre (M. Calder) au sujet d'une menace de résigner. Je ne crois pas qu'il mérite cette critique. Le Gouvernement l'a, devant nous, étudié en détail, et ces deux autorités ont décidé que, pour le moment, il est impossible de prélever une somme de 300 à 400 millions comme celle-ci.

Le ministre et ses collègues ont discuté la question minutieusement et ont décidé que, pour eux, il leur est impossible de prélever l'argent. Le ministre a donc été très franc; il a avoué que si l'on imposait cette tâche au Gouvernement, il ne pourrait l'accomplir. Le ministère prend là une attitude honorable. Bien que je ne voie pas beaucoup de justification à la menace de démission qu'a faite l'honorable ministre—j'étais à la Chambre, ce soir-là, et je dois avouer que la chose ne m'a pas plu alors—il est évident qu'il s'agit d'une question d'une grande importance. Celle dont on a d'abord parlé, était comparée à celle-ci assez insignifiante, mais nous sommes en présence, je le répète, d'une question très sérieuse et très importante. L'attitude du ministre est juste. En effet, le Gouvernement sent, j'en suis sûr, qu'il lui est impossible d'adopter la proposition contenue dans l'amendement. Cet amendement demande que le rapport soit renvoyé au comité. Si cela a lieu, il se présentera deux alternatives. Ou bien, le comité rejetera la proposition contenue dans l'amendement et présentera de nouveau le même rapport à la Chambre, ce qui semble être l'attitude logique à prendre. Ou bien, il proposera que l'amendement soit adopté et que ces 300 ou 400 millions soient prélevés et dépensés par le Gouvernement en gratifications. Très bien. Plaçons-nous au point de vue des soldats et optons pour le prélèvement de l'argent. Le Gouvernement, alors, pour tenir sa parole, en appellerait au peuple. Il y aurait des élections, qui ne pourraient se faire avant le mois de janvier, et personne ne sait ce qui arriverait à ces élections.

Des VOIX: Nous le savons.

(Exclamations.)

M. MANION: Mes honorables collègues de la gauche rient, mais ils ne savent pas plus que moi ce qui se passerait, et je l'ignore. Supposons qu'il y ait un appel aux électeurs. Les soldats pourraient voter en faveur des candidats qui leur promettraient la gratification. Je ne connais que deux hommes publics éminents qui se sont déclarés récemment favorables à cette gratification, à la veille d'une élection: sir William Hearst et M. Hartley Dewart. Mais, je n'ai pas entendu dire qu'aucun des deux ait été invité par le lieutenant-gouverneur d'Ontario à former un gouvernement. Cependant, supposons qu'un parlement soit élu en janvier, ce qui serait, à mon avis, la date la plus rapprochée, et que la majorité des membres élus soient favorables à la gratification. L'un d'eux serait invité à former un ministère et le Parlement serait convoqué. La session aurait probablement lieu un mois plus tard. En passant, je ferai observer que M. Drury, le premier ministre provincial, est élu depuis trois semaines, et qu'il n'a pas encore formé de cabinet.

Mais, comme je le disais, supposons que le Parlement soit convoqué un mois après

les élections, la session commencerait au mois de mars. Disons encore que la première question qui soit discutée, presque avant le budget, soit celle des gratifications. Ce serait en mars, et l'on prendrait au moins deux mois à contracter un emprunt, parce que les réclames occuperaient tout ce temps-là. Cela nous conduirait au mois de mai, et rien ne nous assure que dans un intervalle de six mois d'un autre emprunt, nous pourrions faire souscrire 300 millions—dont la plus grande partie, si je comprends bien, est déjà due aux banques. Je doute fort que nous pourrions prélever un autre emprunt de 300 ou 400 millions pour les soldats.

Cependant, j'envisage la question sous un angle optimiste et je suppose que nous pourrions nous procurer ce montant. Nous n'aurions pas l'argent avant mai, ou dans six mois. En attendant, quel va être le sort du rapport du comité des soldats ? Naturellement, il tombe à l'eau, et de tout l'hiver on ne prêtera aucune attention aux cas de misère, aux sans-travail et aux invalides.

Je me demande comment nous pourrions tout à la fois adopter et rejeter le rapport. Si nous le rejetons, cela veut dire des élections, c'est évident. Cependant, je n'exprime que l'opinion personnelle d'un simple député. Je ne suis pas dans le secret du Gouvernement, et je ne l'ai jamais été.

Dans l'intervalle, les cas pénibles resteraient sans soulagement. Cet amendement ne peut donc que nuire à nos soldats qui font le sujet de ce rapport. Pour cette raison, monsieur l'Orateur, je ne puis pas appuyer l'amendement.

Maintenant que j'ai fait connaître mes vues au sujet de cet amendement, je ne veux pas prophétiser ce qui se passerait dans deux ans, touchant une gratification au soldat.

Je ne sais ce que le peuple va penser quand il aura fini de répondre aux exigences de la restauration des soldats dans la vie civile, de leur rééducation professionnelle, de leur établissement sur des fermes, et de tant d'autres besoins, y compris l'exécution de travaux publics cette année et une partie de l'année prochaine, représentant d'après ce rapport, 800 millions, au bas mot, ou plutôt 900 millions, car, pour ne pas être taxé d'exagération, on a soustrait 100 millions. Non, je ne sais pas et je ne chercherai pas non plus à savoir ce que le peuple jugera à propos de faire pour rendre justice à nos vétérans, quand il aura dépensé ces 800 millions.

Je vais me résumer. Ce rapport est excellent, mais si je le qualifie ainsi, c'est parce que j'espère que le Gouvernement va y suppléer de plusieurs manières. Par exemple, il faut qu'il accorde de l'emploi à ceux qui en ont besoin; il faut aussi qu'il vienne en aide à tous les nécessiteux et qu'il s'occupe d'inaugurer un système de crédit en sus de celui qui est mentionné dans le rapoprt et qui concerne seulement les invalides.

Pourquoi ne pas prêter aux pauvres aussi bien qu'aux invalides? L'honorable député de Vancouver (M. Cooper) déclare qu'il s'opposerait à pareil projet parce que les soldats se diraient tous pauvres. C'est ce que je ne crois pas; il y en aurait probablement 200,000, c'est-à-dire la moitié qui, comme l'honorable député de Vancouver, l'honorable député d'Edmonton (M. Mackie) et moi, n'auraient pas besoin d'emprunter, pour la bonne raison qu'ils gagneraient leur vie. C'est là une idée que je soumets; elle n'est peut-être pas réalisable, mais le Gouvernement devrait l'étudier afin de voir si elle l'est. Si 200,000 soldats pauvres obtenaient chacun $500 à titre de prêt, cela ne ferait que 100 millions, et il n'est pas impossible de prélever 100 millions dans ce pays.

Le comité est d'avis qu'on ne pourrait prélever plus de 50 millions. C'est là ce que je conteste. Mon honorable ami (M. Hugh Clark) a fait remarquer que le comité n'a pas dit cela. S'il ne l'a pas dit il l'a au moins insinué en mentionnant ce montant. Comme je n'en suis pas certain, je n'insisterai pas à l'affirmer, je dirai plutôt que le Canada n'est pas incapable de prélever plus de 50 millions, car j'ai donné à entendre, il y a un instant, qu'il pourrait prélever 100 millions en faveur des pauvres. Il n'y a peut-être pas autant de soldats pauvres qu'on pourrait le croire, mais j'ai estimé qu'il y en a assez pour représenter la moitié du nombre total des vétérans. Pour ne pas courir le risque de verser dans l'exagération, je dirai qu'il faudrait limiter les prêts au nombre de soldats qui seraient vraiment pauvres.

J'ai une troisième proposition à soumettre et c'est au sujet de l'assurance sur la vie. Le comité a étudié ce point et demandé qu'il fût soumis à plus ample examen. Je suis d'avis qu'il le soit. Le Gouvernement devrait trouver moyen de procurer aux soldats qui ne peuvent obtenir d'assurance de la manière ordinaire, l'avantage de pouvoir s'assurer autrement.

J'ai un quatrième point à soumettre; le comité ne s'en est pas occupé, mais il a provoqué beaucoup de mécontentement, je veux

parler de la gratification déjà accordée. Elle est accordée à l'année et de telle manière que si, par exemple, un soldat a fait un an, onze mois et vingt-cinq jours de service, il est payé pour un an, et que s'il a fait deux ans et cinq jours de service, il est payé pour deux ans. On a sans doute pensé que ce mode rendrait justice, mais il s'est trouvé injuste dans nombre de cas. Le Gouvernement devrait donc voir à y substituer un mode plus équitable et qui rendrait la gratification payable par jour, ou par mois ou tous les trois mois. Il n'est pas juste que le soldat touche une gratification pour un an, s'il a fait moins d'un an de service, ni pour deux ans, s'il n'a fait qu'un an et quelques jours de service.

Cette injustice a causé beaucoup de mécontentement, et il incombe au Gouvernement de s'en occuper.

Il est une autre question qu'on n'a pas soumise au comité. C'est celle des familles, des vieux parents, qui ont perdu leur fils unique et ont encore des moyens de subsistance. A moins que le fils n'ait été leur seul soutien, ces vieux parents ne sauraient rien réclamer. Certains règlements leur permettent de recevoir une pension. Mais il se peut que ce fils fût le soutien éventuel de la famille; il aurait été d'une grande assistance pour son père et sa mère qui, âgés et pauvres, sont privés de son appui. On devrait tenir compte de ces circonstances, et accorder quelques secours à ces vieux parents.

Enfin, en plusieurs cas, les pensions ont été insuffisantes. Je crois qu'alors leurs chiffres devraient être augmentés, comme a suggéré, cet après-midi, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt).

Ce sont simplement des suggestions de ma part. J'aimerais que, dans sa réponse, le ministre nous garantît que le Gouvernement leur accordera une bienveillante attention.

Je souhaite qu'aucun membre du comité ne voie dans ce que j'ai dit aucune critique contre le comité, car je n'ai certes eu que l'intention de le louer. Il avait, comme j'ai dit dès le début, une tâche ingrate et ardue, qu'il a très bien exécutée. Le rapport en soi est excellent. Mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) a dit ce matin qu'il avait des imperfections. J'en conviens. Je crois qu'il incombe au Gouvernement de compléter l'œuvre du comité, de suppléer à ses imperfections, au besoin, surtout si des soldats ou leurs ayants cause sont dans la misère, et cela même s'il faut pour y parer dépasser les 50 millions.

[M. Manion.]

L'hon. M. CALDER: Monsieur l'Orateur, il convient, je crois, que je dise un mot, à cette étape des délibérations, sur l'amendement, sauf à me réserver le droit de clore plus tard le débat sur la motion principale. Il me semble que le désir des différentes sociétés qui ont comparu devant le comité se réalise: ce problème se trouve discuté à fond, comme elles le voulaient, sur le parquet de la Chambre. Le débat a été jusqu'ici très animé et très intéressant. Je présume qu'il se continuera quelque temps et que la situation sera peut-être éclairée d'un nouveau jour.

Je me suis levé pour faire voir clairement à la Chambre la portée de cet amendement. Durant la suspension de la séance, plusieurs députés, qui m'ont parlé ne semblaient pas comprendre l'objet ou le résultat que comporterait l'amendement, s'il était adopté. Je tiens à retenir un peu l'attention de la Chambre pour éclaircir ce point, pour faire comprendre à chaque député le but de la motion.

Qu'on me permette de revenir à la motion elle-même. Elle porte que le rapport du comité, déposé sur le bureau à une certaine date, soit reçu, et que les dépenses nécessitées par la mise en vigueur de ses conclusions soient soumises à la considération du Gouvernement. La motion principale ne demande pas à la Chambre d'adopter les conclusions du rapport. Elle demande que le rapport soit reçu; et que, s'il se trouve d'autres dépenses à faire en vue de la mise en vigueur de ces conclusions, elles soient considérées par le Gouvernement, qui décrétera tout ce qui sera nécessaire à leur exécution.

Les estimations supplémentaires ont été déposées depuis lors. Le Gouvernement a mis ces conclusions à l'étude. Les crédits contiennent donc, pour cet objet, la somme de 40 millions. Or, l'amendement porte:

Que tous les mots après "proposées" soient biffés...

Tout le reste disparaît.

Que le rapport déposé soit reçu et que ses conclusions soient remplacées par les suivantes.

Ainsi modifié, la motion principale se lirait:

Que les dépenses qui y sont proposées ne sont pas suffisantes pour la restauration, pleine, compréhensive et équitable de tous les anciens combattants des forces canadiennes, et que ledit rapport soit renvoyé audit comité avec instructions et pouvoir de le modifier par la radiation des conclusions contenues dans le chapitre D.

Et ainsi de suite. Ces conclusions ont trait a la série des avis sur la rééducation

professionnelle, l'allocation aux étudiants, les prêts pour logements et les provisions aux jeunes médecins dont la pratique a été entravée par l'enrôlement. L'amendement propose que toute cette série de conclusions soit biffée du rapport.

De plus, que les propositions relatives aux pensions, l'assurance sur la vie et aussi les propositions ayant trait au soutien de ceux qui chômeront l'hiver prochain, soient retranchées du rapport, et qu'on substitue en lieu et place:

Substituant en leur lieu et place...

C'est-à-dire à la place de toutes les propositions faites par le comité—

...les principes du plan de rétablissement énoncé dans l'appendice 1.

Ceci vise le plan que l'association des vétérans de la grande guerre a soumis au comité. En d'autres termes, on suggère, d'après l'amendement, de renvoyer ce rapport au comité spécial avec autorisation d'inclure dans ces propositions le plan soumis au comité par l'association des vétérans de la grande guerre pour le rétablissement, et à cette fin, il est proposé qu'au lieu des dépenses contenues à l'article "e" de ces propositions—c'est-à-dire l'article de notre rapport, qui résume ce que nous pensions devoir être nécessaire pour donner effet à notre suggestion—au lieu de 50 millions que nous fournissons, nous devrions inscrire le montant quelconque que nous jugerions nécessaire pour donner effet aux conclusions du comité de l'association des vétérans de la grande guerre, qui a comparu devant nous. En d'autres termes, ce que demande l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Andrews) c'est que le comité reprenne tout simplement son rapport et y incorpore les plans que nous a soumis l'association des vétérans de la grande guerre. Que signifie cela? Cela signifie que si la Chambre s'engage à reconnaître le principe d'une nouvelle distribution générale de subvention ou gratifications en argent à tous les soldats rapatriés, et si nous mettons en pratique les vœux exprimés par l'association des vétérans de la grande guerre, nous nous engageons à une dépense d'environ 400 millions, non pas 200 millions. Comme je l'ai expliqué dans la déclaration que j'ai faite à la Chambre, l'autre jour, les deux déductions faites sur l'estimation de l'association des vétérans de la grande guerre, ne supporteront pas un examen rigoureux. La déduction de 25 p. 100 qu'elle suggère du fait que l'argent sera appliqué à la colonisation, ou du fait que des garanties seront données aux soldats, ne soutient pas du tout l'examen. Vous pouvez donc éliminer ces 25 p. 100, laissant au moins 300 millions à fournir. L'autre déduction de 25 p. 100 qu'elle proposait, était faite parce que certains hommes ne demanderaient pas la gratification—certains hommes, disait-elle, ne demanderaient pas la gratification, ou n'y auraient pas droit, parce qu'ils ne pourraient établir le besoin qu'ils en avaient. Eh bien, comme je l'ai dit l'autre jour, je crains qu'il n'y ait pas grand chance de faire une forte déduction, lorsque vous attribuez à "besoin" la définition qu'on nous en a donné au comité. De sorte que la conclusion que nous avons tirée est la bonne, c'est-à-dire que si le plan que nous a soumis l'association des vétérans de la grande guerre était mis en pratique, il entraînerait une dépense d'environ 400 millions Je ne sais pas si le député de Winnipeg-Centre suggère que le comité prenne en considération l'opportunité d'adopter les principes de ce plan, ou de réduire le montant; c'est-à-dire qu'au lieu de donner $2,000 à un homme qui est allé en France, par exemple, on lui paie $1,000 et par là couper en deux l'estimation. Je ne sais pas si l'honorable député a cela dans l'idée ou non. L'amendement propose simplement que le comité reçoive instruction d'inclure dans l'estimation du coût, une somme suffisante pour mettre à effet le plan suggéré.

Or, la proposition devant la Chambre est comparativement simple. C'est purement la question de savoir si, oui ou non, la majorité des membres de la Chambre considère, en vue des circonstances qui ont été exposées aujourd'hui et hier, qu'on devrait pourvoir à une nouvelle distribution générale en argent sonnant—pas en prêts, mais en argent sonnant, sous forme d'octrois ou de gratifications—à tous les anciens combattants pour des fins de rétablissement. Est-ce le désir de la majorité de la Chambre de soumettre une conclusion de cette nature? Voilà exactement ce que signifie l'amendement, et lorsqu'un vote sera pris, ce sera sur cette question.

Je dois dire un mot ou deux au sujet de certaines remarques faites par plusieurs honorables députés, savoir, le député de Winnipeg-Centre (M. Andrews), le député de Simcoe-Nord (M. Currie), le député de Brantford (M. Cockshutt) et le député de Peterborough (M. Burnham). Ces honorables députés ont dit en résumé que le Gouvernement ne devrait pas laisser entendre qu'il a pris une décision sur une politique, ou qu'il est arrivé à une décision sur un certain aspect de cette question. Je crois que l'honorable député de Peterborough a

dit que nous ne devrions pas nous "mettre en colère". Eh bien, il n'est nullement question de nous "mettre en colère."

Tous les membres de la Chambre se rendent compte, j'en suis sûr, que le mode de Gouvernement qui nous régit est bien établi. Lorsque surgit un gros problème comme celui-ci, il soulève naturellement des questions de programme, et le ministère, en tant qu'être collectif, doit en venir à une décision à l'égard de ces questions. et je déclare, monsieur l'Orateur, qu'il n'est que juste et raisonnable, qu'il n'est que convenable que, à la première occasion, il communique aux membres de la Chambre ses décisions concernant les articles de son programme. Nous sommes tenus de leur déclarer très nettement quelle est notre attitude en pareille matière. Si nous discutions le tarif, cela ne souffrirait aucun doute; le ministère, comme tel, devrait connaître son terrain. Il en serait ainsi, si nous traitions de la politique générale à l'égard des chemins de fer. Pendant l'examen d'un projet qui pourrait nous entraîner à entreprendre la construction de navires, le ministère, en tant que ministère devrait arrêter une décision, et se tenir debout ou tomber en la défendant. Tel a toujours été et sera toujours notre mode de gouvernement, à moins que notre Constitution ne change.

Or, une telle attitude du ministère ne lie pas la députation, en cette matière. Chaque député est libre d'agir à sa guise; il est maître de sa propre voix et peut en disposer à son gré. D'un autre côté, lorsque le ministère prend une certaine attitude relativement à une importante question de programme et que la majorité de la Chambre ne l'appuie pas, il n'a qu'une chose à faire—céder la place à un autre. Mais, il dépend de vous que cela arrive ou n'arrive pas.

M. BURNHAM: Puis-je faire une question au ministre? Ce rapport émane-t-il du ministère ou du comité?

L'hon. M. CALDER: C'est un rapport du comité; cependant, ainsi que je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, le ministère approuve la principale conclusion du comité. Cette attitude du ministère n'est pas nouvelle. Il y a six à huit mois que le premier ministre lui-même a annoncé à la Chambre le programme du Gouvernement. Aux premiers jours de la session, le président du conseil privé s'est levé à sa place et il a clairement déclaré quelle décision le ministère avait prise sur cette question de programme. Celui-ci n'avait pas besoin de l'enquête de ce comité spécial pour constater la situation financière du pays; il la connaissait. Une seule chose est possible; c'est que, au cours de nos délibérations et de nos recherches de certains faits, le ministère—du moins, certains de ses membres—aient cueilli une notion un peu plus claire de la situation financière, que celle qu'ils avaient, il y a quelques semaines. Mais, qu'on prenne la lettre que sir Robert Borden écrivait il y a quelques mois, et l'on s'apercevra qu'il avait nettement et formellement déclaré que le Gouvernement connaissait les faits, et fait connaître sur quoi il appuyait sa conclusion. Je le répète, il n'y avait pas besoin de ce comité spécial pour constater les faits.

Au point où nous en sommes, je ne suis pas disposé à entreprendre une discussion générale de la situation; toutes nos délibérations—et je les ai suivies très attentivement—réduites à leur plus simple expression, se résument, après tout, à nombre de généralités. Mon bon ami d'York-Sud (M. Maclean) a semblé vouloir reprocher au comité de n'avoir pas mis plus d'humanité, pour ainsi dire, dans son rapport. Eh bien, nous avons songé à cela, et nous avons décidé d'éliminer du rapport tout ce qui participait de l'épopée, les vains commentaires "les grands sacrifices", "les efforts de nos braves", et tout le flafla.

Quelqu'un a dit que les soldats eux-mêmes sont écœurés et en ont assez de ces déclamations réitérées au sujet de leurs vaillants exploits, de la manière dont ils ont combattu pour la patrie et se sont sacrifiés, de ce qu'ils ont fait pour que nous soyons libres, et ainsi de suite. Il n'y avait rien à gagner à encombrer notre rapport de ce bagage. Tous les membres du comité et de la Chambre se rendent compte de la situation. Ils savent ce que notre armée a accompli, ce que nos soldats ont souffert, ce qu'ils ont fait pour le Canada, afin de sauvegarder nos prérogatives.

Non, nous n'avons pas jugé à propos de rédiger notre rapport en ce sens-là. Dirai-je qu'une proposition d'affaires nous était soumise, bien que nous ne l'ayons étudiée à ce point de vue, et sans négliger l'autre facteur du problème, nous avons, néanmoins, tenté d'aborder le problème avec la plus grande largeur de vue, ainsi qu'un sentiment de sympathie.

Pendant nos délibérations, cet après-midi, nous ne nous sommes guère rapprochés de la véritable question. Un député se lève et déclare: Certes, nous pouvons prélever cent millions.

Un autre dit: "Assurément, nous pouvons réunir 150 millions, tandis qu'un autre suggère 200 millions; un troisième surenchérit de 300 millions et c'est à qui fixerait au chiffre le plus élevé la somme que nous pouvons prélever. Mais les honorables députés qui ont parlé dans ce sens oublient deux circonstances fondamentales sur lesquelles on n'a jusqu'à présent fourni que très peu d'explications, et si cette discussion doit se prolonger, je crois que ces explications s'imposent.

Or, laissez-moi le dire de nouveau. J'ai démontré hier, et ces chiffres n'ont pas été encore contestés pour la peine, que d'ici douze mois ou à peu près, il nous faudra prélever de 700 à 800 millions pour les engagements de dépenses déjà contractés. A présent, on parle d'ajouter à cela un nouvel emprunt, disons, de 300 millions, ce qui veut dire qu'en deçà de douze mois, il faudra de nouveau s'adresser au peuple pour un nouvel emprunt d'un billion de dollars. Comme le disait l'honorable député d'Oxford-Nord (M. Nesbitt), cet après-midi: Pour l'amour de Dieu, soyons logiques; envisageons bien les faits et voyons où nous en sommes. Pouvons-nous, au cours des prochains douze mois, demander aux citoyens du pays, et obtenir, un emprunt d'un billion de dollars. Voilà toute la question.

Quant à moi personnellement, rien ne me ferait plus plaisir que d'être en mesure de le faire, et j'ose dire, que c'est aussi ce que pensent tous les honorables députés. La question ne consiste pas à faire tous les efforts possibles pour nous acquitter de notre dette envers ceux qui ont servi, mais elle consiste à faire ce que nous pouvons pour les aider à réintégrer la vie civile, et je connais une foule d'entre eux qui ont besoin d'assistance. Mais ce n'est pas là la question. Voici ce qui en est: Que pouvons-nous faire à l'heure actuelle et dans les circonstances où nous nous trouvons? Comme je le disais hier, cette année est à la fois une année de guerre et de rétablissement; nous sommes obligés de subvenir aux deux catégories de dépenses à la fois. Pouvons-nous nous présenter au peuple et obtenir un million de dollars, comme nous serons obligés de faire, si nous devons cette année trouver 300 millions pour l'œuvre de la restauration du soldat dans la vie civile? Quant au comité, monsieur l'Orateur, il a recueilli les meilleurs témoignages possible, et il en est venu à la conclusion que cela ne peut se faire. Si nous lancions aujourd'hui notre emprunt des soldats et que nous obtenions 200 millions, où en serions-nous dans trois ou quatre mois d'ici lorsqu'il s'agira de se procurer les deniers qu'il nous faudra pour les engagements déjà contractés et pour les autres déboursés indispensables aux affaires publiques? Si une fois le présent emprunt de la Victoire terminé, vous vous adressiez de nouveau au peuple pour un autre 300 millions à consacrer à la restauration du soldat dans la vie civile, vous l'auriez. Mais si, immédiatement après vous demandez un autre 300 millions, et encore après cela, un autre montant semblable pour recommencer ensuite, est-ce que les ressources du pays à l'heure actuelle pourraient suffire à réunir tout cet argent? C'est ce que l'on se demande. Je le dis encore une fois, le comité en est venu à la conclusion que la chose était impossible; que nous ne pouvons trouver cette somme au pays en aussi peu de temps. Cependant ce n'est là qu'un aspect de la question. Je ne saurais le répéter trop souvent, si vous prélevez cet argent, il vous faudra en payer l'intérêt tous les ans tant que le capital n'aura pas été remboursé. Si vous prélevez 300 millions à cette fin, il vous faudra payer l'intérêt au taux de 5½ pour 100—c'est ce que nous payons aujourd'hui, et je suppose que ce taux se maintiendra pour plusieurs années—et cet intérêt annuel s'élèvera à 17 millions. Or, je demande bien sincèrement à la Chambre si, en sus du fardeau annuel que nous supportons actuellement, un impôt total annuel de 270 millions, en sus de l'intérêt annuel qui doit être payé—soit 38 millions—sur les 700 millions d'obligations contractées par le pays—je le demande, pouvons-nous ajouter à ces charges une autre somme de 17½ millions? C'est là que gît la difficulté.

Pendant toute la discussion, hier et aujourd'hui, quel moyen effectif a-t-on suggéré pour prélever ces fonds?

Un DEPUTE: Aucun.

L'hon. M. CALDER: Il est bien bel et bon de dire: Oui, nous pouvons emprunter 300 millions et les consacrer à cette gratification. Mais, je le demande de nouveau, où prendrons-nous l'argent pour payer l'intérêt annuel sur cette somme, sans parler de nos autres engagements? Nous avons eu, il est vrai, une proposition que nous a faite cet après-midi le député de Qu'Appelle (M. Thomson). L'honorable député a dit: Nos cultivateurs de l'Ouest sont disposés à payer; démontrez-leur que la chose est raisonnable et ils paieront. Permettez-moi de vous citer un petit incident à ce propos. Je faisais partie d'un gouvernement pro-

vincial dans l'Ouest. En 1907 ou 1908, nous imposions une taxe d'un sou par acre ou de $1.60 par quart de section sur les terres, et à l'élection qui suivit nous eûmes plus de difficultés à nous faire élire qu'à aucune époque antérieure. Toute notre campagne électorale a été consacrée à donner des explications sur cette taxe d'un cent l'acre.

M. MAHARG: Depuis ce temps, avez-vous des difficultés à percevoir cette taxe? Elle est encore en vigueur.

L'hon. M. CALDER: Nous avons dû fournir des masses d'explications et l'élection offrait de graves dangers. L'honorable député (M. Maharg) y a pris part; il sait combien la campagne électorale a été dure. Il triompha et je n'hésite pas à dire qu'il appuya l'établissement de cette taxe. Cependant, il est au fait des obstacles que nous avons dû surmonter; il sait le bruit que souleva cette question dans notre province. Il s'agissait d'une taxe juste; si je m'en souviens bien, elle est encore en vigueur.

M. MAHARG: Parfaitement.

L'hon. M. CALDER: Je pose sérieusement la question encore une fois: Quelle proposition sous une forme concrète est-il résultée de tous ces débats à venir jusqu'ici sur les moyens à prendre pour trouver les sommes nécessaires? Rien. Certains honorables députés, je le sais parfaitement, insistent pour voir abaisser notre tarif douanier, et cette opinion est partagée par la population de certaines parties du pays. Nous retirons à l'heure qu'il est un revenu d'environ 14 millions des impôts douaniers. Ces chiffres sont basés sur la présente augmentation de la valeur des importations. Qu'arrivera-t-il lorsque la valeur de ces objets diminuera? Nos recettes douanières ne resteront pas à 145 millions; elles baisseront de 135, 130 ou 125 millions au fur et à mesure que diminuera la valeur des objets de première nécessité sur lesquels sont prélevés ces droits. Donc, si nous abaissons le tarif douanier au lieu de retirer de cette source une somme de 145 millions, nous prélèverons peut-être un montant de 120, 115 ou 110 millions de piastres, et nous serons obligés de trouver ailleurs la différence entre cette somme et notre revenu actuel. Où allons-nous trouver ces fonds?

Notre rapport traite également la question de l'impôt sur le revenu; vous êtes en mesure de vous rendre compte de la situation par vous-mêmes. Le taux de l'impôt sur le revenu est aussi élevé ici qu'aux Etats-Unis. Il peut se faire qu'en adoptant des méthodes administratives plus efficaces, qu'en surveillant les affaires de plus près et en obligeant autant que faire se peut tout le monde à acquitter la taxe,—cela prendra toutefois un peu de temps; il est impossible d'imposer un impôt sur le revenu dans un pays comme le Canada et d'obtenir des résultats maximums au cours des deux premières années—nous réussissions peut-être à accroître les revenus provenant de cette source.

Nous retirons, toutefois si j'ai bien compris, une somme annuelle d'environ 30 millions de l'impôt sur le revenu. Dans le cas où nous augmenterions le taux de cette taxe de 50 p. 100, nous accroîtrions nos revenus d'environ 15 millions; cependant, si nous augmentions cette taxe bien au delà de celle qu'exige le gouvernement des Etats-Unis, mes collègues peuvent deviner l'effet probable qui en résulterait.

Prenons l'impôt sur les bénfices. Allons-nous augmenter le taux de cet impôt? Je le demande aux adversaires du rapport: Est-il la solution que vous proposez? Est-ce là le moyen que vous entendez adopter pour nous procurer des revenus afin de faire face à cette énorme dépense? Le gouvernement anglais a diminué d'une façon appréciable l'impôt sur les bénéfices; il l'a abaissé, si j'ai bonne mémoire, de 40 à 50 p. 100 de ce qu'il était à l'origine, sans compter qu'il est fort possible qu'il le diminue encore. Il est probable que les Etats-Unis suivront cet exemple.

Pouvons-nous, dans les circonstances, faire peser de plus lourdes contributions encore sur les différentes industries du pays? Avons-nous le droit de maintenir en vigueur une charge financière hors de toute proportion avec celle en vigueur en Angleterre et aux Etats-Unis? J'ai des doutes à ce sujet; nous ne serons pas en mesure d'obtenir des revenus de cette source.

Qu'allons-nous donc faire pour nous procurer les ressources nécessaires? Quelqu'un est-il en mesure de me le dire? Quelqu'un peut-il renseigner notre comité à ce sujet? Si le Parlement nous demande de remettre notre rapport en discussion et de le modifier pour autoriser le Gouvernement à dépenser une nouvelle somme de deux, trois ou quatre cents millions de piastres, il faut que quelqu'un prenne la parole ici et fasse pénétrer dans l'esprit des membres du comité la conviction qu'il est possible de prélever chaque année les sommes nécessaires à l'exécution de ce programme. Est-ce que cette proposition n'est pas juste et raisonnable?

Je fais ces observations simplement pour ramener le débat dans le cadre qui lui convient. Si nos calculs et nos chiffres sont erronés qu'on nous le démontre. S'il n'est pas vraisemblable que les dépenses publiques s'élèveront au chiffre de 700 millions à 800 millions au cours du prochain exercice, qu'on nous démontre notre erreur. Nous avons passé plusieurs séances à réunir et à discuter ces chiffres. Nous les avons insérés dans notre rapport; ils parlent par eux-mêmes; personne n'a osé mettre sérieusement en doute leur exactitude.

Pour ne citer qu'un exemple, prenons les dépenses imputables sur le compte courant ordinaire. Les chiffres sont là; ils parlent par eux-mêmes; ils sont très clairs et très explicites.

Nos dépenses courantes ordinaires sont montées de 127 millions, en 1914 à 270 millions cette année, sans tenir compte des frais futurs de l'intérêt sur le présent emprunt national. Il est impossible de diminuer cette somme d'une façon appréciable. Le Trésor devra faire face à une charge financière supplémentaire de 90 millions pour acquitter l'intérêt sur la dette nationale. Vous ne pouvez pas non plus diminuer ce montant; il est là; il est fixe; il doit être acquitté. Cette somme comprend un autre crédit de 25 millions affecté au paiement des pensions que vous ne pouvez éliminer, ainsi qu'un montant de 30 millions consacré à l'œuvre du rétablissement des soldats dans la vie civile; il sera nécessaire de continuer cette œuvre pendant les deux prochaines années, ce qui entraînera une dépense annuelle d'au moins 25 millions.

Ces dépenses sont inévitables. Si l'on tient compte de ces diverses circonstances, il nous reste moins d'argent qu'en 1914 pour les dépenses ordinaires du pays. Quelle chance aurez-vous en ce cas d'opérer une réduction? Si vous ajoutez à cette somme de 270 millions qu'il faut apparemment trouver, une autre de 35 à 38 millions pour des intérêts sur les 700 millions à nous procurer en vue de satisfaire aux engagements actuels du pays, puis une autre encore de 5 mililons pour des pensions additionnelles dont le volume s'accroît tous les jours; si à tout cela vous ajoutez de plus l'intérêt sur les sommes dont il a été question cet après-midi comme nécessaires à la restauration des soldats dans le civil, j'aimerais que quelqu'un vînt m'indiquer d'où les intérêts vont provenir et comment ils seront levés.

On a beau faire l'empressé, parler de façon agréable, comme certains de nos collègues cet après-midi, il n'en est pas moins vrai que cet argent doit être trouvé et, avant que le Parlement s'engage dans de telles aventures, ou donne son approbation à de tels principes, il devra se convaincre qu'il a immédiatement les moyens de réunir les fonds voulus. J'ai pensé devoir faire ces quelques remarques pour indiquer quel est le véritable but de l'amendement et en soumettre de nouveau la proposition à la Chambre.

M. COOPER: Monsieur l'Orateur, en discutant ce rapport, je serai bref. Je désire simplement faire une courte allusion aux remarques de l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie). Dans un article du "Star", de Toronto, du 3 novembre, on lui fait lire que des membres du comité ont eu la visite des whips libéraux désireux de pressentir leurs intentions dans l'affaire des gratifications. Comme j'ai fait partie de ce comité, j'estime que l'honneur de chacun de ces membres se trouve compromis. L'article en question est absolument faux, quant à moi.

La besogne du comité a été des plus pénibles. De quelque côté que nous nous tournions, une difficulté se présentait, et c'était une tâche impossible que d'imaginer un projet de gratifications ou de rétablissement équitable. Le comité a fait de son mieux. Il a, je crois, examiné à fonds toute l'affaire. Dans plusieurs cas, il a fait une revue complète des circonstances dans lesquelles elle se présentait, pour ensuite recommencer son travail. Voilà tout ce que j'ai à dire de l'ouvrage du comité. Je vais maintenant discuter trois ou quatre des propositions du rapport. La deuxième traite du taux des paiements et des allocations des officiers et des sous-officiers hospitalisés qui reçoivent un traitement par les soins du ministère du Rétablissement, et le comité a été d'avis que la paye et les allocations devraient être égales pour tous les grades. Aucun de nous n'a pensé dans le temps qu'il en pût résulter une grave injustice pour les officiers et les sous-officiers que l'on avait transportés dans ces hôpitaux comme souffrant d'incapacités dues à la guerre. Je crois que c'est là une affaire à laquelle on peut et l'on doit remédier.

La deuxième proposition que je désire discuter, c'est la 15e, celle à propos de laquelle le comité suggère d'échanger au taux ordinaire de $4.86⅔ les fonds en monnaie anglaise remis aux membres du corps expéditionnaire pour soldes et allocations et qu'ils ont rapportés d'outre-mer. La proposition ne s'étend pas, toutefois, à ceux qui, jusque-là, avaient échangé cette monnaie sterling contre notre piastre Je désire insister fortement sur ce point et prier la

Chambre de bien vouloir donner à la proposition un effet rétroactif.

J'arrive maintenant à la 20e proposition, celle qui concerne l'enseignement professionnel, l'instruction, etc., et c'est là un sujet qui m'est à cœur plus que tout autre. Pour ce qui est de l'enseignement professionnel, on a proposé de le faire donner à tout soldat de vingt et un ans ou moins, qu'il fût ou non devenu invalide par suite de la guerre. On a pensé, toutefois, et je le regrette infiniment, qu'une concession de cette sorte faite à une catégorie de combattants aurait par trop l'air d'un passe-droit.

C'était là une raison plausible. Une deuxième raison, ç'a été que le ministère du Rétablissement ne disposait pas de moyens suffisants pour épondre à de nouvelles demandes. Comme dans le cas de beaucoup d'autres choses dont se plaignaient les vétérans, ce n'était pas là une difficulté insurmontable, mais celle du passe-droit devait l'être, à mon avis, et je le regrette infiniment. Je crois sincèrement, en effet, que chacun de ceux qu'il est possible de dresser à une occupation utile vaudra au pays le centuple de la somme dépensée. Il serait très utile et vaudrait au pays autant que l'homme établi sur une terre et la faisant produire.

Je craindrais, cependant, qu'à moins de recevoir, et lors même qu'ils recevraient, de la part de toutes les sociétés de combattants du Canada, une expression d'opinions dénotant que l'immense majorité de ceux qui les composent, approuve que l'instruction soit donnée à ces jeunes gens, le Gouvernement ne fît preuve de passe-droit en acceptant le projet dès maintenant. On pourrait en dire autant des élèves des universités.

Il est bien connu que les savants dont nous pouvons avoir besoin aujourd'hui, nous ne pouvons les trouver chez nous et qu'il faut les faire venir de l'étranger. Il a été prouvé au comité que les soldats qui sont élèves des universités, atteignent le nombre de 7,500; or, je crois que 2,000 d'entre eux sont incapables d'achever leur cours. Cela va représenter une grande perte pour le pays, mais surgit encore ici la question de passe-droit et je crains que s'il est impossible de l'éluder de la manière que j'ai indiquée, il ne faille réserver la proposition.

La proposition n° 21 traite d'assurance sur la vie. Le comité a étudié cette question à fond et sous tous ses aspects. Bien qu'il ne comptât parmi ses membres, ni experts, ni actuaires, sa conclusion est la seule qu'il pouvait adopter. Je demande, cependant, qu'en adoptant le rapport des experts, on en rende les dispositions rétroactives jusqu'à la date du rapport présenté à la Chambre par le comité.

Quant aux gratifications, il était impossible de les rendre uniformes, et il suffisait de cela pour en faire rejeter le projet. En outre, après avoir assisté à toutes les séances du comité, moins une, tant qu'il s'est agi de recueillir la preuve, j'ai trouvé que la situation financière du pays et l'impossibilité, pour nombre de gens, de souscrire à un emprunt, devaient nous convaincre que la somme nécessaire pour payer les gratifications, ne pourrait être prélevée en quelques jours.

On a parlé d'égalité de sacrifice. La majorité des démobilisés, quoi que le Gouvernement fasse, sera toujours convaincue que ceux de nos compatriotes qui sont restés au pays, ont profité des avantages que la guerre pouvait offrir, pendant qu'eux enduraient des privations, des fatigues et s'exposaient tous les jours au danger de recevoir des blessures ou de perdre la vie. Est-il donc déraisonnable, dit-on, que ces soldats cherchent à égaliser les sacrifices en demandant à leurs compagnons restés au pays, une part des profits que la guerre leur a permis de réaliser? L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a suggéré un emprunt de 250 millions en faveur des soldats. Autant eût valu demander à ceux qui ont fait fortune pendant la guerre de faire cadeau de cette somme au pays. Cependant, les altruistes sont rares chez nous.

Si, toutefois, il devait s'agir d'emprunt, pourquoi ne pas suggérer un emprunt à certain terme et sans intérêt, afin de permettre à ceux qui ne se sont pas enrôlés, de prouver leur sincérité? Puisqu'ils sont si désintéressés—ce que je ne crois pas, cependant—il devrait être bien facile de les faire souscrire à un emprunt à pareille condition, et dans ce cas, nous n'aurions aucun intérêt à payer. Si c'est aller trop loin, tentons un emprunt à 3 p. 100, afin de fournir au désintéressement l'occasion de se manifester jusqu'à un certain point. En attendant, obéissons à la conclusion du rapport, qui parle de voir aux besoins des soldats nécessiteux, besoins qui vont s'accentuer l'hiver prochain, et laissons de côté l'emprunt en faveur des soldats, qui n'est pas immédiatement nécessaire. Le comité a fixé la somme de 20 millions pour les besoins des nécessiteux, mais tous ceux à qui j'en ai parlé, la jugent insuffisante. Pour moi, je la trouve suffisante, mais si

elle ne l'est pas, le Gouvernement saura, sans doute, trouver ce qui manquera.

L'honorable député de Fort-William (M. Manion) a parlé d'un prêt à faire aux "pauvres" (needy). Je voudrais avoir une définition du mot "besoin" (need) et je voudrais connaître l'homme ou le groupe d'hommes qui se soucierait de voir à la distribution de cet argent; il serait impossible de le distribuer avec justice et équité.

En terminant, monsieur l'Orateur, je tiens à déclarer que j'approuve entièrement le rapport du comité, avec la réserve que j'ai faite en émettant plusieurs idées relatives aux projets contenus dans les 15e, 20e et 21e propositions du rapport.

M. POWER: Au cours de cette discussion, on nous a répété plusieurs fois que ce n'était pas le dessein du comité, et cela ne doit pas être celui de la Chambre, de placer cette question sur le terrain de la politique. Dans une circonstance antérieure, lorsqu'il s'est agi de ces gratifications, j'ai déclaré que, à mon avis, on devait en faire une question de parti. Toutefois, je n'ai pas paru avoir l'appui des membres de la gauche à cet égard, mais j'ai certainement constaté que ceux de la droite ont fait une affaire de parti de la question des gratifications.

Ainsi, hier soir, le représentant de Simcoe-Nord (M. Currie), dans un discours très habile, a tenté de prouver qu'il y avait un moyen de prélever des fonds pour le paiement de ces gratifications, et que c'était de relever le tarif. Cela veut dire que nous devons inféoder les soldats au parti de la protection outrancière. Passe encore. Il n'est pas le seul qui ait caressé cette idée. En 1917, nous avons entendu dire par tout le Canada, en Angleterre et en France, que le seul moyen de sauver la patrie se trouvait dans le parti unioniste-tory, qui protégeait les soldats. Le représentant de Simcoe-Nord, j'en suis sûr, avait raison jusqu'à un certain point de dire qu'un grand nombre de députés de la droite devaient leur mandat aux soldats. Ils se disaient du parti de la victoire et ils déclaraient aux soldats: "Vous rentrerez tous au pays et vous serez bien traités."

Monsieur l'Orateur, j'ai entendu, aujourd'hui, raconter une histoire qui me rappelle le parti de la victoire. Un luron m'a dit que trois individus se chamaillaient pour savoir lequel était le plus grand menteur. L'un avait été aviateur; l'autre, un puisatier et le troisième était simplement un Américain. L'aviateur disait qu'il était monté si haut vers le firmament qu'il avait entendu le son des harpes célestes. Le puisatier disait qu'il était descendu si bas dans la terre que le feu de l'enfer avait fait bouillir l'eau de sa bouteille. L'Américain disait: "Nous avons remporté la victoire." Je crois que le parti unioniste peut rendre des points à l'Américain de l'histoire. Sans entreprendre de faire l'historique du parti unioniste, je puis offrir à ses membres quelques réflexions salutaires qui seront bien reçues, je l'espère. Au cours de mes travaux au comité, j'ai sollicité la permission de soumettre un rapport de la minorité, mais personne ne m'a appuyé parmi les libéraux, ni dans l'autre parti. L'on m'a dit que je ferais mieux de soulever la question dans la Chambre. Voici le rapport:

Considérant que ledit projet de rapport n'est pas satisfaisant en ce qu'il ne propose aucun système suffisant pour le rétablissement des anciens soldats, et

Considérant que les mesures proposées dans ledit projet de rapport pour remédier au chômage durant l'hiver prochain ne procureront pas un soulagement réel à ceux qui en auront le plus besoin:

Que ledit projet de rapport ne soit pas adopté par la Chambre, mais qu'il soit renvoyé au comité, afin que soit immédiatement déposé un projet de loi qui tendra au soulagement des besoins pressants des anciens soldats et à leur rétablissement définitif et complet dans leur état civil d'avant la guerre.

Je le répète, personne n'a voulu m'appuyer, et je dois, seul, pousser ce rapport. J'expliquerai ce que j'entends en disant qu'il n'y a pas de soulagement suffisant. Nous avons présenté un rapport dans lequel rien de réel ou de tangible n'a été suggéré, sauf l'ouverture d'un crédit de $40,000,000 ou de 50 millions pour le chômage dont je m'occuperai plus loin. On pourrait dire qu'il y a eu une tentative d'enlever un furoncle avec une aiguille, plutôt qu'avec un couteau. Il y a eu des propositions dont aucune n'a de valeur actuelle ou réelle.

On a parlé du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile comme étant de la nature d'une amélioration; mais, à mes yeux, il pèche par la tête même. Un ministère qui se propose de s'occuper des soldats et de leurs familles; un ministère que les journaux ministériels ont représenté, à grands frais, j'imagine, comme ayant été créé pour s'occuper des besoins réels des soldats n'a pas un soldat pour conduire ses affaires. Parmi les 620,000 soldats—je puis me tromper quant au nombre, mais je crois que ce calcul est exact, pour bien dire —on n'en a pas trouvé un seul capable de veiller sur ses camarades. On a trouvé quelqu'un qui n'a jamais pris part à la guerre, et on a choisi pour un sous-ministre un homme qui n'a pas fait de service. Si vous

aviez voulu plaire aux soldats qui vous ont élus, vous auriez pu, au moins, suivre la résolution adoptée à leur convention annuelle. La voici:

8e résolution:

Considérant que l'administration du ministère de Rétablissement des soldats dans la vie civile a causé un vif mécontentement et beaucoup d'agitation parmi les soldats de retour au Canada, et a mis en péril l'heureuse réhabilitation des soldats invalides, ce qui, dans les circonstances actuelles est un danger pour le Canada.

Et attendu que l'on est d'avis que les affaires pressantes de ce ministère exigent toute l'attention d'un ministre responsable au peuple par l'entremise du Parlement et qui devrait avoir une grande connaissance des besoins des soldats rapatriés.

Arrêté:

Que l'association des vétérans de la Grande guerre du Canada réunis en convention demande au très honorable sir Robert Borden, premier ministre du Canada, d'effectuer dans son cabinet les changements qui permettraient de relever de ses fonctions l'honorable sir James Lougheed au ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, et pourvoir à la nomination d'un ministre responsable et d'un sous-ministre qui a fait du service actif au cours de la guerre...

Cette résolution n'est pas de moi; elle vient de l'association des vétérans. Ce ministère, le plus important peut-être de tous les ministères à l'heure actuelle, est sous la direction d'un ministre que très peu d'entre nous ont vu. Pour ma part je suis député ici depuis trois sessions et je ne l'ai jamais vu. Lorsqu'il s'agit des crédits, ce sont le président du conseil privé, l'honorable député de Halifax et le ministre de l'Immigration et de la Colonisation qui s'occupent des questions se rapportant à ce ministère. Je proposerais que l'on nomme au Sénat le président du conseil privé au lieu du député de Frontenac. Le président du conseil privé semble n'avoir rien à faire, et il sera en parfaite sûreté avec cet autre ministre de tous les métiers, l'honorable député de Halifax, que l'on pourrait très bien aussi nommer au Sénat. Je ne dis pas que l'absence de ces honorables messieurs ne me ferait pas un peu de peine, mais quoi qu'il arrive nous devrions avoir dans cette Chambre quelque personne chargée de répondre aux questions se rapportant à l'établissement des soldats.

Quant à l'enseignement professionnel—et je parle d'après ce qui m'est arrivé à moi-même— on y trouve beaucoup trop de formalisme. On observe une certaine incompétence dans la mise en œuvre du système. On a déclaré au comité qu'un homme de trente-huit ans, un ouvrier y suivait un cours en vue de devenir commis dans une maison de commerce, en plus on lui accordait une gratification pendant son cours d'étude. Il faut toujours y mettre un peu de jugement. Comment un homme de trente-huit ans, sachant à peine lire et écrire, peut-il en six mois se préparer à un poste de commis dans un établissement commercial? On nous cite beaucoup de cas de ce genre. On ne pourvoit pas à assurer de l'emploi à ces soldats après qu'ils auront achevé ce cours d'études. Parfois on les placera dans une manufacture, mais, ils sont, naturellement, incapables de conserver leurs positions, et je suis bien certain, que même le fabricant ou le patron le plus loyal ne voudra pas les garder.

Puis, il y a l'établissement des soldats sur les terres. Il est peut-être avantageux, mais nous avons cherché, durant deux ans, à créer un système d'établissement, avant d'y réussir. Je ne dis pas que si celui que nous avons adopté soit bon ou mauvais, tout dépendra de ce que les hommes seront capables ou incapables de payer les $7,500 qu'on leur aura prêtés. J'ai bien confiance aux soldats, mais il peut se faire qu'ils ne soient jamais capables de rembourser cet argent. Je ne suis pas aussi renseigné en matière d'agriculture que certains députés de l'autre côté de la Chambre prétendent l'être, je ne suis pas en mesure de me prononcer à cet égard, mais le remboursement de ces $7,-500 sera peut-être difficile. C'est mon opinion, mais je puis me tromper. Quant à cette partie-ci du pays, j'entends la province de Québec et la province d'Ontario. J'avoue, avec l'honorable député de Simcoe-Nord, que c'est chose futile que d'enlever à la ferme un homme d'expérience et de le remplacer par un homme qu'on aura plus ou moins instruit dans un collège de l'Etat. Nous cherchons à augmenter la production, mais jamais nous n'y arriverons par de tels moyens. Les agences de placement du Gouvernement fonctionnent si bien, que le Gouvernement qui les soutient ne songe pas à recruter ses propres employés par leur entremise. Je vais en donner un exemple. Nous avons à Québec les ateliers de Saint-Malo. Ils devaient assurer beaucoup de travail à la population de Québec, et il devait s'ensuivre une grande prospérité; cela n'est pas arrivé. Mais tout récemment on a ouvert ces ateliers, afin, disait-on, d'y placer un grand nombre de soldats rapatriés. Voici ce qu'on a dit aux soldats qui s'y sont présentés: "La place est prise". Le soldat répliquant parfois: "C'est l'agence de placement du Gouvernement qui m'a envoyé ici; il faut que vous me donniez de l'ouvrage", et voici ce qu'on

lui répondait: "Nous ne pouvons pas vous employer, nous n'avons pas d'ouvrage pour vous". Le lendemain, la place était donnée à quelque protégé du patron de l'atelier. Voici, je crois, un bon exemple du fonctionnement des agences du Gouvernement. Dans tous ces ateliers on n'attache pas plus d'importance aux agences de placement du Gouvernement qu'un fabricant ou un patron ordinaire n'y en attache. De fait, on y en attache beaucoup moins.

Je croyais que ces agences de placements avaient été instituées pour trouver des emplois aux citoyens. Ce rapport contient plusieurs propositions dont quelques-unes sont bonnes, d'autres mauvaises, mais la plupart sans importance. La proposition n° 2, page 52 (v. f.) demande que le même taux de solde et d'allocations soit accordé à tous ceux qui suivent un traitement. Je suppose que les membres de la Chambre connaissent cette proposition. Quoi qu'il en soit, en voici le but. Que l'on soit officier ou simple soldat, sous-officier, sergent-major, lieutenant-colonel ou colonel, si l'on suit un traitement autorisé par le département du Rétablissement civil des soldats, le taux de la solde sera le même pour tous. C'est de l'égalité, si vous voulez. J'ai reçu plusieurs télégrammes au sujet de cette proposition. L'un vient du sanatorium des tuberculeux de Sainte-Agathe-des-Monts, qui est sous la juridiction de l'Etat. En voici le contenu:

Plus bas copie du télégramme. Espérons que vous protégerez nos intérêts à ce sujet. L'hon. M. Calder, président, comité du rétablissement civil des soldats.

Les infirmières, officiers et sous-officiers suivant un traitement au sanatorium de Sainte-Agathe protestent vivement contre la proposition d'égalité de solde faite par votre comité. Si cette diminution est adoptée, le Canada sera le seul pays allié ne traitant pas les officiers et les sous-officiers en rapport avec les responsabilités qu'ils ont supportées durant la guerre. Ils seront placés dans une situation très difficile vu les engagements financiers déjà contractés.

Capitaine Lee.

J'ai deux ou trois de ces télégrammes, et quelques-uns de mes amis en ont aussi reçus. Maintenant, quel sera l'effet de cette proposition? Je connais un médecin de quarante-cinq ans, qui a exercé sa profession à Québec. Il se faisait un revenu fort appréciable pour le soutien de sa femme et de ses enfants. Il a été trois ans au front, à la tête d'un hôpital et il a fait son devoir. Aujourd'hui son cas est désespéré. Il est dans un hôpital dirigé par le département du Rétablissement civil des soldats. Il touche la paye qu'il avait outre-mer—pas autant qu'il gagnait dans la vie civile—et sa femme reçoit l'allocation d'absence. L'effet de cette proposition sera de réduire la paye de cet officier, absolument incapable de rien faire, au taux de 1 piastre 10 cents par jour et le jeter, pour ainsi dire, sa femme et ses enfants dans le chemin.

J'étais simple soldat moi-même quand je me suis enrôlé, mais je ne pense pas que cette proposition soit juste. C'est du bolchévisme, voilà tout. Vous ne prenez pas l'intérêt du simple soldat. Si vous l'étiez, vous lui donneriez la même solde qu'au colonel. Je trouverais cela bien fait. Mais je me demande pourquoi on jeterait les gens dans la rue uniquement pour plaire à l'élément morbide de l'association des vétérans de la grande guerre, dans les rangs des soldats ou à la Chambre. Je répète que ce n'est pas raisonnable, que ce n'est pas juste, et qu'il ne faudrait pas le faire. Cette proposition est une honte et une disgrâce pour la Chambre. Si nous adoptons cette idée, ne donnons aux membres du Parlement qui ont servi ici durant la guerre que 1 piastre 10 par jour. Ils n'ont pas tant fait que le soldat; qu'ils remboursent leurs indemnités. Cette proposition n'est pas équitable. Je veux être traité avec autant de justice que n'importe qui; je refuse carrément d'appuyer cette proposition.

Prenons une autre proposition du rapport à la page 53 (v. f.). Il est proposé que l'on prolonge la période durant laquelle les officiers du service de la convalescence du département doivent se tenir personnellement en contact avec les invalides. Je m'oppose à cette proposition et je dirai en peu de mots pourquoi. Nous voulons que le soldat libéré ait confiance en lui. Nous croyons à l'assurance du vétéran. Et cependant, on envoie ça et là, quelques officiers, grassement payés par l'Etat, voir un tel ou un tel à tous les deux ou trois mois. "Eh bien, Bill", demande-t-il "que devenez-vous, cherchez-vous une meilleure situation?" Bill n'est pas satisfait de son emploi, mais il n'aime pas que chacun se mêle de ses affaires et que des rapports soient adressés à Ottawa sur sa vie privée. Laissons-le gagner sa maigre vie sans l'importuner.

Il y a une proposition dans le rapport au sujet de la commission des pensions.

Je la crois très importante. Le comité des pensions devrait s'en occuper. Ainsi, il faut de toute nécessité que le pays s'intéresse à la mère veuve. Elle touche 40 piastre par mois, et tous avoueront qu'elle a beaucoup de difficulté à joindre les deux bouts. Elle ne peut y arriver que pénible-

ment dans l'Est, et je suis sûr que c'est bien pis dans l'Ouest. Cette question doit être étudiée.

J'arrive maintenant à une autre demande. On a dit plusieurs fois dans cette Chambre, et avec raison, je pense, que nous aurions pu proposer tout au moins un plan d'assurances d'après lequel un individu pourrait obtenir de l'Etat qu'il se charge de l'assurer lorsque les compagnies refusent de le faire, à cause de son état de santé. L'homme qui souffre de la tuberculose ou des effets du gaz devrait avoir le moyen de laisser quelque chose à sa veuve et à ses enfants. Ce moyen devrait être mis à sa disposition par l'Etat.

J'arrive maintenant à la dernière demande, celle que rapporte la page 58 du compte rendu des délibérations du comité. On y suggère le vote d'une certaine somme pour les cas d'extrême pauvreté:

> Quant au chômage inévitable pouvant exister pendant l'hiver parmi les soldats démobilisés, votre comité est d'avis que le Gouvernement fédéral devrait se charger de prendre les mesures nécessaires dans la circonstance.

Cela peut être bien, et le Gouvernement a des bureaux de placement à cet effet; mais le comité va plus loin:

> En vue de cet objet, votre comité propose que des mesures soient prises pour subvenir aux besoins des nécessiteux et pour que soit créé l'organisme qu'il faut pour l'administration des sommes que le Parlement voterait dans ce but.

Nous votons en ce moment de 40 à 50 millions pour cet objet, c'est-à-dire que cette somme sera mise dans les mains d'un ministère quelconque pour qu'il en fasse l'emploi à sa guise. Or, je me fie si peu au ministère actuel que je ne lui confierais pas une piastre de mon argent. Sous prétexte de venir en aide aux nécessiteux, nous confierions au Gouvernement une somme de quarante à cinquante millions. Mais nous sommes tous nécessiteux. Dans le moment, j'ai quatre sous dans ma poche! Si le Gouvernement désire provoquer une élection à courte échéance, quiconque aura obtenu une parcelle de ces fonds sera présumé devoir voter pour le Gouvernement, et c'est tout naturel. A qui cet argent va-t-il être donné? Avant de le voter, j'aimerais à savoir au moins qui va en faire l'emploi, à quelle personne ira le pot-de-vin. J'aimerais à savoir à qui, dans mon comté, cet argent va être remis. J'en ferai faire la demande par des hommes que je me figure devoir voter pour les conservateurs.

M. ARTHURS: L'honorable député n'a pas de nécessiteux dans sa circonscription?

[M. Power.]

M. POWER: Tous les conservateurs de ma circonscription sont des nécessiteux. Si nous pouvions être sûrs que cette dépense profiterait à nos combattants, je dirais, fort bien, mais le Gouvernement nous inspire si peu de confiance, que le soldat nécessiteux a bien peu de chances de bénéficier de nos bonnes dispositions. En dépit du dénûment le plus complet, un soldat qui se respecte ne voudra point demander l'aumône au Gouvernement, non plus qu'à des associations de bienfaisance. Ceux d'entre mes honorables amis de la droite qui ont fait la connaissance de nos soldats savent que je n'exagère rien.

Quant à ceux qui vagabondent dans nos rues et refusent de travailler, on peut être sûr qu'ils assiégeront le bureau des nécessiteux, si c'est le nom qui sera donné à ce service. Vous y verrez toujours les mêmes, non pas en grand nombre, je le sais, mais en nombre beaucoup trop élevé, pendant que celui qui cherche honnêtement de l'ouvrage et se rendrait volontiers à un bureau de placement, si un tel bureau fonctionnait avec tant soit peu de régularité, ne voudra pas faire appel à celui des nécessiteux. Je suis absolument opposé au vote de ces fonds tant que je ne saurai pas l'emploi qu'on se propose d'en faire. Nous en avons déjà voté suffisamment sans connaître leur destination.

La droite nous a demandé de lui indiquer le moyen de trouver l'argent qu'il faut pour venir en aide à nos soldats. Avant d'aller plus loin, je dois dire que je suis opposé à toute gratification supplémentaire. Je me suis déjà prononcé dans ce sens, ici, et désire y insister.

Pour plaire aux membres de la droite, cependant, lesquels sont pour moi de bons amis, je vais émettre une proposition. L'œuvre de la réintégration des soldats dans la vie civile me paraît absolument inutile, dirigée qu'elle est par un ministre parfaitement incapable. Elle devrait être abolie. Personne n'en veut. Vous avez là une horde de fonctionnaires qui s'engraissent des sueurs du peuple; mettez-les à la porte. De même que d'autres entreprises, celle du rétablissement des soldats dans la vie civile a follement dépensé des millions: 144, je crois. C'est peut-être un peu trop dire, mais dans un temps où c'est par millions que marche la dépense, il est difficile d'en suivre le rapide mouvement.

Nous avons, en tout cas, 300 millions que nous pouvons mettre de côté. Vous avez résolu, je suppose, d'accorder une seconde gratification aux soldats, abolissez le département de la Restauration des soldats dans

le civil, tout en conservant le comité des pensions, laissez de côté la question de l'établissement sur des terres, permettez au soldat de s'installer sur une ferme, abolissez le bureau de placement—qui n'est d'aucune utilité—et la rééducation professionnelle, indiquez au soldat gravement blessé où il peut apprendre un métier et engagez-le dans la bonne voie. Vous aurez alors trouvé 300 millions. Que le pays prenne 200 millions de cet argent. Je ne vois rien qui nous en empêche. Nous pourrions épargner cet argent, tout en rendant les soldats heureux. J'ai déjà parlé plus longtemps que je ne me proposais.

Plusieurs VOIX: Continuez.

M. POWER: Je n'étais pas au nombre des députés qui ont signé le rapport de la minorité du comité, mais je crois qu'ils ont parfaitement raison, lorsque ils disent que si nous n'avons pas d'argent, cela provient de la dépense insensée et du gaspillage honteux auxquels le Gouvernement s'est livré. Il a promis aux soldats tout ce qu'il pouvait. Entre temps, il gaspille des sommes qu'il pourrait épargner pour le leur donner. Au début, nous avons envoyé nos soldats à la guerre; c'est parfait et j'ai approuvé la chose. Nous avons inutilement sacrifié un nombre considérable de vies au front; je ne m'en plains pas, bien que ce soit regrettable; mais nos soldats sont allés outremer pour combattre. Nous avons ensuite fait des avances à droite et à gauche; nous nous sommes sacrifiés pour l'Angleterre et ses alliés, en vérité, pour tout pays imaginable. Nous avons gaspillé notre argent durant et après la guerre. Nous avons acheté des munitions inutilisables, des brodequins en cuir pourri, des chevaux qui ne pouvaient pas marcher—nous avons acheté tout ce qui pouvait être prétexte à débourser l'argent qui aurait pu, n'eût été ce gaspillage, servir à restaurer nos soldats. Pendant que nos soldats combattaient, outre-mer, nous prodiguions l'argent au Canada. Nous avons jeté 25 millions à la Roumanie; cela nous reviendra plus tard peut-être. Nous avons donné 6 ou 7 autres millions à M. Jos. Flavelle pour le bénéfice des Italiens N'empêche que cela ne profite pas à nos soldats démobilisés. Puis nous nous mettons à l'œuvre et nous semblons avoir un grand amour pour les Anglais—ce qui durera tant qu'ils ne nous contrecarreront pas. Dans ce cas-ci, je crains que ce ne soit pas le capitaliste anglais malheureux qui profite de ces avances, bien que, ostensiblement, nous le favorisions. Mais nous avons donné au capitaliste anglais plusieurs millions de dollars que nous pourrions peut-être avoir encore dans le Trésor au bénéfice de l'ancien combattant. En un mot, nous prodiguons nos richesses à tous les pays du monde, le nôtre excepté.

En ce qui me concerne, bien que je ne puisse voter pour de nouvelles gratifications, vu l'état précaire des finances fédérales, je crois qu'on doit blâmer avec toute la sévérité possible ceux qui ont été les auteurs d'une situation à ce point sérieux que nous ne pouvons, aujourd'hui, faire pour nos soldats ce que nous leur avions promis, et ce qu'ils ont peut-être toute raison d'espérer de nous.

M. ARTHURS: Les remarques de l'honorable député (M. Power) préopinant qui faisait partie du comité chargé de l'étude du projet de loi (bill n° 10) m'ont un peu surpris. Je crois que son assiduité aux séances du comité n'a pu être bien. . .

M. POWER: Puis-je interrompre un instant l'honorable député? J'ai déclaré ici même, que peut-être me nommerait-on membre de ce comité, mais que vu le règlement de la Chambre, puisque je m'étais prononcé en termes formels, contre la gratification, je ne devais pas en faire partie. Mais on n'a pas tenu compte de ma déclaration et je fus choisi.

M. ARTHURS: C'est la deuxième fois que l'honorable député se déclare personnellement opposé à l'octroi d'une gratification ultérieure. En cela, il confirme la déclaration de l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie), peut-être à dessein mais je l'ignore. L'honorable représentant de Simcoe-Nord a affirmé à la Chambre que le comité avait été trié sur le volet et que les députés nommés par la Chambre étaient reconnus comme étant opposés à tout octroi d'une gratification ultérieure. Plusieurs députés ont nié cette affirmation et je me contente de dire qu'en ce qui me concerne, nul soldat ne m'a sollicité, et que j'ai accepté de faire partie du comité, l'esprit libre, non seulement, avec l'esprit libre, mais, pour diverses raisons favorisant l'idée de faire tout ce qu'il serait possible pour les soldats libérés. Je crois qu'en cela, je tombais d'accord avec la majorité du comité. Plusieurs membres de ce dernier s'étaient rendus outre-mer, d'autres avaient eu leurs fils, ou d'autres parents et des amis au front, dont quelques-uns n'étaient pas revenus.

Le député de Brantford (M. Cockshutt) a tiré gloire de ce qu'il avait combattu l'adoption du rapport du comité, à certains égards, bien qu'il eût eu outre-mer trois

fils, ayant à leur acquis une durée totale de service de onze ans.

Un membre du comité avait outre-mer trois fils qui ne sont pas revenus. Il est absolument injuste de dire de cet homme-là du moins, que ses sympathies ne sont pas en faveur du soldat rapatrié.

M. POWER: Je n'ai pas dit cela.

M. ARTHURS: Je ne visais pas l'honorable député de Québec-Sud (M. Power). Mais l'honorable député a aussi des comptes à rendre. En premier lieu, tandis que le comité déclarait qu'il n'était pas possible d'accorder de nouvelles gratifications en ce moment, il ne s'est pas arrêté à cela et a dit qu'elles ne devraient être accordées dans aucune circonstance. Il a également dit qu'il était en faveur de l'abolition du département pour le rétablissement des soldats dans la vie civile. Or, si l'enquête de notre comité a prouvé quelque chose, c'est que, en dépit des accusations lancées sans discrétion contre ce département, le travail accompli avait été beaucoup plus considérable que nous ne l'avions prévu. Ce département prend soin des hommes qui ont été invalidés et qui ont encore besoin de traitements de médecins soit maintenant soit plus tard. Sous ce rapport donc, l'honorable député s'est grandement trompé; je suis convaincu qu'il ne trouverait pas dans tout ce grand Dominion, à part lui, un seul homme, qui, en y réfléchissant, dirait qu'il faut abolir le département du Rétablissement des soldats dans la vie civile. Au contraire, nous devrions donner plus d'importance à ce département; et, incidemment, tandis que le comité trouvait impossible l'octroi de nouvelles gratifications en ce moment à cause de la présente situation financière du pays et autres considérations dont je parlerai plus tard, nous avons trouvé aussi—et cette conclusion a été unanime—qu'il fallait faire tout ce qui était possible, d'abord pour les hommes qui ont été invalidés à notre service durant la guerre, et ensuite pour les veuves et les enfants des hommes qui ne sont pas revenus.

On a déclaré que ce comité était partial, et je me suis efforcé de prouver tout le contraire. Ce comité a tenu un grand nombre de séances; j'ai compris qu'il y avait eu cinquante ou soixante séances. Nous avons entendu des témoins venant de toutes les parties du Canada. Nous avons siégé matin, midi et soir et même le dimanche dans une ou plusieurs circonstances, afin de déposer le résultat de notre enquête devant le Parlement avant la fin de cette session. Nous avons étudié l'affaire avec le plus grand soin, et voici, brièvement, notre opinion: l'adoption de quelque grand projet général de gratifications n'offrirait aucune base permanente de règlement. Si nous prenions l'un quelconque de ces projets il n'y aurait aucune garantie; aucun homme ou organisation d'hommes ne pourrait garantir que cela réglerait pour toujours la question de la restauration des soldats dans la vie civile. Tous les honorables députés savent qu'il y aura plus ou moins de chômage et de misères au cours de cet hiver, et si nous accédions aux propositions énoncées par M. Flynn ou par quelques-unes de ces associations, aurions-nous l'assurance qu'il n'y aurait aucun chômage cet hiver? Aurions-nous l'assurance que ces hommes ne perdraient pas ou ne dépenseraient pas bientôt cet argent d'une façon quelconque? Aurions-nous l'assurance que le pays serait protégé contre le chômage? Je prétends que nous aurions à faire face aux mêmes engagements même si nous accédions à la demande d'accorder une gratification supplémentaire. Nous savons que ces problèmes doivent se poser de nouveau de temps à autre; et le comité a décidé de rejeter les diverses propositions déposées qui lui ont été soumises, d'accorder une gratification générale, en vue de parer aux cas de dénûment qui seront signalés au cours du présent hiver ou plus tard.

Quant aux divers projets d'un caractère général qui ont été placés devant nous, le premier était celui de M. Flynn. Pour des motifs évidents, aucun membre de cette Chambre, je pense, ne dira, franchement qu'il est en faveur de ce projet. Il proposait de donner $1,000 pour le service au Canada, $1,500 pour le service en Angleterre et $2,000 pour le service en France, sans tenir compte de la durée du service ou de toute autre chose. Lorsqu'on lui demanda devant le comité s'il donnerait les $1,000 à un homme qui n'aurait fait que deux ou trois jours de service, M. Flynn répondit qu'il les donnerait certainement. La seule difficulté que nous ayons éprouvée par rapport à la gratification qui a été déjà donnée, reposait sur son inégalité. Nous avons trouvé que des gratifications avaient été accordées et acceptées par des hommes qui, dans le sens ordinaire du mot, n'en avaient pas besoin. Un grand nombre d'employés civils sont allés outre-mer, et bien qu'ils retirassent leurs pleins appointements en qualité d'employés civils, ils retiraient également leur solde militaire. Il est bien vrai que les personnes à leur charge ne recevaient pas d'allocation d'absence, mais sous tous les autres rapports ils étaient traités de la même manière et recevaient la même solde que tout autre soldat.

Revenus au pays, ils ont repris leurs emplois réguliers, ont reçu les augmentations que d'autres de leur rang eussent pu obtenir pendant leur absence et, de plus, la gratification. D'autres, qui étaient à l'emploi de compagnies de chemins de fer ou de particuliers, ont reçu la même gratification dans des circonstances analogues. Par conséquent, la disparité ne serait pas supprimée par le projet de M. Flynn; au fait, il nous laisserait précisément comme nous sommes.

Le deuxième projet était celui de l'association des vétérans de la grande guerre, et il réunissait tous les éléments qui contribuent à l'insuccès. Le système de gratifications proposé par l'association favorise celui qui a servi pendant une certaine année. Autrement dit, le soldat qui a franchi l'océan en 1914 — et plusieurs jeunes gens ayant le goût des aventures sont entrés dans l'armée pendant l'automne de cette année-là avec l'espoir que la guerre ne durerait pas longtemps, probablement quelques mois seulement — recevrait, uniquement pour cela, une gratification de $500, puis, $1,000 de plus, s'il s'est rendu en Angleterre la même année et $1,000 encore, s'il s'est rendu en France.

Monsieur l'Orateur, le jeune homme qui s'est enrôlé volontairement et a été au front en 1916 ou en 1917, après que les souffrances de notre armée à Ypres et à la Somme eussent été connues, était plus patriote et avait plus de mérite — si le mérite de ces soldats peut se mesurer — que celui qui s'est rendu là-bas aux premiers jours de la guerre. D'après le système proposé par l'association des vétérans de la grande guerre, celui-là est mis sur un pied d'infériorité. Tout ce qu'un soldat avait à faire, c'était de se rendre là-bas en 1914 et de parvenir jusqu'en France la même année, et s'il était revenu au pays quinze jours après son arrivée en France, il recevrait la plus forte fratification, $2,500, tandis que celui qui a traversé l'océan en 1916, connaissant dans une grande mesure le caractère horrible de la guerre, et qui est demeuré là-bas jusqu'au dernier coup de canon, recevrait une somme beaucoup plus faible. Autrement dit, le système de l'association des vétérans de la grande guerre ne tient aucun compte de la durée ni de la nature des services rendus, si ce n'est dans le projet de défalquer un quart de la gratification dans le cas de ceux qui n'ont pas fait le service de combattant.

Au cours du débat, nous avons eu un défenseur signalé de l'association des vétérans de la grande guerre, le représentant de Simcoe-Nord (M. Currie).

M. MACKIE (Edmonton-Est): Le comité a-t-il pris le système de l'association des vétérans de la grande guerre pour un projet formel, et l'a-t-il rejeté pour cette raison; ou bien ce système a-t-il été présenté au comité purement et simplement comme une proposition?

M. ARTHURS: Le système a été soumis au comité comme un projet régulier. Des témoins en ont modifié certains détails; mais, selon moi, les représentants de l'association l'ont offert comme un projet déterminé.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Votre comité a-t-il laissé entendre à l'association qu'il examinerait toutes les modifications du projet qui seraient proposées?

M. ARTHURS: Précisément de la même manière que nous étions prêts à examiner les propositions du premier venu. Nous n'avons pas fait d'exceptions en faveur de l'association des vétérans de la grande guerre ou de tout autre corps Des particuliers nous ont soumis des propositions. Nous en avons reçu une excellente de M. Margeson — à mes yeux, c'est la meilleure de toutes, car elle aplanit plusieurs des inégalités des gratifications antérieures. Il l'a soumise en son seul nom, sans avoir égard à personne. Nous étions bien prêts à recevoir toutes les propositions, qu'elles fussent mises de l'avant par l'association des vétérans de la grande guerre, ou par tout autre groupe ou individu.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Le comité a-t-il repoussé la proposition de l'association à cause de la disparité des paiements à celui-ci ou à celui-là, ou à cause de l'impossibilité pour l'Etat de prélever les fonds pour payer les gratifications que cette association demandait?

M. ARTHURS: Pour les deux motifs. Le comité a examiné intrinsèquement tous ces projets. Puis, il a étudié la situation financière du pays et les besoins pécuniaires des soldats.

Le représentant de Simcoe-Nord (M. Currie) a été dans cette enceinte le défenseur du projet de l'association des vétérans de la grande guerre, et je tiens à rappeler quelques propos seulement qu'il a tenus au cours du débat au sujet de son interprétation du mot " besoin ", car tout le projet de l'association repose sur le sens ou la définition du mot " besoin ", en tant qu'il s'applique aux gratifications.

Au début de son discours, l'honorable député de Simcoe-Nord, parlant de l'associa-

tion des vétérans de la grande guerre, disait:

Ils ne demandent pas la charité. Ils demandent une gratification et par gratification on doit entendre une subvention en deniers ou en nature qui les dédommagera du temps perdu pendant la guerre et leur permettra de se tirer d'affaires à l'avenir dans la vie civile.

Plus tard, il dit encore, ainsi qu'on le voit dans le hansard, page 1856 de l'édition anglaise non revisée:

C'est une subvention par la nation en reconnaissance de ses services et des pertes qu'il a subies pour le compte de l'Etat.

Plus loin, encore, à la même page, vers le milieu, il ajoute:

Lorsque vous parlez de ceux qui sont dans le besoin, vous entendez parler de charité

M. CURRIE: L'honorable député naturellement cite des passages de mon discours dans cette discussion, et je pourrais fort bien faire observer que c'est contraire au règlement de la Chambre, mais je passerai outre volontiers. S'il veut bien étudier ce que j'ai dit, il verra qu'il n'y est aucunement question de l'association des vétérans de la grande guerre. J'ai parlé exclusivement des soldats rapatriés. J'ai dit, en terminant que je voulais bien appuyer la proposition de l'association des vétérans de la grande guerre et l'amendement, rien de plus.

M. ARTHURS: Je veux bien croire sur parole l'honorable député et appliquer ses observations à toutes les gratifications sans distinction. Il en est de même de tous les projets qui ont été soumis au comité. Ils tournent tous autour de la définition du mot "besoin", et j'attire l'attention sur la définition qu'en a donnée l'honorable député de Simcoe-Nord, en disant que, selon lui, ses subventions doivent être accordées à tous sans distinction, c'est-à-dire, données à titre de récompenses pour services rendus et pour dédommager des pertes subies par les divers membres des troupes. Il dit: "Si vous faites une distinction et employez le mot "besoin", cela veut dire qu'il s'agit d'une aumône. En d'autres termes, le comité a reconnu en principe que, si nous adoptons un quelconque de ces projets, nous devons l'appliquer à tous les soldats qui y auraient droit dans l'acceptation ordinaire du mot. Pendant que nous sommes tous à échanger ainsi nos opinions, je puis dire, pour ma part, que si la situation financière du pays le permettait, j'approuve le projet de M. Margeson, et ma seule objection est fondée sur l'insuffisance de nos ressources financières. Grâce à l'adoption de la proposition de M. Margeson, les diverses inégalités qui existent actuellement au sujet des gratifications actuelles seraient éliminées, et le simple soldat, qui après tout a le plus besoin d'assistance, serait placé sur le même pied que les autres. Je n'ai aucune hésitation à prendre cette attitude, bien que j'aie souscrit au rapport et que je sois prêt à appuyer de toutes mes forces le rapport du comité qui dit qu'à l'heure actuelle nous ne voyons pas comment nous pourrions appuyer ou proposer des gratifications d'application générale.

Cette conclusion s'explique par deux facteurs qui s'imposent dans cette discussion, et dont le premier et le plus important se trouve être la situation financière du pays à l'heure actuelle. Je ne reviendrai pas sur les chiffres, car je ne vois pas du tout la nécessité de les rappeler de nouveau. Il n'en est pas moins vrai que si l'on tient compte des dépenses imputables sur le compte du capital seules ou des dépenses spécifiquement déterminées par la loi ainsi que de l'intérêt que nous devrons payer sur le présent emprunt de la victoire et sur celui qui doit suivre pour faire face à nos obligations, le Canada sera obligé de trouver une somme à peu près 320 ou 330 millions de dollars. Estimant le chiffre de la population à 8 millions, ce qui n'est certainement pas exagéré, cela signifie 40 dollars pour chaque homme, femme et enfant du pays par année. En d'autres termes, chaque famille de cinq personnes devra, dans les circonstances actuelles, contribuer environ $200 par année en moyenne pour remplir nos obligations présentes inévitables. Votre comité est d'avis que dans les conditions actuelles, il est absolument impossible d'ajouter à nos obligations 20, 30 ou 40 millions. Toutefois, nous avons prévu les mesures à prendre pour venir en aide aux soldats qui peuvent se trouver dans le besoin, et nous avons proposé certaines modifications à apporter aux règlements existants.

Quant aux cas de nature particulière, nous avons en tout trente-trois propositions que, j'en suis certain, tous les honorables députés ne sont pas sans avoir lues. Sans pouvoir accepter toutes ces propositions, nous avons cependant essayé d'examiner loyalement chacune d'elles, et nous avons exprimé certains avis que nous croyons être tout à fait dans l'intérêt des soldats eux-mêmes et qui leur assureront de la part du pays un traitement équitable; et c'est assurément ce qu'ils méritent. Quelques-unes des propositions que nous n'a-

vons pu agréer avaient beaucoup de bon. Nous en avons cité une dans l'amendement de l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Andrews), celle concernant la commission des pensions. Je suis un des membres du comité qui ont fortement insisté, comme le président peut en témoigner, pour une augmentation de la somme qu'accorde actuellement la commission des pensions aux orphelins du Canada.

J'ai fait tous les efforts possibles, mais je me suis buté contre un fait inéluctable: c'est que le comité n'avait pas à s'occuper de la question des pensions. Le comité a été nommé pour étudier les dispositions du bill n° 10, de sorte que le mieux que nous pouvions faire dans les circonstances, ce fut d'émettre l'avis que la commission des pensions soit maintenue en fonction afin qu'elle pût s'enquérir de l'existence de passe-droits et d'y porter remède. Nous avons aussi proposé que s'il survient des cas de dénûment au cours de l'hiver prochain, le Gouvernement y intéresse le Fronds patriotique. Ces propositions ont eu leur effet. Il est bien inutile que je lise le texte de cette proposition; cependant, elle constitue l'un des articles que l'honorable député de Winnipeg-Centre voudrait faire biffer du rapport.

L'honorable député croit-il que ces veuves et ces orphelins touchent des pensions trop élevées? Pense-t-il que nous avons outrepassé nos devoirs en demandant au Gouvernement de tenir compte de cette situation et en recommandant de soulager les misères, s'il y en a l'hiver prochain, par le canal du Fonds patriotique?

Un autre projet au sujet duquel le comité n'a pu arriver à aucune conclusion, c'est la question de l'assurance. Tous les honorables députés qui ont étudié le problème sont convaincus, je n'ai pas le moindre doute à ce sujet, que nous devrions lui donner une solution le plus tôt possible. Le Parlement devrait adopter une loi sous le régime de laquelle nos vétérans souffrant d'une incapacité quelconque qui les empêche d'obtenir une police d'assurance sur la vie aux taux ordinaires, seraient remboursés de la différence qu'ils doivent verser.

M. McGIBBON (Muskoka): A quelle date devrait-on opérer cette réforme? au jugement de l'honorable député?

M. ARTHURS: Pour moi, ce serait le moment de le faire; nous sommes certes, déjà en retard à ce sujet. Or, nous ne pouvions rien faire, sauf accepter la situation telle que nous l'avons trouvée. C'est un des problèmes qui a été soumis au comité; nous ne possédions pas les connaissances nécessaires pour décider une question relevant des actuaires; voilà pourquoi nous avons proposé au Gouvernement de nommer des actuaires pour étudier le projet et je crois que nos collègues tomberont d'accord que c'est là une sage proposition. Cependant, c'est encore l'un des projets que l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Andrews) voudrait faire biffer du rapport.

Les chiffres qui ont été soumis au cours du débat, diffèrent quelque peu des miens quant aux engagements du Gouvernement que je résumerai ainsi qu'il suit:

Les gratifications en numéraire que les vétérans ont déjà touchées ou qui leur seront versées avant le premier avril prochain, s'élèvent à $153,696,577; le rapatriement des familles des soldats a coûté $1,916,578 au pays, soit une somme globale de $155,603,155. Ces sommes représentent évidemment une gratification directe accordée aux vétérans rapatriés en Canada. Un soldat ne reçoit aucune gratification tant qu'il n'a pas été démobilisé; ces sommes ont donc été versées aux vétérans de la 1re classe, catégorie A, ou à ceux qui ont reçu une pension. En second lieu, l'Etat a déboursé un autre montant de $53,536,498 pour les pensions, tandis que le département du Rétablissement civil des soldats a dépensé de son côté une somme de $57,045,644, soit un total de $110,582,162, qui a été versé directement et uniquement aux soldats frappés d'incapacité ainsi qu'aux veuves et aux orphelins.

Ces deux obligations sont essentiellement au bénénfice du vétéran et aux fins de l'aider à reprendre sa place dans la vie civile et elles forment un grand total de 256 millions de piastres. De plus, on l'a fait observer assez souvent au cours de ce débat, le Gouvernement devra débourser pendant l'exercice courant une somme de $48,228,103 pour l'œuvre de l'établissement des soldats sur des terres. Pour ma part, je ne suis pas d'avis que le projet de l'établissement des soldats sur des terres soit à leur bénéfice exclusif. Le Gouvernement a élaboré ce plan pour favoriser la colonisation et remettre en valeur nos régions arables dans le plus bref délai possible. C'est un excellent projet, car, pour moi, un vétéran qui décide de se livrer sérieusement à la culture vaut dix Doukobors. Il fera un excellent citoyen et il est plus apte que le colon étranger à obtenir du succès dans la culture; le Parlement devrait donc approuver sans réserve les dépenses que le Gouvernement fera à cet égard, et je suis prêt à appuyer ce programme de mon vote en tout temps.

Je tiens à ajouter quelques mots à propos des conclusions du rapport du comité. Il

propose en premier lieu le paiement d'une somme de 9 millions de piastres dans le but d'égaliser le chiffre des gratifications que toucheront les soldats canadiens qui ont fait du service dans le corps d'aviation du Royaume-Uni, dans les escadrilles de patrouillage de la marine britannique ou dans les corps d'ouvriers, qui ont fait du recrutement en Canada avec l'autorisation du gouvernement fédéral.

Cela s'applique aussi aux réservistes anglais qui ont répondu à l'appel du Canada. Ces hommes doivent nécessairement avoir résidé dans le pays avant la guerre, y être revenus et y avoir repris leur résidence. Comme ce sont des Canadiens, la Chambre voudra bien admettre, je suppose, qu'ils ont droit à la même gratification que tout autre citoyen de ce pays. Ils ont pris part à la même guerre et ils sont aujourd'hui, comme ils l'étaient alors, des Canadiens. Il n'existe aucune raison pour que dans leur cas la gratification ne soit pas la même que pour les autres. Il s'agit, je le répète, d'une dépense de 9 millions. La deuxième catégorie prévue comprend ceux qui ont fait des frais pour assurer le retour d'Angleterre des personnes qui étaient à leur charge. Il a été établi qu'à la suite de l'armistice, le Gouvernement avait pris des dispositions pour que la dépense occasionnée par le retour de ces personnes fût payée par l'Etat jusqu'à concurrence du prix d'un billet de troisième classe sur l'océan comme aussi par chemin de fer, la somme devant être d'environ $50 par personne. Déjà avant l'armistice, cependant, certains soldats avaient assuré à leurs propres frais le retour des leurs au pays. Beaucoup avaient agi de la sorte pour se conformer à un avis paru dans des circulaires publiées en Grande-Bretagne, et ils ont pensé qu'ils étaient tenus à se conformer à cet avis. Aussi, le comité estime qu'ils ont droit à la même somme que dans d'autres cas. Ce sera une dépense de près d'un million, dépense parfaitement légitime.

La troisième proposition se rapporte à l'habillement gratuit des militaires hospitalisés par le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile. C'est là une bien petite affaire, mais elle donne beaucoup de souci aux malades. Dans les hôpitaux militaires l'habillement est gratuit, tandis que, jusqu'à présent, les malades commis aux soins du ministère du Rétablissement civil n'ont pas joui de cette même faveur. Le comité ignore à combien s'élèvera la somme requise pour cet objet. Quelqu'un a parlé de notre proposition relative à la solde et aux allocations des militaires en traitement dans des maisons dirigées par le ministère du Rétablissement des soldats. Je dois dire à ce propos, à la suite d'un orateur précédent, que votre comité n'avait en vue que ceux des soldats régulièrement libérés du service canadien et que le ministère du Rétablissement des soldats traite uniquement comme malades, auquel cas ils devraient, colonel ou homme de troupe, recevoir la même solde.

Il n'est pas entré dans les intentions du comité de rien prendre sur la solde du militaire encore dans le service ou qui, par un acte du Gouvernement, a été transporté d'un hôpital du ministère de la Milice à un autre dirigé par le ministère du Rétablissement des soldats. C'est là une affaire dont il sera, je crois, disposé par les règlements à établir en conséquence de cette proposition.

M. McGIBBON (Muskoka): Sur quoi le comité se fonde-t-il pour justifier le transport d'un malade, officier ou homme de troupe, dans un hôpital privé?

M. ARTHURS: Pour ma part, je ne vois aucune raison de ne pas accorder le même traitement à deux militaires libérés dans les mêmes circonstances, qu'il s'agisse d'un major général ou d'un simple soldat, dès que l'un et l'autre sont des civils. C'est à des civils qui ne subissent pas un traitement continu que le comité pensait en émettant cette opinion. Est-ce là ce à quoi pensait l'honorable député de Muskoka?

M. McGIBBON (Muskoka): Ce à quoi je pensais, c'est que le traitement est, à vrai dire, celui que l'on donne aux malades pauvres dans les hôpitaux ordinaires, ce qui me paraît insuffisant.

M. ARTHURS: D'après les règlements, tout homme qui revient à l'hôpital pour y faire traiter de nouveau une maladie provenant de blessures ou autrement reçoit la solde et l'allocation de son rang. C'est ce règlement-là que nous modifions. Quand un homme, qui a été régulièrement libéré, revient à l'hôpital pour y faire traiter de nouveau un mal dû à des blessures ou à d'autres causes, il est considéré comme civil, et le comité n'a pas pu concevoir qu'il fût possible d'accorder à cet homme la solde d'un major général, par exemple, lorsque, dans les mêmes circonstances absolument, un autre reçoit la solde d'un homme de troupe.

M. McGIBBON (Muskoka): Mon honorable ami n'a pas répondu à ma question.

M. ARTHURS: C'est donc que je ne l'ai pas comprise. Je vous donne l'avis du co-

mité. Nous avions en vue le cas de celui dont le traitement est continu. Si un homme est ramené d'Angleterre ou de France avec des blessures imparfaitement guéries, nous ne lui retirons pas sa solde; il serait toujours à la solde de l'Etat et recevrait la paye et l'allocation de son grade.

Mais on a trouvé que tous les soldats libérés et rétablis dans la vie privée devraient être traités sur un pied d'égalité.

Un autre point dont il a été question au comité et que le président a si habilement touché, c'est celui qui a trait au névropathes, à ceux dont le système nerveux est dans un état anormal. Ce point est beaucoup plus sérieux qu'on ne se l'imagine peut-être, les cas de ce genre étant très nombreux. Ces névropathes sont tantôt dans un état normal et tantôt dans un état si anormal qu'ils sont incapables de se conduire. Il y a, à ce sujet, de bien graves problèmes dont la solution se fera longtemps attendre. Le comité propose la nomination d'experts chargés de s'en enquérir, et il a pensé qu'il serait à propos de distribuer ces malades par groupes sur des fermes, mais il n'a pu se faire une idée du montant approximatif qu'il aurait convenu d'indiquer au Parlement comme étant le coût probable du traitement à leur faire subir.

Il y a de ces malades dans tout le pays, leur cas représente un problème bien grave et dont la solution sera bien lente. Ils sont exposés à travailler eux-mêmes à leur ruine, et si nous ne prenons soin d'eux nous serons taxés d'ingratitude, de même que nous le serions par rapport à des cas plus graves que ceux-là. C'est au Gouvernement de voir aux exigences de cette situation.

La question du paiement des chèques est peu importante. Il s'agissait d'une simple injustice à cet égard. Nos soldats rapatriés se sont fait payer leurs chèques au pair, mais les soldats de l'armée navale furent requis de payer un escompte. Le comité a émis un avis à ce sujet; il ne tenait qu'à rendre justice et il a fait tout son possible à cette fin, à l'égard de tous les soldats quels qu'ils fussent et quel que fût leur grade.

Nous proposons qu'il soit accordé certains avantages aux invalides; nous avons jugé qu'il fallait prendre soin de ces hommes aussi incapables de voir à leurs besoins que la veuve et l'orphelin du soldat tombé sur le champ de bataille; c'est ce à quoi nous avons songé dans toutes les propositions que nous avons émises.

Si nous avons dû rester sourds aux requêtes des élèves des universités nous avons dû également rester sourds aux justes requêtes de jeunes gens désireux d'entrer au collège ou de se livrer à d'autres occupations. Il nous était impossible de favoriser les uns et de négliger les autres; nous ne pouvions, par exemple, fournir de l'argent à celui qui désirait entrer au collège et en refuser à celui qui se proposait d'ouvrir une boutique de forge, on nous aurait taxés de favoritisme, et c'était à cette accusation, surtout, qu'il fallait ne pas nous exposer. Nous avons fait certaines propositions au sujet d'emprunts. Ainsi, nous avons suggéré que les infirmes dépendant du département de Rétablissement des soldats dans la vie civile et apprenant le métier de cordonnier, de forgeron ou de mécanicien eussent droit à un prêt n'excédant pas $500 et dont le montant serait remboursé en cinq ans, sans intérêt. J'avoue être l'auteur de cette proposition.

Nous avons proposé le même avantage en faveur des élèves des high schools et des universités qui seraient invalides, c'est-à-dire qui auraient pu faire tout leur cours d'études s'ils n'en avaient été empêchés par les blessures qu'ils ont reçues.

Enfin, nous avons prévu les cas de chômage qui pourraient survenir l'hiver prochain. On nous a dit qu'il y aurait, en Canada, l'hiver prochain, environ 60,000 vétérans sans emploi. Je ne saurais dire si ces chiffres sont exacts. Je ne connais pas moi-même bien des cas de chômage dans l'Ontario, mais des témoins plus au fait que moi-même, des témoins venant de l'Ouest, surtout, ont beaucoup insisté sur le fait que les soldats sans emploi, l'hiver prochain, seraient très nombreux. Au nombre de ces témoins se trouvaient M. Stevenson et M. Tom Moore; ils se sont accordés à fixer le chiffre des désœuvrés à environ 60,000. En prenant le chiffre de notre gratification pour base, il faudrait tout probablement allouer à chacun $500 ou $100 par mois, pour cinq mois, non pas à titre d'aumône, mais à titre de paiement régulier pour le temps qu'il serait sans emploi.

Il a été décidé qu'il fallait demander du travail à l'une des agences de placement reconnues que l'Etat a établies. Si, au bout de quelques jours il n'obtient pas un emploi convenable ou raisonnable, nous devrions lui donner autant que ce qu'il aurait obtenu autrement, soit à peu près $100, par mois. Je n'ai pas la moindre idée si la somme nécessaire pour remplir cette obligation sera de 30 ou 50 milions de dollars. Je ne pense pas que personne puisse le dire, mais je ne crois pas exagérer en affirmant que, bien qu'un crédit de 40 millions figure au budget, il faudra beaucoup plus pour les

projets que votre comité propose dans l'état actuel de ses conclusions.

Nous n'avons pas de moyen de calculer ce que coûterait plusieurs de ces mesures; cependant, je suis convaincu que le chiffre de 50 millions fixé par le comité est loin de dépasser les bornes; cela imposera une autre charge au Trésor durant le prochain exercice. Il n'en a pas été tenu compte dans les calculs du ministre de l'Immigration autant que je l'ai entendu dire.

Je n'avais pas le dessein de parler si longtemps. Je ne voulais pas abuser des instants de la Chambre. Mon intention était simplement d'exprimer mon avis sur les conclusions du comité. Ses membres ont prêté la plus grande attention à tous les arguments invoqués au comité, et ils ont rendu leur arrêt, croyant faire tout ce qu'ils pouvaient à titre de Canadiens et de membres fidèles du Parlement.

Quelques-uns ont été choisis par l'opposition; d'autres par le ministère. Ils venaient de différents coins du Canada et professaient des croyances religieuses différentes, et les conclusions générales du comité ont été absolument unanimes. Bien entendu, quelques-uns de nous désiraient aller plus loin, si faire se pouvait. Je voulais bien, je le répète, appuyer le projet Margeson; j'étais consentant et désireux d'accorder plus au soldat rapatrié. J'avais mon projet favori, et si cela eut été possible, je désirais que tous les étudiants des universités, dont les études avaient été interrompues, reçussent les moyens de continuer leurs cours. Je désirais aussi faire en sorte que celui qui ouvrait un petit atelier et qui, faute d'argent, ne pouvait pas poursuivre ses travaux obtint un don ou un prêt d'un ou deux mille dollars. Nous avons tous un vif désir d'accomplir toutes ces choses-là. Cependant, si vous faites un don à l'un, vous devrez en faire un à l'autre, et le total s'élèvera à plusieurs centaines de millions de dollars. De fait, si nous acceptions les divers projets soumis et conseils donnés au comité et agréés, nous ferions dépenser au pays autant que si nous adoptions le projet de M. Flynn ou celui des vétérans de la grande guerre.

Quant à moi, je suis d'avis que le pays ne saurait faire trop pour le soldat rapatrié, mais je ne pense pas que, l'un dans l'autre, les anciens combattants estiment leurs services à prix d'argent. Je ne suis pas d'accord, non plus avec le représentant de Qu'Appelle (M. Thomson) qui range le soldat de retour parmi les ouvriers ordinaires, et qui déclare que ses service seront rétribués si nous lui donnons $2 par jour. L'ancien combattant, j'en suis sûr, sera mieux traité aux termes du présent rapport, et dans les circonstances, je consens volontiers à m'y tenir et à appuyer intégralement.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Je demanderai à l'honorable député si le système des vétérans de la grande guerre était un véritable projet ou une simple proposition. Mon idée est que c'était un projet formel, et non une proposition. Ai-je raison?

M. ARTHURS: A mon sens, c'était un projet formel, et voici sur quoi je m'appuie: l'orsqu'on a fait observer au principal témoin de l'A.V.G.G. que son système aurait des résultats injustes au point de vue du service—c'est-à-dire qu'un soldat perdrait cent dollars pour une absence d'un jour ou deux—il a offert de le mettre sur le pied d'une gratification mensuelle.

M. MACKIE (Edmonton-Est): Quel témoin a répondu à cette question?

M. ARTHURS: M. Waistell.

M. MACKIE: L'honorable député m'expliquera-t-il la déposition qui se trouve à la page 649:

Par M. Pardee:

D. Dans ce système, y avait-il quelque chose qui retiendrait nécessairement ces gens ici? Prenons cet exemple: un homme est parti il y a un mois pour les Etats-Unis et il y a vécu quelque temps; il manifeste le désir d'habiter au Canada, revient et présente une demande.

On trouve autre chose, page 650.

M. Pardee: Il peut recevoir son argent un jour et partir le lendemain.

M. Waistell: Bonne chance pour lui! Je répondrai à votre question le mieux que je pourrai. J'ai dit en commençant qu'il s'agissait de propositions faites aux membres du Parlement par nos propres soldats canadiens. Nous ne sommes pas autorisés en matière de droit ni des éducateurs expérimentés pour définir ces documents avec une telle précision; nous vous présentons des propositions qui reposent sur des principes très généraux et que, avec votre compétence administrative supérieure, vous allez perfectionner.

Qu'est-ce que l'honorable député peut répondre à ces déclarations du principal témoin de la part du comité qui a arrêté ce plan des vétérans de la grande guerre?

M. ARTHURS: J'ai tout simplement à dire que c'est une très difficile question que je n'ai pas étudiée par le menu. J'ai parlé à titre de membre du comité et il me semble que cette proposition exprimée par l'association des vétérans nous a été soumise comme plan concret d'action, sujet sans doute à quelque modification. L'association

consent à ces modifications mais elle nous proposait là un plan définitif. Je ne suis pas disposé à entreprendre la lecture de ces mille pages de témoignages, ni même à écouter la lecture des extraits de ce gros volume faite par l'honorable député, pour lui donner une réponse au pied levé; je ne me laisserai pas prendre dans un piège comme celui-là.

M. MACKIE (Edmonton): Une autre question, et c'est tout. Si l'honorable député refuse de répondre, c'est son affaire.

M. ARTHURS: Je suis bien prêt à répondre.

M. le PRESIDENT SUPPLEANT. -- l'ordre. Lorsque le président se lève, l'honorable député est tenu de reprendre son siège. De même lorsqu'un honorable député a terminé ses remarques, et que la Chambre n'est pas en comité général, il est contraire au règlement qu'un collègue, même avec sa permission, lui pose une série de questions.

M. MORPHY: A titre de membre du comité chargé du travail qui fait le sujet de ce débat ce soir, je me crois tenu d'y participer bien qu'il ne soit guère nécessaire d'arguer longuement à l'appui du rapport du comité. Cependant, il m'incombe de dire quelque chose au sujet de l'attitude prise par certains honorables députés, notamment par quelques-uns de ce côté, au sujet de l'amendement proposé par l'honorable député de Winnipeg. De la teneur générale des discours il se dégage l'impression que, si le rapport est renvoyé au comité, le résultat ne saurait être que l'approbation de la solution proposée par l'association des vétérans de la grande guerre, que la Chambre note le caractère arbitraire du projet d'amendement. Il ne faut pas oublier que le plan proposé par l'association des vétérans et qui n'était qu'un seul des plans présentés par elle au comité spécial, impliquait la dépense d'une somme d'argent variant de 400 millions à 700 ou 800 millions. Il y avait aussi un autre projet—celui de M. Flynn—dont l'adoption aurait entraîné la dépense de plus d'un billion. On avait aussi le plan Margeson. Toutefois la Chambre discute depuis des heures au sujet d'un amendement lequel, s'il est adopté, nous laissera encore dans la nécessité de discuter la solution proposée par M. Flynn et appuyée, dit-on, par vingt ou trente mille soldats rapatriés. J'attire l'attention de la Chambre à ce sujet pour montrer la futilité et, si on me le permet, l'absurdité de la discussion d'une proposition particulière lorsqu'il y en a deux autres que nous serons appelés à étudier si nous entreprenons l'étude d'une en particulier. Que vont dire les 20,000 tenant de la proposition Flynn si vous ne renvoyez pas leur proposition au comité. Le pays se trouve aujourd'hui dans un état de grand malaise, et je crois que la Chambre ne devrait pas l'oublier; c'est un fait que les membres du comité spécial n'ont pas cessé de se rappeler, lorsqu'ils ont étudié cette question qu'ils reconnaissent être la question la plus sérieuse que nul comité spécial ou autre ait jamais été appelé à étudier. Ainsi le comité a abordé l'étude de cette question se rendant compte parfaitement de la responsabilité qui lui incombait par suite d'une situation très grave à laquelle ses membres avaient à faire face. J'espère que la Chambre comprendra toute la gravité de cette question, et que lorsque les honorables députés auront des propositions à faire, et quelle que soit l'attention que la Chambre puisse leur accorder ou la patience avec laquelle elle puisse les écouter, ils ne perdront pas de vue que le comité a siégé jour et nuit pendant quatre semaines, qu'il a eu l'occasion de voir et d'entendre les témoins et de juger de leur véracité et de la valeur de leurs témoignages, et qu'il a, en outre, prêté l'oreille à toutes propositions couchées en un langage cent fois plus persuasif que les objections formulées ce soir par des membres de la députation contre l'adoption du rapport du comité. Des hommes qui s'étaient renseignés de longue main ont été envoyés pour soumettre la cause; elle a été présentée comme personne n'a pu le faire dans le passé avec toute la vigueur qu'on peut mettre à faire valoir des réclamations sérieuses dont on veut faire reconnaître le bien-fondé.

Au sujet des observations de l'honorable député (M. Currie) je crois qu'il est injuste de sa part d'avoir déversé la calomnie sur les membres de ce comité qui, comme je l'ai dit, se sont rendus compte de leurs responsabilité et acquitté sérieusement de leurs devoirs. Et cependant il prétend, à la légère, que les membres du comité ont été triés sur le volet et étaient disposés à préparer un rapport de cette nature avant d'avoir entendu la moindre déposition. L'honorable député (M. Currie) n'a que sa propre assertion à l'appui de cette accusation à laquelle d'ordinaire on ne répondrait que par le mépris. Mais, il l'a dit lui-même, cette accusation a été portée dans une assemblée publique. Plus tard, lorsqu'il est mis au pied du mur en cette Chambre, il se rétracte en partie, mais la figure reste.

Il n'a pas agi de manière à convaincre ses auditeurs, parce qu'il sait que les membres du comité — je ne parle pas de moi — étaient des hommes remarquables, de haute position, probes et honorables. A titre de vétéran, il aurait dû être le dernier à les diffamer.

Ce comité, comme je l'ai dit, a consacré toute son énergie à la tâche qui lui avait été confiée. Et c'était une tâche ardue, parce que le président du comité était tout à son travail. Tout en ne voulant pas occuper inutilement l'attention de la Chambre, je désire rappeler que le président ayant siégé dans plusieurs comités, en cette anceinte et à l'extérieur, a consacré plus d'énergie, montré un jugement plus sûr et fait preuve de plus de patience qu'aucun homme jusqu'ici à ma connaissance.

Je ferai ensuite observer que les conclusions du comité ont été unanimes, représentant l'opinion des membres des deux côtés de la Chambre. Cela devrait frapper l'esprit des honorables députés. L'opposition a choisi ses propres membres, comme la droite l'a fait pour les siens. En dépit des animosités qu'engendrent la vie politique et les divergences de doctrines, c'est un beau témoignage à rendre à l'honneur et à la probité de nos hommes publics qu'après avoir débattu les divers points d'une question si vitale pour le pays et qu'ils auraient pu facilement convertir en une question de parti, les membres du comité soient revenus à la Chambre sans s'être brouillés, en bons citoyens canadiens ayant fait leur devoir de leur mieux dans l'intérêt du pays, à une époque aussi critique.

Lorsque l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie), — qui, apparemment se fait l'interprète de M. Flynn —, nous apprend que cet homme consent à retirer son projet de gratification de 2,000, 1,500 et 1,000 piastres aux soldats qui ont servi en France, en Angleterre et en Canada et qu'il consent à accepter 500, 300 et 200 piastres, l'honorable membre rend au comité l'hommage le moins contestable, le rapport l'ayant convaincu que le pays ne peut faire de plus fortes dépenses.

L'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham) nous a avoué que son cœur débordait d'affection pour le vétéran; mais, emporté évidemment par l'exubérance de son caprice, il prend, pour ainsi dire, à la gorge les industriels du pays, les forçant de rendre les bénéfices qu'ils ont faits durant la guerre pour les donner aux soldats.

Les industriels canadiens font aujourd'hui très honorablement leur part dans la restauration de l'ancien soldat. Nous connaissons tous des centaines de manufactures qui ont augmenté leur matériel, afin d'employer un plus grand nombre de vétérans. Un fabricant m'a dit aujourd'hui, après avoir entendu les observations de l'honorable membre, qu'il avait pris les mesures nécessaires pour employer 650 hommes, voulant donner du travail au plus grand nombre de vétérans possible dans son usine. Dans ces circonstances, si l'on adoptait la proposition de mon honorable ami, on créerait une stagnation de l'industrie. On ruinerait la vie industrielle du pays par des mesures extrêmes, en même temps que l'on empêcherait le retour des soldats dans les usines.

Je prétends que l'honorable membre n'a rendu aucun service dans sa discussion et en faisant cette proposition qui causera des résultats si désastreux; il ne s'est pas tenu à la hauteur de la situation comme il en a l'habitude.

L'honorable député a aussi proposé un referendum au peuple avec cette question: Consentez-vous à un impôt de 700 ou 800 millions en plus de vos dettes actuelles? Si oui, répondez affirmativement sur vos bulletins.

L'expérience que j'ai acquise de ce chef me permet de dire que le peuple n'est guère pressé de se rendre aux urnes électorales pour se donner de nouvelles charges, que ce soit par voie de referendum ou autrement.

Le peuple canadien a donné des témoignages tangibles de son patriotisme en souscrivant généreusement des centaines de millions de dollars pour soutenir les différentes œuvres de guerre telles que le Fonds de secours belge, les navires-hôpitaux, le Fonds patriotique, et l'œuvre de l'Aide aux soldats. Il a montré le patriotisme qui l'anime et cette magnifique attitude ne devrait jamais être oubliée ni par les vétérans ni par qui que ce soit. Soumettre au peuple par voie de referendum la question de savoir s'il approuverait l'idée de s'imposer lui-même de nouvelles charges—soit une taxe directe sur les terres, comme on l'a proposé ou de toute autre façon—exposerait l'œuvre de l'assistance aux vétérans à l'animosité du public et elle ne pourrait survivre à ce coup. Pour moi, ce projet est absolument futile et chimérique; il ne mérite nullement d'être pris en considération.

L'honorable député de York-Est (M. Foster) a exposé plusieurs plans aux fins d'imposer de nouvelles taxes. Il a prétendu avec beaucoup d'autres, que nous pourrions prélever une somme de 300 millions en imposant des taxes sur les billets et les sièges de théâtre et aussi sur nos ressources naturelles. Est-ce que ces honorables députés,

monsieur l'Orateur, se rendent compte de la somme que représente un million de dollars? Est-ce qu'ils se font une idée de ce que représentent 900 millions ou 1,000 millions? Cependant, ils parlent de prélever ces sommes en taxant purement et simplement les billets et les siéges de théâtre ainsi que les ressources naturelles du pays. Nos ressources naturelles gisent dans le sol canadien; il faudrait débourser des millions pour les mettre à découvert et les exploiter. Cela prendra des années et la mise à exécution de plans très élaborés, avant que nos ressources naturelles produisent des revenus appréciables chaque année. A entendre parler mes honorables amis, on serait porté à croire qu'il suffit de se munir d'une pelle, de sortir l'or du sol et de le lancer dans les casques de nos vétérans.

Le Canada, c'est vrai, est un pays riche; la divine Providence s'est plue à lui prodiguer d'immenses richesses à ciel ouvert et cachées dans les entrailles du sol. Cependant, lorsque nos honorables collègues vantent nos ressources naturelles, ils oublient que le problème en discussion doit être résolu sans délai et non pas dans vingt ans d'ici. On nous demande de trouver ces sommes sur l'heure, car on prétend que les vétérans sont dans un besoin pressant.

Le président du comité l'a fait observer—et ces faits devraient s'imprégner dans notre mémoire—le Canada est tenu d'acquitter, au cours de l'exercice 1920, des obligations s'élevant au chiffre de $699 millions de piastres; il faut absolument que nous prélevions cette somme dont la majeure partie a déjà été déboursée.

De plus, le président du comité a soumis d'autres chiffres au Parlement. Je ne les répéterai pas pour ne pas fatiguer inutilement la Chambre; mais il s'agit de sommes énormes. Est-ce que nous nous rendons parfaitement compte de l'énormité de la dette que la dernière guerre a accumulée sur les épaules de la population canadienne? Je ne sais si le Parlement prend la question au sérieux. Quelques honorables députés de la droite, je le crains fort, ne la prennent peut-être pas aussi au sérieux que mes honorables amis de la gauche. Je fais surtout allusion à l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) qui a vivement critiqué le rapport du comité. En réponse toutefois aux questions que lui a posées l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs), il a fini par déclarer qu'il approuve les conclusions du rapport bien qu'il l'ait critiqué. L'honorable député, c'est évident, n'avait pas lu ce document; il a parlé à peu près. Il s'est prononcé en faveur du projet de venir en aide aux soldats qui sont dans le besoin, c'est-à-dire les estropiés, les aveugles, les boîteux et les amputés qui sont privés d'un bras ou d'une jambe. C'est justement là ce qu'il voulait et ce sont également les conclusions du comité. C'est aussi, suivant moi, l'opinion du pays en général. C'est, à mon avis, l'opinion de 70 p. 100 des vétérans qui sont revenus à la vie civile et peut-être de 15 p. 100 de ceux qui portent encore l'uniforme.

Je n'hésite pas à l'affirmer, si les vétérans avaient été laissés à eux-mêmes, s'ils avaient été délivrés des clabauderies et de la fausse direction de gens comme l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) et de quelques autres soi-disant chefs, il n'y aurait pas lieu de redouter une crise en ce moment.

L'honorable député informe le Parlement que les vétérans font entendre des murmures ici et là; je tiens à lui dire qu'il est en grande partie responsable de toutes ces plaintes que font entendre les vétérans.

Un aspect particulier qu'offre le présent débat, c'est que tous les honorables membres qui ont critiqué le rapport du comité, proposent la dépense d'une somme bien inférieure à celle qu'exigerait la mise à exécution d'aucun des plans que l'on a suggérés. Ils ont tous déclaré du premier au dernier: " C'est trop; mais faisons quelque chose en faveur des vétérans."

Je soutiens donc que personne n'a été en mesure de soulever des objections sérieuses contre l'adoption du présent rapport; personne de ceux qui l'ont lu, sauf peut-être l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) aurait pu soulever certaines questions, mais il s'est abstenu de le faire, pour le bien du pays, pour mettre un terme au malaise actuel et pour le règlement définitif de la question. Nous sommes tous dans ce cas. Nous aurions tous aimé à soulever certaines questions pour les débattre à fond, jusqu'à ce que nous aurions obtenu satisfaction.

Chaque membre du comité sacrifia ses vues personnelles, et parfois jusqu'à son propre jugement. La cause était si grande, si grave, que nous sentîmes la responsabilité de notre situation d'hommes libres, et non de simples automates. Et nous avons essayé de la juger selon les témoignages et de faire un rapport en conséquence.

L'honorable député de Qu'Appelle (M. Thompson) nous a dit qu'il donnerait au simple soldat le salaire qu'il aurait gagné au pays comme simple journalier. Je calculai alors mentalement que dès lors le soldat ne recevrait rien. Le soldat marié était beau-

coup mieux rémunéré que le simple journalier. Il touchait, à $1.10 par jour, 401 dollars par année. Il en obtint 360 comme allocation d'absence, 240 sous forme d'allocation du fonds patriotique, 100 en vêtements, 25 en soins médicaux et dentaires, soit un total de $1,126. Si on fixe à la grosse la gratification à $600 et si on ajoute aux $1,126 un montant de $200 comme gratification d'une année, cela donnera un salaire annuel de $1,326 au simple soldat. Par contre, l'ouvrier, à $2.50, par jour ne gagnerait que 912 dollars. Déduisons le montant de la gratification, a dit l'honorable représentant de Qu'Appelle, et donnons alors au simple soldat ce qu'obtiendrait un ouvrier. Eh bien, si l'on compte les $200 de gratification, le simple soldat a touché $414 de plus que l'ouvrier. Je mentionne cela à seule fin de montrer qu'une opinion formée à l'improviste ou à la légère par des députés qui n'ont pas eu le bénéfice du labeur de plusieurs semaines en comité, est un guide peu sûr en fin d'un débat de cette Chambre.

L'honorable député de Québec-Sud (M. Power), je crois, et un autre, ont paru oublier que l'hiver nous arrive, qu'il y aura du chômage, que déjà 30,000 hommes sont sans emploi en Canada. Ce n'est pas beaucoup pour tout le Canada; cela n'excède guère l'ordinaire à ce temps de l'année. Mais les témoignages ont également prouvé que, dans les grands centres, surtout dans certaines régions de l'Ouest, où l'activité industrielle n'est pas très développée, il y aurait probablement force chômage. C'est pourquoi ce comité, plein encore une fois du sentiment de sa responsabilité, et craignant de n'être pas à la hauteur, a siégé chaque jour en vue d'examiner ce qu'il adviendrait du pays, si le chômage se prolongeant, nous étions en butte à la sédition, au crime et au désordre. Cela n'est pas nécessairement le fait de l'ancien combattant. Personne n'a eu cette idée. Mais l'on sait qu'à certaines périodes de l'hiver, les hommes sont forcés de quitter leur emploi ordinaire et de rester oisifs, ce qui souvent engendre les pires passions. De ce qu'une partie de la population civile n'est pas mieux partagée, la situation n'est pas meilleure. Ce comité fit rapport que ce pays devrait, à son avis, prévenir pareille éventualité. Le rapport déclare que nous pensions que les autorités provinciales, municipales et civiques devraient prendre soin, comme elles l'ont toujours fait, de la population civile, tandis qu'il incombe au pays de mettre l'ancien combattant à l'abri du besoin, de lui donner de l'emploi et de prévenir le chômage.

Un mot maintenant à l'adresse de ces députés qui mettent tant d'éloquence à dénoncer comme aumône tout ce qu'il est question de faire pour le soldat. Il est malheureux que cette expression revienne si souvent. Qu'on l'emploie intentionnellement ou non, elle ne sert, je crois, à rien de bon. Son but ne saurait être louable. De ce côté-ci comme de l'autre de la Chambre, il n'y a pas un cœur qui ne batte chaudement pour l'ancien combattant, pas un homme que son jugement ne porte à faire tout ce qu'il peut pour l'ancien combattant. Il sied mal à ces honorables députés de faire en cette Chambre le reproche que donner de telle et telle façon, c'est faire l'aumône, et que le soldat ne veut pas cela. La charité n'a rien à faire ici, quelle que soit la forme de l'allocation, quelle que soit l'allocation elle-même. Il est loin de l'esprit d'aucun membre du comité et, j'en suis sûr, d'aucun membre de la députation, d'humilier le moindrement le soldat. Je ne pense pas que cela serait, si on le laissait à lui-même, si on ne lui suggérait pas continuellement ces pensées, dans le but de lui persuader que la situation n'est pas ce qu'elle devrait, qu'on lui fait injure en lui accordant une allocation ou gratification. Ceux qui discourent ainsi ne me semblent pas être les meilleurs citoyens du Canada, ni bien rendre compte de leur devoir envers leur pays. Je ne pense pas que l'ancien combattant lui-même soit porté à parler ainsi; de fait, j'ai entendu beaucoup plus de murmures chez leurs champions, qui ne sont pas des anciens combattants, que chez les candidats mêmes.

Mon collègue a dit qu'on abolirait le département du Rétablissement civil des soldats, le service de la rééducation professionnelle et la caisse des emplois. En d'autres termes, si ce rapport est renvoyé au comité, c'est dans le but de mettre fin à tout le travail dans lequel le pays est maintenant engagé.

Mon honorable collègue de Québec-Sud (M. Power) a cherché à déprécier le travail de ces divers départements. Je me ferai l'écho des sentiments du comité en disant que ces membres ont constaté avec surprise l'administration remarquable des chefs de ce département, l'importance et la somme de leur travail, le personnel qu'ils avaient sous leur direction et les conditions dans lesquelles ils travaillaient. Ils ont appris avec étonnement que le Canada ait tant fait pour les invalides et leurs familles et ils

n'ont pu s'empêcher d'en rendre témoignage dans leur rapport.

Cependant, l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) ne partage pas cette opinion, parce que, dans quelque bureau de Toronto, il y a un vétéran et une poignée d'hommes qui ne sont pas d'anciens combattants. Le vétéran a été placé dans toutes les positions imaginables dans les divers départements. Il n'y a, à proprement parler, que des vétérans au ministère du Rétablissement des soldats; parmi les centaines d'employés, deux ou trois seulement ne sont pas des anciens combattants.

M. CLARK (Bruce-Nord): Quatre-vingt-dix pour cent des hommes.

M. MORPHY: Quarte-vingt-dix pour cent des hommes sont des vétérans. Cependant, il nous faut répondre à toutes ces accusations qui sont colportées dans les rues par les mécontents. Si les honorables députés avaient fait partie du comité et avaient entendu les dépositions au sujet des soldats dont on prend soin, dont les maladies ne peuvent être diagnostiquées et dont l'état a été décrit par des témoins qui l'ont vu, ils auraient entendu les histoires les plus lamentables. Le comité les a écoutées, non pas à la légère, mais avec beaucoup de compassion pour ces pauvres garçons. Voici comment un témoin s'est exprimé au sujet d'un de ces malheureux: "Je ne puis vous dire quelle était sa maladie; il était, comment dirais-je, consumé; il n'avait plus d'énergie, plus d'intelligence, plus de force, il était consumé." L'honorable député qui abolirait par cet amendement le seul moyen que nous avons de prendre soin de ces soldats rendrait un service très douteux aux vétérans et au pays.

Je suis opposé à l'amendement, parce qu'il demande le renvoi du rapport au comité dans un but unique, sans souci des autres propositions. Le Canada traite mieux ses soldats démobilisés que tous les autres pays du monde. Cela est reconnu partout, et l'on vient des Etats-Unis, et même d'Angleterre, pour se renseigner sur notre travail.

Cependant, avec la plus grande étourderie, ignorant leurs devoirs envers leurs commettants, leur pays ou les anciens combattants, quelques honorables députés proposent la disparition de ce service splendide créé pour prendre soin des soldats invalides et pour les aider. Pour cette raison, sinon pour d'autres, j'affirme que nul honorable député ne peut appuyer une proposition qui mettrait fin à un service pour lequel le pays a dépensé tant d'argent et qui a rendu des bienfaits inestimables aux soldats méritant le meilleur traitement possible que le Canada puisse leur donner.

M. MIDDLEBRO propose le renvoi de la suite du débat.

Cette motion est adoptée.

La séance est levée à onze heures et vingt-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Vendredi, 7 novembre 1919.

La séance est ouverte à onze heures.

DEPOT DE DOCUMENTS.

Par l'hon. M. MEIGHEN: Etat relatif aux terres que le chemin de fer Pacifique-Canadien a vendues au cours de l'exercice expiré le 30 septembre 1919.

VISITE DU PRINCE DE GALLES A LA CHAMBRE.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre intérimaire): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre commence l'expédition de la besogne, j'ai le plaisir de lui annoncer que Son Altesse royale le prince de Galles a manifesté le désir de voir à l'œuvre l'atelier politique du Canada, et qu'il se propose de visiter cette Chambre, quelques minutes avant une heure, et M. l'Orateur va prendre ses mesures pour présenter à Son Altesse chacun des membres de la députation. On suggère que MM. les députés, après avoir défilé le long de l'allée et avoir été présentés, se retirent en suivant l'allée dans la direction contraire et reprennent leurs sièges. Cela fait, il plaira peut-être à Son Altesse royale de nous adresser quelques paroles, la Chambre étant formellement assemblée.

GANTS DE BOXE.

M. McCREA: Avant qu'on appelle l'ordre du jour, puis-je demander au Gouvernement s'il se propose de fournir des gants de boxe aux membres de la Chambre? Les députés sont fatigués de la session au point qu'ils ont évidemment besoin d'exercice corporel. (Rires.)

Et j'ai songé que le Gouvernement pourrait les munir de gants de boxe, ce qui leur permettrait de faire un peu de gymnastique.

SUITE DE LA DISCUSSION DU RAPPORT DU COMITE RELATIF AU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

La Chambre passe à la délibération de la motion de l'honorable James Calder (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) tendant à l'adoption du rapport du comité spécial saisi de l'examen du bill n° 10 tendant à modifier la loi du département du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre intérimaire): Je désire dire quelques mots sur la question qui occupe l'attention de la Chambre et j'éprouve une certaine difficulté à coordonner mes idées afin d'éviter les répétitions. Le comité a si bien exposé l'affaire devant la Chambre, avec tant de clarté et de détails qu'en réalité à peu près tout ce qu'il reste à faire à un député, pour arriver à une conclusion convenable, est d'étudier le rapport. Mais outre le rapport lui-même, le long et lucide exposé qu'en a fait le président du comité (M. Calder) rend toutes les observations ultérieures d'autant moins nécessaires. Et lorsque vous ajoutez à tout cela, les propositions faites par les différents députés qui ont pris la parole, on ne peut s'empêcher de conclure que tout a été dit sur le sujet.

Je voudrais faire une ou deux observations. En abordant un sujet, surtout un sujet aussi vaste et aussi important que celui-ci, chacun trouve difficile d'écarter ses opinions antérieures, pour prendre autant que possible une vue d'ensemble sur le sujet. Nos pensées sont orientées dans un sens et notre attitude d'esprit est assez bien fixée; mais nous abordons l'étude et la discussion de presque toute question d'un angle déterminé, et quelqu'un qui peut presque entièrement se libérer de ses idées préconçues, est, toutes choses égales d'ailleurs, apte à envisager d'une façon beaucoup plus large les divers aspects de la question et à dégager une vue nette de la situation. Je pourrais mentionner un point qu'ont admis presque tous les orateurs, et au principe fondamental duquel se sont intimement attachés un grand nombre d'honorables députés, et probablement un grand nombre d'autres personnes intéressées en dehors de la Chambre. Nulle nation au monde n'a jamais entrepris, et je ne pense pas qu'aucune nation se charge jamais ni ne puisse se charger de compenser les pertes subies dans une guerre; ce serait une tâche impossible. La terre ne saurait rien offrir en compensation des pertes de vies au service de la nation, sauf accorder une certaine indemnité à ceux dont les victimes étaient les soutiens, et je ne crois pas non plus qu'une nation quelconque puisse compenser même les pertes matérielles subies par les particuliers dans le cours d'une longue et cruelle guerre. Nous sommes tous d'accord sur ce principe. Des déclarations de ceux qui discutent la question, des demandes présentées par les soldats rapatriées eux-mêmes, je conclus qu'ils croient, que s'étant engagés à la noble tâche de défendre le pays, ce dernier doit d'une façon ou d'une autre leur aider à recommencer leur vie sur une base aussi solide et dans des circonstances aussi favorables que lorsqu'ils ont quitté leurs emplois dans la vie civile, avec en outre, si c'est possible, une indemnité pour le temps qu'ils ont perdu dans la vie militaire. Nous admettrons tous, je pense, qu'il sera pratiquement impossible de notre part d'entreprendre de remettre chaque homme dans la situation matérielle qu'il occupait au moment de son départ pour la guerre. Une complète restauration et indemnité sont impossibles.

Puis se présente la question de savoir jusqu'à quel point nous pouvons ou voulons aller, et l'on peut dire peut-être que cela se mesure par deux choses: d'abord, la volonté et ensuite la capacité d'accomplir ce que la volonté nous pousserait à faire.

Permettez-moi de dire ici que, soit dans cette Chambre, soit en dehors, l'homme qui tenterait de créer l'impression que le Canada n'a pas eu, et n'a pas maintenant de sympathies pour ses soldats, ne rend pas justice et n'aide pas à la solution définitive de cette question. Dans la mesure où se produit au dedans ou au dehors l'impression que la sympathie fait défaut, de même que l'action que provoque la sympathie, la solution éventuelle amiable et juste du problème est entravée. Dans l'étude de ce sujet toutes nos dispositions naturelles antérieures sont en faveur de l'accomplissement de tout ce qui est possible de faire pour les hommes qui ont défendu le pays. C'est absolument vrai. La vérité en a été démontrée durant toute la période des enrôlements et du service. Dans aucun pays au monde, le peuple n'a suivi avec une plus sincère sympathie, avec plus d'intérêt et d'amour que le peuple canadien les hommes qui étaient allés se battre. C'étaient leurs propres pères, frères, maris, fils; il y avait le serrement de cœur des hommes et des femmes qui étaient restés en arrière.

Durant toute la guerre, cette sympathie s'est manifestée par les prières du peuple, par les douceurs qu'il fournissait, par la belle œuvre de la Croix-Rouge, par le Fonds patriotique, par ces innombrables petits

groupes d'hommes, de femmes et d'enfants par tout le pays qui travaillaient pour ceux qui s'en allaient à la ligne de feu et les accompagnaient de leurs oraisons. Peut-on le nier? Il y avait un puissant sentiment national qui portait à faire tout ce qui était possible, non seulement pour les soldats en campagne, mais pour les blessés, les morts, les invalides, et afin de consoler les parents de ceux qui étaient tombés et d'honorer convenablement la mémoire des morts.

Celui qui accuse le Canada—faisons complètement abstraction du ministère—d'un manque de sympathie et de bon vouloir envers nos soldats, qui sont de la même chair et du même sang que lui, le fait ou par ignorance ou par malice.

La sympathie et le bon vouloir qui ont accompagné les soldats durant la guerre ont envahi le parlement. Et d'où viennent les membres de la Chambre?—Ils viennent des groupes de population et des foyers de ce pays, du milieu de ceux qui ont consenti des sacrifices pendant la mêlée. Sortant de cette ambiance, ils ont apporté avec eux en cette Chambre leur sympathie pour le soldat canadien. Les membres du comité ont été triés parmi les députés de la droite et de la gauche. Il n'a pas été nécessaire d'insuffler de la sympathie et du bon vouloir dans leur cœur ou leur esprit. Ils en étaient imbus en entreprenant cette enquête et ils sont venus étudier la question, le cœur et l'esprit bien disposés.

Quelqu'un a dit que le sentiment d'humanité ne s'accuse pas assez dans le rapport. Ce sentiment envahit et domine tellement l'esprit et la sensibilité des membres de cette Chambre, du comité et du public qu'il n'est pas nécessaire de l'affirmer à chaque heure du jour. Il est indéniable et indubitable, et dans ce comité toutes les propositions tendaient à faire ce qui était le mieux pour les soldats.

Je me livre à ces réflexions préliminaires parce que je crois bon de le faire. Je passe à un autre sujet auquel je toucherai très brièvement—ce que le Canada a accompli. Je supprime entièrement la mention des partis et les considérations gouvernementales. Je ne parle pas de ce que le ministère a fait, de ce que les unionistes ont fait, ni de ce qu'ont fait les libéraux. Je parle de ce qu'a fait le Canada. Le ministère et les membres du parlement sont vraisemblablement les interprètes des désirs et des efforts du Canada. Qu'a fait celui-ci? Je n'obéis pas à un sentiment de gloriole; j'en parle pour repousser l'idée qu'on a voulu faire naître: que le Canada a oublié ses soldats et son devoir envers eux, et qu'il ne les traite pas avec la sympathie et de la manière qu'ils attendent et qu'ils doivent attendre.

Lorsqu'un député se lève en cette salle et déclare que les demandes des anciens combattants ont été accueillies avec froideur, ici, sans parler d'assertions plus hardies, il ne tient pas un langage conforme à la vérité, selon moi. Lorsqu'ils prennent la parole, tous les membres de cette Chambre doivent se rappeler qu'ils ont reçu un rôle représentatif; aux yeux des gens du dehors, ils sont censés parler avec autorité, plus que ceux auxquels ce rôle n'a pas été attribué. Leur responsabilité en est donc d'autant plus grande, et ils doivent avoir d'autant plus soin de ne pas proférer une parole qui donne naissance à une notion erronée, et principalement à une notion qui compromet et complique le règlement d'une question et en rend la solution finale plus ardue.

Ainsi donc, soyez indulgent pour moi un instant pendant que je dirai très brièvement ce que le Canada a fait. En premier lieu, il s'est tenu derrière ses soldats pendant leur service. Je ne fais que le mentionner—je ne le prouve pas. Je n'ai pas à en chercher la preuve. Nous avons observé la carrière de nos soldats, et nous la connaissons; nous avons aussi observé ce que les armées des autres pays ont accompli. Les représentants d'autres nations ont suivi nos armées en campagne; ils savent et ils ont exprimé leur avis. Je ne pense pas, il va sans dire, qu'il soit le moindrement discutable que, durant cette longue période de guerre, il n'y a pas eu de soldats en campagne qui aient été mieux appuyés par les pays qui en étaient comptables—sous le rapport de l'équipement, des soins médicaux, des douceurs matérielles de toutes sortes—que l'armée canadienne a été appuyée par le peuple canadien. C'est autant d'acquis. Tel était le devoir du Canada, et ce devoir, le Canada l'a rempli.

Le deuxième devoir d'un pays lorsque ses soldats combattent et tombent—tombent inanimés ou tombent blessés ou invalides—c'est d'en prendre tendrement soin. Le Canada a-t-il accompli son devoir à cet égard?

Faites la revue des travaux méritoires qu'ont accomplis nos médecins, nos savants et nos personnels de gardes-malades durant toute cette guerre. Comparez leurs travaux, si vous le voulez, à ce qu'ont fait dans les mêmes domaines les autres pays belligérants pour le combattant. Sans vouloir amoindrir ce que les autres ont fait, nous avons

lieu de nous énorgueillir à cette seule pensée que nos blessés, nos malades et nos invalides n'ont manqué de rien et qu'ils ont constamment été l'objet de tous les soins et de tout le confort qu'il était possible de leur prodiguer.

Viennent ensuite deux sphères dans lesquelles nous pouvons déployer nos moyens d'action. Nos soldats invalidés reviennent au pays: un a perdu une jambe, un autre a perdu un bras, un troisième souffre de troubles cérébraux, à la suite d'un choc nerveux. Ce sont les mutilés de la guerre, ce sont les survivants qui, pendant les années qui leur restent à vivre, éprouveront les souffrances morales et physiques auxquelles échappent ceux qu'une mort inopinée a couchés dans la tombe. Ces invalidés, ces déséquilibrés, ces nerveux, le pays doit les entourer de tous les soins dont il est capable. Le Canada a-t-il loyalement fait son devoir sous ce rapport? Cette question ne souffre pas discussion et à ce sujet nous savons tous à quoi nous en tenir. Etant donné que nous ne saurions jamais attendre le plus haut degré de perfection au point de vue du service et de l'assistance, le Canada ne saurait rougir de la manière dont il a traité les invalides auxquels il a procuré les avantages de cours d'enseignement professionnel et d'autres modes de traitement. Nous n'avons pas tout fait ce que le Canada entend faire en ce sens. Nous ne sommes pas sans savoir que les Canadiens approuvent d'emblée tout gouvernement, ou tout parlement qui n'épargne rien, qui fait pour le soldat rapatrié tout ce que lui permettent les ressources du pays. Il ne saurait y avoir de doute là-dessus.

Reste cette autre et seule catégorie: Ceux qui ont quitté leurs foyers pour le front et ont eu la bonne fortune d'en revenir indemnes. Est-ce que le Canada ne devrait rien faire à leur intention? Ce n'est pas ce que je prétends. Le pays devrait faire pour eux tout ce qu'il peut. Mais j'ajouterai qu'il y a une ligne de démarcation, bien précise et définie, entre le degré d'incapacité totale et l'état d'infériorité où se trouvent le blessé et le mutilé. Nous ne faisons pas d'erreur possible lorsque nous nous constituons le protecteur de ceux qui souffrent d'une affection physique ou morale. Il s'agit alors d'une question d'avantage, de convenance même, à un certain degré—toute répugnance que j'éprouve à recourir à cette expression—mais qui en fin de compte se résume à savoir jusqu'où le pays doit logiquement aller pour protéger ceux qui ont combattu dans la guerre et se sont imposé des sacrifices. A n'en pas douter, ils ont fait de grands sacrifices et ont soutenu de rudes combats, dont ils porteront les conséquences plus ou moins graves toute leur vie durant. Cependant ils ont, comparativement aux autres, le bonheur de se voir ranger dans une catégorie à part. On peut se rendre compte de ce que le Canada a fait pour eux à la lecture du rapport de ce comité et en suivant toutes les œuvres créées à leur intention. Je ne prendrai pas la peine de relater tout ce que le pays a fait, mais je n'en soutiens pas moins que le Canada ne s'est pas désintéressé même de ce groupe.

Permettez-moi seulement de vous citer une circonstance qui à elle seule résume tout le reste: Le pays a déjà déboursé, ou du moins s'est engagé à dépenser, $490,500,000 en œuvres du genre de celles dont je viens de vous faire un exposé succinct. C'est-à-dire qu'à l'intention des trois premières catégories—pour leur éducation professionnelle et leur entretien on se charge des frais du transport de ceux qui sont à leur charge et d'autres dépenses, on leur paie des gratifications qui ne sont dépassées en aucun autre pays et que même, croiraije, n'égalent pas celles accordées partout ailleurs. Tout cela est de nature à faire honneur au Canada dans tout ce qu'il fait pour ses vétérans.

Le Canada agit par l'intermédiaire de son Parlement, et ce dernier par son exécutif; le Parlement et son exécutif ont déboursé pour le pays cette somme énorme de $491,500,000 que lui avaient confiée les citoyens du Canada. Mon ami, qui siège à mes côtés, n'a pas à puiser dans sa bourse et n'est pas spécialement tenu de contribuer de son gré à ces $491,500,000; ni lui ni un autre n'y est forcé; ces deniers sont prélevés parmi le public canadien. En outre, ce dernier a contribué volontairement près de 100 millions en sus de ce que leurs représentants, et l'exécutif par ces représentants, ont dépensé —100 millions pour l'œuvre de la Croix Rouge, pour le fonds patriotique, pour aider le soldat par tous les nombreux moyens de secours adoptés dans ce but. Ajoutez, si vous le voulez bien, ce montant au chiffre précédent et vous avez une somme de $591,500,000 consacrée à ces œuvres. Je ne cite pas ces chiffres en guise de reproche à faire aux soldats rapatriés pour ce qu'ils réclament, mais afin de mettre les choses au point, tant à leurs propres yeux que pour nous-mêmes et pour le public en général. Tout cela constitue un démenti à ceux qui, parfois, prétendent bien à tort et témérairement que le Canada n'a relativement rien fait pour ses vétérans.

Le Canada n'a pas accompli la dîme de ce qu'il aurait aimé à faire pour nos vété-

rans; le pays n'a pas fait la dîme de ce que méritent les sacrifices de nos soldats, si nous entreprenions de les dédommager pleinement; cependant, le peu qu'il a fait, il l'a donné de bon gré, animé de sentiments de reconnaissance et de sympathie, et je tiens à ce que la population canadienne, qui n'a guère mûri la question, se rappelle ces faits à l'heure qu'il est.

Le comité a donc fait son rapport; or, je tiens à le proclamer dès le début de mes remarques, le Gouvernement approuve entièrement ce rapport; nous nous proposons d'adopter les conclusions qu'il renferme et de leur donner effet. N'allez pas croire que les membres du Gouvernement—à l'heure qu'il est, c'est le Gouvernement du jour, mais, à l'avenir il s'agira peut-être d'un autre Gouvernement appartenant à un autre parti—passent leurs jours et leurs nuits à jouir des plaisirs de la vie sans s'occuper de l'intérêt du pays. Des hommes publics, qui ont formé le Gouvernement et qui ont ruiné leur santé au service de l'Etat jusqu'au point d'en mourir, savent ce que je veux dire lorsque je fais cette affirmation. Bien longtemps avant que les représentants du peuple aient songé à consacrer spécialement leur attention à l'examen de ce problème particulier, les membres du cabinet l'ont étudié jour et nuit. La question était constamment présente à notre esprit et nous avons tenté de trouver une solution qui serait juste, mais que nous pourrions en même temps mettre à exécution.

Nos vétérans constituent—j'ai failli commettre l'erreur de dire une classe de notre population; je modifie ma pensée, car la population canadienne comprend plusieurs autres classes—donc nos soldats, par suite de la tâche urgente et provisoire qu'ils sont appelés à accomplir deviennent jusqu'à un certain point des spécialistes, mais ils sont encore des citoyens du Canada. Ils sont devenus à cette heure des citoyens civils du Canada; ils ne se sont jamais désintéressés des affaires, des énergies et des aspirations du pays; ils ne constituent plus une catégorie de citoyens distincte du reste de la population à l'heure qu'il est. Ils reviennent après avoir accompli d'une façon magnifique la tâche provisoire qu'on leur avait assignée et la majorité de nos vétérans, sinon tous, désirent reprendre au plus tôt la place qu'ils occupaient avant leur départ pour la guerre. Le plus tôt leur désir sera accompli, le mieux ce sera pour tout le monde. Le temps qu'on consacre à vouloir faire une classe à part des vétérans de la grande guerre est du temps perdu en tant qu'il s'agit de l'accomplissement du devoir qui nous incombe à tous de travailler à la pacification définitive, au rétablissement et à la restauration de notre pays. Le plus tôt nos vétérans reprendront leur place dans les rangs de la population civile du Canada, le mieux ce sera, et le plus sûrement nous reprendrons notre marche vers l'avenir que nous envisageons avec la plus entière confiance.

Le comité a donc déposé son rapport, qui, je l'admets, ne va pas aussi loin que certaines gens le désireraient. Pour quelle raison ai-je donc fait observer que le Gouvernement a longuement et mûrement étudié cette question? Voici les raisons sur lesquelles j'appuie l'arffirmation que j'ai faite: En premier lieu, le Gouvernement a été forcé par la nature de ses devoirs et de ses obligations à entreprendre de bon cœur un examen approfondi de notre situation financière et de tenir compte de deux considérations en élaborant son programme: l'énormité des besoins et le fardeau que le pays est raisonnablement en mesure de supporter. Guidé par ses principes, face à face avec les faits d'un côté et avec les réclamations de l'autre, le Gouvernement en est arrivé à la conclusion il y a déjà quelques mois que le pays n'est pas en mesure de maintenir en vigueur le système tendant à accorder des gratifications aux vétérans de la grande guerre. Nous avons fait connaître notre décision au public—décision que nous avons adoptée non sous l'inspiration du moment, mais après avoir attentivement et mûrement étudié tous les aspects du problème. Le Gouvernement a énoncé son programme publiquement et le pays sait à quoi s'en tenir à ce sujet. C'est après cela que nous avons institué un comité parlementaire aux fins de s'enquérir relativement à ces questions. Je n'ai pas l'habitude de prodiguer bassement des éloges; je dois le dire toutefois, j'ai eu rarement l'occasion, sinon jamais, au cours de ma longue carrière publique, de constater qu'un comité parlementaire ait accompli sa tâche avec plus de soin, d'attention et d'une façon plus efficace que celui dont le rapport est en discussion à cette heure. Le comité a pris les moyens de se procurer tous les renseignements désirables, et, ce qui est encore plus important, tous les intéressés ont eu la chance de faire valoir leur cause. Les portes et les grilles sont restées ouvertes toutes grandes; la population tout entière du Dominion a eu accès aux séances du comité. Les membres de ce comité ont délibéré, se sont renseignés, ont collaboré à la tâche et tiré les

conclusions que renferme le présent rapport.

Nous avons le droit de renvoyer ce rapport au comité, si la majorité des représentants du peuple l'exige, mais je ne vois pas trop ce qu'il pourrait faire pour le rendre plus complet. J'en suis encore à relever une seule occasion que le comité ait manqué d'étudier le problème à fond pendant tout le temps qu'a duré son enquête.

Ce serait donc, à mon avis, du temps perdu que de renvoyer le rapport à ce comité pour qu'il en prépare un autre.

Mon honorable ami et collègue, le président du comité (M. Calder) a exposé avec beaucoup d'effet et d'à-propos ce que serait la conséquence de l'amendement s'il était accepté. Dans un discours qu'il a fait hier, mon honorable ami (M. Manion) a clairement démontré l'impossibilité absolue d'une nouvelle enquête. Dans le cas qui nous occupe, le temps est l'essence du contrat; ce que l'on demande, c'est pour aujourd'hui, avant les neiges, quand le besoin de secours se fait sentir. Il ne suffit pas que la mouture, quelle qu'elle soit, sorte du moulin dans six mois ou plus. Pour ces deux raisons, il ne me paraît pas qu'il y ait rien à gagner à un nouvel examen de cette affaire.

Nous avons, au cours de ce débat, cherché à obtenir de la députation qu'elle nous suggérât des plans autres que ceux que formule le comité dans son rapport, et celui-ci, je n'en doute point, s'est intéressé à savoir quels projets pratiques et raisonnables les députés pourraient bien avoir à lui opposer. Je suis sûr que c'est là à quoi s'attendait chacun des membres du comité, de même que doit être à quoi pensait la députation en général.

J'ai écouté avec attention les discours qui ont été prononcés jusqu'ici, m'efforçant de peser les propositions que l'on a faites, mais je n'y trouve guère de quoi nous être utile ou nous réconforter. Je n'entends pas rabaisser le mérite de ceux qui ont fait ces propositions; mais j'ai remarqué deux choses: d'abord que, dans l'ensemble, les avis que l'on exprime sont de simples désirs, des témoignages de sympathies, plutôt que la proposition de mesures à prendre pour trouver les fonds supplémentaires requis au cas où l'on proposerait autre chose que le comité. Il n'est sûrement pas nécessaire de prendre le temps de la Chambre dans une revue de ces diverses opinions. Donnez-vous la peine de noter ce qu'il est possible d'obtenir en argent de ces propositions, ce que vous pouvez en tirer aujourd'hui, ou dans un délai raisonnablement court, et je suis sûr qu'au bout du compte, le total en sera bien faible.

Quelques-uns ont essayé d'extraire des concombres des rayons de soleil en disant que le problème serait de facile solution si le pays s'engageait à dépenser, par exemple, 700 millions des fonds publics. Or, l'embarras n'est point de dépenser cette somme, mais de la trouver. Si donc cette proposition a pour objet de résoudre la difficulté, je dois dire que, pour moi, elle n'a pas cet effet. A-t-elle cet effet pour quelques-uns des membres de la Chambre? Vous avez autant de bon sens que moi, et je suis sûr que l'expérience vous en a appris autant qu'à moi.

On nous propose d'établir des loteries, quand on sait pourtant que cela ne se peut faire au Canada. Taxez les combattaires et vous n'en aurez plus bientôt à taxer si la taxe est de quelque importance. Mon distingué ami (M. King) serait lui-même parmi les absents. Frappez d'un impôt additionnel les places au théâtre, et que vous en reviendra-t-il? Parcourez toute la liste de ces propositions et quand vous en aurez fait le total, soustrayez-en les frais de perception, quel joli montant vous auriez pour une dépense de 400 millions.

Arrivons maintenant aux projets les plus ambitieux: une taxe sur le sol, sur la plus-value non acquise par le travail. On a construit sur la Plaza un joli pont; en moins de deux minutes vous le franchissez d'un bout à l'autre. Où est le pont qui aujourd'hui, pendant ce mois, ou le mois prochain, quand vous aurez besoin de cet argent, vous mènera en un lieu où vous trouverez une solution aux problèmes que font surgir ces avis: celui d'abord de savoir s'il convient de taxer le sol ou la plus-value non gagnée; ensuite l'institution d'enquêtes devant assurer que personne n'y échappera; troisièmement, l'obtention de l'aide des municipalités et des provinces, lesquelles ont aussi ce droit de taxation; quatrièmement, la création de l'organisme requis et, cinquièmement, la perception de l'impôt. Tous ces procédés sont à votre disposition; servez-vous-en et vous verrez que nul pont n'aura été construit qui vous mène à un an, deux ou peut-être trois ans. Voilà pour la première catégorie de propositions, où l'on ne trouve à peu près rien.

La deuxième nécessite une discussion de méthodes et de principes, et l'adoption par une majorité de la Chambre de l'une ou de l'autre; viennent alors les évaluations, l'établissement d'organismes et la perception de la taxe. Eh quoi, vos invalides ou autres soldats, cruellement éprouvés aujourd'hui,

mourraient avant que vous ayez pu bâtir ce pont ou passer de l'autre côté. Il n'y a donc guère là sous ce rapport de quoi nous venir en aide.

" Eh bien," s'écrie un autre ami, " le Canada est un pays riche, il possède de la houille, du nickel, des forêts, des pêcheries représentant des resssources inappréciables, et il possède, à part cela, des mines qui n'ont pas encore été exploitées." C'est vrai, et ces ressources nous permettent d'espérer que nous pourrons faire face à nos obligations, acquitter nos dettes et nous épanouir au soleil du progrès; mais il est impossible de convertir immédiatement en argent, pour effectuer des paiements, la surabondance du lignite qu'il y a dans l'Ouest et dans les montagnes. Il faudra des années de soins et d'efforts pour retirer des profits de nos différentes ressources. L'actif qu'elles représentent actuellement se résume donc à l'espoir et à la confiance que nous avons de les rendre profitables et d'assurer ainsi notre avenir.

Venons-en à la situation actuelle. Nous avons magnifiquement réussi à contracter deux emprunts nationaux et nous sommes à en contracter un autre avec un succès qui va même dépasser nos espérances. Cependant, les deux premiers ont respectivement pris dans les goussets du public, de 500 millions à 700 millions qui sont affectés à d'autres fins qu'à celles auxquelles il les aurait lui-même appliqués, et le troisième emprunt va encore peser sur les ressources du pays. Il ne faut pas oublier, non plus, que dans l'espace de dix-huit mois nous devons prélever, en chiffres ronds, de 800 à 900 millions, pour faire face à nos échéances et à des obligations déjà contractées, dont pas une, malgré tout, ne se trouvera éteinte ni même réduite dans une proportion appréciable. L'emprunt que nous sommes à contracter va nous fournir de 400 à 500 millions, mais il va falloir trouver, d'ici à peu de temps, une autre somme de 400 à 500 millions.

Voilà ce qui en est. La question que le Gouvernement et le comité devaient se poser et qu'ils n'ont pas oubliée, non plus, de se poser, c'était celle de savoir si le pays serait capable de fournir le montant de ces emprunts et d'assurer, dans quelques mois, encore à même ses propres deniers, le succès de nouveaux emprunts également nécessaires. Pouvions-nous, en pareil cas, assumer la responsabilité que comporteraient les propositions soumises au comité et au Parlement? On dira peut-être, comme je l'ai moi-même entendu dire ici, que si nous pouvons consacrer de l'argent à l'exploitation des chemins de fer, à la construction des navires et au perfectionnement des transports, nous n'avons aucune raison d'en refuser aux soldats. Je le répète, les soldats sont des citoyens de la patrie canadienne, et en faisant ces dépenses absolument nécessaires ce sont eux que nous protégeons surtout, car elles sont essentielles au fonctionnement régulier du corps politique de la nation dont ils font partie, et si l'activité nationale se ralentissait, la production diminuerait et nous en souffririons tous, mais les soldats seraient les premiers à en souffrir. Il est donc illogique de prétendre que si nous pouvons appliquer de l'argent aux chemins de fer il s'ensuit que nous pouvons également donner aux soldats 200 ou 300 millions. Les dépenses relatives aux chemins de fer sont absolument nécessaires à la vie de la nation.

La franchise du président du comité lui a valu des critiques dans cette Chambre et au dehors. Il a poussé cette franchise jusqu'à déclarer que s'il s'agissait de questions de peu d'importance le Gouvernement pourrait se retrancher dans le domaine des généralités et laisser au peuple ses coudées franches, mais que les intérêts en jeu étant des intérêts publics essentiels, un Gouvernement avait donc à juger s'il convenait de formuler sa politique en l'appuyant sur les meilleurs motifs et les meilleures données possibles. Le comité et le Gouvernement avaient donc à juger s'il convenait de faire de nouvelles avances d'argent et ils se sont prononcés dans la négative. Etait-il préférable, ou, en d'autres termes, était-il à propos, était-il constitutionnel, pour le Gouvernement, une fois convaincu de la justesse de sa conclusion, de dire à la députation: " En soumettant à votre examen tous les détails dont nous nous sommes inspirés pour arriver à notre conclusion, nous vous mettons en état de discuter la question en parfaite connaissance de cause?

N'est-ce pas préférable pour le ministère et pour le pays? J'approuve mon collègue (M. Calder) au sujet de sa légitime révélation de la pensée du ministère à l'égard de cette affaire. La Chambre a maintenant toute l'affaire sous les yeux, et je pense qu'il serait oiseux de la commenter davantage. J'ai exposé l'attitude du ministère relativement à ce rapport. J'ai dit en présence de quels obstacles nous nous trouvons. Je pourrais fournir plus de précisions; mais vous êtes maîtres de les fixer vous-mêmes.

Je n'ai plus qu'une réflexion à faire. Ce rapport du comité n'est pas un de ces rapports inaltérables, bouclés et scellés comme j'ai vu la Chambre en recevoir. Il a un ca-

ractère d'élasticité. Qu'on lise les recommandations et les conclusions de ce comité et l'on verra que, en plusieurs cas, il ne s'est pas tenu irrémédiablement à un minimum invariable. Les règlements qui pourront être établis seront assez élastiques pour permettre de dépenser plus que l'estimation que nous vous avons soumise, et ils ne fermeront pas la porte, surtout aux indigents et aux nécessiteux. Ils ne la fermeront pas, non plus, à l'invalide qui, pour des raisons que nous ignorons maintenant mais qui se révéleront, se trouve sans emploi, lui et sa famille, malgré tout ce qu'il a pu faire et qu'il a sincèrement fait pour se procurer du travail. La porte lui est ouverte. Elle ne l'est pas devant celui qui s'est établi et qui, dans la vie civile, se tire d'affaire comme auparavant; mais elle l'est devant celui qui est absolument dans le besoin, par malchance ou pour une raison quelconque. Le rapport du comité n'empêche pas des secours de ce genre.

J'ai dit, je crois, tout ce qu'il me fallait dire, et je suis très reconnaissant à la Chambre de la bienveillante attention avec laquelle elle m'a écouté.

M. REDMAN: La Chambre entière, j'en suis sûr, a entendu avec un vif intérêt l'excellent discours du premier ministre intérimaire. Son raisonnement était très clair et si, dans ce que je dirai, je diffère tant soit peu d'avec lui, je prie la députation de croire que je le ferai avec une extrême réserve. Toutefois, vu mes longs rapports avec les soldats en général, je dois dire qu'il est des passages du rapport qui, à mon avis, ne vont pas assez loin. Avant de poursuivre, je puis déclarer qu'il m'est impossible de voter pour l'amendement, parce qu'il entraînerait des gratifications pécuniaires que ne permettraient pas à l'heure qu'il est la situation financière du pays et d'autres besoins urgents et plus grands de quelques-uns des soldats.

Je crois avoir assisté à presque toutes les réunions du comité lorsque des dépositions ont été recueillies, et j'ai attentivement examiné son rapport. Je professe le plus grand respect pour l'habileté de ceux qui formaient le comité, et je ne mets aucunement en doute les motifs élevés et la disposition d'esprit qu'ils ont apportés dans leurs travaux. Pourtant, je le répète, je ne saurais admettre quelques-unes des conclusions qu'ils ont arrêtées. Je reconnais la nécessité des avantages qu'ils proposent de conférer aux soldats et, dans cette mesure, j'avoue qu'ils ont bien agi. Cependant, je ne pense pas qu'ils soient allés assez loin. On ne peut qu'être frappé des témoignages qui établissent quelle est la situation financière du pays. Il n'est pas difficile, non plus, d'admettre la thèse que celui-ci ne pourrait pas, en ce moment prélever des sommes de près de 300 ou 400 millions pour des gratifications pécuniaires.

Au demeurant, l'important se résume en une question de bon sens, et nous devons être logiques dans nos propositions quant au point jusqu'où nous pouvons aller, et quant aux fonds que nous pouvons prélever pour répondre aux besoins des soldats. Or, je crois que nous pouvons prélever environ 150 millions, en sus du montant déjà mentionné dans le rapport. Je ne dis pas que nous pourrions obtenir ces fonds à l'heure qu'il est et les distribuer le mois prochain.

D'après mon projet, cela ne serait pas nécessaire. Je n'entends pas entamer une discussion sur les moyens précis de les prélever. Cette somme n'est pas considérable, comparée à l'emprunt actuel et aux emprunts antérieurs, et je crois que nous pourrions en servir l'intérêt grâce à un rajustement de nos finances. Ainsi, nos présentes obligations embrassent une somme de 25 millions que nous pourrions fort bien détourner de sa destination, à savoir, l'établissement sur des terres, au Canada, de membres des corps de l'armée impériale. Mon avis à ce sujet est que, si nous avions cette somme d'argent à dépenser, nous devrions d'abord l'employer dans l'intérêt des soldats canadiens. Le Gouvernement a destiné une autre somme de 25 millions au projet du logement, projet dont trois provinces seulement ont tiré parti.

Ma province n'en a pas profité, et lorsque je me propose de plaider en faveur d'un projet de construction d'habitations ouvrières, il me semble que le reste du crédit pourrait bien être affecté au projet que je vais proposer. Je crois que c'est sous forme de prêts que l'on devrait subventionner les soldats qui ne sont pas dans la catégorie des invalides ou des blessés, et comme, dans ces conditions, nous serions très bien garantis nous pourrions nourrir l'espoir qu'une grande partie de cet argent prêté serait remboursé et même avec quelques intérêts. Ainsi, ce système de prêts offre une solution plus simple que la gratification directe; il ne serait même pas nécessaire de prélever immédiatement la somme requise. On ne contestera pas que, si nous pouvions prélever une somme additionnelle d'argent pour les soldats, la Chambre ne s'opposerait pas au prélèvement de cette somme pourvu que chaque dollar prêté fût destiné

[Le très hon. sir George Foster.]

à favoriser le rétablissement des soldats. On ne contestera pas davantage que les soldats rapatriés, même s'ils sont valides, ne sauraient tenir tête à ceux qui n'ont jamais été au front. Maintenant on a beaucoup parlé du mot "besoin" et la proposition faite par le député de Winnipeg-Centre est dépendante dans une large mesure de l'interprétation que l'on peut donner à ce mot. Les besoins de l'être humain sont nombreux et comprennent des nécessités autres que celles de nature financière. Ses besoins financiers varient avec l'individu, mais si nous voulons discuter ce problème du besoin, il faut le faire à un autre point de vue; il faut s'assurer quels sont les besoins que nous, comme nation, sommes en mesure de satisfaire. Je crois que si les soldats rapatriés ont besoin d'habitations et de l'aide en vue de s'établir dans le domaine industriel, ou encore pour se faire instruire comme un grand nombre le demandent sans doute, nous, les membres de ce Parlement, sommes tenus de rendre une décision dans la mesure de notre capacité financière. Prenons d'abord la question de la construction des habitations. Je crois que si sous ce rapport nous adoptions un plan qui ne viserait que les soldats rapatriés, nous aurions de ce fait réglé une grande partie des réclamations de ces soldats, et peut-être nous serait-il possible de prélever à cette fin la somme de 75 ou de 100 millions. Personne ne saurait nier qu'il n'y ait au Canada une grande rareté d'habitations, provenant du fait qu'on a suspendu ce genre de construction pendant la guerre, c'est-à-dire à une époque où toutes les forces vives de la nation s'appliquaient à assurer la victoire finale. Pourquoi ne pourrions-nous pas affecter une telle somme à la construction de maisons pour les soldats? Je ne prétends pas que nous soyons capables de construire des maisons pour tous les soldats, mais nous pourrions faire, sous ce rapport, un examen de chaque province et accorder à chacune selon les besoins de ses soldats. Qu'on construise des habitations, et alors nous aurons apporté une heureuse solution au problème de la rareté des maisons, et en même temps, nous aurons tiré d'embarras un grand nombre de soldats. Ceux qui n'ont pas de logement sauraient tirer profit de l'adoption de ce plan et l'on réduirait en même temps les taux élevés des loyers que les soldats et les personnes à leur charge sont tenus de payer aujourd'hui; en outre, on aurait de ce fait accordé des avantages tant aux autres soldats qu'à la population civile. Je suis convaincu que si nous faisions cela le problème de l'habitation et les autres problèmes de la vie au Canada recevraient un commencement de solution. C'est l'habitation qui constitue le point de départ de l'équipement du producteur, et si nous construisions des habitations pour les soldats, nous les rendrions plus compétents en les mettant en position de consacrer le maximum de leur effort à la production. De notre côté nous aurions une garantie certaine, et je crois que nous pourrions compter également sur le remboursement d'une grande partie de la somme ainsi prêtée. Le problème des prêts aux industriels présente beaucoup plus de difficultés. Je ne crois pas que l'on doive voter une telle somme pour cela dès maintenant, mais si en affectant à ces logements la somme de 20 ou 25 millions, nous pouvions aider un grand nombre de soldats rapatriés qui veulent se lancer dans un commerce quelconque, je suis d'avis qu'on devrait le faire. On a discuté la question de l'aide à accorder à ceux qui veulent se faire pêcheurs, forgerons, exploitants de garages, barbiers, en vue de leur faciliter l'achat des outils nécessaires à l'exercice de ces métiers. Je crois que l'on devrait leur accorder des prêts raisonnables à cet effet, quoique la garantie ne soit pas aussi certaine dans ce cas. Cependant nous aurions toujours une assez bonne garantie si ces prêts étaient faits avec soin, et ainsi on leur permettrait d'augmenter la capacité de production de ce pays et en même temps ce serait donner une assistance considérable aux soldats.

Par conséquent, je crois que nous pourrions en toute sûreté prêter de l'argent aux soldats qui veulent se construire des habitations et se lancer dans l'industrie. Puis il y a un troisième moyen par lequel on pourrait aider aux soldats, et c'est en leur donnant l'instruction. Je crois aussi que le comité aurait dû adopter la proposition faite au sujet d'aider les étudiants universitaires.

Je sais qu'ils étaient très sympathiques, et s'ils n'ont pas consenti, c'est qu'ils croyaient que toutes les autres classes ou tous les autres jeunes gens de l'armée s'opposeraient. Je ne pense pas que cette théorie soit tout à fait juste. Il n'y a pas d'aristocratie de l'intelligence; il n'y a pas de classe économique ou sociale d'où sont tirés les étudiants et, puisqu'ils ont besoin d'aide, c'est qu'ils n'appartiennent pas aux riches familles du pays.

Cependant, je ne vois pas pourquoi nous n'aiderions pas davantage ceux qui se sont enrôlés avant l'âge de vingt et un ans en leur procurant une éducation technique ou professionnelle. Le pays a besoin de chefs

instruits pour l'avenir; il nous faut obvier aux conséquences de ces quatre ou cinq ans durant lesquels nos jeunes gens n'ont pas reçu d'éducation. Il y a là un vide dont le pays se ressentira à l'avenir. En prêtant de l'argent aux étudiants nous ferons un magnifique placement pour le Canada, nous formerons des hommes d'élite dans le domaine de l'industrie et de la pensée. Nous sommes sûrs d'être remboursés par les étudiants qui suivront des études universitaires.

J'ai indiqué trois moyens par lesquels l'argent pourrait être prêté aux soldats. On peut donner pour raison de tous ces avantages qu'ils sont dans l'intérêt de la nation. C'est le cas de l'établissement des soldats sur les terres. Le projet des logements est, on peut dire, la contre-partie de celui de l'établissement sur les terres. Il procure à ceux qui demeurent dans les villes des avantages à peu près analogues à ceux que l'on accorde aux soldats démobilisés qui s'établissent à la campagne. Les prêts industriels devraient être faits peut-être très prudemment et inaugurés sur une petite échelle. Mais ils aideraient nos soldats à s'établir dans l'industrie, et l'éducation les rendrait plus aptes à livrer les batailles économiques de l'avenir.

Je crois que l'argent placé aux fins dont je viens de parler facilitera la production du pays en même temps qu'elle aidera le soldat. Si le comité ne s'est pas cru justifié d'accepter ces propositions sous prétexte que d'autres pourraient se plaindre de ne pas être aussi bien traités que les soldats, qu'il les adopte dans l'intérêt national. Faisons ces avances et aidons les soldats lorsque nous serons certains qu'en agissant ainsi nous contribuerons réellement à leur rétablissement et que nous travaillons au progrès du pays.

Au sujet du projet des logements, si je puis en parler de nouveau, je crois que nous prêtons déjà de l'argent en Europe pour le bois de construction exporté par la Colombie-Anglaise. S'il est vrai que nous prêtons, cette année, à l'étranger quelque 106 millions pour le développement et l'exploitation de nos industries au pays, ne pourrions-nous pas prêter des fonds à nos soldats du Canada? Ces industriels n'en bénéficieraient-ils pas autant et n'en retirerions-nous pas plus d'avantages par la construction de nouvelles maisons au Canada? Si le Gouvernement, pour se conformer à sa politique d'empêcher les industries de fermer leurs portes et d'obtenir des marchés pour nos produits, essayait d'augmenter le plus possible le commerce par ces moyens, tout en aidant les soldats, non seulement il atteindrait le but qu'il a en vue, mais il ferait beaucoup pour la restauration des vétérans. Je soumets ces idées à la Chambre en toute déférence pour l'opinion du comité. Tout de même, je suis convaincu que nous pouvons prélever l'argent voulu. Il n'est pas nécessaire de le faire sur-le-champ, ou même cette année, mais, graduellement, au cours des douze ou dix-huit prochains mois. En mettant à exécution les divers projets dont j'ai parlé nous aiderions un grand nombre de soldats, et la nation en bénéficierait.

Je ne crois pas que la question soit réglée ni que le rapport qui a été déposé mettra fin au problème des avantages à accorder aux vétérans. Telle n'a pas été l'intention du comité, je ne le pense pas. Le Gouvernement devrait songer sérieusement à quelque nouveau projet raisonnable pour faciliter le retour des soldats à la vie civile. Ceux-ci, en toute justice, peuvent conclure qu'on n'a pas fait tout son possible pour eux.

Je ne peux pas appuyer l'amendement, parce qu'il se rapporte aux gratifications en argent. Avant d'accorder ces gratifications il faudra nous occuper davantage de nos soldats invalides et augmenter, si c'est nécessaire, les pensions de 50 p. 100. Bien qu'elles puissent aider aujourd'hui une personne à vivre, elles ne permettent pas le confort en certains cas. Si nous devons dépenser des sommes considérables en donnant l'argent, notre devoir bien compris est d'employer d'abord notre surplus à aider davantage les invalides et les pensionnaires.

Ce que j'ai demandé aujourd'hui, c'est qu'il soit prêté de l'argent dont le montant serait assez bien garanti dans la plupart des cas et dont chaque dollar servirait à faire du bien à quelque soldat et aiderait à sa restauration dans la vie civile. Je pense qu'en déclarant ces propositions faites dans l'intérêt national, nous pourrons obvier assez facilement, comme c'est arrivé par rapport à l'établissement des soldats sur des terres, à la difficulté que peuvent présenter les distinctions faites entre les soldats.

(A midi et demi, M. l'Orateur déclare qu'il est une heure, afin que la Chambre puisse recevoir S. A. R. le prince de Galles, et la séance de la Chambre est en conséquence suspendue.)

VISITE DE SON ALTESSE ROYALE LE PRINCE DE GALLES AUX COMMUNES.

S. A. R. le prince de Galles fait son entrée dans la Chambre des communes et est pré-

senté à M. l'Orateur, l'hon. Edgar N. Rhodes, par le très hon. sir George Foster, premier ministre intérimaire, et par l'hon. Martin Burrell, secrétaire d'Etat.

M. l'Orateur souhaite, au nom de la Chambre des communes du Canada, une cordiale bienvenue à Son Altesse royale.

Quand le prince de Galles fit son entrée dans la Chambre, les membres de la députation se levèrent et l'accueillirent par des applaudissements enthousiastes, puis chacun d'eux fut présenté à Son Altesse royale, qui était debout sur les degrés du trône de l'Orateur. Son Altesse royale fit ensuite aux honorables députés le discours suivant:

" Messieurs,

J'ai été enchanté de mon voyage au Canada et j'ai vu, dans ce pays, des choses si dignes d'intérêt que je me serais senti coupable d'une grande omission en ne visitant pas son Parlement. Ce m'est une grande faveur de vous avoir rencontrés tous, et je vous remercie de votre bon acceuil.

Je m'attends à assister à quelques-uns de vos débats la prochaine fois que je reviendrai au Canada. J'espère que ce sera bientôt et que vous siégerez alors dans vos nouveaux quartiers du Parlement, où vous serez plus confortablement installés. Je vous dis donc non pas adieu, mais au revoir. Au revoir, messieurs."

Son Altesse royale fut ensuite accompagnée par M. l'Orateur jusqu'à la porte de la Chambre.

La séance, suspendue à midi et demi, est reprise à trois heures.

Reprise de la séance.

M. HOCKEN: Je félicite les membres du comité qui a été chargé d'étudier cette question, et je tiens à leur dire qu'ils se sont acquittés de leur devoir en toute bonne foi, tout en se montrant des plus sympatiques à l'égard de nos vétérans. Il est vrai qu'ils leur ont refusé une gratification en argent, mais je pense que leur décision sera vue d'un bon œil par le public et par l'immense majorité des vétérans eux-mêmes. Tout plan en vertu duquel on accorderait une gratification uniforme en argent comporterait assez d'inégalités pour n'être pas justifiable, et dans bien des cas une nouvelle gratification en argent comme celle que certains agitateurs ont suggérée serait ce qu'il pourrait y avoir de plus préjudiciable aux soldats considérés isolément. Je suis absolument opposé à ce qu'il soit alloué une gratification en argent.

Le problème à résoudre par rapport à ces vétérans les concerne non pas au point de vue collectif mais au point de vue individuel. Il nous est revenu des soldats qui n'ont pas perdu une semaine de leur temps; ils ont repris leurs occupations et se trouvent aussi heureux et aussi bien qu'ils l'étaient auparavant. Le service actif a même amélioré la santé de plusieurs, et nombreux sont ceux qui se trouvent, au point de vue physique et au point de vue financier, dans un état plus avantageux qu'ils ne l'étaient avant de s'enrôler et de se rendre sur les champs de bataille.

Monsieur l'Orateur, je suis sensible à tout ce que nos soldats ont fait, je leur suis reconnaissant, à tous et à chacun, du service qu'ils ont rendu au pays; mais ils ne me paraissent pas avoir de titre à une gratification ultérieure en argent; d'alleurs ils n'en ambitionnent pas. Ce n'est pas par une rémunération en argent que nous pourrions arriver à les indemniser vraiment des sacrifices qu'ils se sont imposés en Europe. Serait-il possible, par exemple, d'indemniser en argent le soldat qui a perdu ses deux jambes? Même en lui offrant une gratification de $5,000 par année pour le reste de ses jours on ne l'empêcherait pas de regretter la perte de ces deux membres. Il nous faut donc trouver, si toutefois c'est possible, un moyen d'exprimer convenablement notre gratitude aux soldats devenus invalides. La guerre a imposé à notre pays et aux pays alliés une tâche qu'une seule classe de notre population pouvait remplir.

Seuls les jeunes gens, au Canada, pouvaient aller à la guerre; les plus vieux, les hommes d'âge mûr, n'étaient pas physiquement aptes à accomplir cette besogne. Le devoir en est donc à notre jeunesse; seule elle était en état d'aller combattre pour nous et sauver la patrie. Je l'affirme, monsieur l'Orateur, chacun de ceux qui marchèrent dans un esprit de sacrifice—de ceux-là surtout qui marchèrent sur Saint-Julien et Festubert, conscients de ce qui les attendait—doit être considéré comme un héros. Ils quittèrent des foyers confortables et entrèrent volontairement dans un enfer pour sauver notre pays et la civilisation. Maintenant, à mon avis, ils ont quelque peu, de ce qu'ils ont fait, un sentiment de satisfaction qui leur est beaucoup plus précieux et qui est beaucoup plus satisfaisant pour leurs familles que le versement d'argent ou la considération quelconque qu'on leur accorderait.

Le chef de la députation a indiqué très éloquemment que notre devoir le plus sacré concernait les invalides et les veuves et

ayants cause des victimes de la guerre. Je serais peiné d'apprendre que les pensions établies sont finales. Il y a, je pense, moyen de les reviser de temps à autre.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Les constations du comité y pourvoient.

M. HOCKEN: Je crois que c'est tout juste. Pas un seul soldat invalide, surtout entièrement invalide, ne devrait rester privé des jouissances les plus douces que la vie peut procurer. Bien plus, c'est, je crois, le sentiment de la Chambre et du pays, que l'on doit obtenir à cette fin tout l'argent requis, peu importe le montant. Je crois avoir l'approbation de la Chambre quand je dis qu'il nous incombe de voter ces fonds.

Mais on a soumis au comité diverses solutions. Celle de M. Flynn a été l'objet de l'attention qu'elle méritait. D'autres solutions ont aussi été examinées. Mais je dois exprimer et c'est toute ma critique du rapport—mon désappointement de ce que le comité n'a pas conféré avec les membres de l'association des vétérans de la grande guerre au sujet de la proposition de celle-ci. Je sais qu'elle a été reçue et délibérée par le comité, mais il est regrettable qu'on ne soit pas allé plus loin, qu'on n'ait pas consulté l'association des vétérans en vue de s'assurer dans quelle mesure les propositions de cette association seraient acceptables par le comité. Je tiens à dire, monsieur l'Orateur, qu'à mon avis, aucun groupe d'hommes n'a rendu un plus grand service au Canada depuis la signature de l'armistice que l'exécutif de l'association des vétérans de la grande guerre. Je crois, monsieur l'Orateur, que cette association a exercé une influence pacifiante inférieure à nulle autre au pays. Nous en avons eu la preuve dans les événements assez récents de Winnipeg. C'est là un groupe de patriotes, loyaux au Canada non seulement en temps de guerre, mais aussi en temps de paix. Et je pense qu'ils tiennent, surtout sur cette question particulière, une attitude qui aurait dû faire comprendre au comité l'opportunité de les consulter en vue de les engager à adopter les propositions de leur association.

M. CLARK (Bruce-Nord): L'honorable député veut-il laisser entendre qu'une telle conférence n'a pas eu lieu? Dit-il que l'association des vétérans de la grande guerre n'a pas été consultée par le comité sur cette question?

M. HOCKEN: Je n'étais pas membre du comité, mais on m'informe qu'il n'y a pas eu de ces conférences. Si elles ont eu lieu, et que le rapport du comité indique le degré où l'on peut exécuter le plan des vétérans de la grande guerre, je me suis trompé. Le député de Bruce-Nord (M. Clark) a dit que le comité avait eu des conférences avec les principaux membres de l'association des vétérans de la grande guerre, mais je me suis informé et l'on m'apprend que les seules conférences intervenues sont celles qui ont eu lieu durant l'enquête en séance publique. Or, ce n'est pas de cela que je voulais parler, monsieur l'Orateur. Je maintiens qu'il était de grande importance d'obtenir l'assentiment de l'association des vétérans de la grande guerre aux mesures actuelles du Gouvernement et du Parlement à cet égard; et que l'on aurait dû ne pas se contenter d'une simple conférence publique officielle.

Le comité aurait dû avoir quelques conférences privées, cœur à cœur avec les chefs de cette association. Quel qu'eût été le résultat les chefs de cette association se seraient rendu compte que nous nous efforcions de les satisfaire autant que possible, que nous désirions les traiter avec justice et générosité.

Je ne pense pas qu'il soit possible d'adopter telle quelle la solution proposée par l'association des vétérans de la grande guerre. A cet égard, je ne partage pas les vues de certains de mes collègues à la députation, et je ne plaide pas en faveur de l'adoption de cette solution. Je crois cependant qu'une conférence intime comme celle que j'ai suggérée aurait eu pour résultat d'apporter quelques modifications importantes à leurs conclusions, et qu'après cette conférence entre le comité et les vétérans, le rapport aurait pu être présenté avec l'approbation des vétérans. Si cela eût été fait, on ne serait pas témoin du malaise et du mécontentement qui règnent aujourd'hui, à l'égard de ce rapport, chez les soldats rapatriés. Nous sommes exposés au danger de voir cette association, composée de centaines de mille hommes à qui chacun dans ce pays et tous doivent tant, tomber sous la direction d'hommes comme M. Flynn. Ceux qui sont aujourd'hui à la tête de cette association, ont montré qu'ils avaient un sentiment de responsabilité. Ils ont fait tout ce que des hommes dans leur position pouvaient faire pour tenir en respect les outranciers de leur groupe. Autant que je peux en juger d'après ce qui a été fait et d'après le rapport que présente le comité, on ne s'est pas appliqué suffisamment à obtenir l'approbation des chefs de l'association. Je crois donc que le prési-

dent de ce comité agirait avec sagesse, s'il faisait renvoyer ce rapport au comité afin de reprendre l'affaire avec les chefs de l'association des vétérans de la grande guerre, pour s'assurer si l'on ne pourrait pas faire de nouvelles concessions, ou montrer une plus grande générosité à l'égard des hommes, et peut-être formuler quelque solution plus précise quant aux prêts qu'on propose d'effectuer. Le rapport mentionne la somme de 40 millions pour pourvoir aux cas de nécessité. Ce chiffre pourrait être porté à 75 millions. On l'affirme — et le rapport même l'établit, — même d'après le rapport le montant dépensé pour cet objet pourrait se chiffrer à 75 ou 100 millions. Mais le rapport fixe un chiffre définitif de 40 millions; les hommes qui ont préparé le rapport — ou du moins quelques-uns d'entre eux — indiquent ce montant comme devant vraisemblablement être dépassé pour parer à ces besoins urgents. Mais les hommes rapatriés ont toujours l'impression que 40 millions sont le maximum. A mon avis, il eût été plus sage d'exagérer dans le sens contraire, et de fixer un maximum beaucoup plus élevé; et si l'argent n'était pas tout dépensé, eh bien, tant mieux.

Je reconnais les difficultés que le comité a eu à surmonter, et dans la critique que je fais de ce rapport, je ne suis guidé par aucun esprit d'hostilité. Si le ministre (M. Calder) était à son siège, je lui demanderais d'étudier la question du renvoi du rapport au comité et d'accorder vingt-quatre heures de plus pour conférer et discuter avec les chefs de l'association des vétérans de la grande guerre. Je ne crois pas que le Gouvernement ait de raison de combattre cette idée. Cela ne comporte pas un rejet de la proposition, ni en aucun sens une mesure de défiance. Mais cette conduite démontrerait au moins aux hommes rapatriés du Canada tout entier, que le comité, le Gouvernement et le Parlement s'efforcent d'assister dans toute la mesure possible ceux qui en ont besoin, surtout ceux qui en auront besoin l'hiver prochain. Je ne propose pas pour le moment d'amendement dans le sens de ma proposition; je ne sais pas ce que je pourrai faire plus tard. Dans tous les cas, si ce rapport représente l'effort suprême du comité, je me propose de l'appuyer. Il n'est pas entièrement satisfaisant, mais il vaut mieux accepter le rapport que de le rejeter. J'ai été frappé, et la Chambre a dû être frappée, des remarques de l'honorable député de Fort-William (M. Manion) hier soir; il a dit que le rejet de ce rapport, comportait un changement de gouvernement, ce qui rendrait impossible le versement de subventions de cette nature, avant le milieu de l'été prochain. Au pis aller, — et apparemment on ne saurait compter sur plus, — 40 millions seront votés pour assister au cours de l'hiver, ceux qui sont dans le besoin, et je ne voudrais rien faire qui empêchât le versement de ces sommes dans ces cas de dénûment. Je crois que ce serait une erreur. Le rapport devrait être adopté, mais aussi il devrait être retouché, et une conférence avec l'association des vétérans de la grande guerre aurait pour résultat, j'en suis convaincu, certains changements pour le mieux. Je le répète, et j'en suis fermement convaincu, l'adoption de cette ligne de conduite pourrait nous valoir l'approbation des soldats eux-mêmes, et si nous pouvons atteindre ce but, nos difficultés seront en grande mesure supprimées.

A l'exemple des autres membres de la Chambre, je veux faire tout mon possible pour le soldat; je tiens à ce qu'il soit satisfait. Si je traitais avec un soldat en particulier et s'il ne me comprenait pas, je m'efforcerais de le deviner; je ferais des concessions à la dernière minute. Je chercherais à le replacer dans sa position normale, afin qu'il soit aussi heureux que dans le passé. N'allez pas croire que je demande pour tous les vétérans la même situation financière qu'ils auraient eue en restant au pays. C'est impossible, mais au moins montrons beaucoup de générosité et de sympathie. Je prierai donc le ministre d'accueillir ma proposition du renvoi du rapport au comité pour que cette conférence ait lieu. Le rapport pourra alors nous revenir après avoir subi quelques modifications, ayant un caractère plus généreux et pouvant être adopté par toute la Chambre, tout en donnant satisfaction à l'association des vétérans.

M. LEGER: Monsieur l'Orateur, avant que l'on prenne le vote sur cette question, je désire dire quelques mots au sujet du rapport présenté par le comité spécial, et de l'amendement de mon honorable ami (M. Andrews).

A mon avis, nous pourrions faire un compromis. Le rapport ne propose que de léger secours aux soldats. D'un autre côté, l'amendement va peut-être un peu loin. Pourquoi ne pas essayer un compromis? J'apprécie la façon raisonnable dont le sujet a été présenté à la Chambre par le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder). On peut trouver beaucoup à critiquer, et on l'a fait, au rapport du comité.

Le ministre du Commerce (sir George Foster) nous a expliqué la situation financière

du pays montrant qu'il est presque impossible au Gouvernement d'accorder de nouvelles gratifications aux soldats. Je n'ai pu m'empêcher de penser que s'il avait fait les mêmes observations au sujet du bill du Grand-Tronc, le projet serait aujourd'hui à l'eau. Cette loi nous impose des obligations de 500 ou 800 millions. Le ministre ne s'est pas plaint alors de la rareté de l'argent. Je vois avec étonnement que les honorables députés de la droite, après avoir voté en faveur de cette mesure, disent que le pays n'a pas d'argent à donner aux soldats.

Lorsqu'il a été question pour la première fois, il y a quelques mois, du rétablissement des soldats, nous nous sommes tous rappelé les nobles services rendus par les soldats du roi et du pays. Ils ont combattu pour notre liberté; on ne fera jamais trop bon pour ceux qui nous ont si vaillemment défendus. J'exhorte les gouvernements à mieux connaître les splendides services que nos soldats nous ont rendus.

Faisons un compromis au sujet du montant à accorder, et qu'il soit bien compris que ce sera la dernière gratification. Si tout ne peut pas être payé, cette année, donnons le reste, l'année prochaine. Tous les membres de la Chambre, je crois, seront de mon avis que nous devons faire tout notre possible pour aider aux vétérans à s'installer à neuf. Nous devrions leur donner autant que nous pouvons tout en ayant soin de ne pas imposer de charges trop lourdes aux contribuables.

On sait que la plupart de nos soldats sont revenus au pays sans argent. Comment pouvaient-ils épargner en ne gagnant que 1 piastre et 10 cents par jour? C'était impossible. Prenons le cas d'un homme qui s'est enrôlé à l'âge de vingt-cinq ans au début même des hostilités. Il est resté cinq ans à l'étranger. Il a dû abandonner tous ses projets de foyer et de carrière. Maintenant qu'il est de retour, il lui faut recommencer au bas de l'échelle tandis que ceux qui sont demeurés au pays ont acquis une meilleure position dans la vie. Un bon nombre des jeunes gens qui se sont battus pour la nation et ont risqué leur vie, sont revenus en Canada sans pouvoir trouver d'emploi. Il y en a eu de blessés ou qui ont été victimes des gaz. Je connais un jeune homme qui a perdu un bras. Depuis son retour au pays, il a essayé d'obtenir un travail qu'il pourrait faire avec le bras qui lui reste, mais il n'a pas encore réussi. Il ne reçoit que $7.50 de l'Etat. Comment peut-on vivre avec cette somme? C'est, pour ainsi dire, faire mourir un homme de faim. Il faut s'occuper de ceux qui se sont battus pour nous et c'est au Gouvernement d'y voir.

Voilà pourquoi, au début de mes observations, j'ai proposé de faire un compromis au sujet du montant de la gratification en argent, afin de régler la question d'une manière satisfaisante.

Maintenant, monsieur l'Orateur, durant le débat sur le bill du Grand-Tronc quelqu'un a été jusqu'à insinuer qu'il y avait anguille sous roche, et naturellement, on s'est demandé qui était visé.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député a parfaitement le droit d'affirmer que ces deniers sont nécessaires en vertu du projet de loi concernant le Grand-Tronc, mais il enfreint le règlement en discutant l'opportunité de ce projet de loi.

M. LEGER: Je me soumets à votre décision, monsieur l'Orateur, et je regrette cette infraction. J'ai cru, étant données les obligations onéreuses que nous allons assumer aux termes de ce bill, ne pas violer le règlement en faisant allusion à cette allégation. Toutefois, j'en passe par votre décision. En terminant, monsieur l'Orateur, je fais appel au Gouvernement et au pays pour qu'ils se montrent aussi généreux que possible pour les vétérans du Canada qui ont si dignement représenté le Canada dans cette terrible guerre.

M. MIDDLEBRO: Ai-je compris que l'honorable député a dit d'un soldat qui avait perdu un bras, qu'il ne recevait que $7.50 par mois?

M. LEGER: J'ai reçu une lettre d'un soldat qui me disait toucher $7.50 par mois.

M. MIDDLEBRO: Pour la perte d'un bras?

M. LEGER: Il avait perdu l'usage de son bras, et il m'a dit qu'il souffrait encore des suites d'une attaque de gaz.

M. MIDDLEBRO: A-t-il perdu complètement l'usage de son bras?

M. LEGER: J'ai écrit au ministère à ce sujet la semaine dernière et je n'ai pas encore reçu de réponse. Je m'imagine qu'on est à faire des recherches. Je ne saurais garantir l'exactitude absolue du fait; je soumets à la Chambre le renseignement tel qu'on me l'a communiqué, mais j'ai tout lieu de croire que c'est la vérité.

M. MIDDLEBRO: J'ai cru comprendre que l'honorable député avait dit que l'individu en question avait complètement perdu son bras et qu'il ne recevait que $7.50 par mois.

M. LEGER: Il a perdu l'usage de son bras, c'est ainsi qu'il s'est exprimé.

M. MIDDLEBRO: S'il avait perdu complètement l'usage de son bras, ce serait la même chose qu'une amputation, et il recevrait $36.

M. LEGER: Pourquoi ne les reçoit-il pas?

M. CLARK (Bruce-Nord): La question a été l'objet d'une discussion si étendue, notamment de la part du ministre de l'Immigration, que je ne me propose pas de retenir la Chambre bien longtemps. Cependant, au cours du débat on a soulevé certains points que je voudrais éclaircir aussi brièvement que possible. Je veux surtout parler du reproche que l'on a adressé au ministre pour cette prétendue menace qu'il aurait faite, c'est-à-dire que le Gouvernement démissionnerait si l'on n'adoptait pas le rapport du comité. Ce que le ministre a dit c'est que le Gouvernement avait déjà un programme arrêté sur cette question, et que si cet amendement était appuyé par une majorité de la Chambre, le Gouvernement se trouverait nécessairement, en vertu de notre constitution, obligé de démissioner à la suite de sa défaite sur cette motion. Mais en parlant ainsi, le ministre n'innovait aucunement. Ce principe était reconnu avant qu'il eût fait cette déclaration, et il resterait en vigueur même s'il n'avait rien dit. Le fait d'y voir une menace correspond en quelque sorte à dire qu'un baromètre nous menace du danger en indiquant l'approche de l'orage. L'orage n'en viendrait pas moins si le baromètre était en mauvais état de fonctionnement et n'indiquait pas les changements atmosphériques. J'irai jusqu'à dire que ceux-là mêmes qui font des reproches au ministre à ce sujet seraient les premiers à demander, dans le cas où le Gouvernement serait défait sur cette motion, quand il doit démissionner étant donné qu'il ne commande pas la majorité de la Chambre.

Quant aux gratifications, j'ai été quelque peu étonné d'entendre l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) et l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) demander que l'on accorde les gratifications immédiatement afin d'en finir et de passer l'éponge sur toute l'affaire. Que ces honorables messieurs n'aillent pas croire qu'en accordant ces gratifications, nous en aurons fini de cette question. Permettez-moi de demander en quoi l'octroi de cette gratification se trouve modifié, restreint ou limité par le fait que nous en avons déjà accordé une? Nous n'avons commencé à payer la première gratification qu'au début de l'année, et avant un an on nous demandera la deuxième gratification. Qui est en mesure de dire que l'octroi de cette deuxième ne nous conduira pas à une demande pour une troisième? Les honorables messieurs semblent ne pas se rendre compte de ce qui se passe autour d'eux s'ils croient pour un instant qu'en accordant la deuxième gratification, tout se terminera là. Cependant supposons qu'il en soit ainsi, supposons que nous ayons prélevé les fonds, que nous ayons payé la gratification et que cela n'aille pas plus loin. Supposons que les vétérans ne reviennent plus à la charge. Mais que faites-vous des soldats invalidés? Etes-vous pour passer l'éponge et vous acquitter de vos obligations envers eux en leur accordant une gratification? Jamais. Pour ceux qui se trouvent frappés d'invalidité absolue du fait de la guerre, ou ceux dont l'invalidité s'est aggravée après la guerre, ce pays s'est engagé à leur procurer gratuitement les soins de médecins avec la solde et l'allocation tant qu'ils vivront.

Nous serons donc obligés pendant cinquante ans de maintenir à cette fin, par tout le pays, un grand nombre d'hôpitaux complètement outillés et pourvus d'un personnel nombreux de médecins et d'infirmières. Nos honorables collègues perdent-ils de vue les frais qu'entraînera l'exécution de ce programme? Comment serons-nous en mesure de faire face à cette obligation, si nous épuisons nos ressources en accordant indistinctement des gratifications à tous les vétérans de la grande guerre?

Ce plan est inexécutable. Les honorables députés doivent se rendre compte que le pays ne serait pas en mesure d'acquitter les engagements qu'il a pris envers les blessés, non seulement pour l'année prochaine ou la suivante, mais pour dix, vingt et peut-être cinquante ans à venir. Tant que les plus jeunes parmi ces victimes de la guerre survivront, cette obligation devra être acquittée par le Dominion. Or, vous faites-vous une idée de ce que cela coûtera au pays? A l'heure qu'il est, plus de 7,000 soldats infirmes sont en traitement dans nos sanatoriums. Pendant toute la durée de ce traitement, ils sont soignés gratuitement, ils reçoivent leur solde et les allocations, en sorte que nos honorables amis peuvent calculer eux-mêmes quel sera le chiffre des frais à acquitter. J'ai raison de croire que quand les faits seront exposés franchement et nettement sous les yeux des vétérans, lorsqu'ils se rendront compte de l'effet que la mise à exécution de ce projet pourrait avoir relativement au traitement des soldats infirmes au cours des années à venir,

ils n'insisteront pas pour obtenir une gratification. Je suis certain que le vétéran né en Canada n'hésitera pas sur ce point.

M. ANDREWS: Qu'est-ce que mon honorable ami veut dire par cette expression?

M. CLARK (Bruce-Nord): Les vétérans d'origine canadienne que j'ai eu l'occasion de rencontrer ne m'ont guère semblé se préoccuper bien fort relativement à cette question des gratifications.

M. ANDREWS: Je demanderai à mon honorable ami de préciser davantage sa pensée.

M. CLARK (Bruce-Nord): L'affirmation que j'ai faite s'explique d'elle-même.

M. ANDREWS: A quelle autre catégorie de vétérans mon honorable ami a-t-il fait allusion, si ce n'est aux vétérans nés dans les Iles-Britanniques?

M. CLARK (Bruce-Nord): Pas du tout; je n'ai pas nécessairement fait allusion aux vétérans d'origine britannique. Nous avons bien vu un citoyen des Etats-Unis du nom de Flynn demander que l'Etat accorde un milliard aux vétérans sous forme de gratifications. Il ne s'est pas contenté de cela; il a fait le voyage d'Ottawa pour nous avertir à brûle-pourpoint qu'il était en frais d'organiser en association les vétérans de la grande guerre, qui seraient alors en mesure de dicter leurs programmes aux partis politiques; il a prétendu que les anciens soldats feront et déferont les ministères à leur gré jusqu'à ce qu'ils obtiennent leurs demandes. Or, cet homme est venu s'enrôler en Canada quinze jours à peine avant l'entrée des Etats-Unis dans le conflit. Il est revenu avant la fin de la guerre et il a touché sa part de la gratification de 420 piastres que le gouvernement canadien accorde aux vétérans; cependant, s'il était resté aux Etats-Unis quinze jours de plus pour servir dans les rangs de l'armée américaine, il aurait reçu une gratification de 60 piastres du gouvernement des Etats-Unis. Voilà le chef d'une association qui entend dicter leurs programmes aux différents partis politiques du Canada pour faire et défaire les gouvernements à son gré.

M. MACKIE (Edmonton): Croyez-vous que Flynn possède l'habileté nécessaire pour mettre ses menaces à exécution et qu'il poursuit sa campagne?

M. CLARK (Bruce-Nord): Il reçoit apparemment un appui considérable en certains quartiers.

[M. Clark (Bruce-Nord).]

M. MACKIE (Edmonton): Pourquoi mon honorable ami n'a-t-il pas recours au Code criminel et ne le fait-il pas appréhender sous une accusation de conspiration contre la sûreté de l'Etat?

M. CLARK (Bruce-Nord): J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) affirmer que le comité s'est plutôt appliqué à découvrir des raisons mélitant contre le projet qu'à exposer les obligations contractées par l'Etat à l'égard des vétérans de la grande guerre. Nous avions supposé que le Parlement et tous ceux qui ont lu le rapport, se rendraient compte que nous avons reconnu les obligations que le pays doit acquitter à l'égard de nos soldats. Nous aurions fort bien pu bourrer ce rapport de vaines formules, qui auraient écœuré les représentants du peuple aussi bien que les anciens soldats. Les vétérans tenaient à être mis au courant des faits; ils le sont à cette heure aussi parfaitement qu'il soit possible de le faire, en tenant compte que le pays ne connaît pas encore pleinement le chiffre des obligations qu'il a contractées, puisque nous serons obligés de prendre soin des vétérans frappés d'incapacité pendant peut-être cinquante ans.

Je résume donc mon opinion en quelques mots: Versons des millions de dollars pour le soin des invalides et de leurs familles ainsi que pour les veuves et les orphelins de ceux qui sont tombés au champ d'honneur; affectons des millions pour empêcher la misère et le chômage dans les rangs des vétérans au cours de l'hiver qui vient, mais pas un sou sous forme d'une gratification générale.

Quant aux méthodes à adopter aux fins de prélever les sommes nécessaires au paiement d'une gratification en deniers sonnants, un seul des honorables députés qui appuient le projet a suggéré un plan. Il a suggéré d'imposer une taxe de 1 cent sur la valeur des terres improductives, laquelle rapporterait suivant lui une somme d'environ 80 millions de piastres.

Je crois savoir que ce mode d'impôts a eu l'approbation d'un conseil d'agriculture; mais, s'il réussit aux prochaines élections à faire élire un nombre suffisant des siens pour pouvoir former un gouvernement et que ceux-ci consacrent par une loi ce genre d'impositions, je leur conseillerais, en politicien plus ou moins expérimenté, de se présenter devant le pays avant que le percepteur y soit passé. Toutes les autres taxes auxquelles on nous propose d'avoir recours donneraient quelques millions seu-

lement, à peine de quoi commencer à satisfaire aux demandes de gratifications.

Mon honorable ami de Québec-Sud (M. Power) a parlé hier en des termes quelque peu méprisants de l'œuvre d'un comité dont il a fait partie. Il a mentionné la partie de ce rapport qui recommande une échelle uniforme de paye pour les malades hospitalisés par le ministère du Rétablissement, au lieu de la solde et des allocations qu'ils reçoivent aujourd'hui selon le grade auquel ils appartiennent. Nous avons proposé un tarif de paye qui assure qu'un lieutenant-colonel ne recevra pas plus qu'un simple soldat. Cette proposition a été faite à la demande des vétérans eux-mêmes. En vous reportant à la page 451 de la preuve, vous verrez que le secrétaire de l'association des vétérans de la grande guerre, M. MacNeil, pose au sous-ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile la question suivante:

D. Quant à ceux qui sont confiés à vos soins, leur donnez-vous la paye et les allocations dues au grade qu'ils occupaient dans le corps expéditionnaire?—R. Oui.

D. Pourquoi?—R. En voici la raison: lorsque la commission des hôpitaux militaires était là, les malades étaient tous traités à titre de militaires, c'est-à-dire qu'à l'hôpital ils étaient en uniforme et soumis à la discipline de l'armée. Il n'était pas question de savoir s'ils souffraient d'une maladie contractée avant leur démobilisation ou s'ils étaient revenus d'Angleterre déjà malades et subissaient ici un nouveau traitement. Le Gouvernement a pensé que ces hommes étant tous traités dans le même hôpital, il valait beaucoup mieux leur accorder le même taux d'allocation, et c'est ce que l'on fait dans le moment.

A la page 454 M. MacNeil pose la question suivante:

D. Est-il possible de satisfaire ceux qui, recevant des soins médicaux, pensent qu'ils ne devrait pas y avoir de distinction fondée sur le grade dans le corps expéditionnaire canadien. Un colonel touche une solde plus élevée que celle d'un simple soldat traité dans le même établissement?—R. Si le comité est d'avis que le taux de la solde et des allocations arrêté à cet égard par le Gouvernement doit être changé, et si le Gouvernement décide de se conformer à cet avis, nous ne demanderons pas mieux que de nous conformer aux ordres reçus.

Je sais que dans certains cas l'application de cette règle sera considérée comme tyrannique, dans d'autres, comme un manque de parole, et c'en est un dans une certaine mesure. Ces hommes que l'on a fait sortir des hôpitaux militaires où ils touchaient la solde de leur rang ont continué à la recevoir une fois rendus dans les hôpitaux du rétablissement civil, où on les a fait passer peut-être, pour la commodité du département ou du Gouvernement. Si nous changeons cela, ce sera un désavantage de ceux qui ne sont pas restés dans les hôpitaux militaires comme d'autres. Je dois dire cependant que, dans tous les cas de rechute, un taux uniforme de paye devrait être établi pour ces hommes, qu'ils soient colonels ou simples soldats. La plupart de nous admettrons, je pense, que nous avons fait une erreur en faisant des différences de rang pour les pensions et nous ne voulons pas perpétuer cette erreur en traitant nos soldats malades.

La paye donnée aujourd'hui par exemple à un homme de troupe dans les hôpitaux militaires est de $1.10 par jour, plus le montant qu'il recevrait s'il était en uniforme et eût de la famille. Je suggérerais au Gouvernement de traiter de la même manière que dans nos autres institutions ceux qui reçoivent des soins dans les hôpitaux s'il décide d'agir conformément à cet avis en ce qui concerne la paye et les allocations. Comme de coutume, l'honorable député de Québec-Sud (M. Power) n'a pas manqué hier soir de lancer des lardons au sous-ministre de ce département parce que celui-ci ne revient pas du front. Or, ce n'est pas la faute de M. Robinson s'il n'appartient pas à la catégorie des militaires revenus des champs de bataille. Ç'a été plutôt son malheur. Il a voulu plusieurs fois s'engager, mais toujours sans succès. Les membres du comité qui ont vu quelque chose du travail qu'il avait accompli ont été d'opinion qu'il ne manquait en rien aux exigences de l'emploi et qu'il s'acquittait à merveille de la besogne du département.

Cela m'amène à la question de l'enseignement professionnel et des dépenses du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile. Dans la Chambre et au dehors, on a beaucoup critiqué les dépenses de ce département.

Les membres du comité eux-mêmes étaient prévenus contre le département, parce que, comme ils l'ont avoué dans leur rapport, ils n'avaient aucune idée des ramifications du travail. Il y a déjà plus de 7,000 soldats qui ont fini leur cours de rééducation, et le 27 septembre on a déclaré au comité alors occupé à entendre les dépositions, que ce cours était suivi par plus de 17,000 hommes. Or, ces hommes reçoivent tous des soldes et des allocations plus élevées que les soldats de tout autre pays, à l'exception des Etats-Unis, et l'échelle que nous avons adoptée est même supérieure à celle que la république voisine a elle-même adoptée. Nous payons, au minimum, $60 par mois, et nous payons jusqu'à $150 par mois, selon le nombre de personnes qui sont à la charge

du soldat. Les témoignages dont j'ai parlé ont été recueillis il y a plus d'un mois.

Un mot, maintenant, de l'augmentation du nombre d'étudiants qui ont commencé à suivre le cours de rééducation professionnelle depuis ce temps-là. La semaine suivante, ce nombre augmentait de 1,149; la semaine du 11 octobre, il augmentait de 512; la semaine du 19 octobre, de 360; et la semaine du 25 octobre, de 772. La semaine dernière, il augmentait de 1,364. Il a tellement augmenté qu'il y a aujourd'hui 19,290 soldats qui suivent le cours de rééducation professionnelle sous la direction de notre département, tout en retirant une solde et des allocations. Faut-il donc s'étonner de ce que coûte ce département-là. Le coût estimatif établi par le département pour la durée ordinaire de ce cours de rééducation, est de $800 par soldat. En multipliant 19,290, c'est-à-dire le nombre de soldats qui le suivent à présent, par $800, c'est-à-dire par ce qu'il coûte relativement à chaque soldat, on verra qu'il coûte un total de $15,432,000, et ce n'est pas fini. Au cours des prochains mois, les soldats vont s'inscrire en plus grand nombre que jamais. J'ai déclaré, à la dernière session, que l'école n'aurait pas reçu son plus grand nombre d'élèves avant le mois de février prochain. Je pense que ce nombre sera à son maximum dans ce temps-là et qu'il déclinera ensuite dans une proportion considérable. On a taxé le département d'extravagance, mais on n'a pas songé que si la guerre est finie et si la démobilisation s'est effectuée, il nous reste une armée de 19,290 hommes qui s'exerceront non plus à la pratique des arts de la guerre, mais à celle des arts de la paix, et qui sont rendus à nous coûter $15,432,000, abstraction faite des élèves qui ont gradué et de ceux qui ne sont pas encore venus s'inscrire. Avant de vouloir épuiser les ressources du pays dans le seul but d'assurer une gratification en argent aux vétérans, on devrait donc songer que nous n'avons pas fini de faire des dépenses par rapport au traitement et à l'éducation des invalides, ni par rapport à la rééducation professionnelle, et qu'il s'écoulera cinquante ans avant que nous ayons fini de payer pour le cours de médecine. On dira peut-être que notre personnel est trop nombreux? En effet, il est nombreux, et il se compose surtout de médecins et d'infirmières dont les services coûtent passablement cher. Encore les médecins sont-ils sous l'impression qu'ils ne sont pas assez rémunérés, et ils n'ont peut-être pas tort; je suis convaincu qu'en exerçant leur profession pour leur propre compte ils réaliseraient beaucoup plus. Pour ce qui est des instructeurs qui

[M. Clark (Bruce-Nord).]

président au cours de rééducation professionnelle, M. Tom Moore, président du conseil des unions ouvrières, est venu dire au comité qu'ils sont beaucoup moins rémunérés que de raison. Si fortes que soient les dépenses du département, elles vont l'être beaucoup plus, et elles se maintiendront assez longtemps à un chiffre élevé, avant de diminuer dans une grande proportion.

Si tous les membres de la Chambre avaient pu assister aux séances du comité et entendre la version des témoins distingués comme le colonel Davis, directeur du service médical, M. Parkinson, directeur de l'enseignement professionnel et les instructeurs de Montréal et de Toronto préposés au cours relatifs à cet enseignement—tous des vétérans de la grande guerre — ils auraient eu la même impression que le député de Perth-Nord (M. Murphy) a déclaré avoir eue. Loin de se vanter du travail accompli, ils ont tout simplement dit quel était l'objet de leurs efforts et quels résultats ils ambitionnaient. Il était touchant de les entendre déclarer leur impuissance à traiter certains de ces cas avec succès. Un d'eux est allé jusqu'à reconnaître que telle était la faiblesse des symptômes du mal dont certains soldats souffraient, qu'il lui était impossible d'arriver à faire un diagnostic, et, par conséquent, de prescrire un remède.

Celui-là a déclaré que la seule manière dont il pourrait décrire ce cas d'observation c'était que l'homme était "fini". Eh bien, il y a plusieurs hommes "finis" en ce pays. Ce sont ceux que vise la proposition relative aux cas de névropathie et d'observation, cas dont le Gouvernement devra s'occuper pendant un bon nombre d'années encore. Les préposés, je le répète, sont tous d'anciens combattants qui sympathisent avec leurs compagnons d'armes, font le mieux qu'ils peuvent, piochent le problème nuit et jour, ont de la compassion pour les patients qui sont sous leurs yeux, ne se vantant pas, mais désirant faire tout ce qu'ils peuvent pour ces patients, et se désespérant parfois parce qu'ils ne peuvent pas faire assez.

Quant à ce sujet particulier de la formation professionnelle, mon idée est que le Canada accomplit une très grosse tâche. Bien que je le puisse, je ne veux pas établir de comparaison avec ce que font d'autres pays; cependant, l'œuvre du Canada dans cette sphère en vaut la peine.

Le représentant d'York (M. Maclean) a tenté de faire croire que nous avions fait des promesses à nos soldats et que nous avons manqué à notre parole. Il me semble qu'une telle assertion n'est guère juste pour

le Dominion. Le leader de la Chambre (sir Georges Foster) a déjà traité un aspect de cette question, mais je désire m'occuper de cas réels. Quel est en ce pays celui qui s'est enrôlé avec l'espoir qu'à son retour il recevrait une gratificaton qui s'élèverait jusqu'à $420 ou $600, selon qu'il serait célibataire ou marié et selon ses états de service? Cette gratification ne lui a jamais été promise, et il ne l'a jamais espérée. A qui a-t-on jamais promis que, s'il devenait invalide au point de ne pouvoir retourner à son ancienne occupation, non seulement il recevrait une pension, mais serait formé pendant une période de sept mois, terme moyen et retirerait solde et allocations pendant ce laps de temps? A qui a-t-on promis ou qui a jamais compté qu'il recevrait des soins médicaux gratuits pendant un an après la guerre, soit qu'il ait été rendu invalide pendant le service actif, soit que sa maladie ait été causée ou aggravée par les conditions du service?

Et, à ce propos, je signalerai à la Chambre un autre chef de dépenses. Nous donnons aujourd'hui des soins médicaux gratuits à 11,000 soldats qui n'ont pas été rendus invalides ou dont la maladie n'a pas été causée, ni aggravée, par le service de guerre, et nous continuons ces soins pendant une année après le congé définitif.

Mais, je m'éloigne du sujet. Quel est parmi eux celui qui, par exemple, a été amené à compter—bien que cela ait peu d'importance—qu'il obtiendrait, à son retour, une allocation de $35, pour habillement? Au comité, des soldats rapatriés se sont plaints que cette somme n'était pas suffisante. Elle ne contribue guère à procurer des vêtements, de nos jours; cependant, c'est $35 de plus que ce qu'on leur avait fait espérer qu'ils recevraient.

Ainsi, il n'est pas juste de dire que le Canada a fait des promesses à ses soldats et qu'il ne les a pas tenues. Le Canada a, au moins, fait plus qu'il avait promis de faire. Il y a plusieurs autres choses qu'il devra faire pour prendre soin convenablement de nos soldats invalides et, peut-être, de nos soldats "non invalides"; cependant, il n'est pas juste de dire aujourd'hui que le Canada n'a pas pensé aux soldats, après leur retour.

J'allais dire que le travail qui se fait en procurant la formation professionnelle à nos soldats invalides qui ne peuvent reprendre leur emploi antérieur, ainsi qu'à ceux qui s'étaient enrôlés avant leur dix-huitième année, est un travail d'un grand prix pour le Canada. On enseigne à ces soldats une partie pour laquelle ils ont manifesté une préférence, après qu'on a consulté les médecins et autres représentants de la commission de formation des soldats invalides pour savoir si cette partie leur conviendrait. Un bon nombre de ces soldats—je pourrais en dire le nombre—sont formés dans de grands ateliers, tels que les usines Angus du Pacifique-Canadien et les ateliers du Grand-Tronc et dans d'autres établissements par tout le pays. Plusieurs sont absorbés par les institutions où ils font leur apprentissage, et plusieurs de ceux qui ont été formés dans d'autres institutions ont déjà obtenu de l'ouvrage ailleurs et se tirent d'affaire. Il se peut que, si nous ne leur avions pas procuré cette formation, plusieurs d'entre eux ne seraient pas retournés au travail; et que la situation au Canada eût été celle qui a régné aux Etats-Unis longtemps après la guerre civile—des soldats invalides vivant dans des refuges pour les soldats âgés—et que nous aurions entendu ici les mêmes plaintes qu'en Angleterre il y a quelques années, lorsqu'on a découvert que des soldats qui avaient fait partie de la brigade volante avaient été obligés de chercher refuge dans l'asile des pauvres, état de choses déplorable que Kipling a signalé d'une manière piquante dans une pièce de vers qui se termine ainsi:

"And they left to the streets and the work-house
The charge of the Light Brigade."

Ces gens ne se contenteront pas de vivre à même leur pension parce qu'ils ont été habitués à des emplois assez rémunérants; de fait le comité a appris, de la part des gérants de plusieurs établissements, qu'immédiatement après leur stage d'enseignement les hommes touchaient des salaires établis d'après l'échelle des salaires de l'union. J'ose dire qu'à cause de l'enseignement professionnel que nous fournissons à ces hommes, le Canada va pouvoir les soustraire aux suites fâcheuses de la guerre beaucoup plus facilement et plus vite qu'on ne le pensait.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable ministre (M. Calder) voudra-t-il me fournir quelques explications au sujet de la motion ci-après que je ne comprends pas très bien:

Que le rapport du comité spécial soit reçu, et que les dépenses qui y sont recommandées, ou qui seront requises pour l'accomplissement des recommandations qui y sont contenues, soient soumises à la considération du Gouevrnement.

Je désire savoir si le vote pris sur cette motion sera interprété comme approuvant ou désapprouvant les conclusions du comité. Tel n'est pas mon avis, mais je voudrais avoir une explication.

L'hon. M. CALDER: Comme vient de le dire l'honorable député, la motion demande que le rapport soit adopté et que les dépences énoncées dans les conclusions soient soumises à la considération du Gouvernement. Si je comprends bien les règlements de la Chambre, le comité lui-même ne pouvait pas demander à la Chambre d'approuver ces dépenses; ce serait contraire à la procédure officielle. Tout ce que l'on peut faire, c'est de demander au Gouvernement d'étudier la question ou le besoin de telles dépenses, et s' le Gouvernement approuve, une résolution à cet effet devra être présentée à la Chambre et approuvée par le Parlement. C'est ce que l'on a fait dans le cas des crédits qui ont été proposés au cours de cette session. Je ne saisis pas bien moi-même la portée du mot "reçu". La motion demande que le rapport soit reçu. Il peut se faire que la réception du rapport par la Chambre comporte l'approbation de toutes les propositions qui y sont contenues; je confesse que je ne n'en suis pas absolument certain; je ne le pense pas, cependant.

M. ARCHAMBAULT: Moi non plus.

L'hon. M. CALDER: Si l'on me permet, monsieur le président, je suis d'avis que la motion ne demande pas cela. Le rapport contient certaines propositions qui, toutes, demandent la dépense de certaines sommes d'argent. Le Gouvernement doit s'engager à faire ces dépenses après en avoir demandé l'autorisation. C'est ce qu'on a fait, et comme l'a déclaré ce matin le premier ministre suppléant, le Gouvernement approuve les conclusions du comité et se prépare à demander à la Chambre de voter les crédits nécessaires à la mise en œuvre de ces propositions.

M. MICHAUD: Monsieur le président, personne ne doute que le Gouvernement n'ait besoin d'argent pour l'administration des affaires du pays. Il faut exploiter nos mines et améliorer nos ports; nous avons besoin d'argent pour combler les déficits qu'accusent nos chemins de fer. Où allons-nous trouver l'argent nécessaire? Nous avons prélevé des millions sous forme d'emprunts nationaux. Nous avons fait un de ces emprunts, l'automne dernier, et un autre s'effectue dans le moment. Le jeune homme qui a fait le sacrifice de sa vie sur les champs de bataille a tout donné pour son pays, et il incombe à l'Etat de prendre soin des veuves et des orphelins qui nous restent à cause de la guerre. Ceux qui sont restés au pays et qui ont réalisé des fortunes considérables dans le fabrication des munitions doivent à ce pays une dette d'argent dont ils sont responsables, et il appartient au Gouvernement de ne pas oublier ce fait lorsqu'il étudie les moyens de prélever les fonds nécessaires pour prendre soin de nos soldats.

Nous devons pourvoir aux soldats invalides d'une manière plus efficace que nous ne l'avons fait dans le passé. Le soldat rapatrié qui n'est pas capable de retourner à son ancien travail mérite un traitement généreux de la part du Gouvernement. Par conséquent, nous sommes tenus de pourvoir aux besoins de nos soldats, mais où allons-nous prendre l'argent nécessaire? J'aurais à proposer un plan qui nous permettrait de prélever une somme considérable d'argent. Qu'il nous soit permis de confisquer une partie des fortunes réalisées par ceux qui sont restés au pays et qui en ont retiré des millions. L'argent d'un individu qui a fait des millions pendant la guerre ne lui appartient pas; il appartient aux soldats, aux veuves et aux orphelins. Que le Gouvernement fasse tout simplement ce qui se fait actuellement en Angleterre: Confisquons le quart, ou si ce n'est pas assez, la moitié de ces immenses fortunes. Il y a quelques jours, le Gouvernement s'est trouvé dans un besoin d'argent. Il n'a pas paru s'inquiéter où il pourrait le trouver. Il a fait adopter à la Chambre un projet de chemin de fer qui nécessitera encore des dépenses. Il y a un autre projet dont le Parlement a été saisi et au sujet duquel il faudra encore de l'argent. Où le trouverons-nous? L'emprunt que l'on est à faire servira à payer l'ancienne dette et l'administration des affaires courantes du pays. Agissons comme il faut. Comme je l'ai dit, confisquons une partie de l'argent des exploiteurs qui ont fait des profits considérables au pays, durant la guerre, au détriment de nos soldats. Ces biens leur appartiennent; qu'on les leur remette.

M. REID (Mackenzie): Monsieur l'Orateur, on semblerait croire que les soldats eux-mêmes ne veulent plus être aidés. Je vais vous lire un extrait d'une lettre que j'ai reçue d'un ancien lieutenant de l'armée. J'abonde dans son sens. Il dit:

Je suis d'avis que si le Gouvernement veut accorder la même aide à ceux qui désirent se livrer à d'autres occupations ou à d'autres professions que la culture de la terre, qu'il a accordée aux vétérans qui se sont établis sur des terres en vertu du projet de la commission de l'établissement des soldats sur les terres, la majorité des soldats démobilisés seront satisfaits. Le Gouvernement peut montrer que le

pays ne peut supporter le poids d'une autre gratification en argent, mais je ne pense pas qu'il puisse expliquer à la satisfaction des soldats sa partialité en ne prêtant qu'aux cultivateurs. Il semble que le Gouvernement devrait accorder les mêmes avantages par des prêts convenablement garantis à ceux qui désirent se livrer à d'autres occupations et professions, et qu'une commission analogue à celle de l'établissement des soldats sur les terres devrait avoir l'autorisation de faire des avances s'informant de temps à autre de l'emploi des prêts et en obtenant la protection du Gouvernement sur les prêts.

Je suis d'avis que le Gouvernement devrait faire ces prêts et que les soldats qui en bénéficieraient devraient être tenus responsables, jusqu'à un certain point, de l'exécution des conditions imposées à la concession des prêts en question. Je n'irai pas aussi loin que l'amendement au sujet duquel il semble y avoir quelque malentendu. Je cite le rapport, page 67, paragraphe 3, annexe n° 1 (version française), où le projet de l'association des vétérans de la grande guerre est indiqué:

> Le projet n'accorde pas une assistance générale, mais il assure le véritable rétablissement, toujours sous l'administration du Gouvernement, pour chaque cas particulier. De plus, tout requérant d'assistance financière de la part de l'Etat, en vertu de ce système, sera obligé d'établir le bien-fondé de sa requête en vue de son rétablissement, ainsi qu'en vue de la prospérité, de l'avenir, de la protection de lui-même et de sa famille.

Je suis convaincu qu'un prêt serait satisfaisant, et que si on le faisait, il ne serait pas demandé de gratification. Je désirerais que ce rapport soit renvoyé au comité. Je partage l'opinion de l'honorable député de Toronto-Ouest (M. Hocken) que si le comité consacrait vingt-quatre heures de plus à la solution de ce problème et à la présentation d'un nouveau rapport proposant les prêts dont j'ai parlé, nos soldats seraient satisfaits. J'admets, avec mon honorable collègue de Qu'Appelle (M. Thomson), que l'argent est en Canada, et qu'il incombe au Gouvernement de s'en emparer. Je n'ai pas exagéré en me classant dans la moyenne des contribuables du pays et je consentirais volontiers à payer ma part des impôts pour mieux réinstaller les soldats dans la vie civile.

Il est du devoir de l'Etat de s'occuper des étudiants dont les carrières professionnelles ont été interrompues par la guerre. Nous savons avec quel empressement les élèves de nos collèges, de nos écoles supérieures et de nos universités se sont enrôlés sous les drapeaux. Maintenant qu'ils sont de retour, ils n'ont plus d'argent. Le Canada aura besoin d'eux dans l'avenir, et nous devons leur donner toute l'aide financière voulue pour terminer leurs études.

J'ai déjà dit qu'il est du devoir du Gouvernement d'assurer la vie des soldats qui n'avaient pas d'assurances avant leur départ pour le front et qui, aujourd'hui, à cause de leurs infirmités, ne peuvent être assurés par aucune compagnie, si ce n'est à des taux exorbitants. Je crois qu'à cette époque, où la politique de nationalisation prend du terrain, le Gouvernement devrait créer un service d'assurances sur la vie, dans l'intérêt surtout du soldat libéré.

Je dirai un mot seulement du travail des commissions médicales. Il y a quelque temps, on a porté à mon attention le cas d'un jeune homme qui avait été examiné par une commission médicale et à qui on avait accordé, si je me rappelle bien, 8 piastres par mois. La commission lui a conseillé de ne pas s'inquiéter durant quelques mois. Mais, je vous le demande, comment un homme peut-il avoir l'esprit au repos, en ne gagnant que 8 piastres par mois?

Au sujet des différents moyens à prendre pour prélever l'argent, l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) a proposé une roue de fortune ou quelque loterie.

Je crois, pour commencer, que ce serait contraire à la loi, ensuite nos soldats ne me paraissent guère en train de tenter la fortune de nouveau, après les épreuves qu'ils ont subies à la guerre. Il devrait suggérer un plan meilleur que celui-là. Avant de reprendre mon siège, je tiens à dire au ministre chargé de défendre le bill que, s'il veut bien déclarer à la Chambre que le projet de loi sera amendé et que cette somme sera mise à la disposition des soldats, je donnerai mon appui au rapport du comité; sinon, je voterai le renvoi au comité.

L'hon. M. FIELDING: Je répugne à donner un vote sur cette importante question sans l'avoir expliqué, encore qu'il me semble peu nécessaire d'occuper l'attention de la Chambre à de longues explications. Une presque unanimité me paraît ici fort désirable. Je suppose qu'après tout, la question principale est celle d'un don en argent. Une douzaine d'autres questions se présentent, mais celle-là me paraît être la principale. Dès la première fois qu'il fut question de cette affaire devant la Chambre, j'ai déclaré franchement que j'étais opposé à la demande que faisait l'association des vétérans de la grande guerre de gratifications en espèces distribuées à tout venant et sans distinction. J'ai désiré toutefois qu'il leur fût donné une occasion d'exposer

leur affaire. Le cabinet avait pris les devants, et je ne m'en plains pas, mais il a cru devoir dans sa sagesse prévenir les vétérans que l'affaire était décidée. Même après avoir fait entendre qu'elle pourrait être considérée de nouveau à l'occasion d'un projet de loi qui serait soumis à un comité, je me souviens que le ministre de la Justice a dit qu'il ne pouvait être question de gratifications, attendu que le bill n'en disait rien. Je me suis permis d'espérer, cependant, que, malgré cet obstacle apparent, le comité ferait une revue de toute la question, et je suis heureux d'apprendre qu'il en a été comme je l'espérais. Chacun a pu exposer ses plans, et toute la question est aujourd'hui devant la Chambre. Je ne doute aucunement du soin avec lequel le comité a étudié cette affaire. Chacun de ses membres, j'en suis sûr, a fait de son mieux pour nos soldats, à l'égard desquels je suis on ne peut plus favorablement disposé. Bien que nous puissions différer sur certains points, je crois que les membres de cette Chambre sans exception apprécient la valeur des services rendus par les soldats canadiens et désirent faire tout ce qu'il est juste et raisonnable qu'on attende de nous.

Ma circonscription n'est pas des plus importantes. L'esprit guerrier ne s'y manifestait guère avant 1914. Dans les deux petits comtés de Shelburne et de Queen il y avait peu de ces associations qui parfois entretiennent ce que l'on pourrait appeler l'esprit militaire. Mes gens étaient trop constamment occupés aux durs travaux de la vie ordinaire pour consacrer beaucoup de temps à des choses qui, dans d'autres régions du pays, entretenaient peut-être l'esprit militaire. Quand vint toutefois l'appel au devoir, nulle partie du Dominion n'y répondit, je pense, avec plus de loyauté, plus de zèle et plus de promptitude. Je n'ai pas consulté la statistique, peu nécessaire dans les circonstances, mais je ne crois pas me tromper en disant que, proportionnellement à la population, ces deux petits comtés ont fait leur part. Ils ont envoyé à l'armée un grand nombre d'hommes. Beaucoup ne sont pas revenus; ils dorment dans les plaines de Flandre. Le souvenir des disparus est non moins cher à la population de ma province qu'à toute autre région de ce pays.

Nulle part ailleurs le culte de nos morts n'est plus intense que chez nous et nulle part on ne désire davantage honorer ceux qui sont revenus. Dans les petits villages des comtés de Shelburne et de Queen, on les a reçus à bras ouverts, on les a fêtés et acclamés comme doivent l'être des héros dont le pays s'honore à juste titre. Avec tout cela, je suis sûr qu'ils sont justes et raisonnables. Tout ce qu'ils demandent, c'est qu'on le soit à leur égard, et je suis porté à croire que la plupart d'entre eux sont d'avis que les demandes faites au Gouvernement par l'association des vétérans de la grande guerre auraient été peu justes pour la masse du peuple.

Les sommes demandées étaient réellement considérables et je pense que nous sommes à peu près tous tombés d'accord pour dire que nous ne pouvions les verser. On nous dit, cependant, qu'on pourrait faire beaucoup, en dépensant moins d'argent. On a commencé par demander à peu près 700 ou 800 millions, si je ne me trompe pas. Voici qu'on nous apprend, aujourd'hui, qu'avec un montant moins élevé, 400, 300 ou 200 millions on pourrait aider considérablement. Nous avons tellement pris l'habitude de parler de millions qu'il arrive peut-être, aujourd'hui, que même 200 millions semblent peu de chose. Pourtant, lorsque nous nous rappelons que 200 millions, chiffre qui représente à peu près la somme la plus modeste mentionnée comme moyen de satisfaire aux besoins des soldats, représente plus de la moitié du total de la dette brute du Canada avant la guerre, nous comprenons parfaitement qu'ajouter ce seul montant de 200 millions à notre dépense déjà très considérable, c'est poser un problème très grave et inquiétant.

Le rapport contient des détails que j'ai lus avec quelque regret. Je souscris, dans une très large mesure, aux observations de l'honorable député de Calgary (M. Redman). Il y a certaines choses dont j'aurais été charmé, si le rapport en eût parlé. J'ai porté un intérêt particulier à la déclaration de l'honorable député—la question ayant déjà fait l'objet d'une étude de ma part—relativement aux réclamations des soldats étudiants des universités. Mon honorable ami de Mackenzie (M. Reid) vient précisément de débattre ce point de vue. L'aristocratie de naissance n'existe pas, au Canada (ce dont le ciel soit loué); nous n'avons pas d'aristocratie de richesse devant laquelle quelqu'un d'entre nous doive s'incliner; mais il existe une aristocratie d'instruction que nous devrions tous être prêts à honorer. Ces jeunes soldats, élèves de nos universités, ont un titre particulier à la considération de cette Chambre. Confisquer quatre ou cinq ans de la vie d'un jeune homme, à une période quelconque de son adolescence, est une question grave et sérieuse, mais le problème

revêt une gravité et une importance particulière, s'il s'agit de l'universitaire. C'est sur de tels jeunes gens que nous devrons compter, dans l'avenir, pour obtenir la lumière et la direction dont notre pays aura besoin. C'est sur eux que nous devons compter pour avoir les instituteurs, les prédicateurs et les hommes d'Etat, ainsi que les savants qu'il nous faut plus que jamais, aujourd'hui, dans les champs de notre activité industrielle. Nous devons nous occuper de ces jeunes soldats universitaires, dans une mesure plus grande encore, puisqu'ils ont beaucoup d'influence sur l'avenir du pays. Je saisis toute la force de l'argument invoqué par le comité que si nous en agissons ainsi à l'égard de l'élève universitaire, nous devons le faire pour le pêcheur, le cultivateur et pour quiconque enfin. Je ne puis argumenter fortement contre cette prétention, mais parlant, en mon nom personnel et exprimant mon propre sentiment, je dis qu'alors même qu'on m'accuserait de préconiser l'adoption de lois de privilège, j'aimerais à faire quelque chose pour les soldats universitaires, car il est certain qu'ils sont l'espoir de la nation. Il m'aurait donc été parfaitement agréable que le comité fît des propositions dans ce sens.

On nous dit ensuite que le système de pension n'est pas tout ce qu'il devrait être. Chacun d'entre nous, j'en suis convaincu, peut mentionner des cas qu'il a été à même d'observer, où le système de pensions lui a semblé insuffisant. On a appelé mon attention sur des cas de cette nature. Dans ces circonstances, j'ai toujours répondu que j'étais parfaitement certain que tout ce que l'on faisait était le résultat d'une mûre délibération de la part du département et que je croyais que celui-ci faisait de son mieux. Mais s'il nous est possible de mettre sur un meilleur pied le système de pensions, je serai très heureux qu'on opère cette réforme. J'ai à l'esprit un cas particulier, celui d'une mère veuve qui reçoit une pension insuffisante, parce que son fils n'était pas son unique soutien. Je ne veux pas entrer dans des détails, mais je donne à entendre que tout ce qu'on peut faire pour améliorer le système de pensions et aussi pour traiter plus généreusement tous les vétérans infirmes recevra mon appui le plus cordial et le plus sympathique. J'ajoute qu'en ce qui me concerne, je n'hésite pas à approuver le Gouvernement, s'il peut faire quelque chose de mieux dans ce sens, cela devrait-il nous coûter plus d'argent.

Monsieur l'Orateur, les sacrifices faits durant la guerre n'ont pas été les mêmes pour tous, mais nous devons toujours nous rappeler ce fait moral supérieur, que nos soldats ne sont pas allés combattre pour un avantage pécuniaire. Ce n'était pas le motif premier qui les animait et la grande masse de nos soldats libérés s'indignerait certainement de l'idée qu'on devrait tenir compte de ces sacrifices en les envisageant exclusivement du point de vue commercial. Toute idée semblable est sordide. Nos soldats n'étaient pas des mercenaires et si nous n'étudions ces questions que du point de vue de l'argent que les soldats auraient pu gagner et de leur gain ou de leur perte possible, alors, juste ciel! cessons de parler de la gloire dont nos soldats se sont couverts à Vimy, à Passchendaele, à Courcelette et dans toutes les autres batailles où ils ont fait héroïquement leur devoir. Ces soldats n'accepteraient pas de gratifications qu'on pourrait leur offrir en retour de la gloire qu'ils ont acquise par eux-mêmes et de l'honneur qui en a rejailli sur eux et sur leur pays. Ne parlons donc pas trop de l'aspect financier de la question.

Toutes les fois qu'il est possible de faire mieux que par le passé, sous le rapport des pensions, du soin convenable des soldats invalidés, et ainsi de suite, je désire vivement que le Gouvernement délie les cordons de la bourse; mais il ne faut pas que les sacrifices de nos hommes soient rémunérés à prix d'argent. Quant à la proposition de renvoyer cette affaire au comité, je me suis permis de dire, hier soir, à l'un des ministres dans le cours d'une conversation, que cela pourrait se faire, et j'ai cru comprendre que pour certaines raisons cela ne devait pas se faire; mais j'ai espéré, après la discussion qui a eu lieu—discussion qui, je me plais à le reconnaître, a été absolument exempte de tout esprit de parti—qu'elle jetterait un peu plus de lumière sur le sujet et porterait le comité à en arriver à une conclusion différente. Si le comité dit franchement qu'il a bien mûri la chose et ne pense pas pouvoir aller plus loin, je vais m'en tenir au rapport parce que je ne me sens pas capable d'appuyer l'amendement de l'honorable député de Winnipeg (M. Andrews). Mais tout en m'en tenant au rapport, si l'on ne peut rien faire de mieux, j'appuierai la proposition qui a été faite plus d'une fois dans le cours du débat, que le comité lui-même étudie sérieusement s'il ne pourrait pas convenablement, sans déroger ou sans menace de démission de la part du Gouvernement—éventualité que je n'aime pas à mettre de l'avant—reprendre l'affaire pour l'étudier de nouveau, mais en le faisant de son propre mouvement. Il pourrait ne pas arriver à une conclusion

différente, mais en tout cas il montrerait au pays qu'il désire sincèrement combler autant que possible les vœux des anciens combattants. Bref, pour résumer mon attitude, je ne suis pas capable d'appuyer l'amendement de mon honorable ami de Winnipeg. Si le comité s'en tient à sa détermination que ce rapport soit irrévocable, je l'appuierai de préférence à l'amendement.

M. ANDREWS: Si vous voulez me le permettre, monsieur l'Orateur, je retirerai sur-le-champ mon projet d'amendement si le comité veut adopter la proposition de mon honorable ami (M. Fielding).

L'hon. M. CALDER: J'ai épuisé mon droit de parler sur l'amendement, puisque j'ai parlé hier, mais si la Chambre l'approuve, je voudrais, avant que le vote ne soit pris sur l'amendement, faire une déclaration qui, je crois, aiderait à éclaircir la situation.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La Chambre consent-elle maintenant à ce que le ministre ait le droit de faire une déclaration avant la prise du vote sur l'amendement?

Quelques DEPUTES: Oui.

M. McKENZIE: Il n'y a pas de vote sur l'amendement. J'ai compris que l'auteur de l'amendement avait demandé la permission de le retirer.

Quelques DEPUTES: Non, non.

L'hon. M. CALDER: Une proposition a été faite, et je crois qu'il serait opportun de ma part de faire une brève déclaration en ce moment pour indiquer où nous en sommes. Cela aiderait à fixer les idées. L'honorable député de Winnipeg-Centre vient de dire qu'à certaines conditions, il était prêt à retirer son amendement, et ses paroles exigent naturellement une réponse de ma part, en ma qualité de président du comité. En outre, on se méprend généralement sur notre attitude relativement à cette question, et je crois qu'il est à propos que quelqu'un fasse une déclaration à la Chambre avant la prise du vote.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est entendu que, par consentement unanime, la Chambre accorde au ministre le droit de faire une déclaration qui ne clôturera nullement le débat, et les honorables députés qui n'ont pas encore adressé la parole, auront le droit de le faire après que le ministre aura fini.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien!

[L'hon. M. Fielding.]

L'hon. M. CALDER: Je désire dire aussi nettement que possible à la Chambre où nous en sommes à la suite de cette discussion. La motion est que le rapport avec toutes ses conclusions soit accepté par la Chambre, et que la dépense quelconque suggérée dans le rapport soit soumise à la considération du Gouvernement, qui devra trouver les voies et moyens de faire face à ces dépenses. Si j'y vois clair, notre comité ne demande pas à la Chambre d'approuver toutes les suggestions contenues dans le rapport. Ces propositions sont faites au Gouvernement, et il appartient au Gouvernement de décider lesquelles seront acceptées.

L'hon. M. FIELDING: L'adoption du rapport équivaudrait presque à l'approbation de toutes ses propositions, et signifierait que le ministère les acceptera.

L'hon. M. CALDER: Cela est vrai, je crois. Quant aux conclusions du rapport, le premier ministre intérimaire a déclaré nettement et formellement, ce matin, que le ministère les acceptait et consentait à les appliquer. En ce qui concerne la ligne de conduite à suivre, il n'y a qu'une déclaration catégorique, à savoir que le ministère n'est pas prêt à reconnaître le principe d'une distribution générale de dons en argent ou de gratifications. Voilà tout. Des députés ont souvent donné à entendre qu'il faudrait prendre des mesures pour autoriser des prêts. Ainsi que le premier ministre intérimaire le disait ce matin, la porte n'est pas fermée; elle n'est pas obstruée. A cet égard, le ministère n'a rien arrêté. Le comité a fait rapport à la Chambre que, à son argument, il n'était pas à propos de soutenir un projet général de prêts dans le sens indiqué. Cependant, la porte n'est certainement pas fermée. Comme l'ont dit plusieurs membres de la Chambre nous aurons à nous occuper quelque temps encore de ce problème de retour à la vie civile. C'est une nécessité. La revue générale que nous avons faite, et qui a embrassé tout le problème, a été extrêmement utile, non seulement aux membres du ministère, mais à toute la députation, aux anciens soldats eux-mêmes et au public. Nous l'envisageons tous, j'en suis sûr, sous un autre jour qu'il y a une semaine. Ce n'est qu'en discutant un problème de cette nature qu'on peut dissiper les nuages afin de mieux le comprendre sous tous ses aspects. Ce que le ministère lui-même doit faire, il me semble, c'est de tenir compte de tout ce qui s'est dit au cours de cette discussion pendant laquelle on a lancé des idées au sujet de

l'opportunité d'entreprendre l'œuvre de réintégration de certaines manières.

Prenons la proposition que le représentant de Shelburne (M. Fielding) a notée. J'ai la conviction qu'il n'y a pas un membre de cette Chambre qui n'ait pas de sympathie pour l'étudiant d'une université, le potache qui s'est empressé de sortir du collège, a traversé la mer et a passé là-bas quatre années de sa vie—années où il aurait dû se préparer à sa carrière. Ce jeune homme est de retour et il n'a rien pour débuter dans le monde. Nous connaissons l'origine de plusieurs de ces jeunes gens; ils ne descendent pas des familles aristocratiques du pays. Nous pouvons dire, j'imagine, que les trois cinquièmes d'entre eux travaillaient pour suivre le collège, comme l'ont fait plusieurs membres de cette Chambre. Ils sont revenus de la guerre, et s'ils ont quelques ressources, ce n'est que ce qu'ils ont gagné durant la guerre même. Nous pouvons tous nous rendre compte que, en plusieurs cas, ces jeunes gens, n'ayant rien d'assuré pour l'avenir, ne seraient guère portés à économiser. A leur retour, plusieurs, sinon la plupart, ne possédaient absolument rien. Que devaient-ils faire? Afin d'économiser assez d'argent pour reprendre leurs études, ils doivent d'abord aller le gagner, passer six à huit autres mois à l'ouvrage et perdre une autre année de collège. Il n'y a pas un membre de cette Chambre qui ne prise pas l'idée que l'Etat devrait prendre des mesures pour permettre à ces jeunes gens de compléter leur cours. Mais, ainsi qu'on l'a fait observer, voici quel était l'obstacle au comité: Nous avons jugé qu'il était des plus difficiles de tracer une ligne de démarcation entre deux catégories de soldats. Comme je le disais l'autre jour, au moment même où nous discutions la question, nous avons reçu une dépêche de protestation. Un journal du pays a publié la nouvelle que nous prendrions des mesures au sujet des étudiants des universités, et dès que cette nouvelle a paru dans la presse, nous avons reçu d'une succursale de l'association des vétérans de la grande guerre une dépêche protestant énergiquement et déclarant que nous ne pouvions pas le faire sans pourvoir aussi aux besoins des autres catégories des soldats. La Chambre comprendra la nature et la difficulté du problème qui nous était soumis.

Au moment même où elle allait se réunir, cet après-midi, des députés sont venus me trouver pour me dire: "Eh bien, monsieur Calder, pouvez-vous prendre des moyens pour que ceux qui désirent s'établir dans les affaires obtiennent des prêts, pourvu qu'ils aient des garanties à offrir ou que quelqu'un se porte caution pour eux?" J'ai répondu: "C'est possible." Cependant, si vous pourvoyez aux besoins de celui qui désire s'établir dans les affaires, que ferez-vous pour le jeune homme qui est revenu avec une femme, qu'il n'avait pas à son départ, et deux mioches, et qui n'a pas de gîte pour lui et sa famille?"

Des milliers se trouvent dans ce cas. Comment pouvez-vous venir en aide à celui qui veut s'établir en affaires et ne rien faire pour celui qui veut se créer un foyer? Ce dernier est sans domicile, il vise à se procurer une maison, à l'aménager. Cela vous donne une idée des difficultés qui se présentent au comité. Vous avez encore cet autre cas de celui qui, en partant, a laissé des dettes, une hypothèque sur sa maison. L'intérêt s'est accumulé pendant son absence. Si vous aidez à celui qui veut se livrer aux affaires et à celui qui veut se créer un foyer, que ferez-vous dans le cas de cet homme qui veut se libérer de cette dette? Je citais aussi, l'autre jour, le cas du pêcheur près de la mer, de celui qui a laissé sa barque et ses engins sur la grève. Si vous faites quelque chose pour les autres catégories, vous devrez aussi aider celui-ci.

C'est là le point essentiel de toute la question. Pouvons-nous, dans un pays comme le nôtre, faire une distinction entre ces diverses catégories? Certains honorables membres le croient. Notre comité, après avoir étudié la question pendant plusieurs jours, en est venu à la conclusion que cela ne pouvait se faire. La somme requise pour l'œuvre du rétablissement dans cette phère serait d'environ 250 à 300 millions. Alors, où en sommes-nous? Nous ne sommes guère plus avancés qu'au début. Vous demandez le renvoi de ce rapport au comité. Et dans quel but? Comment arriverons-nous à la solution de cette question? La Chambre peut aussi bien régler cette question que le comité peut le faire. L'affaire vous est soumise, et vous savez exactement ce en quoi consiste le problème. Au lieu d'accorder une gratification en espèces, l'Etat prendra les mesures nécessaires pour nous permettre de négocier un emprunt dont le produit serait consacré au rétablissement de ces diverses catégories, soit une somme qui se chiffrerait entre les 250 et les 300 millions.

Le besoin est pressant. Toutes les représentations à ce sujet insistaient pour que ce fût fait immédiatement—sans tarder—la chose ne saurait souffrir de délai. Il fal-

lait se procurer les fonds immédiatement, et s'y mettre sur-le-champ. Ce n'est pas une question à aborder dans six mois ou un an d'ici; il y a urgence, et la solution s'en impose dès à présent. Si l'on doit faire quelque chose, il faut y voir immédiatement. Telle est l'opinion des soldats eux-mêmes qui ont comparu devant le comité. Le problème de la restauration dans le civil s'impose dès ce moment. J'ai essayé de soumettre à la Chambre la question que nous avons à régler. Les députés de cette Chambre sont aussi capables d'y apporter une solution que le comité lui-même.

M. CAMPBELL: Cette Chambre est liée à certaines règles de procédure. Le comité pourrait faire plus en une heure que la Chambre en une demi-journée.

L'hon. M. CALDER: Je crois que nous pourrions bien ignorer la procédure sur une question de cette nature, si la Chambre voulait le moindrement aborder la solution du problème. Nous pouvons très facilement mettre de côté toutes les formalités d'usage en Parlement pour régler cette question.

J'ai été mêlé de très près à toute cette question, depuis la signature de l'armistice et, à titre de membre du cabinet, je dois vous dire que je suis bien content de ce que ce débat se soit poursuivi en Chambre. Tous les membres du Gouvernement et du Parlement en profiteront. Je le répète, la porte n'est pas close. Notre devoir sera de nous mettre à l'œuvre et d'examiner sérieusement tout ce qui a résulté de ce débat. Si nous constatons qu'il y a des demandes—des demandes justes—et si entre les propositions soumises, il en est qui peuvent nous aider dans cette œuvre du rétablissement, le Gouvernement se considérera tenu d'accepter ces propositions et de les mettre à exécution, et je suis certain que la Chambre appuyera toute mesure raisonnable dans ce sens.

Pour ma part, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de renvoyer ce bill au comité. Je suis d'avis, après avoir discuté la question comme on l'a fait ici et entendu les opinions émises au cours de cette discussion, que l'on peut s'en rapporter au ministère. On ne saurait avoir de doute sur ce qu'en pense réellement la Chambre et l'opinion générale, à mon sens, parmi tous les députés, se résume à ceci: si l'on peut trouver le moyen de venir en aide aux vétérans, en vue de leur restauration dans le civil, le Gouvernement devrait y recourir et l'appliquer.

[L'hon. M. Calder.]

M. MACKIE (Edmonton): Dois-je entendre, d'après ce que dit le ministre, qu'en tout temps à l'avenir, les vétérans de la grande guerre, comme toute autre association intéressée dans le règlement d'un cas particulier, pourront faire des représentations et que le Gouvernement prendra ces représentations en considération.

L'hon. M. CALDER: Oui. Et, j'irai même plus loin. Je crois que c'est le député de Toronto-Ouest qui a suggéré l'idée d'une autre conférence avec l'association des vétérans de la grande guerre.

Je répondrai que M. MacNeil, le secrétaire général de l'association des vétérans de la grande guerre, un jeune homme très capable, sincère et énergique, a assisté tout le temps à nos réunions. M. MacNeil est un de mes commettants; je le connais très bien et je sais qu'il est un officier très capable. Il s'est constamment occupé du règlement de cette question et il a accompli un travail précieux, à Ottawa, en relation avec l'organisation des vétérans de la grande guerre. Je désire simplement lancer l'idée—car je n'ai pas eu l'occasion de discuter la question avec eux d'une façon officielle—tous mes collègues admettront qu'après ces longs débats, il serait à propos d'avoir une nouvelle conférence avec les représentants de l'association des vétérans. Des questions de cette nature ne peuvent se régler dans une journée; car elles sont complexes et difficiles. Si on les renvoie au comité dans le but de tenter l'élaboration de quelque plan satisfaisant, que résultera-t-il de cela? La session sera prolongée de huit jours, ou dix jours et peut-être d'une quinzaine, qu'en savons-nous au juste? Je me contenterai donc de lancer l'idée que le Parlement laisse au Gouvernement le soin de donner une solution à ces problèmes, sauf la question des gratifications en argent.

Il ressort des débats qui ont eu lieu ici que le Gouvernement doit assumer en définitive la plus grande part des responsabilités. Le Parlement est disposé, si j'ai bien compris la situation, à appuyer toute mesure raisonnable que le Gouvernement décidera d'adopter pour la solution du problème du rétablissement des soldats dans la vie civile. Je ne prends pas d'engagement; je ne fais pas de promesses définitives à ce sujet, car je ne suis pas en mesure d'en faire. J'affirme, toutefois, que la question n'est pas réglée en ce qui concerne les autres aspects de l'œuvre de la restauration des soldats.

Le Gouvernement a le devoir de tenir compte de tout ce qui s'est dit et de tous les projets qui ont été soumis; c'est au

Gouvernement qu'il appartient de tenir compte de l'opinion réelle du Parlement en vue de s'assurer des autres mesures qui pourraient être adoptées pour aider les vétérans à reprendre leur place dans la vie économique du pays.

L'hon. M. KING: Monsieur l'Orateur, je n'ai nullement l'intention de prendre inutilement le temps de la Chambre, mais je tiens toutefois à définir mon attitude sur cette question. L'honorable député (M. Fielding) a exprimé à mon sens l'opinion, non seulement des membres de la gauche, mais de tous les membres de la Chambre des communes en général; il a, certes, manifesté très énergiquement les vues que j'entretiens à ce sujet. J'ai été quelque peu surpris de la réponse qu'a faite le ministre de la Colonisation et de l'Immigration (M. Calder) aux observations de l'honorable député de Shelburne (M. Fielding). Le ministre s'est contenté de faire valoir deux raisons uniques à l'appui de la thèse qu'il soutient, à savoir que le Parlement aurait tort de renvoyer le rapport à un nouvel examen du comité.

La première de ces raisons, c'est que nous ferions aussi bien de débattre la question ici dans l'enceinte du Parlement. Je prévois de graves difficultés, je le confesse, monsieur l'Orateur, à consacrer l'attention et la considération voulues aux propositions qui nous sont soumises en séance générale. Un bon nombre d'idées intéressantes et précieuses ont été émises au cours du débat dont plusieurs sont le fruit des pensées d'honorables députés qui appuient le Gouvernement. Le ministre a exprimé ses regrets que tous les représentants du peuple n'aient pas eu l'occasion d'assister aux séances du comité et de suivre ses délibérations. Nous aurions été heureux pour la plupart d'assister aux réunions du comité, si nous n'avions été obligés de suivre les délibérations de la Chambre des communes où d'autres questions très importantes étaient en discussion.

Un sujet de plaintes constantes de la part des membres du Parlement, c'est le grand tort que leur cause le système qu'a inauguré le Gouvernement, surtout au cours de la présente session, de faire adopter les lois à la vapeur. Nous n'avons pas eu le temps d'étudier les graves problèmes qui ont été soumis à notre examen avec toute l'attention que nous aurions dû y apporter. Le bill relatif au rachat du Grand-Tronc, l'opération financière la plus importante que le pays ait jamais effectuée, a été discuté à la hâte. Le Gouvernement a pressé l'adoption de cette mesure d'étape en étape sans nous permettre de délibérer à tête reposée. Or, ceux d'entre nous qui ont tenté de mettre à l'abri les intérêts du pays et de suivre la mesure de près, n'ont pas même trouvé le temps de lire le compte rendu des délibérations du comité et encore bien moins d'assister aux séances.

Le rapport de ce comité a été déposé sur le bureau, si je m'en souviens bien, dans la soirée de vendredi dernier lorsque le bill du Grand-Tronc était encore en discussion. J'ai appelé l'attention du Gouvernement à ce moment sur la hâte inexplicable avec laquelle on expédiait les travaux de la Chambre et j'ai insisté pour que l'on nous permît de consacrer un peu plus de temps à la discussion de ces importantes questions. Je soutiens donc, monsieur l'Orateur, qu'en face de ces faits, les représentants du peuple ont le droit d'exiger du Gouvernement, puisqu'ils n'ont pas été en mesure d'assister aux séances du comité, qu'on leur permette de placer devant lui pour plus ample considération les opinions qu'ils ont manifestées ouvertement et franchement dans l'enceinte de la Chambre des communes, après avoir sérieusement étudié la question.

Or, il me semble que le ministre a répondu à cette juste et raisonnable demande en disant simplement que c'est à la Chambre plutôt qu'au comité qu'il appartient de remettre ce rapport à l'étude, mais il avait aussi une autre raison..

L'hon. M. CALDER: J'ai dit pour discuter le principe, non pas les détails.

L'hon. M. KING: L'autre raison que le ministre a mentionnée, c'est que nous pourrions être ici pendant une autre semaine ou dix jours. A propos de cette observation du ministre, permettez-moi de dire que, si la chose peut aider le soldat à obtenir justice, les membres de la gauche sont tous prêts à rester ici jusqu'aux fêtes. Nous sommes prêts à rester ici aussi longtemps qu'il plaira aux membres de la droite de poursuivre avec nous la discussion de cette affaire.

L'hon. M. CALDER: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je n'ai pas voulu dire qu'en ce qui concerne le comité ou pour ma part du moins je ne fusse pas prêt à rester ici aussi longtemps qu'il le voudra. J'ai simplement voulu émettre l'idée que, même si nous devions soumettre au comité la question de principe et passer ici deux semaines ou plus, quand son rapport nous reviendrait, nous n'en serions guère plus avancés. C'est dans cette Chambre qu'il convient de décider cette question de principe.

L'hon. M. KING: Je crois que les remarques du ministre étaient parfaitement claires au moment où il les a faites. Je ne pense pas les avoir mal comprises ni mal interprétées, et j'aimerais qu'il me fût permis de continuer sans interruption.

L'hon. M. CALDER: Je ne crois pas que l'honorable député ait raison de m'imputer des motifs que je n'ai pas eus et, pour cela, de m'attribuer des remarques que je n'ai pas faites.

L'hon. M. KING: Je n'ai aucunement le désir d'imputer au ministre des motifs quelconques et, si mes remarques sont susceptibles d'une telle interprétation, je les retire. Tout ce que je dirai, c'est qu'une des deux raisons que le ministre a fait valoir pour ne pas accepter la proposition du représentant de Shelburne était que cela pourrait nous retenir ici pendant huit ou dix jours. Je réponds à cela que nous sommes prêts à rester ici jusqu'au jour de l'an, si cela peut aider à résoudre cette question d'une manière qui satisfasse les soldats.

Cela étant, et puisque l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Andrews) se déclare prêt à retirer sa proposition d'amendement, je désire, monsieur l'Orateur, proposer:

Que la motion ou proposition d'amendement ne soit pas acceptée, mais que le rapport soumis à nos délibérations soit renvoyé au comité pour un nouvel examen.

L'hon. M. MACLEAN: Monsieur l'Orateur, je désirerais savoir si le dernier amendement n'est pas compris dans le premier.

M. l'ORATEUR: Je crois que le chef de l'opposition atteindrait son but en rédigeant sa motion de manière à retrancher de l'amendement les instructions spéciales. Autrement, il me semble que sa proposition est comprise dans celle du représentant de Winnipeg-Centre (M. Andrews). Il est vrai que cette dernière est plus étendue, mais elle n'en comprend pas moins ce qu'à proposé le représentant de Shelburne (M. Fielding). Je suggérerais donc à l'honorable député de modifier sa proposition de la manière que j'ai indiquée.

M. ANDREWS: Me sera-t-il permis, monsieur l'Orateur, de dire que j'accepte la déclaration du ministre, président du comité, et de retirer mon amendement?

M. l'ORATEUR: Est-ce le plaisir de la Chambre que l'honorable député ait la permission de retirer son amendement?

Quelques DEPUTES: Oui.

D'autres DEPUTES: Non.

(L'amendement est retiré.)

L'hon. M. KING: Monsieur l'Orateur, je désire proposer par amendement:

Que le rapport soumis à nos délibérations soit renvoyé au comité pour un nouvel examen.

M. l'ORATEUR: Je consulte la Chambre sur la question de savoir si elle accepte l'amendement. La Chambre décide-t-elle d'adopter l'amendement?

Quelques DEPUTES: Rejeté, rejeté.

D'autres DEPUTES: Adopté, adopté.

M. CURRIE: Je ne pense pas avoir épuisé mon droit à parler de nouveau sur cette affaire avant, monsieur l'Orateur, que cette proposition soit mise aux voix.

Ayant suivi avec la plus grande attention l'exposé présenté à l'honorable ministre, président du comité, je tiens à lui demander, avant de voter sur cette proposition d'amendement, s'il a renoncé à l'attitude qu'il avait prise au sujet de la proposition C, du rapport, dont voici le texte:

Relativement à la question de pourvoir à de nouvelles subventions en argent, gratifications ou autres secours financiers devant être généralement répartis sur une base quelconque à tous les membres du corps expéditionnaire, votre comité désire qu'il n'y ait aucun malentendu quant à ses opinions.

Votre comité ayant pleinement discuté et considéré la situation financière du Canada, y compris la forte somme supplémentaire d'argent qui doit être empruntée pour accomplir l'œuvre que le pays s'est engagé à mener à bonne fin, le comité ne peut prendre sur lui de recommander au Parlement une proposition pourvoyant à une nouvelle distribution générale de subventions ou de gratifications, soit en argent, soit en crédits.

L'honorable ministre n'a pas dit clairement, mais il a donné à entendre que le Gouvernement renoncerait à l'attitude qu'il a prise au sujet de cette proposition.

Quelques VOIX: Non, non.

M. CURRIE: Si la Chambre approuve le rapport tel qu'il est et accepte cette proposition de la part du comité, le point se trouvera réglé par le fait même; c'est en vain qu'on se sera prononcé en faveur d'allocations ou de prêts destinés aux soldats, la Chambre aura mis cette question de côté, par le fait qu'elle aura approuvé le rapport.

VOIX diverses: Du tout.

M. CURRIE: Cela ne fait pas de doute. Je tiens à savoir exactement pourquoi nous allons voter. Il y a trop longtemps que je suis député pour me laisser induire en er-

reur par des déclarations sans précision. (Exclamations).

Je tiens à savoir si le Gouvernement renonce à son attitude comportant qu'il n'accordera plus de gratifications en argent ou sous forme de crédit. S'il n'y renonce pas, j'ai l'intention d'appuyer la motion du chef de l'opposition demandant que le rapport soit renvoyé au comité, afin qu'il en retranche cet article; alors, la question sera nettement posée et nous pourrons ensuite nous en occuper. Si nous acceptons le rapport et cherchons ensuite à le faire remettre à l'étude, on nous objectera qu'après avoir voté contre l'allocation de gratifications nous ne pouvons plus revenir sur cette question parce qu'elle est réglée, et chaque député sera tenu responsable de cette situation par ses commettants. Si, toutefois, l'honorable ministre peut nous assurer que le Gouvernement ne se propose pas de donner suite à cette proposition, mais qu'il va nous laisser champ libre, cela signifiera que le Gouvernement a renoncé à l'attitude qu'il avait prise tout d'abord et que les vétérans peuvent continuer leur lutte.

L'honorable ministre a parlé de crédits. Je comprends assez bien l'anglais pour pouvoir me permettre de lui assurer qu'il lui faut déclarer distinctement, avant que la question soit mise aux voix, que l'article du rapport dont j'ai parlé ne liera pas la députation ni le Gouvernement. C'est maintenant qu'il doit le déclarer. Si le vote doit avoir pour effet de nous lier, ceux d'entre nous qui veulent que justice soit rendue aux soldats n'ont plus qu'à voter pour la proposition d'amendement du chef de l'opposition. Voilà la question; elle est claire et tranchée, et j'attends une réponse catégorique de la part du ministre.

M. l'ORATEUR: Alors, il doit être compris que l'honorable député a terminé son discours.

M. CURRIE: Non pas, je n'ai fait que poser une question.

M. l'ORATEUR: L'honorable député qui a la parole, ne peut interroger les députés qui sont à leurs sièges.

M. CURRIE: J'attends une réponse catégorique de la part de l'honorable ministre, je ne veux pas que, sous prétexte de me répondre, il fasse un long discours pour inviter ses amis à l'appuyer. Je tiens qu'il réponde tout simplement "oui" ou "non."

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre a droit d'adresser la parole au sujet de la nouvelle proposition d'amendement, et il le pourra après que l'honorable député aura repris son siège.

Quelques VOIX: Revenons à la question.

L'hon. M. CALDER: Ma réponse sera brève. Au cours de ce débat le ministère a plus d'une fois déclaré clairement son attitude sur la question d'une distribution générale de gratifications, et rien de ce que j'ai pu dire jusqu'à présent ne saurait signifier, dans la moindre mesure, que le ministère ait changé d'attitude à cet égard.

M. CURRIE: Très bien.

L'hon. M. CALDER: Ai-je répondu à la question de l'honorable député ?

M. CURRIE: Nous savons maintenant comment voter. Cela tranche la question.

L'hon. M. FIELDING: Je désire prier respectueusement mon honorable ami, le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder), d'accepter la motion du représentant de Prince (M. King). Pendant ce débat, nous avons trop entendu parler de "gouvernement" et "opposition". M'est-il permis de faire observer qu'il n'y a pas de mesure gouvernementale devant la Chambre? En ce moment, le Gouvernement n'est pas tenu de rien faire, en tant que gouvernement. Ce n'est pas un rapport du ministère qui nous est soumis, mais le rapport d'un comité composé de députés pris dans les deux camps. Ce comité a fait certaines propositions. Je ne demande pas au président du comité, au comité lui-même, ni au ministère—beaucoup moins à celui-ci, parce qu'il n'est pas encore en cause; il le sera plus tard—de renoncer à quoi que ce soit. Je ne les invite pas à biffer un passage du rapport. Je prie simplement le comité, éclairé par tout ce qui s'est passé, par tous les conseils, bons, mauvais ou médiocres qui ont été donnés: "Nous ne nous entêterons pas dans cette affaire; nous avons exprimé nos idées de notre mieux, mais si la Chambre désire que nous discutions encore la question, pourquoi ne le ferions-nous pas?" La simple proposition de renvoyer le rapport au comité pour plus ample examen ne discrédite personne; ce n'est que l'expression du désir que nous prêtions attention aux clartés nouvelles qui pourraient avoir été répandues sur le sujet. J'espère que le ministre de l'Immigration l'envisagera sous ce jour.

(L'amendement de l'honorable M. King, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Cahill,
Baldwin,	Casgrain,
Boivin,	Currie,

d'Anjou,
King,
Lafortune,
Lapointe (Québec-Est),
Léger,
McKenzie,
Marcile (Bagot),
Michaud,
Molloy,
Murphy,
Papineau,
Déchêne,
Devlin,
Euler,
Fafard,
Fielding,
Fortier,
Gauvreau,
Pedlow,
Pelletier,
Prévost,
Proulx,
Robb,
Ross,
Savard,
Smith,
Tobin,
Truax,
Turgeon.—35.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Anderson,	Lang,
Andrews,	Loggie,
Argue,	Long,
Armstrong (Lambton),	Mackie (Edmonton),
Arthurs,	Mackie (Renfrew),
Ball,	Maclean (Halifax),
Best,	MacNutt,
Blair,	McGibbon (Muskoka),
Bolton,	McIsaac,
Bowman,	McLean (Royal),
Boyce,	McQuarrie,
Brien,	Maharg,
Buchanan,	Manion,
Burnham,	Marshall,
Burrell,	Martin,
Calder,	Meighen,
Campbell,	Middlebro,
Casselman,	Morphy,
Charters,	Mowat,
Clark (Bruce),	Munson,
Clarke (Wellington),	Myers,
Clements,	Nesbitt,
Cockshutt,	Nicholson (I.P.-E.),
Cooper,	Nicholson (Algoma),
Cowan,	Paul,
Crowe,	Porter,
Cruise,	Redman,
Davidson,	Reid (Grenville),
Davis,	Reid (Mackenzie),
Douglas (Strathcona),	Richardson,
Edwards,	Scott,
Finley,	Sexsmith,
Foster (sir George),	Shaw,
Foster (York),	Sheard,
Fripp,	Sifton,
Griesbach,	Simpson,
Guthrie,	Steele,
Halladay,	Stevens,
Harold,	Stewart (Hamilton),
Harrison,	Sutherland,
Hartt,	Thompson (Weyburn),
Hay,	Thompson (Hastings),
Henders,	Thompson (Yukon),
Hepburn,	Thomson (Qu'Appelle),
Hocken,	Tweedie,
Johnston,	Wallace,
Keefer,	Whidden,
Kennedy (Glengarry et Stormont),	Wilson (Wentworth),
Knox,	Wilson (Saskatoon),
Lalor,	Wright.—100.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Borden, sir Robert,	Lemieux,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
Green,	White (Victoria),
White, sir Thomas,	McMaster,
Stewart (Lanark),	Sinclair (Guysborough),
Mewburn,	Verville,
McCurdy,	Chisholm,
Spinney,	Sinclair (I.P.-E.),
Drayton, sir Henry,	Lavigueur,
Fraser,	Gladu,
Blake,	Jacobs,
Crothers,	Ethier,
Allan,	Lesage,
Charlton,	McCoig,
Glass,	Bureau,
Cronyn,	Bourassa,
Hughes, sir Sam,	Cardin,
Boys,	Denis,
Chabot,	Demers,
Ames, sir Herbert,	Cannon,
Armstrong (York),	Boyer,
Ballantyne,	Delisle,
Bonnell,	Desaulniers,
Bristol,	Fortier,
Butts,	Fournier,
Chaplin,	Gervais,
Clark (Red-Deer),	Duff,
Crerar,	Pacaud,
Elkin,	Parent,
Fulton,	Séguin,
Maclean (York),	Trahan,
McGregor,	Hunt,
McLeod,	Mayrand,
Merner,	McGibbon (Argenteuil),
Peck,	Brouillard,
Rowell,	Lapointe (St-Jacques),
Tremain,	Deslauriers,
Tudhope,	DuTremblay,
Wigmore.	Kay.

La motion principale, à l'effet de recevoir le rapport du comité, est agréée.

M. LAFORTUNE: Monsieur l'Orateur, je ne puis pas laisser paser cette motion sans exprimer bien humblement mon opinion sur son mérite.

Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter....

M. l'ORATEUR: Faites silence, s'il vous plaît. J'invite les honorables députés à causer moins à leurs sièges.

M. LAFORTUNE: On va laisser sortir les honorables membres.

Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, dis-je, il y a un grand nombre de soldats de retour du front, et je ne serais pas fidèles à mes électeurs si je ne prenais pas la parole sur une question aussi importante.

Je n'ai aucun doute que les honorables messieurs qui ont pris part aux délibérations de ce comité, ont bien discuté, examiné et apprécié toutes les différentes faces de la question avant de former leur opinion et de présenter le rapport que nous avons maintenant devant nous. Je ne doute pas, non plus, que les sentiments qui animaient tous les honorables membres qui faisaient partie de ce comité, étaient très dévoués et sympathiques à nos soldats. Malheureusement, personne, pas même les soldats, ne vit de sympathie; ce n'est pas

avec de la sympathie que l'on acquitte ses dettes. Dans mon humble opinion, ce que le comité offre aux soldats, nous appelons cela, chez nous, des miettes. Je considère que cela n'est pas suffisant, et je partage l'opinion de l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie), et dis que les soldats méritent une plus grande assistance.

J'ai écouté avec plaisir les remarques faites par l'honorable ministre du Commerce (sir George Foster); il s'y connaît bien en matières de finances. Ayant été autrefois ministre des Finances, il est très au courant des questions financières, et lorsqu'il traite ce sujet, il parle en connaissance de cause Je dois avouer, cependant, que j'ai été surpris de l'entendre parler du mauvais état des finances du pays. Lorsque, dernièrement, j'avais l'honneur d'adresser la Chambre, et disais aux honorables membres de la droite: "Pourquoi trempez-vous dans cette transaction de l'achat du Grand-Tronc qui va certainement ruiner le crédit du pays", ces messieurs ne faisaient pas de cas de mes remarques; on n'avait pas peur du mauvais état de nos finances. "Qu'importe", disaient-ils, "faisons la transaction, et paiera qui pourra".

Monsieur l'Orateur, lorsqu'il s'agit des soldats, on regarde plus loin, on examine l'état financier et on a des craintes sur la situation.

Ce qui était bon hier, est bon également aujourd'hui. Si les finances du pays permettaient de faire hier les transactions du Canadien-Nord et du Grand-Tronc, elles doivent permettre aujourd'hui de venir au secours de nos soldats et de les protéger d'une manière plus efficace.

Les honorables ministres disent que le Canada est dans une gêne considérable au point de vue financier, et ils ont déclaré qu'ils ne pouvaient pas rencontrer les obligations nationales. C'est un aveu qui rend justice à votre humble serviteur, c'est un aveu judiciaire qui vient corroborer en tous points ce que je disais l'autre jour, dans cette Chambre, lorsque je traitais la question de l'achat du Grand-Tronc.

Un DEPUTE: Très bien, très bien.

M. LAFORTUNE: Monsieur l'Orateur, il ne faut pas avoir deux poids et deux mesures: un poids et une mesure pour hier, et un autre poids et une autre mesure pour aujourd'hui. On ne doit jamais faire la veille ce que l'on ne peut faire le lendemain.

Un DEPUTE: Très bien, très bien.

M. LAFORTUNE: Ces honorables messieurs de l'autre côté disent ne pas savoir comment remplir le gouffre vers lequel l'administration actuelle nous mène. Eh bien! monsieur l'Orateur, je répéterai à ces honorables amis, ce que je disais l'autre jour: donnez aux cultivateurs ce qui est nécessaire, accordez-leur la protection qu'ils vous demandent, et le Canada pourra solder bientôt la dette nationale, quelles que soient les limites qu'elle atteigne. Donnez aux cultivateurs les moyens de produire davantage, donnez aux cultivateurs ce qu'ils vous demandent depuis des années et des années, et ne craignez pas la dette nationale. Je le répète, c'est par l'agriculture, c'est en protégeant la classe agricole que notre beau Dominion acquittera sa dette nationale, qu'elle se chiffre dans les millions, les billions ou les milliards.

Monsieur l'Orateur, on parle du montant que les soldats demandent comme étant exorbitant. Ce n'est pas pour eux, qu'ils demandent, c'est pour des pères disparus; c'est pour être en mesure d'aider aux veuves, aux orphelins et aussi pour acquitter les créanciers qui les ont ruinés pendant la guerre. Il est vrai que le montant qu'ils demandent est assez élevé, mais je dis que le pays ne pourra jamais payer la dette de gratitude et de reconnaissance envers ceux qui ont donné leur vie pour nous défendre. Oh! je sais bien que l'état du pays n'est pas aussi florissant aujourd'hui qu'il l'était sous l'ancienne administration; je sais bien que tandis que l'ancienne administration bouclait l'année avec des millions et des millions de surplus, l'administration actuelle ne peut faire mieux que de fermer l'année budgétaire avec des millions et des millions de déficit, et la cause, c'est que ce n'est pas le même bourgeois qui dirige la barque.

M. GAUVREAU: Très bien, très bien.

M. LAFORTUNE: L'honorable député de North-Bruce (M. Clark) dit que le Gouvernement sera peut-être forcé de résigner. Mais, grand Dieu, tant mieux, tant mieux; il y a longtemps que cette résignation aurait dû arriver. Il parle de résignation parce que les mesures ministérielles qui sont amenées devant cette Chambre ne seraient pas soutenues par les partisans du Gouvernement. Il croit nous faire peur en parlant de résignation. Eh bien! monsieur l'Orateur, il se trompe; nous n'avons pas peur; nous ne craignons pas de reparaître devant nos électeurs parce que nous avons la conscience tranquille; ayant fait notre devoir, nous n'avons pas peur de rendre

compte de notre conduite à ceux de qui nous avons reçu notre mandat. Je ne pourrais cependant pas en dire autant de nos honorables amis de la droite et plusieurs d'entre eux ne seraient pas prêts à recevoir l'absolution de leurs électeurs. En ce qui concerne votre humble serviteur, que cette résignation arrive aujourd'hui ou demain, peu m'importe; je me présenterai devant mes électeurs, je leur ferai voir que j'ai fait partout mon devoir, et si ces braves gens croient que je ne suis pas digne de les représenter dans cette enceinte, je me soumettrai à leur décision, heureux d'avoir agi suivant ma conscience et d'avoir dit aux honorables messieurs de la droite ce que je pensais de leur administration chaque fois que leurs intérêts ont été mis en cause.

Monsieur l'Orateur, l'honorable député de North-Bruce disait qu'il était dans l'embarras pour subvenir aux besoins des blessés, des malades, des infirmes, des boîteux et des aveugles. Oui, j'admets qu'il doit être dans l'embarras, Or, lorsqu'on est dans un embarras financier, on ne doit pas chercher à s'enfoncer davantage. Si donc vous étiez dans l'embarras dont vous parlez hier ou avant-hier, lorsque vous avez fait voter la transaction du Grand-Tronc, pourquoi ne disiez-vous pas à messieurs les actionnaires du Grand-Tronc: "Nous voudrions bien être en mesure de vous aider, mais nous avons une obligation sacrée qui doit passer avant toute autre; celle de protéger et de subvenir aux besoins des blessés, des malades, des boîteux et des infirmes, et vous, messieurs les actionnaires, nous nous occuperons de vous lorsque nous aurons pourvu aux besoins de ceux qui ont tout laissé pour aller défendre leur pays". Non, on ne pensait pas alors à ces malades et ces infirmes, mais je constate que la nuit a porté conseil.

Si encore, monsieur l'Orateur, le Gouvernement disait: "Nous constatons que nous ne pouvons pas faire face à toutes nos obligations, et nous sommes décidés d'entrer dans la voie de l'économie; nous ne ferons que les dépenses absolument nécessaires et nous ne nous lancerons pas dans de nouvelles entreprises". Dans ce cas, je partagerais leur opinion, mais au lieu de pratiquer une stricte économie afin de rajuster les finances du pays, on continue de creuser davantage l'abîme par des transactions ruineuses. La nuit dernière, à une heure du matin, j'écoutais les honorables membres du Sénat, les amis de l'administration actuelle, blâmer très sérieusement cette proposition de l'achat du Grand-Tronc; je me disais que je n'étais pas le seul de mon opinion, et bon nombre de conservateurs ont dit dans la Chambre haute ce que j'avais dit ici. Les honorables ministres nous disent: "C'est vrai qu'il n'a pas été question de ces choses dans le discours du trône et que vous n'avez pas eu le temps de discuter ces questions avec nos électeurs, mais, que voulez-vous, cela presse, et il faut que cela se fasse". C'est tellement vrai, monsieur l'Orateur, ce que je dis là, que vendredi dernier, j'étais à faire ma malle pour m'en retourner chez moi lorsqu'on est venu me dire . . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député a parfaitement droit de dire que le Gouvernement précipite le projet du Grand-Tronc, mais non de continuer la discussion de la valeur de ce projet; il ne lui est pas plus permis de faire allusion aux débats du Sénat.

M. LAFORTUNE: Je saisis bien vos observations et je m'y conforme de gaiété de cœur; je vais me défier de vous donner la peine de me rappeler à l'ordre de nouveau.

Monsieur l'Orateur, que diriez-vous de l'homme d'affaires qui, s'apercevant que ses affaires ne vont pas bien au point de vue financier, qu'il vient de subir des pertes, dirait aux membres de sa famille: Nous venons de subir des pertes et nous allons diminuer nos dépenses, pratiquer une sage économie", et, disant cela, il irait acheter des robes de soie pour son épouse et ses filles, des pianos, des graphophones et toutes sortes d'autres choses. Sa famille lui dirait, n'est-ce pas: "Mais, papa, vous nous recommandez l'économie et vous faites, pour le moins, des choses irrégulières; ce n'est pas en achetant toutes espèces de choses dont on peut se dispenser qu'on arrive à faire de l'économie." N'auraient-elles pas raison? Eh bien! je dis au Gouvernement: pourquoi n'étiez-vous pas économes lorsque vous forciez l'adoption de la proposition de l'achat du Grand-Tronc? Je n'ai pas foi dans vos discours, lorsque vous dites que le pays n'est pas en mesure de protéger nos soldats d'une manière plus efficace.

Monsieur l'Orateur, on vient de déclarer que le Gouvernement n'a pas d'argent et que, par conséquent, il est incapable d'aider d'une manière plus considérable nos soldats démobilisés; et, cependant, qu'est-ce que l'on voit? Tous les jours, on voit des sommes considérables dépensées pour faire rechercher et arrêter les insoumis, pour faire leur procès et ensuite les faire emprisonner, ces frères des soldats qui sont tombés sur les champs de bataille; on les jette entre les quatre murs des pénitenciers et

des prisons parce que ces enfants ont eu le malheur, ou commis l'imprudence de se soustraire à ce qui leur était demandé, afin de rester sur les fermes pour aider le vieux père ou la vieille mère pendant que les frères plus âgés étaient partis pour le front; en un mot, l'on dépense des sommes considérables sans créer aucun revenu à l'Etat, augmentant d'autant ses déficts. Je le demande, pourquoi ne vote-t-on pas une loi d'amnistie, libérant ainsi les enfants des fermiers, des cultivateurs, au lieu de les emprisonner comme on le fait actuellement; on ferait du même coup revenir un grand nombre de jeunes gens qui se sont éloignés dans la crainte d'être emprisonnés. Dans les autres pays, on a libéré les insoumis, et il n'y a qu'au Canada, colonie de la belle couronne britannique, régie par le Gouvernement du fair play . . . .

M. l'ORATEUR: Si, comme je le pense, l'honorable député discute l'attitude du Gouvernement, relativement aux insoumis à la loi militaire, il n'est certainement pas dans la question.

M. LAFORTUNE: Je ne sais pas si je suis bien compris; c'est parce que l'on dépense l'argent du peuple...

M. l'ORATEUR: On pourrait bien dire qu'il ne faut pas consacrer de deniers publics à l'objet en discussion; mais il ne convient pas de traiter, en ce moment, des poursuites dirigées contre les insoumis.

M. LAFORTUNE: Je suis de l'opinion de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) qui demande que le rapport soit remis au comité et qu'il soit examiné plus attentivement. J'approuve en tous points la déclaration de l'honorable député, parce que si ce rapport était renvoyé devant le comité, nous aurions le temps d'aller dans nos comtés respectifs, nous aurions le loisir de faire des assemblées publiques, de discuter la question avec nos électeurs et nous pourrions définir quelle est la position qu'ils désirent que nous prenions vis-à-vis des soldats licenciés.

Comment pouvez-vous espérer que nous jugions la chose en connaissance de cause, lorsque cette mesure est soumise à la Chambre au dernier moment? Nous n'avons pas eu le temps de consulter personne et les électeurs ont le droit d'être consultés. Si cette demande était accordée, nous reviendrions dans cette Chambre, à la prochaine session, avec une meilleure opinion de formée, mieux préparés à discuter la question et en mesure de suivre la ligne de conduite qui nous aurait été tracée par nos électeurs. Pour toutes ces raisons, monsieur l'Orateur, je concours dans la demande de mon honorable ami le député de Queen-et-Shelburne, que ce rapport soit réservé. Qui sait; je reviendrais peut-être dans cette Chambre, à la prochaine session, prêt à approuver ce rapport, si tel était le désir de mes électeurs. Mais aujourd'hui, il nous est impossible de procéder de cette manière-là.

Je vous rappellerai, monsieur l'Orateur, que cette session n'avait pour but que la ratification d'un traité de paix, et pas autre chose; le discours du trône qui nous a été soumis ne contenait absolument rien qui eût trait aux mesures qui nous ont été soumises récemment. En vue de ces faits, pourquoi, je vous le demande, prendre par surprise les députés des deux côtés de la Chambre avec des mesures de l'importance de celle-ci?

L'honorable ministre qui a présenté cette loi (M. Calder), nous disait: "Ne craignez rien; nous examinerons la chose. Nous verrons à ce que justice soit rendue aux soldats." Les membres de cette Chambre, et aussi les électeurs que nous représentons, en ont déjà eu des promesses de ce genre-là, des promesses de tous genres, de toutes espèces et de toutes les natures possibles, promesses qui n'ont jamais été tenues. C'est là la raison pourquoi on n'aime pas à prendre trop à la légère ce qui nous est dit maintenant en rapport avec cette loi.

Des honorables députés de l'autre côté parlaient qu'il nous faudrait une roue de fortune pour payer la dette nationale. Nous en avons une roue de fortune, nous, monsieur l'Orateur; nous avons comme roue de fortune nos vaches, nos moutons, nos cochons, en un mot toutes les choses agricoles, mais pour que cette roue de fortune soit efficace, il nous faut la protection de ceux qui gouvernent. Si l'administration se rendait à notre demande et traitait avec les Etats-Unis pour que le blé-d'Inde de ces messieurs puisse entrer en franchise pour nourrir nos vaches, nos cochons, nos poules, nos dindes et nos canards, vous auriez des roues de fortune sur chaque ferme du pays. Oui, messieurs, nous payons actuellement la moulée $75 la tonne, le gru $65 la tonne, le son, $60, le blé, $4 le boisseau, le sarrasin, $4 le boisseau. Il nous est impossible de donner à nos animaux la nourriture nécessaire pour qu'ils puissent être une source de profits; il n'en serait pas ainsi si nous avions le blé-d'Inde qui se vend chez les Américains à 50 cen-

tins le minot; il serait facile d'importer tout ce qui nous serait nécessaire, et nous aurions sur chaque ferme, d'un bout du pays à l'autre, des roues de fortune pour acquitter notre dette nationale.

Comme l'honorable député qui m'a précédé, je suis d'opinion que les jeunes universitaires sont l'avenir de notre pays, mais il ne faut pas oublier que si les universitaires ont droit à toute notre assistance, il y a aussi une autre classe de jeunes gens qui ne doit pas être négligée: c'est la classe des jeunes cultivateurs. On est loin de les protéger, cependant: on les poursuit, on les arrête et on les fait emprisonner. Or, je demanderai à ces messieurs qu'est-ce qu'ils mettent dans le cœur de ces jeunes gens en agissant ainsi, sinon la rage, la haine, la colère, la vengeance, la récrimination.

Monsieur l'Orateur, tout Etat, quel qu'il soit, en quelque partie du monde qu'il se trouve, repose sur quatre piliers: le trône du roi que vous représentez à l'heure qu'il est, l'autel du prêtre, le banc du juge et le lit de l'époux. Or, de tous les lits, c'est celui des cultivateurs qui est le plus efficace, le plus productif. Vous voulez que la nation produise, mais pour en arriver là, il ne faut pas compromettre l'avenir de notre pays, et les jeunes cultivateurs d'aujourd'hui ne réussiront que dans la mesure où ils seront protégés par le Gouvernement. Alors, et alors seulement la nation prospérera, le bonheur et la prospérité régneront à la campagne qui est, après tout, le berceau de la prospérité, puisque la majorité de notre population y demeure.

On parle, monsieur l'Orateur, de sympathie. L'honorable ministre est très sympathique mais comme on ne vit pas de sympathie, pas plus qu'on ne vit d'amour, il faut autre chose que de la sympathie. Il faut donner les moyens nécessaires pour que nos soldats vivent et fassent de bons citoyens, leur donner ce qui est nécessaire pour établir d'une manière certaine et ferme, un "home", un domicile convenable pour lui et ceux qui vivent avec lui.

On dit: "Mais les soldats pressent le Gouvernement; les soldats veulent absolument avoir tout de suite ce qu'il leur faut, ce qu'ils demandent". Oui, messieurs, il est nécessaire de faire vite, car autrement, vous les exaspérez; ils vont faire des choses regrettables, et quand on voudra venir à leur secours, il sera peut-être trop tard.

L'honorable ministre dit que la porte n'est pas encore fermée. Non, elle ne l'est pas encore, mais elle est à la veille, et ce n'est pas quand elle sera fermée que l'on pourra parler, car, une fois la porte fermée, comme disait un ancien ministre, elle sera cadenassée, rivée et boulonnée pour toujours.

L'honorable ministre disait tout à l'heure, comme l'a compris l'honorable chef de l'opposition, qu'il faudrait être ici une semaine ou deux. Est-ce que les soldats qui sont partis ont demandé, eux, combien ils seraient de temps sous la baïonnette ou la mitrailleuse allemande? Est-ce que les soldats ont marchandé le temps? Ils sont allés et sont restés jusqu'à ce que la victoire éclate. Eh bien, l'honorable ministre resterait une semaine ou deux, qu'il n'aurait pas fait l'ombre de ce que les soldats ont fait pour lui et pour nous.

Comme le disait si bien l'honorable chef de l'opposition, vous n'êtes pas juste envers les honorables députés qui ne sont pas ici. Il y a plusieurs députés qui se sont absentés sur la déclaration que la session était terminée, qui ne sont pas à leurs sièges, ne représentant pas leurs électeurs. C'est une grave injustice à leur faire que de vouloir rendre des lois aussi importantes en leur absence.

Pour toutes ces raisons, je condamne la motion qui est maintenant devant nous, demandant que ce rapport soit approuvé.

J'approuve, monsieur l'Orateur, la proposition faite par l'honorable député de Queen-et-Shelburne, à l'effet que ce rapport soit renvoyé au comité pour faire de nouvelles recherches, pour nous les soumettre plus tard, pour les examiner, et converser avec les électeurs, et revenir dans cette Chambre, dans une position meilleure, et capable de leur rendre justice.

VISITE DU PRINCE DE GALLES.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (premier ministre intérimaire): Avec le consentement de la Chambre je propose, appuyé par l'honorable député de Prince (M. Mackenzie King):

Que la gracieuse visite de Son Altesse royale le prince de Galles soit consignée dans les Journaux de la Chambre, et fasse partie des archives permanentes du Parlement, et que l'adresse de Son Altesse royale soit inscrite dans le hansard.

M. l'ORATEUR: Est-ce le désir de la Chambre d'adopter cette motion?

Plusieurs DEPUTES: Très bien, très bien.

(La motion est adoptée).

La séance, suspendue à six heures, reprend à huit heures.

Reprise de la séance.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI RELATIF AU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 10) concernant le rétablissement des soldats dans la vie civile.

Sur l'article 1er (l'article 5 de la loi est abrogé, et remplacé par un nouvel article 5 —Pouvoir de faire des règlements).

L'hon. M. CALDER: Il y a dans ce bill, tel qu'il a été rapporté du comité, une clause qui devrait être retranchée. C'est le paragraphe 3 du nouvel article 5, qui est ainsi conçu:

(3) Advenant l'insuffisance du crédit affecté à ce service pour l'exercice financier 1919-1920, dans le dessein d'appliquer les dispositions de la présente loi, le Gouverneur en conseil peut ordonner le prélèvement, sur le crédit affecté à la démobilisation, des sommes supplémentaires nécessaires, ne dépassant pas un total de 15 millions.

Depuis que le comité a présenté son rapport, un budget a été déposé à la Chambre pourvoyant à une somme de 40 millions, pour les dépenses requises pour mettre à effet les conclusions du comité. En conséquence cette clause n'est pas nécessaire. Je propose donc la radiation du paragraphe 3 de l'article 5.

M. McMASTER: Dois-je comprendre que ceci devra se faire avant que nous discutions l'article 5A?

L'hon. M. CALDER: Non; nous pourrons la retrancher lorsque nous en viendrons au paragraphe 3.

M. MACKIE (Edmonton): Je désire obtenir quelques renseignements sur ce sujet. Le rapport, à la page 57, dit ceci:

Quand à leurs propositions en général, outre les problèmes financiers qu'elles comportent, votre comité ne voit pas très bien comment il pourrait recommander une aide quelconque en argent pour une catégorie ou un groupe en particulier d'anciens soldats qui ne sont pas invalides.

Votre comité est convaincu que la plus grande partie des soldats eux-mêmes seraient les premiers à se plaindre d'une telle disposition.

Je saute un paragraphe et je lis:

Bien que les réclamations spéciales en faveur des étudiants dans les universités aient été présentées avec toutes les instances possibles, votre comité, après avoir étudié bien à fond ce problème en général, en est finalement venu à la conclusion que l'Etat ne pouvait pas, tout en étant juste et équitable, faire droit à leurs réclamations sans accorder les mêmes avantages aux mécaniciens, aux pêcheurs, au mineur, à l'homme d'affaires, à l'industriel, à l'employé d'usine et à tous ceux qui, par suite du service actif durant la guerre, ont eu à supporter des pertes considérables ou des inconvénients dans leurs formations, leurs occupations, leurs affaires, leurs biens, leurs matériels ou leurs maisons.

Cet après-midi, en ma qualité de partisan de l'amendement, j'ai tacitement consenti à son retrait, à la demande de cette Chambre, étant entendu que, dans le cas où des représentations seraient faites au Gouvernement affectant un nombre quelconque d'individus formant une classe, le Gouvernement accueillerait ces représentations.

Je ne pense pas que la promesse ait été faite dans les termes mêmes que j'emploie en ce moment; cependant, ce que j'ai déclaré revient au même. Or, le bill déclare:

Le ministre a l'administration et la direction de toutes les affaires que le Gouverneur en conseil lui délègue à l'occasion, et se rattachant, de quelque façon, au rétablissement, dans la vie civile, de toutes les personnes qui, depuis le 1er août 1914, ont servi dans les forces navales ou militaires de Sa Majesté, ou d'alliés de Sa Majesté, et relatives au soin des dépendants de ces personnes.

Le chef de l'opposition (M. King) a présenté un amendement conforme à ce que le ministre lui-même a déclaré ici, et comme d'autres, je suis d'avis que nous devons avoir confiance en nos ministres jusqu'à ce que nous soyons absolument convaincus que leur parole d'honneur donnée en cette Chambre du Parlement ne signifie rien. L'examen de ce qu'il faudra pour rétablir dans la vie civile tous les soldats licenciés exigera beaucoup de temps et de travail et le ministre qui a la direction de cette affaire sera surmené. S'il est vrai que des représentations doivent être faites, disons, par les artisans de tout le Dominion, par les carabins et par les étudiants en droit—car le ministère a décidé de ne pas se prêter à un projet général de gratifications—il est absolument impossible que le ministre ait égard à toutes les représentations qu'il pourra recevoir. C'est pourquoi j'ai un amendement à proposer. Je désirerais modifier cet article de manière à décréter la nomination d'une commission formée de soldats rentrés au pays, de membres du Parlement, et d'un membre du ministère, pour recevoir et entendre toutes les plaintes, décider du besoin qui existe dans tous les cas et pourvoir à ceux qui seront reconnus comme des cas de gêne ou des cas vraiment dignes d'égards. Je soumets que, pour assurer le succès de ce département, le ministre qui y préside a déjà assez de

fonctions qui demandent toute son attention. S'il était aussi tenu de faire face aux exigences et aux besoins des divers habitants du Dominion qui veulent exposer leur cas, sa tâche serait rendue trop lourde.

Sous la rubrique "Rééducation professionnelle", le rapport du comité spécial donne un exemple du grand nombre des catégories qui pourront présenter des demandes. Le ministre sera-t-il le seul intéressé dans cette affaire? D'après les réflexions faites ici cet après-midi, je tiens pour acquis qu'on demandera des comptes au Gouvernement et que toutes sortes de recommandations et de propositions pourront lui être faites pour qu'il les accepte ou les repousse, selon le cas.

De plus, la déclaration faite par le ministre (M. Calder), cet après-midi, me donne l'idée que le Gouvernement a l'intention d'examiner tous les projets qui lui seront présentés.

M. GAUVREAU: Tenez-vous-en à la question.

M. MACKIE (Edmonton): Si l'honorable député et ses amis ne m'interrompaient pas mal à propos, je m'en tiendrais à la question; mais, considérant qu'ils jugent bon d'interposer des matières étrangères au sujet, je suis d'avis que je ne suis pas obligé de leur servir de cible.

Je soumets franchement et sincèrement que le bill devrait être modifié de manière à offrir le recours convenable aux intéressés. Telle quelle, la portée du bill est trop restreinte pour assurer aux soldats en général par tout le Dominion les égards qu'on devrait avoir pour eux. Je propose donc d'ajouter le texte suivant comme paragraphe 2:

2. Le Gouverneur en conseil peut nommer une commission formée de deux membres du Parlement, de deux soldats rapatriés et d'un ministre d'Etat dans le but de faire un examen approfondi de tous les besoins des soldats rapatriés et de chercher un moyen par lequel tous les soldats qui ont pris part à la guerre recevrait tous les secours dont ils ont besoin.

(L'amendement de M. Mackie, mis aux voix, n'est pas adopté.)

L'article est adopté.

Sur le paragraphe "c" (le ministre est autorisé à retenir des surnuméraires techniques ou spéciaux, nonobstant les dispositions de la loi du service civil).

L'hon. M. FIELDING: Ce paragraphe exige certainement une explication. Nous avons adopté des modifications de la loi du service civil, et nous avons que les nominations dans l'administration soient faites par la commission. Or, nous nous proposons ici de mettre cette loi de côté, de propos délibéré. Il n'y a pas de raison valable de le faire—je sais que le rapport du comité fait mention de cette affaire—mais j'aimerais qu'on m'expliquât pourquoi il ne sera pas tenu compte de la loi du service civil dans le présent cas, plutôt que dans le cas des autres départements.

L'hon. M. CALDER: Au sujet de cet amendement proposé, lequel ne se trouvait pas dans le projet de loi présenté en premier lieu, je crois qu'après avoir entendu les témoignages, et au cours des dépositions, tous les membres du comité ont compris la nécessité de faire en sorte que ce ministère se procure son personnel d'experts et de techniciens aussitôt qu'il le pourrait. Avec la procédure régulière du service civil il faut, disons, d'un mois à six semaines avant de faire une nomination. A l'heure actuelle, ainsi que l'expliquait un honorable député, cet après-midi, ces travaux s'accroissent très rapidement, et l'on s'attend à ce qu'en février, la besogne sera à son maximum d'intensité. Aussi, certains des employés de ce ministère—et ils sont très nombreux—sachant que certains genres de travaux cesseront dans un an ou deux, ne manquent jamais de profiter des occasions qui se présentent pour se procurer du travail ailleurs. En conséquence, le ministère croit devoir se mettre en état de s'assurer sans tarder de son personnel de techniciens. Il est un autre aspect de la situation dont il a été question à plusieurs reprises au cours des témoignages. On a fait observer, avec raison, me semble-t-il, qu'en sus des travaux, qui pour la plupart du temps ne sont que de durée limitée—c'est-à-dire que ces hommes ne sont pas des employés permanents, car certains de ces travaux doivent cesser dans un an ou deux—ces travaux du ministère comportent un élément que l'on ne saurait rencontrer dans le cas des autres ministères. Je veux parler du facteur humain. Le ministère doit tenir compte du caractère de ces experts, de leur appréciation des travaux, et du degré de sympathie qu'ils sont susceptibles de manifester dans leurs rapports avec les soldats rapatriés, car ces experts ont affaire à des gens qui exigent certains ménagements et un traitement spécial. Pour cette raison, le ministère tient à ce qu'on lui permette de faire entrer en ligne de compte, non seulement le fait qu'un homme peut subir certains examens, mais aussi de s'assurer si le candidat est doué des qualités morales vou-

lues pour mener à bien l'œuvre entreprise. Le ministère tient par conséquent à être en état, soit de procurer de l'avancement aux hommes compétents déjà à son service ou de se procurer sous le plus bref délai possible des hommes du type approprié, car ces travaux s'accroissent très rapidement et la situation ne saurait souffrir aucun retard. Vous ne sauriez retarder les choses, lorsqu'il s'agit d'hommes invalidés; vous n'avez pas le temps de faire des recherches et de choisir vos hommes comme dans les autres divisions du service. C'est ainsi que l'on a présenté la situation au comité, et après avoir discuté la chose, tous les membres du comité en sont venus à cette conclusion que l'on devrait faire cette exception dans le cas de ce ministère, surtout étant donné qu'un grand nombre de ces nominations ne seront pas permanentes. Laissez-moi vous donner un exemple. Si je me rappelle bien les chiffres, il y a actuellement environ 13,000 vétérans qui suivent des cours d'enseignement professionnel. La durée moyenne de ces cours est de huit mois, et aussitôt que ces hommes auront terminé ce stage, on estime qu'un autre contingent de 8,000 ou 10,000 hommes leur succéderont pour suivre le même cours. Mais une fois cet enseignement terminé, les experts ne restent plus dans le service public. Ainsi, à ce point de vue, ce ministère n'est pas du tout sur le même pied que les autres départements du service, et je suis d'avis que cette proposition est conforme au jugement éclairé de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: Quelles autres catégories de service technique se propose-t-on de créer dans cette section? Par exemple, le service de santé est technique.

L'hon. M. CALDER: Oui, je crois que cela serait compris.

L'hon. M. FIELDING: La loi du service civil a ses mauvais côtés, entre autres celui de causer des retards, et ces retards ne sont pas plus fâcheux dans les autres départements qu'ils ne le sont dans celui que dirige mon honorable ami. J'ai toujours essayé de m'en tenir fidèlement à la loi du service civil, mais un des désavantages qui en résultent, c'est le temps qu'il faut pour arriver à quelque chose, et les gens finissent par perdre patience. Les ministères tentent de surmonter cette difficulté par des nominations temporaires, et malgré l'inconvénient qui en résulte, la commission du service civil fait plus tard la nomination. Bien que l'honorable ministre nous ait dit qu'on ne les considérait pas comme des employés permanents, je suis porté à croire qu'ils le sont d'après les termes de l'article. Mon expérience m'a permis de constater que chaque fois qu'il y avait un échappatoire, on faisait des efforts pour faire entrer les gens dans le service civil. Tout ministre d'un autre département pourrait aussi nous dire ce que nous a dit le ministre au sujet de l'urgence de procéder rapidement aux nominations, et je crains fort qu'après avoir tant vanté les mérites de la loi du service civil, après avoir proclamé qu'un membre du parlement ne doit en aucune façon intervenir dans les nominations, les ministres n'essaient eux-mêmes de s'en mêler dans ce cas-ci en particulier.

L'hon. M. CALDER: En tant qu'il s'agit du département lui-même et du Gouvernement, nous sommes prêts à faire nommer ces fonctionnaires par la commission du service civil en suivant les méthodes ordinaires, si le Parlement le désire. Cependant, après avoir entendu les dépositions et les arguments que l'on a fait valoir, je suis d'avis, pour ma part,—et j'exprime l'opinion de tous mes collègues, tant de la gauche que de la droite—que dès qu'il s'agit du traitement des soldats invalides et malades, vous n'avez pas le droit de différer la nomination des experts techniques qui doivent leur donner des soins. Quand ces soldats malades ont besoin de soins, ils faut les leur donner; l'œuvre ne souffre pas de délai; elle doit être continuée sans interruption. Les observations de mon honorable ami sont justes, relativement à la nécessité de faire faire les nominations dans les autres départements par la commission du service civil; cependant, les nominations dans le département du Rétablissement civil des soldats sont toutes provisoires, pour ainsi dire, comme l'indique le texte de l'article. L'alinéa "b" du paragraphe 2, c'est-à-dire le nouvel article 5 décrète "l'emploi de tel personnel provisoire technique et spécial"—non un personnel permanent. Ces fonctionnaires sont tous considérés comme des employés provisoires, car différentes parties de cette œuvre ne seront pas continuées au delà d'une certaine période.

L'hon. M. FIELDING: Un service provisoire peut signifier une assez longue période.

L'hon. M. CALDER: Parfaitement; d'un an à dix-huit mois.

L'hon. M. FIELDING: Dans tous les autres ministères, il serait impossible de

faire des nominations de cette nature sans l'intervention de la commission du service civil. Cependant, dans tous les départements où il y a urgence, je serais disposé à conférer au ministre l'autorisation de faire des nominations provisoires, à condition que la commission du service civil entre en scène sur-le-champ et que ces nominations soient ratifiées régulièrement, en temps et lieu. Après l'adoption et la mise en vigueur de la loi du service civil, rien ne serait plus de nature à nous causer de graves ennuis que de laisser des échappatoires sous cette forme, ou encore en inscrivant des traitements au budget de façon à permettre à certains fonctionnaires d'entrer dans le service sans avoir à se conformer aux conditions imposées par les règlements de la commission du service civil.

M. MOWAT: J'approuve en général les observations qu'a faites mon honorable ami (M. Fielding). L'expérience que j'ai acquise, toutefois, relativement aux nominations dans le département du Rétablissement des soldats dans la vie civile, c'est que nous cherchons à nous procurer les services de jeunes chirurgiens ou de fonctionnaires techniques pour l'enseignement professionnel, qui n'ont pas du tout l'intention de rester dans le service civil d'une façon permanente. En réalité, ce département continue certaines œuvres de guerre, de sorte que si les nominations étaient laissées aux mains des commissaires du service civil, les délais qui se produiraient seraient peut-être fatals au directeur du département; il est essentiel que le directeur soit en mesure d'obtenir les services des meilleurs experts et qu'il conclue des arrangements spéciaux avec eux en vue de s'assurer leur concours pour un temps déterminé.

L'hon. M. FIELDING: Pour combien de temps?

M. MOWAT: Je n'en sais rien. Cependant, en vertu d'arrangements spéciaux, certains de ces experts consentiraient peut-être à abandonner l'exercice de leurs professions pendant une période de six mois. Or, il serait impossible d'obtenir ces résultats par le canal de la commission du service civil. Les commissaires ont une rude tâche à accomplir, à l'heure qu'il est, pour perfectionner les détails de la loi et la rendre applicable dans tous les cas. Pour moi, il serait donc préférable que le ministre s'en tienne aux dispositions du présent bill, au lieu de consentir à laisser ces nominations aux mains de la commission du service civil. Nous connaissons tous les sacrifices auxquels ont consenti les médecins et les divers experts chargés de l'enseignement professionnel pour accomplir cette tâche patriotique. Il serait peu sage, à mon avis, de soumettre la nomination de ces fonctionnaires aux règlements rigides qu'a édictés la commission du service civil à ce sujet. Ils sont ici pendant un mois et ailleurs le mois suivant; parce que ce sont des hommes de profession, ils sont en mesure d'accomplir leur tâche en occupant des emplois provisoires. Je crois donc qu'il serait préférable de laisser l'article tel quel.

M. McGIBBON: J'espère que le ministre ne permettra pas la modification de l'article en question. La première considération, en toute cette affaire, c'est l'efficacité. Les commissaires du service civil ne peuvent être au fait de tout, et encore bien moins s'arroger le droit de décider des nominations des experts destinés à accomplir cette œuvre de l'enseignement technique. Je suis donc fortement d'avis que si nous tenons à obtenir les services des meilleurs experts en ces matières, nous devons laisser au chef du département la responsabilité de ces nominations et lui conférer les pouvoirs nécessaires pour qu'il constitue un personnel de tout premier ordre. Je l'ai fait observer à maintes reprises ici, avant aujourd'hui, toute la question se résume à ceci: Il est impossible que trois hommes puissent administrer les affaires du service public, de l'Atlantique au Pacifique, et que leurs décisions soient définitives en tout et partout. Ce système est absurde et déraisonnable; je ne crois pas que le pays l'endure bien longtemps.

L'hon. M. FIELDING: J'admets la difficulté de la chose, mais toutes les raisons que mon honorable ami invoque s'appliqueraient de même à l'emploi de fonctionnaires techniques dans n'importe quelle autre branche de l'administration. Cependant, dans toutes les autres branches de l'administration, la loi du service civil doit être observée.

M. McGIBBON (Muskoka): J'appliquerais la même règle à toutes.

L'hon. M. FIELDING: C'est là une autre question.

M. EDWARDS: On s'est écarté en certains cas de la règle ou du règlement qui veut que toutes les nominations soient faites par la commission du service civil. Lorsque le ministère des Finances par exemple a besoin de personnes expertes pour les emprunts nationaux ou pour l'impôt sur le revenu, travail qui n'est pas d'un caractère permanent, ce n'est pas la

commission du service civil qui les désigne, mais le chef du ministère, le ministre des Finances. La même chose a eu lieu déjà dans le cas d'emplois temporaires et pour la même raison.

M. COWAN: Je crois que, pour une autre raison, il serait avantageux de suivre l'avis que nous donne là le comité. Si nous avons recours à la loi du service civil, il y aura retard dans les nominations, retard préjudiciable aux soldats eux-mêmes. Si quelque chose irrite et ennuie le combattant, ce sont les nombreux retards apportés à l'œuvre de ce ministère, retards que seule rend inévitables la difficulté d'obtenir l'aide des employés techniques nécessaires à une bonne organisation de ce service. Une aggravation de ces retards ne fera qu'irriter davantage nos soldats. Je désire voir disparaître cette cause de mécontentement et voir par suite, les nominations se faire avec toute la promptitude possible, pour que l'ouvrage puisse s'exécuter promptement et efficacement.

L'hon. M. FIELDING: C'est une autre façon d'abolir la loi du service civil.

M. DAVIS: Ne peut-on pas dire qu'en un sens, tout le personnel du département n'est que provisoire? Autre chose: même après avoir lu ce rapport avec beaucoup de soin, je n'y trouve pas que le comité ait fait un examen de cette affaire de l'administration du service du rétablissement des soldats dans la vie civile. J'ai entendu dire que de nombreux abus se glissent dans le déplacement des soldats. Je ne connais aucun détail, mais c'est là ce qui me revient de différents quartiers. Si donc le personnel de ce service n'est que provisoire, pourquoi ne pas dire franchement que les fonctionnaires techniques seront nommés par le ministre?

M. McKENZIE: Que faut-il entendre par "fonctionnaires techniques ou spéciaux"?

M. CLARK (Bruce-Nord): Les fonctionnaires du département sont employés à titre provisoire par la raison que le département lui-même n'est qu'une institution provisoire. Ceux que l'on emploie à la formation technique peuvent être renvoyés après un avis donné un mois d'avance. Les demandes pour suivre un cours professionnel devront toutes être produites le 1er février de l'an prochain. Les cours commenceront à cette date et dureront de sept à dix mois, de manière qu'à la fin de l'année prochaine, le département lui-même cessera de donner des cours de rééducation professionnelle. Si l'on a besoin d'un instructeur à Vancouver et qu'il faille suivre la procédure habituelle, il s'écoulera des semaines et des mois avant qu'une nomination puisse être faite. J'ai cité des chiffres cet après-midi établissant que plus de quatre autres mille soldats se sont inscrits le mois dernier aux cours de rééducation professionnelle. Comme l'a dit l'honorable député de Regina (M. Cowan), il importe que ces nominations soient faites promptement. Celui qui revient du front perclus de ses membres est naturellement impatient et tout retard est de nature à lui causer des ennuis.

M. McMASTER: N'y a-t-il pas dans la loi du service civil une disposition autorisant les ministres à prendre des employés à titre provisoire?

M. CLARK (Bruce-Nord) Je le pense.

M. McMASTER: Pourquoi alors cette disposition ne s'appliquerait-elle pas dans les circonstances?

L'hon. M. FIELDING: Il y a bien une disposition relative aux employés temporaires, mais elle ne vise que les emplois ne devant durer que peu de temps.

M. McKENZIE: Mon honorable ami n'a pas répondu à ma question. La formation professionnelle s'applique à une grande diversité de sujets: à la charpenterie, à la cordonnerie, à la fabrication des machines et ainsi de suite, mais l'instructeur dans ces métiers ne passerait certainement pas pour un fonctionnaire technique.

Sans vouloir déprécier aucun métier, je dirai qu'à ma connaissance on n'a jamais appelé un cordonnier un homme de profession technique. Celui qui aurait appris ce métier-là ne serait donc pas digne de la haute distinction consacrée par l'ancien article 21, si fameux dans l'histoire du service civil. En posant ma question je voulais tout simplement savoir qui peut être reconnu, d'après cette phrase "expert technique et spécial".

M. CLARK (Bruce-Nord): Le Gouvernement pourra, sur proposition du comité, s'occuper absolument de ce que nous appelons les cas compliqués. Il va falloir des experts en neuropathologie, des experts en médecine et en psychiatrie. Ceux-là, seront, sans doute, compris parmi les hommes de profession technique?

L'hon. M. CALDER: Je vois ce que le chef de l'opposition veut dire. Les termes "expert technique et spécial" ne s'appli-

quent pas au personnel des aides aux écritures. L'enseignement professionnel est divisé pour ainsi dire en deux branches; les élèves commencent par suivre le cours dans des institutions d'éducation, et pour cela, il faut des instructeurs.

Par exemple dans nos écoles techniques, fréquentées par les élèves des "high schools", il y a des instructeurs préposés à l'enseignement de la menuiserie, de la maréchalerie, et ainsi de suite, et ce sont tous des experts en ces métiers. Voilà un aspect de l'œuvre. Après avoir passé quelques semaines ou quelques mois à recevoir des leçons par rapport à un métier, et à en apprendre les principes fondamentaux, les élèves passent dans le monde de l'industrie et poursuivent leur cours en étudiant dans des boutiques. Là, ils ne trouvent d'autres instructeurs que leurs compagnons. Je pense que ce mot devrait s'appliquer à tous les instructeurs employés par le département à l'enseignement professionnel, et qu'il devrait s'appliquer aussi à ceux qui sont classés comme inspecteurs ou surveillants. A Toronto et à Montréal, par exemple, le département compte un certain nombre de fonctionnaires qui parcourent constamment les différents établissements d'industrie pour trouver des emplois. Le travail qui consiste à assigner à un homme l'emploi pour lequel il est fait, est très intéressant et très délicat, il exige non pas des connaissances techniques, mais beaucoup d'expérience et une grande connaissance de la nature humaine. Quant aux institutions médicales, aux hôpitaux et aux sanatoriums de différents genres, quiconque y sera employé, à l'exception de ceux qui feront partie du personnel des aides aux écritures, pourra être considéré comme homme de profession technique selon le sens que le bill attribue à ce mot.

M. COWAN: Il est un autre point sur lequel je voudrais être éclairé. Les hôpitaux comprennent un service médical et un service de chirurgie dentaire. Plusieurs des médecins et des dentistes qui en font partie s'occupent de leur clientèle et ne consacrent au Gouvernement qu'une part de leur temps. D'après la loi du service civil le Gouvernement pourrait-il prendre à son emploi des hommes de profession qui ne lui consacreraient qu'une part de leur temps? La loi ne me paraît pas contenir d'article qui nous le permette.

M. McKENZIE: Si j'ai bien compris la réponse de l'honorable ministre, toute personne dont le département aura besoin pourra être acceptée sans aucun examen.

[L'hon. M. Calder.]

L'hon. M. CALDER: Non pas, un aide aux écritures, par exemple, ne le pourrait pas, et le personnel des aides aux écritures est très nombreux.

M. McKENZIE: Abstraction faite des heures qu'il doit consacrer aux affaires de son patron, un homme employé dans un magasin et au fait des règles de la comptabilité enseigne la tenue des livres en partie simple à un élève du cours de rééducation professionnelle, ou bien, versé dans les mathématiques, il les enseigne à un soldat désireux de passer l'examen requis pour devenir ingénieur des mines, et dont le département l'a prié de prendre soin; il devra être considéré, par le fait même, comme homme de profession technique, en vertu de cet article. D'où il suit que l'article a la plus vaste portée. Certes, un médecin, un avocat ou un ingénieur du grade le plus élevé seraient des hommes de profession technique; mais d'après cet article, presque tous les travailleurs le seront. Ainsi, un maréchal qui enseignera le ferrage des chevaux, un art des plus respectables, à mes yeux, sera homme de profession technique. Où tout cela finira-t-il? Autant vaudrait dire que n'importe qui pourra être employé par ce département, nonobstant toute disposition de la loi du service civil à ce contraire. Que l'honorable ministre l'ait voulu ou non, l'article à cette vaste portée.

L'hon. M. FIELDING: La "Gazette officielle" offre des exemples de la façon dont le service technique est traité dans les autres départements.

Voici des gens dont on a besoin et qui sont obligés d'adresser une demande à la commission du service civil et à se conformer aux exigences de la loi concernant le personnel de l'administration: un démonstrateur en physique, aux appointements de $1,000 par année; un collaborateur du directeur fédéral de l'élevage de la volaille, ministère de l'Agriculture, aux appointements de $1,800—cet emploi est certainement technique—un médecin des plantes, ministère de l'Agriculture, aux appointements de $2,160; un inspecteur régional des semences, au ministère de l'Agriculture—autre emploi technique—un adjoint du surintendant de la station agronomique de Rosthern, $1,200; un adjoint du surintendant de la station agronomique de Charlottetown; un adjoint du surintendant de la station agronomique de Kapuskasing. Ce sont tous employés spécialistes pour les divers ministères, et tous doivent passer par l'engrenage du service civil. Cependant, si l'on désire placer un ami

au ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, cet ami n'est pas tenu de se conformer au règlement.

M. CLARK (Bruce-Nord): Dans les cas que l'honorable député énumère, il est moins nécessaire de se hâter de faire les nominations.

M. MOWAT: Ceux que la Chambre a mentionnés en citant la "Gazette du Canada" sont des gens qui se décident à entrer dans la carrière administrative. Ils acceptent une faible rémunération au début, en vue de parvenir aux appointements les plus élevés. J'infère des propos de l'honorable député qu'il est d'avis que le favoritisme jouera un rôle dans l'œuvre du rétablissement des soldats dans la vie civile. Toutefois, il doit dire qu'il s'agit, ici, d'un ministère spécial et que la porte ne sera pas ouverte au favoritisme. Le ministère doit aller par les chemins et persuader aux médecins de venir aider pendant une courte période de temps, ce qui est l'antithèse du favoritisme. Ces médecins doivent être rémunérés convenablement pour leurs services professionnels. Tous veulent se faire une carrière et le temps qu'ils consacrent au ministère est simplement donné au ministère et à la patrie, comme pour une œuvre de guerre dans un service spécial. De plus, il est presque certain que presque tous seront des soldats rentrés au pays et qui ont acquis de l'expérience à la ligne de feu. L'idée du patronage n'entre donc pas en ligne de compte.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami n'a pas eu autant d'expérience que moi en ce qui a trait à la nomination des fonctionnaires. D'après mes observations, il est ordinairement facile de caser quelqu'un dans le service administratif, mais il n'est pas aussi aisé de l'en déloger, peu importe la division où il se trouve.

L'hon. M. CALDER: Ce que dit l'honorable député est parfaitement vrai. Qu'un individu, une fois entré dans l'administration, y demeure toute sa vie, voilà l'un des fléaux du service civil. Du moins, tous peuvent être inamovibles.

Je tiens à faire ressortir une importante caractéristique: l'élément humanitaire. Nous avons eu sous les yeux de quinze à vingt préposés à cette besogne, et une chose qui nous a fortement frappés pendant notre enquête, c'est le type de ceux qui l'accomplissent. Leur caractère s'est accusé dans le témoignage qu'ils ont rendu devant le comité. Leur mentalité et leurs rapports avec leurs camarades les préparent d'une manière spéciale à l'exécution de cette tâche. Comment voulez-vous que la commission du service civil puisse, quelque moyen qu'elle emploie, obtenir le type d'individu dont on a besoin. Seuls, ceux qui s'intéressent directement à cette œuvre et qui possèdent les aptitudes nécessaires pour administrer ce département peuvent y réussir. Ce n'est pas comme si l'on faisait entrer quelqu'un au ministère des Finances ou au ministère de l'Immigration et de la Colonisation. Le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile s'occupe du côté humanitaire, et lorsqu'il a besoin d'employés, il est indispensable qu'il les obtienne sans tarder. Le choix d'employés du type voulu et doués des qualités nécessaires est aussi fort important. C'est en grande partie pour ce motif que le comité a favorablement accueilli l'idée de laisser ce choix à ceux que cette besogne concerne directement. Quant à moi, je suis fermement convaincu que cela devrait avoir lieu.

M. McKENZIE: S'il faut accorder de la latitude pour faire de promptes nominations, on devrait l'accorder à la commission du service civil qui est en communication avec tout le Canada, et qui sait où se procurer des fonctionnaires. Elle a de longues listes de gens qui ont obtenu les points voulus aux examens, et elle est certainement plus en contact avec tout le pays que n'importe quel ministère peut l'être. Si ce département a besoin d'un spécialiste, la commission peut l'obtenir aussi promptement que lui et les nominations demeureraient encore centralisées. Je ne pense pas que vous devriez étendre à toute la création ce pouvoir de faire des nominations. La commission du service civil a des obligations, et elle le comprend. Cette commission, je le répète, devrait se procurer ces employés, au lieu de laisser cette tâche aux cent et un services existants.

Si un sous-ministre veut avoir un homme, il téléphone à la commission qui le fournit avec beaucoup plus de rapidité que ne peut le faire un fonctionnaire du ministère.

M. EDWARDS: Supposons que l'on ait besoin d'un employé à bref délai pour une tâche particulière à Vancouver, par quels moyens la commission peut-elle l'obtenir? Ne serait-elle pas tenue d'annoncer cette position et de faire des recherches en vue d'obtenir cet employé? Je suis d'avis qu'il serait beaucoup plus facile pour le ministère de trouver son homme que de laisser la besogne à la commission du service civil.

M. McKENZIE: Je pourrais bien faire part à cette Chambre d'une observation

qu'il m'a été donné de faire l'autre jour concernant cette même province. Quelque ministère, dans la Colombie-Anglaise, avait besoin d'un employé et l'on télégraphia immédiatement au président de la commission qui consulta ses listes. J'ai même eu une conversation avec le chef de ce ministère lui-même; je n'eus rien à faire avec cette nomination. Le président de la commission examina ses listes et trouva sans retard l'homme qu'il fallait, puis il télégraphia immédiatement sa réponse. L'individu avait passé son examen, il était dans les conditions voulues et on le nomma sur-le-champ. Il ne serait pas donné au ministère de savoir quels sont ceux qui ont subi l'examen. Si la question des nominations est laissée au sous-ministre d'un ministère, il ne sait pas qui a subi les examens et qui ne les a pas subis; et il peut bien choisir un homme qu'il croit compétent. Quelque autre personne peut avoir subi l'examen après une préparation très sérieuse et peut suspecter qu'on veut lui faire un passe-droit si on ne lui donne pas immédiatement de l'emploi. Je le répète, étant donné que la commission possède une connaissance plus détaillée du pays et de ceux qui sont dans les conditions voulues, elle se trouve plus apte à trouver les employés nécessaires et peut le faire aussi vite, sinon plus vite, que le ministère lui-même.

M. COOPER: L'honorable député semble avoir l'impression que la commission peut choisir ses employés d'après les listes en mains. Est-ce qu'il veut nous faire croire que les hommes dont les noms sont inscrits aux listes doivent rester sans emploi jusqu'à ce que la commission du service civil leur trouve une position? Je ne crois pas que ce soit possible.

M. McKENZIE: Ce n'est pas ce que je dis; mais il y a bien d'autres circonstances où les hommes peuvent être employés dans l'intervalle.

Une personne peut bien être employée dans un magasin; elle a subi ses examens en vue d'une position supérieure; elle n'attend pas, mais elle est prête; elle est occupée à d'autre travail. Lorsque le moment est arrivé, elle est prête et, à l'appel, elle se présente. Elle ne flâne pas dans les rues.

M. GRIESBACH: Je voudrais attirer l'attention de l'honorable député sur un côté de la question qu'il semble ignorer. L'été dernier, il m'a été donné de voir deux wagons remplis de fous et d'hommes souffrant d'obusite qui étaient conduits dans une institution. Ces gens étaient conduits par six ou huit hommes de ce département. Un de ces fous, à chaque fois qu'on lui donnait l'ordre d'avancer, demandait toujours à circuler sur le dos d'un de ceux qui en avaient soin. J'ai remarqué que chaque fois qu'il voulait se déplacer, il fallait appeler celui qui en avait soin et qui le transportait sur son dos d'un côté et de l'autre. Ces gardes étaient fournis par ce département à cause de l'aptitude des autorités de ce ministère à choisir les hommes qu'il lui fallait pour un travail particulier. Je ne comprends pas comment la commission du service civil peut, sous un bref délai, fournir une demi-douzaine d'hommes pour des positions de ce genre. Le ministère a pourtant à son service des hommes qu'elle entraîne à des tâches de ce genre. On cherche à donner de l'emploi à des hommes qui ont été entraînés au préalable, des hommes qui sont sympathiques et qui comprennent bien les choses, et je crois que ce serait commettre une grave erreur que d'empêcher le département de s'assurer les services de personnes douées de cette bienveillance et de cette sympathie comme il convient entre soldats qui ont combattu ensemble et que l'on pourrait recruter en général dans le voisinage de ces institutions.

M. McKENZIE: L'honorable député prétend-il qu'un homme de cette catégorie est un fonctionnaire technique?

M. GRIESBACH: Il peut être un employé spécial temporaire et il peut avoir des connaissances techniques s'il se prépare en conséquence.

M. McMASTER: Le problème que nous avons à étudier aujourd'hui est susceptible de solution. Les cas difficiles donnent lieu à de mauvaises lois, et s'agit-il de régler une situation difficile la tendance semble être de s'éloigner de la saine législation. Je suis à même de comprendre le désir que le ministre a manifesté de ne pas s'attaquer à ceux qui ont la direction d'un hôpital. Un médecin qui est chargé d'un hôpital cherche toujours à constituer son propre personnel. Il peut se trouver dans les environs un jeune médecin doué de beaucoup de cœur et d'esprit et qui ait fait une étude spéciale des fous ou déséquilibrés.

Le directeur de l'hôpital voudrait avoir un homme comme celui-là, et naturellement il désirerait avoir carte blanche pour le choisir. Je crois que la chose est désirable pour la nomination des membres techniques du personnel. Ni le ministre, ni le sous-ministre ne peuvent le faire personnel-

lement. Ce choix que le bill confie au ministre se fera à une vingtaine de divers endroits en Canada. Que dirait-on afin de prévenir les abus de lui donner le droit des nominations sujettes à l'approbation en un certain temps de la commission du service civil? Il y a de grands avantages à donner carte blanche au chef d'un département, mais le public, dans sa sagesse, en est venu à la conviction qu'il faut un contrôle, et celui-ci a été confié à la commission du service civil. Si le pouvoir accordé par la loi du service civil de faire des nominations temporaires ne suffit pas dans un cas comme celui dont j'ai parlé, il devrait être augmenté pour le ministre, mais la commission du service civil devrait toujours avoir le droit dans un temps raisonnable de ratifier la nomination.

M. GRIESBACH: Après combien de temps?

M. McMASTER: Je dirais neuf mois. Je pense que, en vertu de la loi ordinaire, le ministre a six mois. Ce n'est pas suffisant et je prolongerais cette limite. Mais si le ministre doit avoir une liberté absolue dans ce département, elle constituera un précédent absolument regrettable si d'autres ministres doivent demander le même privilège dans leurs départements. Il devrait y avoir un contrôle de quelque nature du moins en ce qui concerne les employés techniques.

Quant au personnel spécial des employés temporaires, je crois que le cas dont j'ai parlé au sujet des assistants techniques est encore plus frappant. S'il est nécessaire d'avoir un personnel temporaire spécial—et je comprends parfaitement que dans le traitement des malades, il se présente des circonstances urgentes—le ministre doit avoir le pouvoir, que lui confère, je crois, la loi du service civil, d'obtenir immédiatement ce qu'il lui faut. Je ne suis pas en faveur de ces nominations, sans que la commission intervienne, à un certain moment, pour empêcher les abus. Laissez-moi vous citer un exemple. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, une terre a été offerte en vente, pendant des années, au prix de 2,200 piastres. Récemment, le département du Rétablissement civil des soldats a acheté cette terre au prix de 4,000 piastres. On y a placé un pauvre et malheureux soldat qui s'est engagé à rembourser cette somme dans un certain nombre d'années.

M. CLARK (Bruce-Nord): Vous parlez de la commission d'établissement des soldats sur les terres.

M. McMASTER: La commission d'établissement des soldats sur les terres. Je ne sais pas si le ministre de qui relève cette commision est ici.

M. CLARK (Bruce-Nord): Non.

M. McMASTER: Le ministre devra appeler l'attention de la commission sur cette affaire afin de remédier à cette injustice. Les terres sont achetées à un prix beaucoup plus élevé que celui du cours et les soldats qui s'y établissent s'engagent à les payer dans un certain nombre d'années, mais comme elles ont été achetées à un prix beaucoup plus élevé que celui du cours, je crains qu'ils ne puissent le faire. Je suppose que l'évaluateur de la commission s'est mal acquitté de son travail. Voilà pourquoi j'exhorte le ministre de réfléchir au danger d'échapper au contrôle de la commission du service civil.

L'hon. M. CALDER: Personnellement, je suis porté à accepter la proposition de l'honorable député (M. McMaster). En réalité, c'est ce que le comité avait à l'idée quand il a stipulé dans la loi que ce pouvoir serait accordé au ministre sujet aux règles qu'approuvera le président en conseil. Le comité avait à l'esprit que ces règles pourraient être ratifiées par la commission du service civil. Si le comité pense que l'article devrait établir la chose clairement, nous ne pourrons l'amender sous ce rapport. L'un des membres du comité m'a rappelé la discussion que nous avons eue. Nous avions réellement l'intention alors que ce pouvoir ne devrait être exercé que sujet à des règles du Gouverneur en conseil qui seraient en définitive approuvées par la commission.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas ce que veut l'article puisqu'il dit distinctement que la loi du service civil ne permettra pas d'intervention.

L'hon. M. CALDER: Si la Chambre approuve cette idée, nous préparerons un amendement en ce sens et nous modifierons l'article. Peut-être qu'à la faveur de cet accord et si nous adoptons les autres dispositions du bill, nous pourrions en rester là et cette modification serait faite au Sénat, car la Chambre haute est désireuse que nous en finissions au plus tôt, afin qu'elle soit en mesure d'examiner le projet de loi dans le cours de la matinée.

L'hon. M. KING: L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a posé la question: Comment la commission du service civil peut-elle intervenir lorsqu'il s'agit de faire

une nomination en Colombie-Anglaise? Le ministre est-il en mesure de dire quelle attitude il se propose d'adopter en pareil cas, sous le régime du présent article? Quelle méthode suivrait-il pour faire une nomination en Colombie-Anglaise?

L'hon. M. CALDER: Un certain nombre de fonctionnaires techniques sont en fonctions à Vancouver, à l'heure qu'il est; ils s'occupent à donner des cours à environ 1,500 vétérans. Ces fonctionnaires sont les plus compétents qu'il soit possible d'avoir pour l'accomplissement de cette œuvre. J'ai la ferme conviction que, du moment qu'une vacance se produira, le ministre devrait donner pleine et entière autorisation au fonctionnaire qui dirige l'enseignement professionnel dans ce district, de choisir un homme compétent pour remplir la vacance. Il fait son choix sur-le-champ, puis il envoie le nom du titulaire qu'il recommande à Ottawa.

L'hon. M. KING: Est-ce que le ministre ne songera pas à communiquer avec le député du comté avant de faire la nomination?

L'hon. M. CALDER: En relation avec cette œuvre? Je ne le crois pas.

L'hon. M. KING: Je tiens à obtenir une certitude quelconque à ce sujet. L'article me paraît laisser la porte ouverte relativement à cette possibilité.

L'hon. M. CALDER: On a établi, à notre satisfaction, et pour moi les faits sont exacts, que le département éprouve d'énormes difficultés à obtenir et à retenir les services de professeurs compétents, parce que ces emplois sont regardés comme provisoires; il n'y a pas d'avenir assuré pour ceux qui se consacrent à cette tâche. L'œuvre que poursuit le département ne se prête donc guère à l'exercice de ce que nous avons l'habitude de désigner sous le nom de favoritisme politique. De plus, la grande majorité des fonctionnaires au service du département sont des soldats démobilisés. Les experts techniques mêmes sont tous pour ainsi dire des soldats libérés du service, et un bon nombre de ces gens font de grands sacrifices aux fins de se consacrer à cette tâche. J'ai eu l'occasion de converser avec ces anciens soldats et l'un d'eux m'a avoué qu'il voudrait bien retourner à l'exercice de sa profession le plus tôt possible. C'est un expert et il fait de grands sacrifices en restant au service du département. Des hommes de ce calibre sont au service du département dans toutes les parties du pays, de sorte que les occasions sont assez rares d'exercer le favoritisme politique au sens ordinaire que l'on attribue à cette expression.

M. McKENZIE: J'éprouve quelques difficultés à me rendre compte à quelle catégorie de fonctionnaires le ministre fait allusion. Est-il en mesure de fournir un exemple quant à la catégorie des fonctionnaires qui sont au service du département et qu'il est nécessaire de remplacer lorsqu'ils s'en vont? A quelle catégorie appartiennent ces gens et quelle est la nature de leurs fonctions?

L'hon. M. CALDER: Pour ne citer qu'un exemple, prenons les médecins qui sont à la tête des sanatoriums et des hôpitaux. Ce sont des médecins pratiquants, qui ont fait du service actif pour la plupart au cours de la dernière guerre. Un bon nombre de ces médecins se sont consacrés à cette tâche depuis qu'ils sont revenus d'Europe. Cependant, ils savent que cette œuvre est provisoire et ils désirent retourner à leur clientèles. Voilà pour une catégorie. Prenons ensuite les instructeurs techniques, qui sont répartis par tout le pays. Il y en a un à Ottawa, plusieurs à Toronto, et d'autres encore à Winnipeg, à Calgary et à Vancouver. Ils possèdent des connaissances techniques et ils consacrent tout leur temps à l'enseignement technique dont bénéficient les vétérans.

Les soldats rapatriés suivent ces cours, qui durent plus ou moins longtemps suivant la profession ou le métier auquel ils se destinent. Les cours dans ces écoles techniques durent de deux à trois mois et les professeurs ont la direction de cinq, six, sept et même huit départements où de 100 à 200 hommes bénéficient quotidiennement de leur enseignement. Ces professeurs sont tous des experts. Il en est de même des fonctionnaires du service industriel. Ils visitent tous les établissements industriels dans les plus grandes villes du pays et se tiennent constamment en relations avec les directeurs aux fins d'obtenir des emplois pour les vétérans qui suivent provisoirement des cours techniques. Ces fonctionnaires doivent être des experts de premier ordre pour accomplir la tâche qui leur est assignée. A d'autres fonctionnaires échoit la tâche de suivre les vétérans et de ne pas les perdre de vue une fois qu'ils sont placés. Dès qu'un ancien soldat est entré au service d'un établissement industriel quelconque, ces fonctionnaires vont le voir une fois par semaine. Ils se tiennent en relations suivies avec le patron aussi bien qu'avec le vétéran dans le but de se rendre

compte comment les choses marchent; ils reçoivent des rapports à ce sujet tant de l'employé que du patron ou du contremaître. Cette œuvre se continue tout le temps et le personnel des fonctionnaires de cette catégorie est assez nombreux. Nous avons de plus une autre catégorie de fonctionnaires qui s'occupent de surveiller les soldats invalides, après que leur rééducation a été faite par les soins du département, aux fins de s'assurer s'ils ont réellement repris leur place dans la vie civile.

Le soldat qui espère obtenir cet emploi doit posséder des aptitudes particulières pour remplir les fonctions qui lui incombent. J'ai oublié quel nombre de fonctionnaires travaillent à cet endroit, mais il y en a plusieurs centaines, dans différentes parties du Canada, qui expédient cette besogne. Il n'y a aucun doute que ces soldats ne sachent qu'il n'y a pas d'avenir pour eux, dans ce travail, mais ils font, je le répète, de véritables sacrifices en y persistant en vue de contribuer à l'instruction et au placement de ces soldats mutilés.

M. McKENZIE: Je ne veux pas me plaindre davantage, mais je suis encore plus convaincu que ces soldats ne sont aucunement des techniciens.

L'hon. M. CALDER: Ils ne le sont pas, dans le sens ordinaire.

M McKENZIE: Le ministre parle d'un soldat devenu agent de placement.

L'hon. M. CALDER: Non.

M. McKENZIE: Il est agent de placement ni plus ni moins. Il s'occupe de trouver des emplois pour les soldats qui suivent les cours des écoles professionnelles. Il n'est pas nécessaire qu'il ait fait un apprentisage antérieur d'aucune sorte, c'est un soldat de bonne conduite et de bonnes éducation. Il peut converser poliment avec les gens. Il va ici et là à la recherche d'une position pour quelque soldat qu'il a en vue. Il lui obtient cet emploi et l'y place. Qu'est-il donc, sinon un agent de placement? Celui qui occupe un petit bureau se rattachant à quelqu'une des grandes industries du pays et qui emploie des gens sur place, ne saurait être considéré technicien. C'est un homme qui est nécessaire et qui doit connaître son affaire, mais il n'est pas, suivant le sens ordinaire des mots, un technicien. Mon honorable ami le ministre, ferait peut-être aussi bien de biffer le mot " technique ", car s'il se propose de se montrer tant soit peu sévère dans la mise en vigueur de cette disposition, il constatera que ce mot est loin d'être à son avantage.

L'hon. M. CALDER: Appeleriez-vous un médecin un technicien?

M. McKENZIE: Certainement.

L'hon. M. CALDER: Très bien, dans ce cas, nous devons conserver ce mot.

M. McKENZIE: C'est un homme de profession libérale.

L'hon. M. CALDER: Le mot " spéciale " se trouve également dans l'alinéa.

M. McKENZIE: Mais ceux dont on a parlé ne sont pas des téchniciens.

L'hon. M. CALDER: Nous donnerons à cette catégorie l'appellation de " spéciale ".

M. McKENZIE: Les techniciens sont des hommes qui ont reçu un haut enseignement professionnel ou scientifique d'une nature quelconque. Il faut qu'un homme suivre tel enseignement, avant qu'on l'appelle technicien. Celui qui s'adresse au chef d'un établissement industriel et qui lui demande comment le soldat licencié exécute son travail, ne peut, en aucun sens, être considéré comme technicien.

M. CAHILL: Je voudrais demander au ministre de nous dire le nombre des fonctionnaires du département, généralement parlant.

M. CLARK (Bruce-Nord): Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je vais me le procurer dans un moment, pour l'honorable député.

Sur l'alinéa "d":

Pour disposer de toutes sommes de deniers payables par la Couronne aux successions d'officier, soldats ou autres personnes décédées ou aliénées, ou de tous biens en la possession ou sous la direction du ministère et appartenant à ces officiers, soldats ou autres personnes.

M. DAVIS: N'est-ce pas ici un doublement des pouvoirs qu'exercera maintenant la division des succession du ministère de la Milice?

L'hon. M. CALDER: S'il arrive qu'un soldat meurt, étant soldat, on doit s'occuper de sa succession et, dans ce cas, j'imagine que le département de la Milice sera tout désigné pour faire ce travail. Le rétablissement des soldats dans la vie civile ne prend soin des soldats qu'après leur libération. C'est pourquoi il doit y avoir une division pour administrer les successions de ces soldats.

M. McMASTER: Mais cet article traite de la disposition de toutes sommes de deniers payables par la couronne aux succesSsions d'officiers, soldats ou autres per-

sonnes décédés ou aliénés, ou de tous biens en la possession ou sous la direction du ministère et appartenant à ces officiers, soldats ou autres personnes. Je me rappelle qu'au cours des deux derniers mois, mon bureau a dû liquider la succession d'un soldat, et que ce fut le ministre de la Milice qui lui adressa un chèque.

M. DAVIS: La rédaction de l'alinéa fait comprendre parfaitement que la question relève du ministère de la Milice.

L'hon. M. CALDER: Il est dit ici que ce ministère doit seulement avoir la disposition d'aucun bien qui peut être en la possession du département ou relever de lui. Je ne sais pas comment il y viendrait.

M. McMASTER: Le commencement de l'alinéa se lit "l'emploi des sommes payables par la couronne aux successions des officiers, soldats, ou autres personnes démentes"; "successions" ici signifie que les ayants droit ou les légataires en vertu du testament du soldat défunt peuvent exercer une réclamation de sommes d'argent, de solde différée, ou autres réclamations du soldat défunt contre le Gouvernement, dans lequel cas, en vertu de la présente pratique, certainement jusqu'à il y a quelques mois, vous présentiez votre demande au ministère de la Milice et de la Défense, qui avait une division spéciale chargée de s'occuper de l'affaire et cette division vous payait l'argent.

M. DAVIS: Je suggérerais au ministre d'étudier cette clause de plus près, car elle donnera certainement lieu à des contestations, dans son état actuel.

M. NICHOLSON (Algoma): N'est-il pas vrai que nul officier ni soldat ne peuvent entrer au département du Rétablissement des soldats avant d'avoir été libéré du ministère de la Milice?

M. McKENZIE: Quelle que soit la pratique aujourd'hui, ce n'est pas une manière de disposer des successions. J'ai eu passablement affaires avec le ministère de la Milice, et l'on insiste sur la nomination de tuteurs aux enfants mineurs, ou d'avoir des lettres d'administration lorsqu'il n'y a pas de testament. La pratique, dans notre province, est de faire légaliser le testament de la manière régulière, et s'il n'y a pas de testament, nous nous conformons à la loi de la province et le ministère de la Milice reconnaît cette procédure. Je crois que nous compliquerions beaucoup les affaires si nous établissons deux autorités distinctes.

M. le PRESIDENT: L'alinéa "d" est-il adopté?

M. McKENZIE: Non, monsieur le président. Il me paraît extraordinaire de créer un tribunal qui est virtuellement un tribunal de vérification pour s'occuper de successions contrairement aux lois des différentes provinces. Jusqu'à présent, le ministère avait coutume de communiquer avec les représentants de la succession, afin que les représentants se missent en état, sous le régime des lois de la province, d'obtenir des lettres d'administration ou des lettres de tutelle, ou tout autre document nécessaire, pour obtenir le paiement de l'argent dû à la succession. Maintenant, nous mettons cette pratique de côté et formulons des règlements administratifs. Il est toujours mieux que les autorités locales s'occupent de ces choses, parce qu'elles connaissent personnellement les héritiers, et peuvent voir à faire observer la loi.

L'hon. M. DOHERTY: Je crois que l'honorable député donne une trop large interprétation à l'article. Il ne s'agit pas d'édicter de nouvelles lois, mais d'établir des règlements pour la disposition de tout argent payable par la couronne aux successions des officiers, soldats ou autres personnes démentes. Quel argent la couronne doit payer et quels sont les droits des personnes à qui l'argent est payable, sont des affaires que détermine la loi. Cet alinéa est simplement destiné à établir des règlements prescrivant la manière dont les fonctionnaires de ce ministère particulier régleront les cas de cette espèce. Je ne pense pas qu'il y ait aucune raison de craindre que, sous le régime de cet alinéa, le ministère n'entreprenne de faire de nouvelles lois réglant la transmission des successions, ou la création de droits à des successions.

M. DAVIS: Quelle a été la pratique en l'espèce dans le passé? Y a-t-il eu une division du département du Rétablissement civil qui s'occupait de ces affaires, ou bien ont-elles été renvoyées au ministère de la Milice pour en disposer?

L'hon. M. CALDER: Un des fonctionnaires du ministère m'informe que ce travail relevait d'une division du ministère de la Milice, mais comme il ne reste maintenant qu'un petit nombre de soldats à démobiliser, et que le ministère a intention d'abolir cette division, quelque autre département devra faire ce travail. Comme tous les hommes seront virtuellement démobilisés d'ici à peu de temps, nous devons

avoir quelque division pour faire ce travail.

L'alinéa est adopté.

Sur l'alinéa "e".

(e) La prescription des paiements, gratifications ou allocations, s'il en est, à verser aux personnes, ou à ceux qui leur sont à la charge, lorsque, par application des dispositions de la présente loi ces personnes reçoivent un traitement médical, une instruction ou un autre soin.

M. CAHILL: Je crois que le ministre a maintenant le renseignement qu'il m'a promis, il y a quelque temps.

M. CLARK (Bruce-Nord): Le nombre d'employés le 31 juillet—c'est le dernier relevé que j'ai ici, était de 5,600.

M. CAHILL: Serait-ce environ la moyenne du nombre des employés?

M. CLARK (Bruce-Nord): Je crois que ce nombre est assez considérable.

M. MICHAUD: Quel est le nombre d'employés dans la ville d'Ottawa?

M. CLARK (Bruce-Nord): Je n'ai pas ce renseignement ici. Je ne m'attendais pas qu'on le demanderait.

M. le PRESIDENT: Ces questions concernant le nombre d'employés ne sont certainement pas en conformité du règlement, lorsqu'on est à examiner les diverses clauses de ce projet de loi, car la discussion doit strictement se rapporter à l'article en discussion. Je ferai observer aux honorables députés que certaines prévisions budgétaire, dont quelques-unes concernent ce ministère, sont en ce moment devant la Chambre, et lorsque ce budget sera débattu, il sera alors tout à fait régulier de poser ces questions.

L'alinéa est adopté.

Sur l'alinéa "f":

(f) Concernant les accords réciproques ou autres conclus avec le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, ou le Gouvernement de tout Dominion britannique, ou le gouvernement de tout pays allié de Sa Majesté dans la dernière guerre, ou le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, pour le traitement, l'instruction et le paiement des soldes et allocations des anciens membres des forces de l'un ou l'autre de ces gouvernements pendant que ces militaires sont soumis au traitement ou suivent le cours d'instruction, ou de leurs dépendants;

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que les Etats-Unis ne sont pas considérés comme un pays allié? Je vois que l'on fait une distinction entre les alliés du gouvernement de Sa Majesté et les Etats-Unis. Il existe peut-être une raison pour cette distinction.

L'hon. M. DOHERTY: Je crois que l'on a toujours désigné les Etats-Unis comme une puissance associée et non une puissance alliée. Je ne sais pourquoi cette distinction a été établie.

L'alinéa est adopté.

Sur l'alinéa "h":

(h) L'imposition d'amendes exigibles, après déclaration sommaire de culpabilité, pour contravention à quelque prescription de pareil règlement.

L'hon. M. KING: Il est prescrit que certains règlements peuvent être édictés par le Gouverneur en conseil. Ne serait-il pas bon d'ajouter à l'article que des copies de ces règlements devront être soumis au Parlement dans un délai, disons de deux semaines après l'ouverture de chaque session?

L'hon. M. CALDER: Il n'y a aucune objection à cela. Nous ne sommes qu'à l'article 5 de la loi, et il se peut que cela y soit prévu. Cependant, s'il n'y a rien à cet effet, je suggérerais de faire insérer cette modification.

L'hon. M. FIELDING: Pour celui qui n'est pas avocat, l'alinéa relatif à l'imposition d'amendes semble trop compréhensif. Est-ce que le genre et la nature des amendes sont prescrites par quelque autre statut?

L'hon. M. CALDER: Je ne crois pas. Ce bill porte que, subordonnément à l'approbation du Gouverneur en conseil, le ministre peut faire, de temps à autre, les règlements qu'il peut juger utiles et à propos pour ces fins diverses. Si les règlements doivent être établis, il faut prescrire les sanctions à imposer, en cas d'infractions à ces règlements, et tel est l'objet de cet alinéa "h".

L'hon. M. FIELDING: Juge-t-on sage de donner au Gouverneur en conseil le pouvoir illimité d'imposer des sanctions pénales? Le Gouverneur en conseil devrait-il avoir le pouvoir de nous faire pendre dans le cas où nous différerions d'avis avec le ministre?

M. CLARK (Bruce-Nord): Cette clause se rapporte tout particulièrement à l'alinéa "c" de cette loi.

L'hon. M. DOHERTY: Etant donnée la nature des règlements, nous pourrions peut-être restreindre la pénalité qui pourrait être imposée à une amende de, disons, $200 ou à une incarcération de 6 mois.

L'hon. M. FIELDING: Ce que je voulais, c'était simplement fixer une limite.

(L'amendement est adopté, ainsi que l'article, ainsi modifié.)

M. le PRESIDENT: Dois-je faire rapport sur le projet de loi?

L'hon. M. CALDER: Avant que rapport soit fait sur le bill, et afin d'accélérer les travaux de la Chambre, je propose de faire apporter au bill des amendements par le Sénat, relativement à deux ou trois propositions que l'on a faites. Premièrement, il s'agirait de décréter que la commission du service civil devra ratifier ces nominations intérimaires. Le deuxième amendement porterait qu'il devra y avoir une certaine restriction aux amendes imposées sous l'empire de cette loi, et enfin, le troisième devrait porter que tous les règlements édictés en vertu de cette loi seront soumis au Parlement en deçà d'un certain nombre de jours après l'ouverture de la session immédiatement prochaine.

M. McKENZIE: Je n'ai pas saisi la portée des modifications proposées par le député de Brome (M. McMaster); il me les expliquera peut-être?

M. McMASTER: J'ai émis l'idée que si la période de six mois, requise par la loi du service civil, dans le cas où les titulaires d'emplois surnuméraires seraient nommés par le ministre était amplement suffisante...

L'hon. M. CALDER: Six mois sont absolument suffisants, je pense.

M. McMASTER: Dans ce cas, le ministre n'a nullement besoin de s'arroger le droit d'employer quelqu'un pour une période de plus de six mois. Du moment que le ministre affirme que six mois sont suffisants, c'est temps mieux.

M. McKENZIE: Combien cela prendra-t-il de temps pour obtenir l'assentiment de la commission du service civil après que la nomination aura été faite? Il ne servirait de rien d'obtenir cet assentiment neuf mois plus tard et après que le fonctionnaire aura quitté le service du département.

L'hon. M. CALDER: J'approuve sans restriction l'idée que la mise en vigueur des dispositions du présent bill devra être conforme autant que faire se peut à la loi du service civil. Nous pourrions, suivant moi, décréter que la commission du service civil devra, en moins de trente jours au plus, approuver ces nominations provisoires. Le Parlement a manifesté son opinion sans équivoque à ce propos et nous ferons tous nos efforts pour lui donner suite.

[L'hon. M. Fielding.]

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami propose-t-il, si j'ai bien compris, que ces modifications seront faites au Sénat?

L'hon. M. CALDER: En vue de gagner du temps.

L'hon. M. FIELDING: Pourquoi tant nous hâter? Le Parlement n'est guère surchargé de travail tandis que le Sénat est très occupé. Pourquoi la Chambre des communes n'adopterait-elle pas elle-même ces amendements?

L'hon. M. DOHERTY: Le Sénat, si mes renseignements sont exacts, a adopté le bill du Grand-Tronc, de sorte qu'il n'a pas grand'chose à faire.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que la date de la prorogation est fixée?

L'hon. M. DOHERTY: Non.

(Il est fait rapport sur le projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

M. MACKIE (Edmonton): Je crois que le bill devrait être imprimé avec les modifications afin que nous puissions l'examiner. Je ne vois pas l'ombre d'une raison pour précipiter l'étape de la 3e lecture.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ferai observer à la Chambre, que les amendements en question n'ajoutent rien de nouveau au projet de loi; ils se contentent de biffer le paragraphe 3. Lorsque la proposition a été faite de lire le bill pour la 3e fois, personne n'a soulevé d'objection. La Chambre a consenti à ce que le bill subisse cette formalité, de sorte qu'un honorable membre n'est pas fondé, je crois, à s'opposer à la 3e lecture après cela.

M. MACKIE (Edmonton): Nous n'avons pas eu la chance de suivre le fil des délibérations de la Chambre.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF A LA MARINE MARCHANDE.

L'hon. M. DOHERTY propose que la Chambre revienne au chapitre: Présentation des projets de loi.

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 40) tendant à modifier la loi sur la marine marchande.

La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DE 1919 SUR LES CHEMINS DE FER.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de

loi (bill n° 41) tendant à modifier la loi de 1919 sur les chemins de fer.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. DOHERTY: L'unique objet de ce bill, c'est d'abroger l'alinéa "c" de l'article 6 de la loi des chemins de fer que le Parlement a adoptée à la dernière session. De fait, cet article décrète que toute voie ferrée qui est dirigée ou exploitée par un chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement, ainsi que tout chemin de fer qui a la haute main ou exploite une voie ferrée relevant de la juridiction du Parlement, tomberont sous l'autorité législative du Parlement, et tous ces chemins de fer sont censés être en termes généraux des entreprises au bénéfice du pays en général.

L'expérience acquise nous a forcés de nous rendre compte que l'article dépasse le but visé, avec ce résultat, que dans certains cas des entreprises de tramways dans des villes tombent sous le coup des termes généraux de l'article en question; ces lignes de tramways ont donc bénéficié de la déclaration d'intérêt général en Canada, de sorte que la tâche de fixer les tarifs de transport relève des attributions de la compagnie des chemins de fer. Ces compagnies sont ipso facto soustraites à l'autorité des commissions provinciales relatives aux services d'utilité publique, et jusqu'à un certain point de la juridiction des autorités municipales. Un cas en particulier a attiré l'attention du Gouvernement sur cette question. Il s'agit de la British Columbia Electric Railway Company, qui exploite des lignes de tramways dans les rues de Vancouver et de Victoria. La nature particulière de l'entreprise importe fort peu; la compagnie, toutefois, exerce la haute main et exploite deux lignes très courtes dont l'une a été primitivement construite par la compagnie du Pacifique-Canadien, et l'autre sous l'empire d'une charte fédérale.

Cet état de choses soumet les tramways à la juridiction du Parlement fédéral et il nous oblige à les considérer comme étant des entreprises d'intérêt général. Une vive opposition s'est manifestée de la part des autorités provinciales, aussi bien que des autorités municipales de ces villes. Il me paraît bien peu à désirer que de telles entreprises soient sujettes au contrôle de la commission des chemins de fer. Peut-être que le moyen le plus sage, comme c'est même probablement le seul moyen légal, de faire que des entreprises purement locales soient tenues pour être généralement utiles au pays, serait de le déclarer dans chaque cas, encore que je ne veuille point m'engager absolument à défendre cette proposition. Le présent bill a pour objet d'abroger cet article par la raison que l'on a jamais pensé qu'il dût avoir de telles conséquences.

L'hon. M. FIELDING: Etait-ce une disposition nouvelle dans la récente refonte, ou une ancienne?

L'hon. M. DOHERTY: C'était une disposition nouvelle dans la réfonte de 1919. Si les renseignements que l'on me donne sont exacts, ce à quoi pensaient principalement ceux qui l'ont proposée, c'était un chemin de fer fonctionnant à la vapeur dans la province de Québec, chemin exploité comme dépendance du Pacifique-Canadien. On a cru, et avec raison je pense, qu'il serait bon de le soumettre à l'autorité législative fédérale et de déclarer qu'il était une entreprise d'intérêt général pour le pays. Mais au lieu de procéder en traitant d'un seul chemin de fer, le moyen que l'on a pris a été de faire bénéficier tous les chemins de fer de la déclaration d'intérêt général, soumis par suite à l'autorité législative fédérale. D'où il a suivi que, dans les filets tendus, de nombreux et gros poissons sont entrés que le pêcheur ne cherchait nullement à prendre.

M. McMASTER: Le filet à chemins de fer du Gouvernement est joliment gros.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX DROITS DE PILOTAGE SUR LES COTES DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité général, pour la discussion d'un projet de résolution conçu ainsi qu'il suit:

Il y a lieu de modifier l'article 477 de la loi sur la marine marchande du Canada, chapitre 113 des statuts revisés de 1906, en ajoutant une disposition décrétant que les navires inscrits au Canada et employés à des voyages entre un ou des ports de la province de la Colombie-Anglaise et le port de San-Francisco, ou tout autre port des Etats-Unis d'Amérique établi sur le Pacifique, au nord de San-Francisco, seront exemptés du paiement des droits de pilotage.

L'hon. M. MACLEAN: Je désire amender la résolution en y insérant, après le mot "San-Francisco", dans l'avant-dernière ligne, les mots: "et entre un port de la province de la Colombie-Anglaise et un port de l'Alaska". L'objet de cet amendement est de faire bénéficier de la disposition les navires qui voyagent entre la Colombie-Anglaise et l'Alaska.

M. ROBB: Le ministre veut-il bien expliquer le but de cette résolution?

L'hon. M. MACLEAN: Elle a pour but de faire bénéficier la province de la Colombie-Anglaise d'une faveur dont jouissent les provinces de l'Est depuis nombre d'années, faveur consistant à exempter des droits de pilotage les navires qui parcourent les eaux canadiennes. Une loi de cette nature a d'abord été appliquée aux Provinces maritimes et ensuite à la province de Québec.

M. McKENZIE: Je me demande s'il exi te une pareille loi pour la port de Sydney-Nord. Un navire construit dans la Nouvelle-Ecosse et inscrit quelque part au Canada serait-il exempt des droits de pilotage quand il arrive à Halifax, par exemple, ou à quelque autre port de cette province? Si une telle loi existe, il me faut avouer que je la connais point; cependant le ministre en fait mention pour justifier ce projet de loi.

Dans le comté de Cap-Breton, il y a eu, pendant plusieurs années, une flotte de navires appartenant à la Dominion Coal Company, qui s'en servait pour porter du charbon de Sydney à Montréal. La compagnie tenait pour injuste d'avoir à payer des droits de pilotage chaque fois qu'un de ses navires pénétrait dans le port, et un règlement fut adopté aux termes duquel la compagnie devait payer tous les ans une certaine somme moyennant laquelle les navires porteraient ce que l'on est convenu d'appeler le "pavillon blanc" pour avertir les pilotes qu'ils n'avaient pas à se déranger. C'est là le seul règlement dont j'aie entendu parler à propos de navires qui, à la Nouvelle-Ecosse seraient exempts des droits de pilotage.

La présente résolution me paraît surtout se rapporter à la Colombie-Anglaise; mais il serait bon, je pense, de savoir si, dans cette province, les pilotes accueillent favorablement cette disposition. Leurs services, sans doute, sont payés sur les droits perçus.

L'hon. M. MACLEAN: Non, ils sont à salaire.

M. McKENZIE: Cependant, il serait à propos de savoir s'ils voient ce projet de loi d'un bon œil.

L'hon. M. MACLEAN: Les amendements proposés dépendent du rapport d'une commission fait il y a quelques années pour s'enquérir de certaines questions de cette nature au sujet desquelles elle a fait certaines propositions. Quant au premier point que mon honorable ami a traité, je dirai que la loi du pilotage adoptée en 1873 exempta des droits de pilotage les navires actionnés en tout ou en partie par la vapeur qui feraient du commerce ou seraient employés à voyager depuis un port de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick jusqu'à New-York. Cette exemption existe encore. Plus tard elle s'est appliquée aux navires marchands qui voyageaient entre le Canada et Terre-Neuve, puis à ceux qui voyageaient entre Québec et tout port américain jusqu'à New-York.

Le bill en discussion a pour objet de conférer à la Colombie-Anglaise le droit d'exempter des droits de pilotage tout navire marchand inscrit en Canada qui voyagera entre cette province et tout port américain de la côte du Pacifique jusqu'à San-Francisco. Je ne sache pas que les pilotes s'opposent à ce bill.

M. CURRIE: Les bateaux à gazoline voyageant dans un but de commerce sont-ils assujettis à des droits de pilotage, dans la Colombie-Anglaise? Si je le demande, c'est parce que des propriétaires de bateaux de ce genre, sur la côte du Pacifique ont inondé certains députés de correspondances où ils se plaignent de l'application d'un certain règlement dans leurs parages.

Ces lettres sont conçues en termes très énergiques et contiennent même des accusations à l'égard des inspecteurs du ministère. Je me suis demandé si ce n'étaient pas les droits de pilotage qui avaient donné lieu à leurs plaintes. Pourquoi ruiner le commerce de ces gens-là?

L'hon. M. MACLEAN: Je ne puis répondre à cette question, mais je puis dire que ce bill est étranger à ce dont l'honorable député vient de parler. Les bateaux à gazoline ne sont pas assujettis aux droits de pilotage. L'agitation que mon honorable ami a décrite dépend d'un règlement destiné à soustraire à tout danger le maniement des yachts à gazoline. Quelqu'un de la Colombie-Anglaise a écrit et persiste à écrire, à ce sujet, des lettres très énergiques. Je crois savoir que tous les membres de cette Chambre en ont reçu. Toutefois, je ne me rappelle pas en avoir reçu moi-même.

M. PELLETIER: S'il faut en croire l'honorable ministre, il n'est pas à sa connaissance que le pilotes soient opposés à ce projet de loi. Cependant, au cours de la dernière session, je me suis adressé à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) en compagnie de

deux de mes amis: l'honorable député de Bellechasse (M. Fournier) et l'honorable député de l'Islet (M. Fafard) et de représentants des pilotes de Québec et de Montréal.

L'hon. M. MACLEAN: J'ai parlé non pas de tous les pilotes de l'univers, mais seulement de ceux de la Colombie-Anglaise.

M. PELLETIER: Il fut alors convenu entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et nous, qu'il ne se ferait rien à ce sujet, au cours de la session actuelle, mais que cette question serait étudiée à la session de 1910. Je me demande pourquoi elle le serait dès maintenant. Pourquoi cette précipitation? La saison de navigation est presque finie.

L'hon. M. MACLEAN: Pas à la Colombie-Anglaise. D'ailleurs, ce projet ne concerne que les navires qui voyagent le long de la côte du Pacifique jusqu'à San-Francisco en allant vers le sud, et jusqu'à l'Alaska en allant vers le nord. il est absolument étranger au pilotage de la province de Québec.

M. PELLETIER: Notre entente avec le ministre de la Marine et des Pêcheries comportait que les pilotes de tout le Canada enverraient des délégués ou représentants à l'honorable ministre pour traiter cette question de pilotage et que l'honorable ministre dresserait ensuite un projet de loi pour modifier la loi de la Marine. Pourquoi ne pas attendre? Pourquoi ne pas respecter la parole du ministre de la Marine? Notre entente était juste et raisonnable. Il m'a dit lui-même, à son siège, qu'il ne ferait rien au cours de la session actuelle et qu'il n'agirait qu'à la prochaine session. Puisqu'il se propose d'entendre les représentants des pilotes de tout le Canada, on ne devrait pas s'occuper de présenter le bill avant qu'il ne les ait entendus.

M. CURRIE: Bien que les griefs qui ont provoqué de la correspondance dans la Colombie-Anglaise soient plus ou moins étrangers à l'objet de ce bill, cette correspondance ne contient pas moins, à l'adresse des fonctionnaires du ministère de la Marine, des accusations assez sérieuses pour constituer un cas de libelle. Pour l'honneur du ministère de la Marine, le Gouvernement devrait s'en enquérir et voir s'il est vrai, comme on le dit, que les inspecteurs ont accepté de l'argent pour travailler à ruiner le commerce de ces gens-là.

Je crois que le Gouvernement ferait bien d'envoyer là-bas quelque personne de l'Est qui serait chargée de voir à cette affaire, parce que c'est un grand scandale sur la côte de l'Ouest ainsi que par tout le Canada.

L'hon. M. MACLEAN: Je me charge d'attirer l'attention des fonctionnaires supérieurs de ce ministère sur les remarques de l'honorable député.

M. McKENZIE: Nous ferions peut-être preuve d'un peu plus de prudence et de connaissances et disant: "dans les eaux du Canada" ou "dans les ports canadiens". Ceci pourrait attirer le ridicule ou la critique des autorités de San Francisco ou d'autres ports américains qui pourraient penser que ceci veut dire qu'un navire ne serait pas tenu de payer le pilotage à aucun endroit au cours de ses voyages. Nous n'avons pas le droit de dire qu'un navire ne doit pas payer le pilotage lorsqu'il entre dans le port de San Francisco.

L'hon. M. MACLEAN: Ce n'est pas là notre intention.

M. McKENZIE: Ne serait-il pas mieux de dire "naviguant dans les eaux canadiennes"?

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que l'examption s'applique seulement au commerce étranger, ou bien est-ce qu'elle s'applique, par exemple, à un navire qui fait le trajet de Vancouver à Prince-Rupert? Qu'est-ce qu'en serait l'effet?

L'hon. M. MACLEAN: L'exemption ne s'applique pas dans ce cas-ci.

L'hon. M. FIEDING: Veuillez le lire attentivement. Je ne suis pas d'avis que l'exemption s'étend jusque-là. Mais voici ce qui est dit: "entre un port et un autre de la province de la Colombie-Anglaise". Prince-Rupert et Vancouver sont situés dans les limites de cette province. Je crois qu'on a voulu l'appliquer au commerce étranger seulement, bien qu'on puisse y attacher une autre signification.

L'hon. M. MACLEAN: Etes-vous d'avis que les mots "ou plusieurs autres ports" soient biffés?

L'hon. M. FIELDING: Je n'indique pas ce que l'on doit faire; je ne fais qu'attirer l'attention sur ce sujet.

M. McMASTER: D'après les termes de la résolution, il semble que l'exemption du paiement des droits de pilotage ne s'appli-

que qu'aux navires enrégistrés au Canada en voyage entre un port et un ou plusieurs autres ports de la Colombie-Anglaise et le port de San-Francisco.

L'hon. M. FIELDING: Au commerce étranger.

M. McMASTER: Un navire peut bien partir de Prince-Rupert, arrêter à Vancouver et se rendre à San-Francisco. Ce vaisseau ne serait pas tenu de payer des droits de pilotage; mais je ne crois pas que ce soit très clair, car si le voyage se terminait à Vancouver, le navire qui serait parti de Prince-Rupert et se serait arrêté à Vancouver que pendant quelque temps, ne serait pas exempt des droits de pilotage.

L'hon. M. MACLEAN: La proposition n'a pas pour but de s'arrêter à des cas de ce genre.

(Il est fait rapport sur la résolution.)

L'hon. M. MACLEAN demande à présenter un projet de loi (bill n° 42) tendant à modifier la loi sur la marine marchande en ce qui concerne le pilotage.

La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX DIRECTEURS DE POSTE ET LEURS ADJOINTS.

Le Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du projet de loi (bill n° 31), déposé par l'honorable M. Maclean, tendant à modifier la loi du service civil de 1918 relativement aux appointements de certains directeurs et directeurs adjoints des postes.

Sur l'article 1er (revenu provenant de la vente des timbres de guerre ne doit pas être compris dans la perception des droits de poste lorsqu'il sera question de déterminer les traitements des directeurs de la poste et de leurs adjoints dans les villes).

M. McKENZIE: Je crois devoir attirer l'attention du ministre sur le fait que l'honorable député de New-Westminster n'est pas ici et que le bill a déjà été remis à cause de son absence. Le ministre est maintenant à son poste, mais je n'y vois pas l'honorable député de New-Westminster et j'ai cru qu'il serait préférable d'attendre qu'ils soient ici tous deux pour l'adoption de ce projet de loi.

L'hon. M. MACLEAN: Je puis assurer à mon honorable ami que je ne suis pas responsable de l'absence de l'honorable député de New-Westminster.

[M. McMaster.]

M. McKENZIE: Le député de New-Westminster n'était pas non plus responsable de l'absence du ministre l'autre soir.

L'hon. M. MACLEAN: L'honorable député de New-Westminster m'a dit que ce n'était pas son intention de prendre de nouveau part à la discussion de ce projet de loi, mais qu'il ne s'y opposerait pas. De fait je ne crois pas que son opposition au projet fût très sérieuse.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.)

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI RELATIF AU TRAFIC DE L'OPIUM ET AUTRES DROGUES.

La Chambre passe à l'examen de l'amendement apporté par le Sénat au projet de loi (bill n° 34), déposé par l'honorable M. Rowell, modifiant la loi relative au trafic de l'opium et autres drogues.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Ce projet de loi nous revient avec un amendement fait par le Sénat, amendement qui consiste simplement dans une nouvelle disposition disant que la loi sera mise en vigueur à une date que fixera une proclamation du Gouverneur en conseil. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de s'opposer à l'adoption de cet amendement et je propose:

Que la Chambre donne son assentiment à l'amendement du Sénat.

(La motion est adoptée et l'amendement est ratifié).

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX BREVETS D'INVENTION.

La Chambre passe à l'examen des modifications apportées par le Sénat au projet de loi (bill n° 25) déposé par le très honorable sir George Foster, modifiant la loi sur les brevets d'invention.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Ce projet de loi nous revient du Sénat avec deux amendements. Le premier est un amendement à l'article 3. Cet article se rapportait à certains ordres émis par le ministre, en vertu du pouvoir du "dernier article précédent." C'était certainement une erreur d'avoir inséré le "dernier article précédent", parce qu'il y a deux articles précédents, les deux se rapportant à des ordres devant émaner du ministre, ordres qui se ressemblent et devraient être assujettis aux dispositions de l'article 3.

Le Sénat a modifié l'article en rayant le qualificatif "dernier" et en substituant "articles" à "article."

Le second amendement biffe un mot à la ligne 23 et en ajoute un à la ligne 24, afin de rendre absolument clair ce que l'article voulait d'abord dire—et je pense qu'il le disait—que les dispositions de l'article s'appliquent aussi bien aux ordres donnés par le ministre jusqu'à présent que ceux qu'il donnera plus tard.

Les deux amendements précisent ce qui était réellement le but du projet de loi quand il a été adopté et je propose que la Chambre leur donne son assentiment.

(La motion est adoptée et les amendements sont ratifiés).

3e DELIBERATION DU PROJET DE LOI RELATIF A LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

La Chambre passe à l'examen d'un message reçu du Sénat déclarant qu'il maintient son amendement au projet de loi (bill n°H), modifiant la loi relative à la protection des eaux navigables.

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics): Le but de ce projet de loi était de modifier la loi relative à la protection des eaux navigables du Canada. L'amendement du Sénat diminue l'effet de la mesure en ne lui donnant force de loi que dans une partie du Canada. Je le regrette, mais je ne puis consentir à cette modification.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MAINTENIR EN VIGUEUR LE TRAITE DE COMMERCE ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

Considérant que le gouvernement français a dénoncé la convention du dix-neuf septembre mil neuf cent sept, sur les relations commerciales entre le Canada et la France, et la Convention supplémentaire du vingt-trois janvier mil neuf cent touchant les relations commerciales entre le Canada et la France, l'avis de cette dénonciation datant du dix septembre mil neuf cent dix-huit; et considérant que le gouvernement français propose que lesdites conventions et convention supplémentaire devraient, par dérogation à cette dénonciation, être maintenues en vigueur, mais sujettes à l'abrogation sur avis de trois mois donné par une partie ou l'autre,

La Chambre décide qu'il y a lieu de présenter une mesure décrétant que la Convention du dix-neuf septembre mil neuf cent sept touchant les relations commerciales entre le Canada et la France, et la convention supplémentaire du vingt-trois janvier mil neuf cent neuf, touchant les relations commerciales entre le Canada et la France, seront, à compter du dix septembre mil neuf cent dix-neuf, censées avoir été maintenues en vigueur, et continueront à être impératives jusqu'à l'expiration de trois mois comptant du jour où l'une ou l'autre des parties les aura dénoncées; et les dispositions de la loi de la convention française, 1908, chapitre vingt-huit des statuts, de 1908, s'appliqueront, s'étendront et auront relation auxdites conventions, maintenues en vigueur par la loi qui doit être basée sur la présente résolution.

L'hon. M. DOHERTY: Le projet de loi est réellement entre les mains du premier ministre intérimaire, mais je présente la motion maintenant, afin de permettre le dépôt du bill. Toute discussion pourra avoir lieu lorsque le bill même sera à l'étude, parce que je ne suis peut-être pas assez au courant du sujet pour l'expliquer. Quoi qu'il en soit, il serait à désirer que le premier ministre intérimaire ait l'avantage de discuter l'affaire. En adoptant la résolution mantenant, nous pourrons étudier le bill demain si la Chambre le juge à propos. S'il y a quelque objection, je n'insisterai pas sur l'adoption de la résolution.

L'hon. M. FIELDING: Je n'imagine pas qu'il y ait d'opposition. D'après la résolution, si je comprends bien, le gouvernement français a notifié au Canada son intention de dénoncer le traité, mais il demande qu'il reste en vigueur, sauf qu'il pourra prendre fin plus tard après notification.

Le projet de résolution a pour objet la continuation de la convention avec la France et, comme je l'ai dit, je ne pense pas qu'il provoque d'objections.

(Il est fait rapport du projet de résolution.)

L'hon. M. DOHERTY: Je demande à présenter le bill n° 43 concernant une certaine convention entre Sa Majesté et le Président de la République française, en date du dix-neuvième jour de septembre 1907, et une convention supplémentaire à cette convention et la loi de 1908 relative à la convention avec la France.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES IMPRESSIONS ET DE LA PAPETERIE PUBLIQUES.

L'hon. M. GUTHRIE (solliciteur général) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 36) tendant à modifier la loi des impressions et de la papeterie publiques.

Ce bill a été rédigé par la commission du service civil et est présenté, à sa demande, dans le but de donner effet à certaines propositions du comité qui s'est enquis du fonctionnement de l'imprimerie nationale

et du département de la papeterie. Comme on le sait, un comité spécial fut institué, il y a quelque temps, pour s'enquérir de cette branche du service et il a présenté un rapport élaboré contenant certaines propositions radicales dont l'une demandait que le personnel des employés fût réduit d'environ quatre cent deux; il s'agira de cette proposition dans un crédit qui sera demandé à la Chambre, je crois. L'autre proposition a trait au pouvoir dont l'imprimerie nationale et le département de la papeterie sont maintenant investis relativement aux achats. L'article 19 de la loi actuelle, chapitre 80 des Statuts refondus du Canada, autorise la nomination d'un surintendant des impressions, qui peut:

...avec l'approbation du ministre, acheter le matériel requis pour les impressions, les travaux d'électrotypie, de stéréotypie, de lithographie, de reliure et d'autres ouvrages du même genre, sauf le papier.

Puis l'article 22 autorise la nomination d'un surintendant de la papeterie, qui:

..est chargé, sous l'autorité du ministre, de l'achat et de la fourniture de tout le papier à imprimer et autre, et de tous les autres articles dits de papeterie requis pour l'usage des membres et employés des deux Chambres du Parlement et des divers ministères du Gouvernement du Canada.

Il semble qu'il se soit établi un régime d'après lequel un autre fonctionnaire de ce département a pris l'habitude de conclure des achats importants de papier à imprimer et de papier d'autres sortes. Il occupe la position de surintendant des impressions faites au dehors, position qui n'a jamais été autorisée par la loi mais qui existe depuis nombre d'années. Ce département comprend donc, en réalité, trois branches qui sont consacrées aux achats et trois fonctionnaires qui ont pouvoir de faire des achats, c'est-à-dire le surintendant des impressions, le surintendant de la papeterie et le surintendant des impressions faites au dehors. Le comité préposé au nouveau classement a demandé qu'il fût nommé un seul fonctionnaire et qu'il fût désigné sous le nom de surintendant des fournitures.

L'hon. M. FIELDING: Une nouvelle nomination?

L'hon. M. GUTHRIE: Ce sera une nouvelle position, et le surintendant des fournitures sera le seul fonctionnaire de ce département qui sera investi du pouvoir de faire les achats. La commission du service civil m'informe que cela n'implique pas une nouvelle nomination, mais qu'il s'agit d'un remaniement des positions actuelles et des devoirs qui s'y rattachent. Quand ce bill aura été adopté le surintendant des fournitures sera seul investi du pouvoir de faire les achats au lieu et à la place des trois autres fonctionnaires que j'ai mentionnés.

L'hon. M. FIELDING: Que deviendront les autres fonctionnaires?

L'hon. M. GUTHRIE: Leurs devoirs sont décrits dans ce bill et dans la loi actuelle Ils seront gardiens des fournitures et en auront la disposition, mais le pouvoir de faire les achats leur est enlevé. Les autres articles du bill ne sont que de simples amendements à la loi actuelle et ils ont pour objet de faciliter l'application des dispositions de la nouvelle loi. En imprimant le bill on en a omis deux paragraphes qui devraient y figurer. Le bill pourvoit au rappel de l'article 24. Il faudrait faire revivre l'article 24 pour y insérer le nom du nouveau fonctionnaire que j'ai mentionné. Quand le bill sera délibéré en comité je proposerai qu'on ajoute au paragraphe 31A les deux nouveaux paragraphes.

(La motion de M. Guthrie est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général.)

Sur l'article 3 (le surintendant des fournitures est chargé de la garde et de la fourniture de la papeterie).

M. McKENZIE: Qu'advient-il de cet agent acheteur au dehors? Assume-t-il cette nouvelle fonction ou lui donne-t-on son congé?

L'hon. M. GUTHRIE: Il continue de remplir sa fonction de surintendant des impressions exécutées en dehors de l'Imprimerie nationale, mais on lui enlève tout pouvoir d'acheter.

M. McKENZIE: Que signifie l'expression surintendant des impressions extérieures". Je comprends qu'elle s'applique à la surveillance des travaux d'impression du Gouvernement, exécutés en dehors de l'Imprimerie nationale—à Winnipeg, par exemple, ou à Halifax—Est-ce là son travail?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, c'est le travail qu'il fait présentement et qu'il continuera d'accomplir. Mais, je le répète, c'est lui qui, d'ordinaire, faisait les achats. D'après ce projet de loi, on remettra le pouvoir d'acheter entre les mains d'un seul fonctionnaire; le surintendant de la papeterie n'aura plus aucun des pouvoirs d'achat que l'ancienne loi lui attribuait; il en sera de même du surintendant des impressions.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (l'article relatif aux réquisitions est abrogé).

L'hon. M. GUTHRIE: L'article 24 de la loi, présentement en vigueur, décrète : Tous achats faits par le surintendant de la papeterie, "vu qu'on a enlevé au surintendant de la papeterie le pouvoir d'acheter, on devrait remettre en vigueur l'article 24 comme alinéa 2 de l'article 30a, il se lira ainsi sous sa nouvelle forme: "Tous achats faits par le surintendant des fournitures".

M. ROBB: A la dernière session, nous avons voté l'argent que le Gouvernement considérait nécessaire à l'expédition de la besogne de l'Imprimerie. On doit nous demander, à la présente session, de voter $276,000. Eu égard aux changements proposés, je crois que le ministre devrait nous donner une explication complète du but qu'il veut atteindre par la dépense projetée.

L'hon. M. GUTHRIE: Le crédit qui figure au budget supplémentaire est destiné à réorganiser l'Imprimerie, de façon à mettre en pratique des propositions d'un comité spécial qui a fait une enquête sur l'état de choses et qui existait dans ce département. Le comité a fait rapport qu'on peut se dispenser des services de 402 personnes employées à l'Imprimerie, effectuant ainsi une économie annuelle d'environ un demi million de dollars. On demande ce qu'on doit faire de ces 402 employés. Le projet énoncé dans le rapport du comité implique une dépense de $276,000, montant qui figure au budget supplémentaire. On propose d'attribuer à ces employés ce que représente l'allocation de retraite durant un laps de cinq années. Les employés sont divisés en plusieurs catégories, Ceux qui n'ont pas atteint l'âge de quarante-cinq ans et qui ont travaillé à l'Imprimerie durant trois ans, ont droit—je parle de mémoire—à un avis d'un mois et au salaire d'un mois. Ceux dont l'âge est de quarante-cinq à cinquante-cinq ans, sont traités avec plus de libéralité; ceux dont l'âge varie de cinquante-cinq à soixante-cinq ans, sont l'objet d'une plus grande générosité encore. Ceux qui ont dépassé l'âge de soixante-cinq et qui ont travaillé à l'Imprimerie durant plus de dix ans, ont droit à une pension égale, je pense, à la moitié de leur salaire ou traitement. Pourvoir à ces quatre cent deux employés, nécessite la dépense indiquée au budget supplémentaire. Basant ses chiffres sur un calcul d'actuaire, le comité estime qu'à l'expiration de cinq ans, le montant total que le pays devra payer, représente $270,000, le montant à être dépensé au cours du prochain exercice étant d'environ $80,000, l'économie effectuée, chaque année, sera d'un demi million. Elle sera plus élevée au fur et à mesure que ces paiements cesseront. Mais, c'est une question qu'on pourra débattre avec plus d'avantage, lorsque ce crédit sera étudié.

L'hon. M. FIELDING: Le projet ne nous est pas mis sous les yeux et nous ne pouvons pas effectivement le débattre, mais lorsque nous y viendrons, je crains que la principale objection ne soit que nous créons un système de pensions de retraite pour une division du service fédéral, alors que nous ne tenons aucun compte des autres. Au sujet de l'achat de fournitures, puis-je m'enquérir si l'on a dessein que le surintendant des fournitures achète le matériel d'imprimerie?

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois que cela comprendrait l'achat des presses, de machines d'électrotypie et autres semblables. L'article 24, qu'on remettra en vigueur, énonce la façon dont les achats doivent être faits.

M. McMASTER: Cet article dit: "Tous les articles de papeterie et les fournitures requises pour l'impression, la reliure" et le reste. Je dirais que cela ne comprend pas les machines.

L'hon. M. GUTHRIE: Il faudra des presses et des caractères pour l'impression.

M. McMASTER: Oui, mais ce ne sont pas des fournitures ou des articles requis pour l'impression. Quand on s'occupe d'une exploitation industrielle, on doit tenir compte des machines, des fournitures et des matériaux; chacun doit constituer une catégorie à part.

L'hon. M. FIELDING: Pourquoi ne pas insérer le mot "machine", si telle est l'intention ?

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne puis réellement pas dire, d'une façon définitive, si l'idée des commissaires était que cet agent ait le pouvoir d'acheter des machines.

Un de mes collègues me dit que telle n'était pas leur idée; je croyais que c'était cela. Cependant, je préférerais ne pas changer la rédaction du bill; il est tel que l'a préparé la commission.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (Le surintendant des fournitures achète la papeterie, etc., et est responsable du travail à l'extérieur.)

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose de retrancher les mots "et un", à la vingtième

ligne, de façon que la phrase se lise "après l'article trente de la dite loi", et que "30 A" soit substitué à "31 A", à la vingt-deuxième ligne.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. GUTHRIE: Je propose d'ajouter deux paragraphes, 2 et 3, à l'article 30 A. Le paragraphe 2 est une réédition de l'article 24 de la loi incorporant les changements appropriés de langage. Il se lira:

Tous les achats faits par le surintendant des fournitures seront faits sur réquisition approuvée par le ministre ou selon ses directions, et quant au papier requis pour les impressions du Parlement, la "Gazette du Canada" et les rapports des ministères, en conformité de contrats passés avec la même approbation, après appel de soumissions.

Le paragraphe se lira:

(3) Tous les achats faits sur l'autorité de réquisitions dûment approuvées par le ministre ou selon ses directions, seront payés après audition par le comptable.

Il n'y a eu jusqu'à présent aucune disposition quant à l'audition de la division de l'imprimerie. Bien que l'auditeur général fasse l'audition de la division de la papeterie, il ne faisait pas l'audition de la division de l'imprimerie, prétendant qu'il n'avait aucune autorité pour la faire. Le paragraphe (3) édicte que l'auditeur général fera l'audition des deux divisions de la papeterie et de l'imprimerie.

L'hon. M. FIELDING: L'article que mon honorable ami vient de lire dit clairement que des soumissions devront être demandées en matière de papier d'imprimerie, mais pour aucune autre chose.

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, c'est cela.

L'hon. M. FIELDING: Est-il sage de faire une réforme en matière de papier, mais de continuer l'ancienne manière en toute autre chose?

L'hon. M. GUTHRIE: Le papier d'imprimerie est le plus gros article. Les autres articles sont achetés en bien plus petites quantités et ne comportent rien qui approchent du montant que coûte l'achat du papier d'imprimerie. Il y a également une loi générale concernant les achats.

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons pas besoin de ceci.

L'hon. M. GUTHRIE: On m'informe que ce n'est qu'une loi départementale.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami a raison de dire que le papier d'imprimerie est un article considérable; mais presque tous les articles sont considérables, de nos jours. L'encre, par exemple, constitue un article considérable. Supposons que nous admettions que la prétention de mon honorable ami soit juste, et que cela couvre les machines. L'achat d'une nouvelle presse d'imprimerie pourrait s'élever à une très forte somme, beaucoup plus élevée que le papier d'imprimerie. L'achat du caractère et du matériel à caractères et un lot d'autres choses bien connues de ceux qui sont au courant des affaires de journaux, entraîne aussi une dépense considérable. Le papier d'imprimerie est un gros item, mais il y en a plusieurs autres, et je ne vois aucune raison d'établir le système de soumissions et de contrats pour le papier d'imprimerie, et non pas pour les autres choses.

M. McKENZIE: Pourquoi ne pas étendre le système de soumissions et de contrats à toutes les fournitures des ministères? Est-ce que ce serait embarrassant?

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois qu'il devrait y avoir quelque limite. Vous ne demanderiez pas de soumissions, par exemple, pour un petit achat de crayons ou de mucilage.

L'hon. M. FIELDING: Je suggère que le ministre avance le bill autant que possible, mais le laisse devant le comité, afin qu'il puisse discuter l'affaire avec ses aspects. Je crois certainement qu'il devrait y avoir quelque limite à l'achat d'autres choses que le papier d'imprimerie sans soumissions et contrats.

L'hon. M. MACLEAN: Il y a maintenant en vigueur un règlement qui affecte tous les ministères et qui exige la sanction du ministre, lorsque l'achat dépasse $500. Cela peut avoir été fait par arrêté du conseil. Puis, dans le cas de travaux publics dépassant $5,000, il faut demander des soumissions. Je ne sais pas si ce règlement s'applique aux matériaux ou non.

L'hon. M. FIELDING: S'il y a une règle générale couvrant tout, cette présente disposition est inutile, et si nous allons nous occuper du papier d'imprimerie, nous devrions nous occuper des autres item en même temps.

M. McKENZIE: Le ministre comprendra qu'en ce qui concerne les députés de la gauche, nous sommes d'avis que la règle générale devrait être soumission et contrat.

Naturellement, nous ne voulons pas demander des soumissions par un petit achat

de crayons de mine ou autre chose de ce genre.

(L'article est réservé.)

Rapport est fait sur l'état de la question.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DE L'IMMIGRATION.

Le projet de loi (bill n° 38) tendant à modifier la loi de l'immigration est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (transport gratuit des fonctionnaires de l'immigration).

L'hon. M. FIELDING: A-t-on fourni une explication au sujet de ce projet de loi? C'est ce que l'on pourrait appeler un bill destiné à favoriser les voyages gratuits.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Non, c'est un bill fort important. Voici l'explication: Nos fonctionnaires d'immigration visitent les trains qui franchissent la frontière afin de voir à l'observance des dispositions de la loi de l'immigration. Sous l'empire de cette loi, nous pourrions, si nous le voulions arrêter tous les trains à la frontière jusqu'à ce que les fonctionnaires aient terminé leurs recherches, mais à la suite d'une entente avec les compagnies de chemins de fer nos fonctionnaires montent sur les trains et voyagent sur un certain parcours afin de ne pas retarder la marche du train. A la session dernière lorsque l'on modifia la loi de l'immigration, l'article prévoyant le transport de ces fonctionnaires a été supprimé, ou il a été retranché de la loi des chemins de fer. Il en est résulté qu'il nous faut payer le passage de nos fonctionnaires lorsqu'ils voyagent sur ces trains, ce qui entraîne une dépense considérable. Si nous ne leur fournissons pas le transport gratuit, la seule chose qu'il nous reste à faire c'est de faire stopper les trains à la frontière.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que le terme "transport" est défini par la loi des chemins de fer ou quelque autre loi?

L'hon. M. CALDER: Il est défini dans la loi de l'immigration.

L'hon. M. FIELDING: Il ne s'agit que de transport par chemin de fer?

L'hon. M. CALDER: Je crois que cela comprend les bateaux à vapeur.

L'hon. M. FIELDING: Cette mesure pourrait avoir sa raison d'être dans le cas des trains passant la frontière, mais il n'y a pas de restriction à cela. Tous les fonctionnaires de l'immigration peuvent voyager gratuitement par tout le Canada en vertu de cette disposition.

L'hon. M. CALDER: Ce n'est pas l'esprit du bill.

L'hon. M. FIELDING: L'esprit de toutes les lois est interprété d'après les pièces mêmes, comme les conseillers en droit de mon honorable ami le lui diront. La procédure que vise ce bill ne me paraît pas des plus dignes. Je crois que c'est une de ces questions qu'il vaut mieux régler par une entente à l'amiable que par une disposition statuaire, si le ministre juge qu'elle est très importante. Nous sommes allés loin le jour où nous avons décrété le transport gratuit des membres du Parlement, et il me semble que l'on penche un peu du côté de la dignité en étendant la chose aujourd'hui à une foule de fonctionnaires.

L'hon. M. CALDER: La loi adoptée à la dernière session nous empêche de conclure une entente à l'amiable.

L'hon. M. FIELDING: Encore un autre cas où nous éludons nos propres lois.

L'hon. M. CALDER: La loi des chemins de fer de la dernière session contient une disposition comportant le transport gratuit de certaines personnes, et l'article en question ne l'accordait pas aux officiers d'immigration. Le présent article ne devra s'appliquer qu'aux officiers d'immigration de service le long de la frontière et qui sont obligés de voyager d'un endroit à un autre.

L'hon. M. FIELDING: Ne pourriez-vous préciser la chose dans le bill? La clause paraît très mal tel que rédigée.

L'hon. M. CALDER: L'article dit: "pour l'accomplissement de leurs fonctions officielles."

M. McMASTER: Tout en supposant que nous ne pourrions demander à une compagnie de transporter un citoyen canadien sur une ligne de chemin de fer américain, je m'imagine, cependant, qu'on pourrait le transporter gratuitement jusqu'à Highwater, sur le Boston and Maine. Je conçois bien, comme le fait remarquer l'honorable député (M. Fielding) qu'il sied mal de notre part de dire, qu'en loi, les compagnies auront le droit de transporter gratuitement des fonctionnaires canadiens.

L'hon. M. CALDER: Nous pourrions dire "pour l'accomplissement de leurs fonctions officielles le long de la frontière internationale."

L'hon. M. FIELDING: Et lorsqu'il s'agit d'entrer dans les ports?

L'hon. M. CALDER: Les seuls endroits où cela serait nécessaire se trouvent le long de nos rivières où il y un service international de bateaux traversiers et où les trains passent la frontière.

M. McMASTER: Un homme pourrait prendre le train à Highwater sur le Boston and Maine pour n'en descendre qu'à Cowansville à vingt ou trente milles plus loin sur la ligne, et il faudrait que votre amendement fût assez étendu d'application pour comprendre le transport dans ce cas.

L'hon. M. CALDER: En ce qui concerne les vaisseaux du Saint-Laurent, nos fonctionnaires parcourent souvent une longue distance. Ils avaient l'habitude de s'embarquer à Rimouski, pour se rendre à Québec. Sur la côte du Pacifique, certains de nos fonctionnaires vont à Victoria, et de là traversent à Vancouver. Il me semble que l'affaire serait un peu difficile à régler. On n'a pas l'intention d'appliquer cette loi aux voyages à l'intérieur. En ce qui regarde les autres départements, elle a été mise de côté. Je ne pense pas que nous puissions demander aux compagnies de chemins de fer de transporter gratuitement les fonctionnaires de l'Etat voyageant pour exécuter leur service, et je puis assurer à l'honorable député que ce n'est nullement l'intention dans ce cas-ci.

L'hon. M. FIELDING: J'accepte la déclaration du ministre au sujet de l'intention, mais, aux yeux d'un étranger, cette disposition de notre loi paraîtrait extraordinaire.

M. McKENZIE: En voyageant sur le Grand-Tronc un fonctionnaire de l'Etat, disons un douanier, serait-il obligé d'acheter son billet entre Montréal et Windsor, par exemple, lorsque le chemin de fer sera devenu notre propriété?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. McKENZIE: Il paierait sur le réseau national? C'est étrange.

L'hon. M. FIELDING: N'y a-t-il rien dans la loi qui s'applique au trafic local de la frontière?

L'hon. M. CALDER: Je n'en suis pas sûr.

M. CURRIE: Les fonctionnaires américains qui voyagent sur notre ligne à la frontière achètent-ils leurs billets?

L'hon. M. CALDER: Ils ont tous la gratuité, ce qui est très commode pour les compagnies de chemins de fer. Les fonctionnaires américains ont le droit d'arrêter un train traversant la frontière, mais, au lieu de cela, un arrangement a été fait avec les compagnies de chemins de fer des deux côtés, en vertu duquel les fonctionnaires voyagent sur les trains pour leurs affaires.

M. CURRIE: Nos fonctionnaires voyagent-ils sur les trains américains?

L'hon. M. CALDER: Oui.

L'hon. M. MACLEAN: Il est de l'intérêt des compagnies de transport que les fonctionnaires des douanes et de l'immigration aient tous les avantages possible dans l'accomplissement de leurs fonctions, et c'est en vertu de ce principe que cette disposition est nécessaire.

L'hon. M. FIELDING: Je comprends cela parfaitement, mais j'espérais que nous aurions pu nous entendre à l'amiable. Le ministre, cependant, dit que vu la rigueur de la loi des chemins de fer de l'an dernier, cet arrangement est, pour ainsi dire prohibé. Dans ce cas, je pense qu'il devra amender la loi actuelle.

L'hon. M. CALDER: Voici peut-être comment nous pourrions rédiger cette disposition: "Les compagnies de transport permettront aux fonctionnaires de l'immigration de voyager gratuitement quand il s'agira pour eux d'examiner les personnes entrant en Canada".

M. McKENZIE: Je pense que la disposition actuelle est préférable.

M. KAY: Cette disposition se rapporterait aux fonctionnaires américains venant au Canada pour affaires officielles?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. McMASTER: Si dans une autre loi, il y a une défense précise d'accorder la gratuité à toutes personnes, excepté certaines classes mentionnées, ne devriez-vous pas lire dans cette loi: "Indépendamment de tout ce qui est contenu dans". . . .telle et telle loi?

L'hon. M. CALDER: C'est la loi la plus récente et elle a préséance sur l'autre.

M. McMASTER: D'après ce principe, ce n'est pas nécessaire, mais n'est-ce pas à propos, afin de montrer que ce n'est pas une simple contradiction qu'en rédigeant cette disposition, le Parlement avait clairement à l'idée une certaine stipulation en dépit d'une loi antérieure.

L'hon. M. CALDER: Si le comité le désire, cela peut être ajouté.

M. McMASTER: Sur ce point, je m'en rapporte au ministre de la Justice.

L'hon. M. DOHERTY: L'effet serait absolument le même. En insérant. "Indépendamment" vous auriez l'avantage d'appeler l'attention publique sur le fait que le Parlement savait ce qu'il faisait et qu'il voulait apprendre à tous qu'il le savait. Mais, en ne changeant rien, l'effet légal serait absolument le même, et peut-être que le public penserait que nous savions ce que nous faisions en agissant ainsi et que nous rappelions ou amendions les dispositions d'une loi précédente. Je pense qu'il y a plus d'occasions d'employer le "Indépendamment" quand vous rédigez quelque disposition spéciale qui va à l'encontre de quelques autres dispositions de la même loi auxquelles vous êtes intéressés. Mais chaque disposition de la loi qui modifie une loi antérieure prend effet "Indépendamment".

Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la troisième fois et adopté.

RETRAIT D'UN PROJET DE RESOLUTION.

L'ordre du jour appelle la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide de modifier la résolution relative à l'acquisition du Grand-Tronc par Sa Majesté, par l'addition du projet de résolution ci-après:

"12. Le Gouvernement peut faire sur les deniers du fonds du revenu consolidé non encore affectés à aucune fin, toutes dépenses nécessaires à la préparation et à la conduite des procédures de l'arbitrage ici prévu."

L'hon. M. DOHERTY: Je propose que l'objet n° 10 soit rayé de l'ordre du jour.

(La motion est adoptée.)

AMENDEMENTS PROPOSES PAR LE SENAT AU PROJET DE RACHAT DU CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'il a été reçu du Sénat un message l'informant que le Sénat a adopté, avec amendements, le bill n° 33, concernant l'acquisition du réseau du Grand-Tronc par Sa Majesté. D'habitude, les amendements ne sont pas lus, mais pour me rendre au désir de certains honorables députés, et avec le consentement unanime de la Chambre, je vais en donner lecture.

L'article 6 est modifié comme il suit:—

Page 3, ligne 21.—Ajouter à la clause 6, après le mot "Canada":

"La valeur, s'il en est, ainsi déterminée, ne doit pas excéder un montant dont le dividende annuel de quatre pour cent par année sur la valeur nominale globale des actions garanties actuelles et des nouvelles actions garanties, mises ensemble, dépasserait $5,000,000. La fixation de cette limite ne doit pas être considérée, par les arbitres, comme une reconnaissance ou une indication que la valeur à déterminer doive être représentée par le montant ainsi fixé ou par tout autre montant".

L'article 10 est modifié comme il suit: "Stocks" est remplacé par "stock".

On ajoute ce qui suit comme article 12:—

"12. Pour les fins de l'évaluation à laquelle pourvoit la présente loi, aucune de ses dispositions ne doit être interprétée comme supprimant ou affectant les obligations contractées par le Grand-Tronc comme garant ou à d'autre titre répondant de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, non plus que les réclamations du Gouvernement du Dominion du Canada contre l'une ou l'autre des compagnies susmentionnées ou contre une compagnie faisant partie du réseau ferroviaire du Grand-Tronc."

DISCUSSION DU PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI SUR LA CHAMBRE DES COMMUNES.

La Chambre se forme en comité et passe à la suite de la discussion du bill n° 9, déposé par M. Jacobs, tendant à modifier la loi de la Chambre des communes et à déclarer jour férier tout jour de scrutin.

M. le PRESIDENT: Ce bill a déjà été étudié en comité après avoir été modifié par le comité des privilèges et élections, et par la Chambre siégeant en comité général.

Sur l'article 1er, paragraphe 11a (s'il survient une vacance, il faudra émettre un bref d'élection dans un délai de six mois à compter de la date où elle sera survenue).

L'hon. M. FIELDING: Ce bill ne pourrait-il être réimprimé tel qu'il a été modifié?

M. le PRESIDENT: Tout le bill, tel qu'il a été modifié, se trouve à la page 1442 de l'édition non revisée du compte rendu officiel des débats

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Si je ne me trompe, le bill a été étudié en entier par le comité, mais réservé pour nous permettre d'étudier la proposition comportant que le paragraphe 11a, tel qu'il a été modifié par le comité des privilèges et élections, devrait être modifié par l'élimination des mots qui limitent l'application de l'article aux vacances survenues par le fait qu'un député sera décédé ou aura accepté un emploi. Alors, l'article sera applicable à toutes les vacances, quelles qu'en soient les causes. Nous avons examiné cette proposition, mais le bill n'étant pas une mesure ministérielle, je ne désire pas proposer moi-même l'amendement. Ce bill est celui

qui a été présenté par l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), représenté, dans le moment, par l'honorable député de Brome (M. McMaster) je crois. Le Gouvernement est prêt à se conformer à la décision que le comité aura rendue dans un sens favorable ou défavorable à la présentation de cette proposition d'amendement.

M. McMASTER: En l'absence de l'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), je prierai le comité de consentir à cet amendement que l'honorable ministre de la Justice a mentionné. Il me paraîtrait sage que cette disposition ordonnant une élection partielle dans un certain délai eût son application quelle que fût la cause de la vacance survenue. Je propose donc que les mots "par le décès d'un député ou par le fait qu'il accepte d'autres fonctions" soient biffés.

M. CURRIE: Excepté tout emploi relevant de la couronne .

M. McMASTER: Il est dit "tout emploi". L'article était libellé ainsi qu'il suit:

Dans le cas où il se produirait une vacance un bref sera émis dans les six mois après la réception par le greffier en Chancellerie du mandat ordonnant l'émission d'un nouveau bref pour l'élection d'un député à la Chambre des communes.

Qu'importe la manière dont la vacance s'est produite, le bref pour la nouvelle élection doit être émis dans les six mois après que la vacance s'est produite.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce bien clair!

M. McMASTER: Je le crois. Il peut-être nécessaire ou opportun d'inscrire après les mots "dans le cas où il se produirait une vacance" les mots "dans la députation à la Chambre des communes".

Comme nous modifions la loi de la Chambre des communes, lorsque nous disons "dans le cas où il se produirait une vacance", on comprendra, je pense que cela veut dire une vacance dans la députation à la Chambre des communes.

L'hon. M. FIELDING: Six mois après quoi?

M. McMASTER: Six mois après la réception par le greffier de la couronne en chancellerie du mandat pour une nouvelle ordonnance de convocation des électeurs.

L'hon. M. FIELDING: Il ne dit pas six mois après que la vacance s'est produite, mais il dit six mois après...

M. McMASTER: Après la réception par le greffier de la couronne en chancellerie...

[L'hon. M. Doherty.]

L'hon. M. FIELDING: De quoi?

M. McMASTER: Du mandat pour une nouvelle ordonnance de convocation. Dès qu'un membre meurt, ou donne sa démission, le greffier de la couronne en chancellerie émet son ordonnance. Mais il ne se fait rien sur cette ordonnance tant que le conseil n'a pas rendu un décret en vue d'une nouvelle élection. Comme je comprends la chose, l'objet de la loi sous sa forme modifiée est que dans les six mois après la réception du mandat ordonnant une nouvelle élection, l'ordonnance de convocation doit être publiée.

L'hon. M. FIELDING: Il ne dit absolument rien au sujet de l'envoi du mandat; il dit dans les six mois à compter du temps où le greffier de la couronne en chancellerie reçoit quelque chose. Que reçoit-il?

L'hon. M. DOHERTY: Il reçoit le mandat de l'Orateur. J'ai envoyé chercher la loi des élections. Cette clause doit être insérée dans la loi des élections, et je crois que si nous avions la loi ici et lisions ceci immédiatement à la suite de ce qui le précède dans la loi des élections, il deviendrait parfaitement clair que la vacance dont il parle est une vacance dans la députation à la Chambre des communes. Nous devrions y trouver une disposition quant à l'envoi du mandat de l'Orateur adressé au greffier de la couronne en chancellerie.

L'hon. M. FIELDING: Si l'amendement est convenablement libellé et que les six mois comptent à partir de ce moment-là, je peux comprendre la chose.

L'hon. M. DOHERTY: Je crois qu'on trouvera qu'il en est ainsi, mais pour en être sûr, j'ai envoyé chercher la loi. La dernière fois que je l'ai lue, elle me paraissait se lire clairement.

L'hon. M. FIELDING: Je serai satisfait si le ministre dit que c'est très bien.

L'hon. M. DOHERTY: Je ne veux pas être trop affirmatif mais quant à moi, elle me semblait claire.

L'hon. M. FIELDING: S'il est clair qu'elle se rapporte au mandat de l'Orateur, c'est très bien.

M. CURRIE: Je suggère que vu que la loi des élections toute entière doit être revisée dans moins de deux ou trois mois, il n'est pas nécessaire de la mutiler maintenant et de perdre le temps de la Chambre. Dès que la guerre sera finie, la loi

des élections en temps de guerre expirera et il est possible que d'ici quelques mois toute la loi des élections doive être revisée et modifiée.

L'hon. M. DOHERTY: Je pourrais signaler à l'honorable député que nous ne discutons pas la loi des élections en ce moment ni aucun amendement à cette loi. Ce que nous discutons est un amendement à la loi de la Chambre des communes.

M. le PRESIDENT: L'article 2 du bill a été entièrement retranché.

M. McMASTER: Je crois que l'alinéa 11 (b) n'a pas encore été discuté.

M. le PRESIDENT: Il a été adopté lorsque le bill était devant le comité dans une occasion antérieure.

L'hon. M. DOHERTY: Nous l'avons adopté l'autre soir. Le bill est simplement resté devant le comité afin que le point douteux puisse être éclairci. Je pourrais peut-être dire que si l'on trouve que la rédaction du bill n'est pas parfaitement claire, je verrai à ce que cette rédaction soit améliorée dans le bill au Sénat de manière à écarter tout doute, mais je serais surpris si mon opinion n'était pas justifiée sur ce sujet.

L'hon. M. FIELDING: Le Sénat hésitera peut-être à modifier la loi de la Chambre des communes, bien que de nos jours la Chambre haute fasse des choses étonnantes.

(Rapport est fait sur le projet de loi ainsi modifié.)

M. l'ORATEUR: Quand ledit projet de loi sera-t-il lu pour la 3e fois?

M. CURRIE: Si l'on entrevoit que les légistes de la Chambre pourraient apporter des changements à la rédaction du bill, je proposerais de renvoyer la 3e lecture à un autre jour. Il ne serait certainement pas irrégulier de faire des changements au bill après la 3e lecture.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'avais compris que s'il avait des modifications à faire, elles le seraient par le Sénat, mais si l'honorable député insiste, la motion pour la troisième lecture doit être maintenue.

M. CURRIE: Je pense que ce serait préférable.

M. McMASTER: Me serait-il permis de vous dire un mot à ce sujet, monsieur l'Orateur? Avec toute la déférence et les égards qui lui sont dus, je crois que l'honorable député de Simcoe-Nord fait erreur en soutenant que l'on ne peut passer à la 3e lecture pendant la même séance de la Chambre au cours de laquelle le projet de loi a été discuté en comité. Il est vrai que cette procédure sort de l'ordinaire, et n'est pas recommandée par les auteurs de droit constitutionnel et parlementaire, mais à vrai dire, elle n'est pas illégale ou anticonstitutionnelle.

M. CURRIE: Je ne tiens pas à discuter le point, mais je soutiens que l'on devrait s'en tenir à la coutume suivie de tout temps par la Chambre. Voici le point de mon argument: Si nous permettons que les légistes de la Chambre, ou toute autre personne, apportent des changements à un bill après sa troisième lecture, nous ouvrirons la porte à une foule d'abus. C'est la seule raison qui m'engage à retarder la lecture du bill pour la 3e fois. C'est une mauvaise innovation, et je suis d'avis que le Gouvernment ne devrait pas le tolérer.

L'hon. M. DOHERTY: Je dois rectifier la déclaration de l'honorable ministre sur un point. Je n'ai pas donné à entenedre que les légistes ou d'autres fonctionnaires de la Chambre devraient apporter des modifications au bill après l'adoption de la motion tendant à la troisième lecture. Voici ce que j'entendais: Dans le cas où l'on constaterait que la rédaction n'est pas d'une clarté absolue, le Sénat devrait la modifier de façon à ne laisser aucun doute. Cela ne comporterait pas une modification par les officiers de la Chambre. De plus, si le Sénat modifiait en effet le bill, il faudrait que cet amendement nous revienne, alors que nous aurions l'occasion de l'examiner. L'honorable ministre, si je le comprends bien, a parfaitement le droit de prendre cette attitude s'il croit que cela peut être utile d'empêcher ainsi d'accélérer les travaux comme on se le propose; mais s'il se base simplement sur la crainte de voir des changements apportés au bill par un fonctionnaire de la Chambre, je peux l'assurer que ce n'est pas du tout ce que nous visons et cela ne se fera certainement pas.

M. CURRIE: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je ferai observer que la procédure régulière au sujet de tous les bills de la Chambre des communes veut qu'ils soient modifiés par cette Chambre. Avant d'être définitivement adoptés ils sont supposés avoir été revisés par le légiste de la Chambre afin de voir à ce que la rédaction ne présente rien de répréhensible. Un fonctionnaire est employé spécialement à cette fin et il fait un rapport sur tous les bills. Depuis quelques années, on a pris cette ha-

bitude de présenter des projets de loi destinés à corriger des erreurs survenues dans un autre bill. Je crois que nous en avons eu un ou deux de ce genre cette session-ci. Or, je suis d'avis que nous devrions nous en tenir à la procédure suivie depuis plusieurs années par le passé, et cette procédure consiste en ce que le légiste de la Chambre approuve tous les projets de loi entre les deuxième et troisième lecture et dans le cas où il y aurait des erreurs, elles devraient être rectifiées. Nos lois devraient aller au Sénat sous une forme régulière et le Sénat ne devrait pas être obligé de nous renvoyer des bills pour y apporter des modifications de rédaction. C'est pour cette raison que je prends cette attitude. Je n'ai aucun désir de retarder l'adoption des lois, mais je crois que ma proposition est opportune et conforme à l'usage de la Chambre. Si le ministre est convaincu que le bill est bien conçu, je suis prêt à le laisser passer, mais le Sénat apporte constamment des amendements à nos bills parce qu'ils ne sont pas rédigés en bon anglais ou qu'ils contiennent des erreurs. Par conséquent, je suis d'avis que l'on ferait bien de s'assurer si ce bill est bien rédigé et sous la forme voulue avant de l'envoyer au Sénat.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que c'est une règle bien établie qu'à moins de très grande urgence la troisième lecture d'un bill ne doit pas avoir lieu à la séance où s'est faite la discussion en comité. Dans cette affaire, je ne crois pas qu'il y ait grande urgence.

Quand même nous devrions attendre la troisième lecture de ce bill jusqu'à demain, le monde continuera de marcher.

L'hon. M. DOHERTY: Lors même qu'il n'y aurait pas urgence, certains d'entre nous tiendraient à s'en aller aussitôt que la prorogation pourrait avoir lieu, sans préjudice aux affaires publiques. Toutefois, je me rendrai à l'objection de l'honorable député, s'il y insiste.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Quand la troisième lecture du bill aura-t-elle lieu?

L'hon. M. FIELDING: A la troisième séance, et l'honorable ministre de la Justice pourra alors étudier le point douteux.

(La séance est levée à onze heures et vingt-six minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

La séance est ouverte à onze heures.

Samedi, 8 novembre 1919.

La séance est ouverte à onze heures.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LE SENAT ET LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. WIGMORE demande à déposer un projet de loi (bill n° 45) tendant à modifier la loi sur le Sénat et la Chambre des communes.

M. McKENZIE: Expliquez-vous.

M. WIGMORE: Le chapitre 10, article 39 des Statuts revisés de 1906, est ainsi conçu:

Au député qui occupe le poste de chef de l'opposition dans la Chambre des communes, il est accordé une indemnité de session, supplémentaire de sept mille dollars.

L'amendement que je propose se lira comme suit:

Est modifié l'article 39 de la loi sur le Sénat et la Chambre des communes, Statuts revisés de 1906, chapitre 10, par le retranchement des mots "de session supplémentaire" à la troisième ligne dudit article, et la substitution en leur lieu et place des mots "annuelle additionnelle".

Lorsque la loi a été originairement adoptée, je ne crois pas que l'on ait eu l'intention que l'indemnité du chef de l'opposition fût une indemnité de session, considérant que le premier ministre du Canada reçoit une indemnité annuelle de $10,000 ainsi que son indemnité de session, et que les membres du Gouvernement reçoivent $7,000, ainsi que leur indemnité de session. Dans le cas de deux sessions, le premier ministre reçoit $15,000 par année, tandis que le chef reconnu de l'opposition reçoit $19,000 par année. Je pense que cela indique que l'intention du Parlement en adoptant la loi était que l'indemnité du chef de l'opposition fût une indemnité annuelle comme celle des membres du Gouvernement.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. PORTER: Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire donner une explication sur un fait personnel, au sujet d'une assertion faite, il y a un jour ou deux, par le député de Chambly-Verchères (M. Archambault), pendant qu'il discutait le projet de rachat du Grand-Tronc. Cette assertion a été reprise

par l'Evening Citizen, d'Ottawa, numéro du 4 courant. Ce journal rapporte ces propos de la manière suivante:

M. Archambault a déclaré qu'une fois tout l'horaire des chemins de fer nationaux canadiens a été dérangé pour des fins politiques. Il a lu des lettres et articles de journaux traitant de l'affaire de R. H. Thompson, de Mount Eagle Valley (Ont.), qui a déclaré que, parce que le train du Nord-Canadien avait été contremandé à Bancroft, dans le but de transporter les gens au pique-nique de E. Gus. Porter, à Marmora, sa fille, qu'il conduisait à l'hôpital à Toronto, était morte.

On ne saurait reprocher au Citizen, ni au représentant de Chambly-Verchères la paternité de cette nouvelle, vu qu'elle a d'abord paru dans une publication fameuse, appelée Jack-Canuck. Tant que ces propos n'ont été publiés que par une feuille aussi malfamée que celle-là et par le représentant de Chambly-Verchères, je n'ai pas jugé que l'incident était de nature à nécessiter une explication de ma part. La nouvelle et la conclusion qu'on en tire sont trop sottes pour exiger un démenti. Mais l'incident ayant trouvé place dans le hansard, ainsi que dans la presse respectable, je sens que je dois donner une explication, en justice pour moi-même et pour le Gouvernement, qui administre le chemin de fer en question. On déclare, comme je l'ai lu, que tout l'horaire du réseau de l'Etat a été dérangé dans le but de faire réussir mon pique-nique politique. Je n'ai pas l'idée que j'étais parvenu à une situation assez éminente, à ce qu'on prétend, pour pouvoir disposer de tout le réseau des chemins de fer nationaux, en retarder les trains et m'en servir pour les fins de mon pique-nique. Toutefois, c'est ce qu'on me semble affirmer, et cette assertion est aussi dénuée de vérité que la conclusion est dénuée de bon sens.

La vérité est que, le jour en question, je n'ai rien à faire en aucune manière avec la règlementation ou la circulation des trains de cet embranchement de chemin de fer, non plus que le comité qui était en tête du pique-nique qui a eu lieu en mon honneur ce jour-là. J'ai pris des renseignements et j'ai constaté que pas un seul train de ce chemin de fer n'a changé son horaire régulier dans cette circonstance. Les trains ont circulé normalement toute la journée et la compagnie n'a reçu aucune demande de changer ou de modifier son horaire sous ce rapport.

La députation ignore peut-être que, sur l'embranchement Central-Ontario du chemin de fer national du Canada, la station de Marmora, où ce pique-nique avait lieu est à environ deux milles de distance du village même et que, pour accommoder les voyageurs, un embranchement a été construit de la ligne principale au village. Le jour en question le dernier dans la direction du sud s'est rendu au village et en est reparti, comme une simple question d'affaires, et non par suite d'une ingérence de ma part ou de celle du comité, afin de recueillir les centaines de voyageurs qui habitent au sud du village et pour les transporter chez eux. Il en est résulté que le train a été en retard d'environ une heure et demie le plus. Pour convaincre mes auditeurs que le retard n'a pas été causé par un acte prémédité de ma part ou de la part du comité, le train est parti de Marmora dès que les gens ont pu y monter. Il avait été annoncé qu'il partirait à six heures; mais, de fait, il est parti de vingt à vingt-cinq minutes avant l'heure, et il n'a pas attendu la fin du pique-nique.

Quant à la mort de la fille de M. Thompson, je la déplore infiniment, comme tous la déplorent, j'en suis sûr; cependant, je regrette encore plus qu'un député exploite un incident de cette nature afin, me semble-t-il, d'obtenir un avantage politique. L'honorable député termine ses commentaires sur cette affaire par ces paroles:

Que doivent penser les habitants du pays? Le représentant de Hastings-Ouest (M. Porter), l'ancien premier ministre, M. Hearst, et M. T. W. McGarry doivent être fiers que le succès de leur pique-nique politique ait été, pour ainsi dire, acheté au prix du meurtre d'une enfant malade.

Voici tout ce que j'ai à répondre, Je regretterais beaucoup, vraiment, d'avoir à apprécier ma conduite ou mes sentiments d'après une règle que pourrait établir le représentant de Chambly-Verchères.

ADOPTION DU PROJET DE LOI AYANT POUR BUT LE MAINTIEN EN VIGUEUR DU TRAITE DE COMMERCE ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

Le projet de loi (bill (n° 43) concernant une certaine convention passée entre Sa Majesté et le président de la République française, en date du 19e jour de septembre 1897, et la convention supplémentaire, et la loi de 1908 relative à une convention passée avec la France, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Ce bill n'a pas été distribué et je veux en voir un exemplaire avant de donner mon assentiment à la proposition.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce): On a distribué le

bill imprimé dans les deux langues. La mesure est claire par elle-même; voici cependant en quelques mots ce qui en est: Le traité qui existait jusqu'à présent entre la France et le Canada était sujet à prendre fin après un préavis d'un an de la part de l'une ou l'autre des parties. Le gouvernement français a donné l'avis d'un an qui aurait mis fin au traité en septembre 1919. Il a donné cet avis—en conformité d'une règle administrative adoptée en vue de préparer les voies pour de nouveaux arrangements une fois la guerre terminée—à toutes les nations avec lesquelles la France avait un traité. Ces avis ne comportaient rien de nature à faire croire à un esprit d'opposition soit aux traités existants, ou à ceux que l'on pourrait se proposer de conclure—comme je le disais, cette procédure a été adoptée en vue de l'adoption d'une ligne de conduite d'ordre général. Alors, afin de ne pas laisser le traité tomber en péremption à cette époque de bouleversement général, le gouvernement français a proposé qu'au lieu d'exiger un avis d'un an le traité soit maintenu, mais sujet à abrogation moyennant avis de trois mois et c'est à cette substitution—qui a pour objet de continuer la convention existante jusqu'au jour où les conditions permettant d'entamer d'autres négociations à l'égard de nos relations commerciales—que prévoit ce projet de loi.

L'hon. M. FIELDING: La seule chose à déplorer dans cette affaire c'est que ce délai de trois mois me paraît excessivement court. Je comprends bien, cependant, ainsi qu'on l'a dit hier au cours de la discussion sur la résolution, qu'il s'agit simplement de suivre une règle générale établie par le gouvernement français et qui ne vise pas le Canada en particulier.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nullement.

L'hon. M. FIELDING: Il est malheureux que ce délai ne soit que de trois mois car, comme le sait mon très honorable ami, on ne peut faire grand'chose en affaires d'Etat en si peu de temps. Toutefois, si le gouvernement français a adopté cette procédure générale, il est inutile de s'y opposer.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Un délai de trois mois seulement est assurément fâcheux pour le commerce de toute façon. Néanmoins, à l'égard du commerce entre la France et le Canada, il n'est pas très actif par ce temps de confusion générale.

L'hon. M. FIELDING: Cet arrangement vaut encore mieux que de voir le traité prendre fin.

[Le très hon. sir George Foster.]

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, et comme l'a dit mon honorable ami, la proposition vient du gouvernement français lui-même.

(Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI TENDANT AU RACHAT DU RESEAU DU GRAND-TRONC.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur) propose la 2e lecture et l'adoption des amendements apportés par le Sénat au projet de loi (bill n° 33) concernant le rachat par Sa Majesté du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

Le premier amendement, dit-il, apporté par le Sénat est celui de l'article 6, lequel autorise la mise en arbitrage de la valeur des actions privilégiées et des actions ordinaires. A la suite du mot "Canada", dans la ligne, est ajouté ce qui suit:

La valeur, s'il en est, ainsi déterminée, ne doit pas être supérieure à un montant sur lequel le dividende annuel à 4 p. 100 sur la valeur collective versée des actions garanties actuelles et des nouvelles actions garanties dans leur ensemble dépasserait cinq millions de dollars. La détermination de cette limitation ne doit pas être considérée par les arbitres comme une admission ou une indication que la valeur qui doit être déterminée est le montant ainsi fixé, ou tout autre montant.

L'objet visé par cet amendement, ainsi que les honorables membres le verront, est de fixer un dividende annuel maximum qui portera sur les actions garanties comme sur les actions privilégiées et sur les actions ordinaires; c'est-à-dire, $2,500,000 devront suffire au dividende qui peut être remboursable du fait de la sentence des arbitres au sujet des actions privilégiées et des actions ordinaires, et les autres 2 millions ½ représentent les actions garanties. Comment en est-on arrivé à ce montant de 5 millions? C'est ce que j'ignore. Mais quoi qu'il en soit, il a plu au Sénat de fixer un maximum de 2 millions ½ que l'on ne saurait dépasser pour le paiement du dividende annuel à verser en vertu de la sentence que peuvent rendre les arbitres au sujet des actions privilégiées et des actions ordinaires. Je suis encore de l'opinion exprimée en cette Chambre au cours de la discussion de ce bill, c'est-à-dire, qu'il est assurément malavisé de fixer un maximum, que la chose donne à entendre qu'après tout il pourrait arriver que la valeur en soit fixée à ce maximum; une autre raison à faire valoir, c'est qu'il est impossible d'entamer des négociations directes à ce sujet avec les autres parties à l'arbitrage habitant à l'étranger,

qui sont susceptibles de considérer cette précaution comme enlevant aux arbitres l'essence même de leurs prérogatives. Pour toutes ces raisons, je suis d'avis qu'il eût été préférable de nous abstenir de fixer un chiffre maximum à la sentence arbitrale. Dans le présent cas, la situation diffère de celle que nous occupions relativement à l'arbitrage dans l'affaire du Nord-Canadien, puisque les porteurs d'actions étaient au pays et nous pourrions négocier directement avec eux; les cinq sixièmes des actions du Nord-Canadien étant entre les mains de nos concitoyens. Or, les débentures des obligations du Grand-Tronc habitent à l'étranger; ils ne sont pas sous notre autorité et il nous est impossible de nous aboucher avec eux et de négocier directement dans le but d'en arriver à un accord.

A un autre point de vue toutefois, cette modification constitue, je le suppose, une sauvegarde en tant qu'elle fixe le chiffre maximum de la somme que nous devrons acquitter, de sorte que nous ne voyons pas la nécessité de nous opposer à son adoption.

Cependant, je ferai observer que le texte de l'amendement laisse à désirer. Il décrète que la sentence arbitrale ne devra pas excéder le montant que représente le dividende de cinq millions que nous pourrions être appelés à verser tant sur les actions privilégiées et les actions ordinaires que sur les autres émissions. Je suis d'avis que le mot "égaler" serait plus à sa place ici que le mot "excéder". Cependant, j'ai la conviction absolue que les arbitres n'éprouveront pas la moindre difficulté à décider quelle est réellement l'intention du Parlement à ce sujet .

Le second amendement remplace purement et simplement le mot "actions" par le mot "stock" dans la 46e ligne de l'article 10. Cela vaut mieux et je présume que la forme plurielle est le fait d'une erreur d'impression dans bill original.

Le troisième amendement décrète l'insertion de l'article suivant, qui sera numéroté 12, à la suite de l'article 11; cet article est nouveau:

Pour les fins de l'évaluation à laquelle pourvoit la présente loi, aucune de ces dispositions ne doit être interprétée comme supprimant ou affectant les obligations contractées par le Grand-Tronc comme garant ou à d'autre titre répondant de la dette de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, non plus que les réclamations du gouvernement du Dominion du Canada contre l'une ou l'autre des compagnies susmentionnées ou contre une compagnie faisant partie du réseau ferroviaire du Grand-Tronc.

Si l'on tient à connaître mon opinion à ce sujet, je prétends que cet article est superflu. Je ne puis m'expliquer la crainte manifestée par le Sénat que le juge en chef de la cour d'Echiquier pourrait, à moins de recevoir des instructions spéciales à cet effet, estimer la valeur des actions indépendamment des obligations qu'a assumées la compagnie propriétaire de ces actions. Je ne vois pas toutefois que l'insertion de cet article puisse nuire en rien au bill, de sorte que nous n'aurions pas raison d'exiger qu'il soit biffé. J'ai donc l'honneur de proposer que les modifications apportées par le Sénat au projet de loi (bill n° 33) concernant l'acquisition par Sa Majesté du réseau du Grand-Tronc, soient adoptées.

L'hon. M. FIELDING: Monsieur l'Orateur, j'approuve de tout cœur le raisonnement de mon honorable ami (M. Meighen) relativement à la question de limiter le chiffre de la sentence arbitrale. Je ne puis toutefois approuver les conclusions qu'il tire, car elles sont contraires aux prémisses qu'il a posées.

Je partage l'opinion qu'il a émise, à savoir qu'il est dangereux d'imposer une limite au chiffre de la sentence arbitrale, car nous donnons quelque vraisemblance à l'objection que cette limite constitue pour ainsi dire une invitation aux arbitres d'accorder cette somme à la compagnie du Grand-Tronc. Le Sénat a prévu cette objection, semble-t-il, car il a ajouté quelques mots à l'effet que les arbitres ne devront pas considérer ce fait comme une admission quant à la valeur de ces actions. En dépit de cette précaution, toutefois, il ne s'ensuit pas moins que le seul fait d'avoir mentionné ce chiffre constitue un avis indirect à l'adresse du monde entier que les arbitres pourront accorder cette somme aux actionnaires du Grand-Tronc et personne ne sera surpris s'ils le font. Je regrette que mon honorable ami n'ait pas jugé à propos de s'en tenir à son opinion en proposant que la Chambre refuse d'adopter cet amendement. S'il l'avait fait, j'ai tout lieu de croire qu'il se serait rendu compte que les représentants du peuple partagent sincèrement son avis à ce sujet.

Je trouve assez étrange le texte de cet amendement. On dirait que l'auteur est excessivement désireux d'éviter la mention d'une forte somme. La signification du présent amendement, c'est que nous devrons verser une somme de $2,500,000 pour acquitter l'intérêt sur les actions garanties et l'autre montant de $2,500,000 représente le chiffre maximum de l'intérêt que nous pour-

rons être appelés à acquitter sur les actions dont la valeur sera déterminée par l'arbitrage. Il s'agit donc simplement d'une autre somme de 60 millions. Je ne m'explique donc pas pour quelle raison le Sénat s'obstine à éviter de dire en toutes lettres que la sentence arbitrale ne devra pas excéder le montant de 60 millions, à moins que l'auteur n'ait redouté que la mention de ce chiffre de 60 millions soit de nature à alarmer la population, qu'il était préférable d'employer un remouflage en se contentant de mentionner le montant de l'intérêt, sur cette somme. Le texte de l'amendement est étrange si l'on tient compte du but qu'il vise. Cependant, ce détail n'a guère d'importance. Si le Sénat avait l'intention de décréter que la sentence arbitrale ne devra pas excéder 60 millions, pourquoi ne pas le dire clairement en bon anglais? Je ne vois pas ce que nous pourrions y gagner à dissimuler le fait que cet amendement constitue, sauf la restriction qu'a mise le Sénat, une invitation aux arbitres d'accorder 60 millions pour des actions dont la valeur est fort problématique aux yeux de nombre de gens.

C'est là une affaire qui semble embarrasser le Gouvernement. Un journal du soir rapportait hier un incident qui s'est passé au Sénat. Je ne dis point que ce journal soit un organe du Gouvernement, car, pour moi, il n'en existe point d'autres que la "Gazette du Canada". Voici ce rapportait ce journal:

A la séance du comité relatif au projet de loi sur le Grand-Tronc, sir James Lougheed a annoncé ce matin que le Gouvernement proposerait deux modifications au bill.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! L'honorable député pêche contre le règlement quand il fait allusion à des actes de la Chambre haute. Parce que ces actes sont publiés dans les journaux, cela ne justifie point l'honorable député d'y faire allusion.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas parce que ces actes ont été publiés dans les journaux, monsieur l'Orateur. Nous sommes en train d'étudier les amendements faits par le Sénat et nous ne pouvons guère les discuter sans rappeler ce que le Sénat a fait.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas permis dans cette Chambre de rappeler un débat qui aurait eu lieu quand elle siégeait en comité général, moins encore de rappeler les actes d'une autre section du Parlement. C'est là une règle bien connue et qui ne souffre aucun doute.

L'hon. M. FIELDING: Avec tout le respect dû à votre décision, monsieur l'Orateur, je ne vois pas comment nous pourrions bien délibérer un amendement fait par le Sénat sans discuter les actes qui au Sénat ont trait à cet amendement. J'admets parfaitement que nous ne pouvons discuter les actes de la Chambre haute en général.

M. l'ORATEUR: Il est permis à la députation de discuter les étapes de la procédure suivie au Sénat, mais non de faire une allusion quelconque aux débats qui ont eu lieu, non plus qu'aux arguments faits au Sénat ou dans un de ses comités.

L'hon. M. FIELDING: Si vous insistez sur votre décision, monsieur l'Orateur, je devrait naturellement m'y soumettre. Je ne saurais concevoir cependant qu'il soit possible, dans le cas actuel, d'éviter toute allusion aux actes de la Chambre haute. J'ai bien le droit, ce me semble, de parler d'une déclaration que le leader du Gouvernement a faite au Sénat touchant ce projet de loi. C'est là une chose que j'ai sûrement le droit de discuter. Je connais la règle en question, et je suis tout prêt à m'y conformer. Je désire simplement parler d'une déclaration faite au Sénat relativement à ce projet de loi.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami fait allusion au compte rendu qu'un journal aurait fait de ces actes.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas devant moi le compte rendu officiel des débats de la Chambre haute, mais je suis sûr que l'on y trouverait la confirmation de l'article que je m'apprêtais à lire.

M. l'ORATEUR: La règle dont je parle est formulée par Bourinot à la page 357 de son livre:

Cela fait de même partie de la loi non écrite du Parlement de ne faire dans une Chambre aucune allusion aux débats de l'autre Chambre, règle que l'Orateur a toujours rigoureusement fait observer. Il arrive parfois que des députés cherchent à éluder cette règle en employant des expressions ambiguës, en faisant allusion, par exemple, à ce qui est arrivé "dans un autre lieu"; mais l'emploi de tels subterfuges doit être réprimé par l'Orateur quand il sait évidemment à qui ces allusions sont faites.

L'hon. M. FIELDING: Si nous discutions un débat de la Chambre haute, je n'ai pas le moindre doute que cette règle ne nous fût applicable; mais je ne discute point un débat de la Chambre haute; je me préparais simplement à lire une déclaration faite au Sénat relativement à ce projet de loi. Avec tous les égards que je vous dois, monsieur l'Orateur, je soutiens que cette règle ne m'est pas applicable. Je ne vois pas comment je puis être empêché...

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Le mot "débat" ne s'entend point seulement d'une discussion et la règle ne s'applique pas seulement à un débat sur la deuxième ou la troisième lecture d'un bill. Il a trait à tous les actes d'une autre Chambre, réponses à des questions et différentes choses de cette sorte. Tout ce qu'il est loisible à cette Chambre de discuter, ce sont les documents du Sénat, documents dans lesquels nos fonctionnaires ont le droit de faire des recherches et auxquels il peut être fait allusion. Mais quant à un débat ou une discussion de la Chambre haute, la règle est claire.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre de l'Intérieur a été obligé de faire allusion à des actes du Sénat. Il a dit ne pas savoir ce que les sénateurs avaient dans l'idée, et ne pas savoir pourquoi ils avaient ceci ou cela.

Il me semble que le ministre avait parfaitement raison d'agir de la sorte et, cela étant, je ne vois pas que l'on puisse m'empêcher de faire allusion à une déclaration faite au Sénat.

M. l'ORATEUR: L'allusion du ministre n'était que spéculative, et il était en la faisant dans son droit.

L'honorable député (M. Fielding) pourrait en faire autant, mais je persiste dans ma décision comportant que l'honorable député ne saurait faire allusion à un débat qui a eu lieu au Sénat.

L'hon. M. FIELDING: Alors, je dirai qu'un des ministres a déclaré, ailleurs qu'ici, que le Gouvernement avait l'intention de modifier ce bill.

M. l'ORATEUR: L'honorable député pèche contre le règlement en cherchant à dire la même chose d'une manière indirecte, c'est très clair d'après la règle indiquée par Bourinot et que j'ai citée.

L'hon. M. FIELDING: Je m'incline, monsieur l'Orateur. Je dirai, cependant, que cette règle s'appliquerait plutôt dans un cas de controverse. Le Sénat a apporté à un certain bill une modification qu'on nous demande d'approuver, mais on nous apprend que nous ne pouvons faire aucune allusion à ce qui s'est dit à ce sujet au Sénat. Alors, l'honorable ministre de l'Intérieur ne pouvait donc demander à la Chambre d'approuver un amendement, ni faire allusion à ce qui s'était passé au Sénat. Néanmoins, tout ce que je veux dire, c'est qu'un des ministres a déclaré que le Gouvernement avait l'intention de présenter une proposition d'amendement ayant pour objet de faire soumettre à l'arbitrage les deux catégories d'actions. Il y a moins de vingt-quatre heures que l'honorable ministre a fait cette déclaration, et cependant la motion qui nous a été envoyée du Sénat ne contient pas d'amendement de cette nature.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, je n'ai pris aucune part aux délibérations concernant le projet de faire l'acquisition du Grand-Tronc. J'ai toujours eu pour le Sénat le plus grand respect, mais de toutes les absurdités que la législation peut comporter, la plus caractérisée qu'il m'ait jamais été donné de constater, c'est celle qui consiste à nommer des arbitres et à fixer la sentence qu'ils auront à rendre. Quand même ce serait le Sénat qui aurait fait une proposition dans ce sens, elle n'en est pas moins absurde.

M. CAHILL: Le ministre chargé de ce bill voudrait-il me dire pourquoi il tient à l'adoption de cette proposition d'amendement? Si je le lui demande, c'est parce que, il y a quelques jours, il ne voulait absolument pas que le bill fût modifié. S'il est vrai qu'il manquait au bill un article vicieux, il est également vrai que le Sénat est venu l'y ajouter. Je doute fort que ces actions aient aucune valeur; cependant, elles furent cotées, à la Bourse de Londres, à 28 millions ou 29 millions, et le ministère veut inviter des arbitres à leur reconnaître une valeur de 60 millions. C'est ce que personne ne saurait concevoir, étant donné surtout qu'on va les faire payer au peuple. La partie du ministère qui est représentée dans cette Chambre a mal fait, mais celle qui est représentée dans l'autre Chambre a fait quarante fois pis. Que pouvait-il y avoir de plus ridicule que de fixer le chiffre de 62 millions comme valeur maximum de ces actions qui ne valent absolument rien? Il est absolument certain que si le Gouvernement exigerait du Grand-Tronc le paiement de ce qu'il lui doit, ces actions ne vaudraient pas un dollar et que les actions au sujet desquelles il garanti l'intérêt ne vaudraient pas la moitié de ce qu'il garantit. On nous a représenté, hier, que le pays était sans argent. Les soldats qui sont venus demander de l'aide au Gouvernement n'ont pu obtenir un traître liard tant le pays est appauvri, et treize heures après, le même Gouvernement adresse aux actionnaires de Londres une autre invitation les priant d'insister pour obtenir au moins 60 millions pour des actions sans aucune valeur. Je propose, par amendement, si j'en ai la per-

mission, que le mot "dollars" soit retranché du bill et que le mot "sous" y soit substitué.

L'hon. M. KING: Par cet amendement, ne cherche-t-on pas à obtenir que les arbitres rendent d'abord leur sentence au sujet de la valeur des actions, au lieu de commencer, comme ils le devraient, d'après moi, par évaluer l'actif matériel que l'Etat va acquérir? Qu'en pense l'honorable ministre?

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre ayant déjà adressé la parole, le règlement lui interdit de répondre. Cependant, comme il s'agit d'un cas exceptionnel, la Chambre sera sans doute unanime à lui permettre de répondre à la question de l'honorable député.

L'hon. M. MEIGHEN: A mon sens, cet amendement ne change rien à l'intention de la loi par rapport aux actions, c'est-à-dire par rapport à ce qu'il s'agit d'évaluer.

S'il produisait le résultat que l'honorable député souhaite—l'estimation des biens matériels par les arbitres—je le regretterais infiniment. Je craindrais qu'aujourd'hui l'estimation des biens matériels n'imposât au Gouvernement une bien plus grande obligation que celle qui pourrait lui incomber aux termes du bill. J'ai répondu à la question de mon point de vue. Je n'aurais pas raison, il me semble, de rien dire de plus.

L'hon. M. KING: Le ministre semble donner à entendre que mes remarques avaient trait aux bien matériels des entreprises dans l'état où elles sont aujourd'hui. Lorsque j'ai pris la parole pendant le débat, j'ai déclaré que, à mon avis, il fallait prendre grand soin de bien établir les conditions de l'arbitrage, et j'ai fait observer qu'il y a une grande différence entre l'estimation des propriétés en leur état actuel, étant donné le coût de la main-d'œuvre et des matériaux, et leur estimation à l'époque où elles ont été établies.

L'hon. M. MEIGHEN: Même dans ce cas, l'estimation serait beaucoup trop élevée.

L'hon. M. KING: Ma thèse est que les actions ne sauraient convenablement servir de base à l'arbitrage. La seule base légitime est celle qui a trait à l'entreprise que l'Etat acquiert. Les actions en représentent peut-être la valeur. Si elles la représentent, fort bien; si elles ne la représentent pas, c'est certainement un acte de sagesse de faire en sorte que la sentence arbitrale se rapporte à la valeur réelle de l'entreprise.

M. McKENZIE: Je doute fort que la Chambre doive agréer l'amendement qui fixe ou engage à fixer à un certain chiffre la somme qui sera allouée par les arbitres. A mon avis, le chiffre est trop élevé. Pendant le débat, on nous a fait entrevoir et répété souvent que les arbitres pourraient décider qu'il n'y eut aucune valeur.

Le ministre de l'Intérieur et le ministre des Chemins de fer ont dit qu'ils ignoraient quelle pourrait être la somme allouée par les arbitres; de fait, on a laissé entendre aux membres de la Chambre que les arbitres pourraient trouver qu'il n'y eut aucune valeur et que, par ricochet ou directement, ce à quoi nous nous engagions, indépendamment du résultat de l'arbitrage, pourrait suffire amplement à payer tout ce que nous obtenons. En agréant cet amendement, nous engageons les arbitres à décider qu'une somme de $62,500,000 sera allouée, et il me semble que, quoi que puissent faire les arbitres, nous n'avons pas raison de dire qu'ils font bien, s'ils rendent une sentence de ce genre. Quant à moi, je ne saurais me prêter à l'adoption de l'idée que les arbitres seraient excusables de rendre une sentence qui entraînerait la dépense d'une somme d'argent aussi énorme. Je ne sache pas qu'il soit utile de récriminer ni d'établir des comparaisons; cependant, je déclare au ministère et aux membres de la droite que, puisque nous en sommes arrivés, par une forte majorité, à la conclusion qui nous a arrêtée hier—que nous n'avions pas un sou à dépenser pour réjouir le cœur et les foyers de nos soldats rentrés au pays—et que, pour cette raison, nous avons refusé de rien faire de plus que ce que nous faisons en ce sens, il est étrange que, le lendemain, nous venions déclarer ici que nous devrions jeter par les fenêtres $62,500,000, en sus des centaines de millions de dollars que nous nous engageons à payer pour ce chemin de fer, qui n'est certainement pas une entreprise lucrative.

L'hon. M. FIELDING: Puis-je suggérer au ministre de partager sa motion en deux? Il y a deux amendements, et quelques-uns de nous consentiront peut-être à en agréer un, sans vouloir agréer l'autre. Quant à moi, je désire vivement m'insurger contre le premier amendement au sujet de la restriction. Le deuxième se rapporte à un autre sujet, et je crois qu'il serait bon de séparer les amendements et de les prendre à leur tour, comme nous faisons à l'égard d'un projet de loi.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que ce soit l'usage. Vu que le Gouvernement a décidé d'accepter les amendements du Sénat, notre devoir est de proposer qu'ils soient agréés. Si l'honorable député le

désire, il peut, j'imagine, soumettre une proposition et recueillir les opinions de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: Il est d'usage très fréquent qu'un ministre qui pilote un projet de loi propose qu'un amendement, sur deux, trois ou quatre, soit agréé; de fait, ils devraient être expliqués et adoptés séparément.

L'hon. M. MEIGHEN: Cela a lieu lorsque le Gouvernement se propose de n'accepter que certains amendements, non pas lorsqu'il a l'intention de les accepter tous.

L'hon. M. FIELDING: La Chambre devrait assurément s'occuper de chacun séparément.

M. CAMPBELL: J'ai tout lieu de croire que la majorité des membres de cette Chambre s'opposent fortement à l'adoption du premier amendement proposé. Il y a quelques jours, j'ai proposé dans cette Chambre qu'on devrait mettre toutes les actions en arbitrage. Ma raison d'agir ainsi, comme je l'ai dit alors, c'est que j'étais fermement convaincu qu'aucune valeur, j'allais dire, n'était attachée à ces actions privilégiées et ordinaires—il serait peut-être plus juste de dire que la valeur totale des actions portant garantie, des actions privilégiées et des actions ordinaires s'élève à moins de 50 millions—cembien moins, je n'en sais rien. Tout le monde semble être d'avis que cet amendement, s'il est adopté, nous fera dire, en quelque sorte que la valeur totale de ces actions est à notre avis, de beaucoup plus que 60 millions, et je crois qu'il serait fâcheux de créer une telle impression dans le public. Par conséquent, je ne saurais m'opposer trop fortement à l'adoption de cet amendement.

L'hon. M. FIELDING: Le ministre ne croit-il pas qu'il serait plus sage de se conformer à ma proposition qui demande un vote distinct relativement à chacun de ces amendements? Assurément, on ne va pas ainsi passer outre à l'opinion générale de la Chambre?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne m'oppose pas à la proposition d'un amendement à cette motion, mais la vraie procédure donne au Gouvernement la liberté de faire connaître ses propres vues qui sont telles que les énonce la motion. Il s'agirait de prendre un vote distinct si l'on proposait une motion tendant à amender la motion principale ou demandant le rejet de l'amendement apporté par le Sénat à la clause 6, ou encore en vue de l'adoption des amendements proposés par le Sénat, sauf de celui qui a été apporté à la clause 6. Je ne cherche pas à m'opposer à ce que la Chambre fasse connaître son opinion exacte, mais la procédure suivie par le Gouvernement en ceci est la procédure habituelle.

L'hon. M. FIELDING: Je suis d'avis que nous devrions étudier clause par clause les amendements du Sénat comme nous le faisons dans tous les autres cas.

Quelques DEPUTES: Au vote! au vote!

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle prête à passer au vote?

L'hon. M. KING: Monsieur le président.

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit avoir le consentement unanime de la Chambre s'il veut parler de nouveau, vu qu'il a déjà épuisé son droit à la parole.

L'hon. M. KING: Je tiens à proposer un amendement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'a pas le droit de proposer un nouvel amendement; s'il veut demander à cet effet l'assentiment de la Chambre, je mettrai sa proposition aux voix. La Chambre est-elle prête à passer au vote?

Quelques DEPUTES: Au vote! au vote!

(La motion de M. Meighen, mise aux voix, est adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Anderson,	McIsaac,
Argue,	McQuarrie,
Ball,	Marshall,
Blair,	Martin,
Bolton,	Meighen,
Boyce,	Morphy,
Buchanan,	Munson,
Burrell,	Nesbitt,
Calder,	Porter,
Charters,	Reid (Grenville),
Clements,	Richardson,
Cockshutt,	Shaw,
Cooper,	Sheard,
Cowan,	Simpson,
Cruise,	Smith,
Davidson,	Steele,
Finley,	Stevens,
Foster (sir George),	Stewart (Hamilton),
Griesbach,	Sutherland,
Guthrie,	Thompson (Weyburn),
Halladay,	Thompson (Hastings),
Harrison,	Thompson (Yukon),
Hay,	Thomson (Qu'Appelle),
Henders,	Wallace,
Hepburn,	Whidden,
Hocken,	Wigmore,
Mackie (Edmonton),	Wilson (Saskatoon),
Maclean (Halifax),	Wright.—57.
MacNutt,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Baldwin,	King,
Burnham,	Knox,
Cahill,	Lapointe
Campbell,	(Québec-Est),
d'Anjou,	Leger,
Davis,	McKenzie,
Déchêne,	Maharg,
Devlin,	Marcile (Bagot),
Fafard,	Michaud,
Fielding,	Molloy,
Fortier,	Papineau,
Johnston,	Pardee,
Kay,	Pelletier,
Kennedy (Glengarry	Savard,
et Stormont),	Turgeon.—28.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Borden, sir Robert,	Lemieux,
Doherty,	Marcil (Bonaventure)
Green,	White (Victoria),
White, sir Thomas,	McMaster,
Stewart (Lanark),	Sinclair
	(Guysborough),
Mewburn,	Verville,
McCurdy,	Chisholm,
Spinney,	Sinclair (I.P.-E.),
Drayton, sir Henry,	Lavigueur,
Fraser,	Gladu,
Blake,	Jacobs,
Crothers,	Ethier,
Allan,	Lesage,
Nicholson (Algoma),	Fournier,
Lang,	Casgrain,
Stacey,	Euler,
Brien,	Gauvreau,
McGibbon (Muskoka),	Pedlow,
Bowman,	Ross,
Rowell,	Archambault,
Crerar,	Béland,
Hughes, sir Sam,	Boivin,
Kemp, sir Edward,	Bourassa,
Middlebro,	Robb,
Sifton,	Boyer,
Ames, sir Herbert,	Brouillard,
Armstrong (York),	Bureau,
Armstrong (Lambton),	Cannon,
Arthurs,	Cardin,
Ballantyne,	Copp,
Best,	Delisle,
Bonnell,	Demers,
Boys,	Denis,
Bristol,	Desaulniers,
Butts,	Deslauriers,
Casselman,	Duff,
Chabot,	DuTremblay,
Chaplin,	Fontaine,
Clark (Bruce),	Gauthier,
Clark (Red-Deer),	Gervais,
Clarke (Wellington),	Hunt,
Cronyn,	Lafortune,
Crowe,	Lanctôt,
Currie,	Leduc,
Douglas (Strathcona),	McCoig,
Douglas (Cap-Breton),	Lapointe (Montréal),
Charlton,	Mayrand,
Edwards,	Pacaud,
Elkin,	Parent,
Foster (York),	Power,
Fripp,	Prévost,
Fulton,	Proulx,
Glass,	Séguin,
Harold,	Tobin,
Hartt,	Trahan,
Keefer,	Truax,
Lalor,	Vien.

[M. l'Orateur.]

M. NICHOLSON: J'ai pairé avec l'honorable député de Bellechasse (M. Fournier). Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de la motion.

M. ROBB: J'ai pairé avec le whip en chef du Gouvernement (M. Middlebro). Si j'avais voté, je l'aurais fait contre la motion.

(La motion est adoptée et les amendements du Sénat sont ratifiés.)

DISCUSSION GENERALE D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE EN CE QUI CONCERNE LE PILOTAGE.

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 42) tendant à modifier la loi sur la marine marchande en ce qui concerne le pilotage sur la côte du Pacifique.

M. McKENZIE: Je n'ai pas vu l'exemplaire de ce bill qui est maintenant distribué pour la première fois. Je trouve étrange qu'un projet de loi d'une si grande importance pour la vie commerciale du pays soit présenté avant que les membres en aient reçu des exemplaires.

L'autre soir, lorsque la résolution est venue devant la Chambre, j'ai donné clairement à entendre au ministre que j'y étais opposé et que je considérais cette mesure comme très importante. Le ministre aurait donc dû nous faire parvenir des exemplaires du bill quelques minutes avant la 2e lecture. La distribution de ces exemplaires coïncident avec la 2e lecture de ce projet de loi dont je ne connais pas la disposition, parce que je n'ai pas eu le temps de les étudier. Lorsque la résolution a été présentée, on a expliqué que le but de cette mesure est de mettre à l'avenir la sauvegarde des marins du pays entre les mains d'hommes qui ne sont pas les patrons de navires, et...

L'hon. M. MACLEAN: Nous n'en sommes pas à ce bill encore. Les remarques de mon honorable ami seront peut-être à propos dans quelques minutes, mais, pour le moment, la Chambre est saisie d'une autre affaire.

M. McKENZIE: Je vous demande pardon. En tout cas, je me suis opposé, hier, jusqu'à un certain point, au bill du pilotage, bien que mon objection ne fût pas aussi forte qu'au sujet du projet de loi dont je parle, et qui a pour but de donner carte blanche dans les affaires maritimes à des personnes qui ne sont pas patrons de navires.

Le ministre dit que c'est le bill du pilotage qui est en délibération, mais mes observations seront maintenues au sujet de l'autre bill, lorsqu'il sera discuté. Je demande pardon au ministre de faire ces observations un peu trop tôt peut-être, mais comme je l'ai expliqué, je croyais que c'était l'autre bill et non celui du pilotage dont la Chambre était saisie. Ce dernier projet de loi ne me paraît pas aussi sérieux que l'autre.

M. THOMPSON (Yukon): J'avoue ma profonde ignorance de l'objet de cette proposition, et comme elle concerne une partie considérable de la navigation de la Colombie-Anglaise, j'y porte un intérêt tout particulier. Je prierai donc le ministre de m'expliquer l'objet du bill.

L'hon. M. MACLEAN: Son objet est de dispenser du pilotage les vaisseaux inscrits au registre canadien naviguant entre la Colombie-Anglaise et les ports américains depuis le sud de San-Francisco et jusqu'au nord de l'Alaska. Nous donnons simplement aux navires de la Colombie-Anglaise la même dispense qui a été accordée, il y a des années, à la navigation de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et plus tard de Québec et de l'Ontario.

De fait, la loi est éludée depuis nombre d'années en Colombie-Anglaise et la catégorie de navires que vise le présent bill ne paie pas de droits de pilotage.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles.

Sur l'article 1er (navires exemptés).

L'hon. M. FIELDING: Est-ce qu'on n'atteindra pas le but que vise le ministre en retranchant les mots "ou les ports", dans la 9e ligne, de sorte que l'article serait ainsi conçu: "Les navires inscrits en Canada et naviguant entre un port de la Colombie-Anglaise et le port de San Francisco ou aucun autre port des Etats-Unis d'Amérique sur la côte du Pacifique", et le reste?

Le bill vise uniquement le trafic étranger, mais l'article est rédigé de telle façon qu'il semblerait devoir s'appliquer au trafic interprovincial.

L'hon. M. MACLEAN: Je partage l'avis de mon honorable ami; je propose donc que les mots "ou les ports", dans la 9e ligne, soient biffés.

(La motion est adoptée.)

M. ROBB: Le ministre est-il en mesure d'expliquer pour quelle raison les navires inscrits en Canada devrait être exempts d'acquitter les droits de pilotage, tandis que le même privilège est refusé aux navires inscrits aux Etats-Unis?

Un navire faisant un service quotidien entre Seattle et Vancouver et faisant escale à Victoria, sera obligé d'acquitter les droits de pilotage, s'il est inscrit aux Etats-Unis, tandis qu'il sera exempté de le faire s'il est inscrit au registre canadien. S'il est à propos de protéger la vie des passagers que transportent les navires américains en décrétant qu'ils devront être dirigés par un pilote, existe-t-il quelque raison de négliger d'accorder la même protection aux passagers qui voyagent à bord des navires canadiens? Il pourrait arriver que les deux navires soient montés par des équipages canadiens. Le ministre devrait élucider ce point.

M. STEVENS: Sur la côte du Pacifique et sur les cours d'eau de l'intérieur, nous avons des bateaux traversiers, faisant plusieurs voyages par jour, dont les capitaines connaissent parfaitement les eaux régionales. Ils n'ont jamais recours aux services d'un pilote; cependant sous le régime des règlements en vigueur, ils sont obligés quand même d'acquitter les droits de pilotage; or, le bill tend à conférer le pouvoir aux autorités du pilotage d'exempter ces navires d'acquitter les droits de pilotage. Ces capitaines des navires affectés au transport des passagers sont d'excellents marins, qui connaissent parfaitement les eaux où ils naviguent tous les jours, de sorte que mon honorable ami n'a pas à éprouver de craintes de ce côté.

M. ROBB: De ces navires, dont les propriétaires résident à Seattle, sont inscrits aux Etats-Unis, tandis que les autres le sont en Canada. Pourquoi cette différence que l'on fait?

L'hon. M. MACLEAN: La question de l'honorable député a trait à une question absolument différente de celle que nous avons l'intention de régler par l'adoption du présent bill. Sous le régime de la loi en vigueur à l'heure qu'il est, le département a le droit d'édicter des règlements fixant le chiffre des droits de pilotage que devront payer les navires américains fréquentant les régionales de la Colombie-Anglaise, de sorte que le département de la Justice nous a avisé en conséquence. Il faudrait modifier la loi actuelle, si nous désirions exempter absolument de tout droit de pilotage les navires américains. Ce n'est pas là toutefois l'intention du département, mais sous l'empire du statut en vigueur,

nous avons l'autorisation de diminuer ces droits au minimum et c'est ce que nous nous proposons de faire. On m'assure que les armateurs des Etats-Unis sont satisfaits de cette solution.

M. McKENZIE: Le ministre ou mon honorable ami (M. Stevens) sont-ils en mesure de renseigner la Chambre relativement au système de pilotage, qui est en vigueur en Colombie-Anglaise? Il existe là-bas, je le suppose, plusieurs associations de pilotes. Est-ce que les pilotes reçoivent un traitement fixe ou bien est-ce que leurs revenus proviennent des droits de pilotage qu'ils perçoivent des différents navires?

M. STEVENS: A venir jusqu'à l'année dernière, les pilotes de la Colombie-Anglaise étaient sous la juridiction de deux ou trois commissions de pilotage; ils ne touchaient pas de traitement fixe, mais se contentaient de percevoir des honoraires des navires qui avaient recours à leurs services. L'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) nomma une commission composée d'experts, qui, après une enquête complète et approfondie, proposa l'inauguration en Colombie-Anglaise d'un système de pilotage similaire à celui existant sur le Saint-Laurent et mis tout récemment en vigueur à Halifax.

En réalité, le présent bill donne effet à cette partie des conclusions de la commission d'enquête et consacre le nouveau système qui a été inauguré il y a quelques mois. Les pilotes recevront à l'avenir un traitement fixe. Le département désire diminuer le nombre des pilotes, que je considère excessif et c'est aussi l'opinion d'un bon nombre de gens. Nous prévoyons que le présent système sera au bénéfice tant des armateurs que des pilotes eux-mêmes.

M. McKENZIE: Je me souviens parfaitement du projet de loi auquel mon honorable ami fait allusion. Il fut soumis au Parlement dans la dernière étape de la session l'année dernière. Je me rappelle d'avoir discuté la mesure avec le ministre de la Marine et des Pêcheries dans le temps.

Je suis à peu près certain qu'il ne pourvoit pas aux salaires des pilotes du littoral du Pacifique. Il fixe les salaires des pilotes du Saint-Laurent et je crois qu'il s'occupe aussi du pilotage du littoral de l'Atlantique, à des ports tels que ceux de Saint-Jean, d'Halifax et de Sydney. Mais on ne l'a pas encore mis en vigueur. Je me rappelle avoir dit au ministre qu'il rencontrerait beaucoup de difficultés, vu que tous les pilotes dont les salaires n'étaient pas fixés, voudraient qu'ils le fussent. L'honorable député de Vancouver (M. Stevens) constatera qu'on ne pourvoit aucunement à la fixation des salaires des pilotes du littoral du Pacifique, en tant qu'il s'agit d'une loi fédérale quelconque. Pour ce motif, bien que les pilotes du littoral du Pacifique ne m'aient pas adressé de requête à ce sujet, je verrais certainement avec chagrin qu'on diminue ce petit revenu—peu importe le montant que touchent les pilotes du littoral du Pacifique.

L'hon. M. MACLEAN: C'est également ce qui arrive pour les pilotes du littoral de l'Atlantique.

M. McKENZIE: Ce Parlement accorde un salaire fixe à tout pilote du littoral de l'Atlantique qui a perdu ses droits de pilotage. Nous enlevons maintenant les droits de pilotage, dans les eaux du littoral du Pacifique, et nous ne les remplaçons pas. Nous privons ces pilotes de leur revenu et nous ne leur accordons rien en retour. L'honorable ministre (M. Maclean) secoue la tête. S'il affirme qu'il ne leur enlève pas ces revenus qu'il les remplace par autre chose, je n'ai plus rien à ajouter. Il nous faut des pilotes. Il peut se faire que des navires du littoral de la Colombie-Anglaise, se rendant aux Etats-Unis n'aient pas besoin de pilotes, mais il y a des navires venant dans les ports de ce littoral qui auront besoin de pilotes. Aussi, à moins que nous n'adoptions de disposition de nature à encourager les pilotes à continuer l'exercice de leur profession, nous n'aurons plus de pilotes, avant longtemps. Je voudrais être convaincu, dans l'intérêt général du pays et de la navigation canadienne, qu'on prend les mesures requises pour assurer les services de pilotes le long du littoral du Pacifique. Si on modifie ou si on leur enlève ces droits, il semble qu'on leur doive une compensation, et rien ne m'a démontré que cette compensation avait été accordée.

L'hon. M. MACLEAN: La moyenne des pilotes des différents districts de pilotage de la Colombie-Anglaise reçoit $300 par mois. Je crois qu'ils gagnent plus que les pilotes des autres districts du Canada, à l'exception de Québec et du district du Saint-Laurent. En 1918, dans le district de pilotage Victoria-Esquimalt, cinq pilotes ont gagné $15,131; dans le district de Nanaïmo, sept pilotes ont gagné $22,275 et dans le district de Vancouver, neuf pilotes ont gagné $27,360. Les droits de pilotage acquittés, dans les différents districts de pilotage, ont plus que suffi à payer à ces pilotes la compensation dont j'ai parlé.

M. McKENZIE: Et c'étaient tous des droits de pilotage?

L'hon. M. MACLEAN: Oui, j'ajoute qu'ils ne comprenaient pas les droits payés par la catégorie d'expéditeurs maritimes à qui nous essayons de venir en aide par ce projet de loi. Le fait est peut-être malheureux, mais nous devons admettre qu'on a éludé le paiement de cette taxe aux termes de certain règlement ou prétendu règlement qui autorisait la remise des droits de pilotage acquittés par la catégorie d'expéditeurs maritimes qu'on se propose d'aider par ce projet de loi. Dans aucune autre province que la Colombie-Anglaise nous ne percevons de taxe, pour droits de pilotage sur les navires circulant entre le Canada et les ports américains. Les navires qui font le voyage entre Sydney et New-York ne paient aucun droit de pilotage. On peut en dire autant des vaisseaux qui circulent entre Halifax ou Saint-Jean et New-York, entre Québec et New-York et entre Sydney et Terre-Neuve. S'ils sont des navires canadiens, ils ne paient pas de droit de pilotage. Nous voulons simplement appliquer cette même règle à la Colombie-Anglaise. Même si cela diminue les recettes des pilotes de la Colombie-Anglaise, ce n'est pas là, à mon avis, une considération sérieuse. Ce dont on doit tenir compte, avant tout, c'est l'intérêt de notre marine marchande. Si les droits de pilotage ne fournissent pas de fonds suffisants à cette fin, on trouvera quelque autre moyen de rémunérer les pilotes. Je ne vois pas de raison qui nous engage à prendre tant à cœur les intérêts des pilotes. Il est impossible de les rétribuer convenablement d'une façon ou d'une autre. Il y a une considération plus importante, celle-ci: Quels sont les intérêts de la province de la Colombie-Anglaise et du transport maritime? On nous enseigne qu'il importe grandement à l'intérêt du commerce de cette province, que l'on mette cette loi en vigueur. J'estime que cette loi favorise également l'expression de notre marine marchande.

M. McKENZIE: Quelles représentations ont été faites au ministre de la part des personnes intéressées dans le transport maritime? Peut-il fournir à la Chambre une preuve quelconque ou une preuve satisfaisante émanant de maisons intéressées dans les transports maritimes qu'on s'oppose, en Colombie-Anglaise, au paiement des droits de pilotage? Je ne connais rien de ce que le ministre paraît avoir observé de date récente à l'égard du pilotage. Je sais qu'une petite goélette qui quitte Sydney pour se rendre à Halifax doit payer des droits de pilotage. Libre au ministre de secouer la tête, mais, à titre d'avocat, je suis entré en pourparlers, au nom d'un client, dans le but d'obtenir des autorités du pilotage, au port de Halifax, le remboursement de 9 dollars que le propriétaire d'une petite goélette avait payés en droits de pilotage.

On ne m'a pas remis l'argent. Elles refusèrent de le remettre; elles ont dit que c'était la loi et que le propriétaire de la goélette devait verser les droits de pilotage en entrant dans le port d'Halifax, parce qu'il se trouvait dans la même catégorie que toute autre personne. Mon honorable ami semble avoir découvert une nouvelle loi sous le régime de laquelle un grand pourcentage des navires sur nos côtes naviguent gratuitement. Je crois que s'il prend des renseignements, il trouvera que les navires qui transportent du charbon de Louisbourg aux Etats de la Nouvelle-Angleterre versent des droits de pilotage en entrant dans le port de Louisbourg. Je ne donne pas cela comme une certitude, mais je voudrais que mon honorable ami prît des renseignements. Si un corps reconnu d'armateurs, ou une fédération de chargeurs sur la côte du Pacifique, représentent au Gouvernement qu'ils ne devraient pas verser de droits de pilotage, c'est une affaire qui mérite une sérieuse et juste considération. Mais nous n'avons entendu parler d'aucune pareille requête de leur part, et tant que nous n'en recevrons pas, je crois que cette classe très importante d'hommes—les pilotes—devrait être l'objet de quelques égards. Mon honorable ami paraît vouloir écarter le pilote et accorder toute son attention à l'armateur. Ils sont tous deux très nécessaires au commerce de notre pays, et tous deux devraient être traités avec justice.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DEPOT D'UN BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le très hon. sir GEORGES FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie) présente une communication de S. Exc. le Gouverneur général transmettant un nouveau budget supplémentaire des sommes nécessaires pour le service public durant l'exercice financier clos le 31 mars 1919, lequel est renvoyé au comité des subsides.

DISCUSSION GENERALE D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE RELATIVEMENT AUX MAITRES ET SECONDS.

L'hon. M. MACLEAN (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la deuxième lecture du projet de loi (bill n° 40), portant modification de la loi sur la marine marchande relativement aux maîtres et seconds.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Ce bill est très important, et je crois qu'on ne traite pas les membres avec justice en leur demandant d'en délibérer dans les présentes circonstances. La mesure n'a été présentée qu'hier du consentement de la Chambre et lue pour la première fois. Je n'ai eu ni l'occasion ni le temps...

L'hon. M. MACLEAN: Non, non, ce bill a été présenté il y a deux ou trois jours.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Non, hier, d'après les débats. Le bill lui-même porte la mention "1re lecture, 7 novembre", et aujourd'hui nous sommes le 8.

L'hon. M. MACLEAN: Non, il y a plusieurs jours.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Voici le bill lui-même et c'est ce qu'il dit.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne m'occupe pas de ce qu'il y a sur le bill, il a été présenté il y a plusieurs jours.

M. LAPOINTE (Québec-Est): J'imagine que le Gouvernement ne conteste pas l'exactitude d'une date énoncée sur un de ses propres bills. La corroboration de ce que je dis se trouve dans les débats d'hier, qui contiennent ce qui suit:

Sur motion de l'honorable M. Doherty, la Chambre revient au chapitre: Dépôt de projets de loi.

L'honorable A. K. Maclean (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer le bill n° 40, modifiant la loi sur la marine marchande

Voilà ce que disent les débats d'hier.

L'hon. M. MACLEAN: Oui, mais une résolution précédait cela.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Je ne parle pas de la résolution, mais du bill.

L'hon. M. MACLEAN: Mais moi je parle de la résolution.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Le ministre me dit que le bill a été présenté il y a plusieurs jours, alors qu'il n'a été présenté qu'hier.

L'hon. M. MACLEAN: Il est bien vrai que la 1re lecture a eu lieu hier, mais la

[Le très hon. sir George Foster.]

Chambre avait été avisée de l'objet de cette loi il y a plusieurs jours et j'ai supposé que c'était le sujet du bill qui intéressait mon honorable ami. Il ne s'agit pas de savoir si le bill a été déposé hier ou non, du moment que la Chambre, il y a plusieurs jours, a été mise au courant de la teneur du projet de loi.

M. LAPOINTE (Québec-Est): En tout cas, je ne savais rien de ce projet de résolution, pour des raisons que connaît mon honorable ami, et ce bill n'est devant la Chamque depuis hier.

Ce projet de loi est très important, je le répète, et je demande que l'étude en soit différée. J'ai un autre motif pour le demander. Certains députés me disent que mon honorable ami lui-même leur a assuré que le projet n'irait pas plus loin à cette session.

L'hon. M. MACLEAN: Cela n'est pas conforme à la vérité.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Je rapporte au ministre ce que l'on m'a dit...

L'hon. M. MACLEAN: Aucun député n'a reçu cette assurance.

M. LAPOINTE (Québec-Est): ...et des délégués des pilotes du Saint-Laurent sont venus, hier, à Ottawa, et ils ont eu une entrevue avec les fonctionnaires du ministère. Il a été dit qu'on ne ferait rien pour pousser cette affaire avant la session de 1920. A la fin d'une session à laquelle nous avons été convoqués afin de ratifier le traité de paix, ce qui était bien inutile de notre part, il est absurde de vouloir faire franchir d'autres étapes à un projet de loi comme celui-ci.

M. CAHILL: Encore le rouleau compresseur.

L'hon. M. MACLEAN: Quel inconvénient mon honorable ami y voit-il?

M. LAPOINTE (Québec-Est): C'est que je n'ai eu ni le temps, ni l'occasion, d'étudier le bill; par conséquent, il saute aux yeux...

L'hon. M. MACLEAN: Si l'honorable député me dit ce qu'il reproche au bill, je pourrai lui répondre catégoriquement.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Je veux examiner le bill et l'étudier; puis je dirai les inconvénients que j'y vois.

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami peut l'étudier en deux minutes, ou moins.

M. LAPOINTE (Québec-Est): En deux minutes?

L'hon. M. MACLEAN: L'honorable député dira-t-il ce qu'il reproche au bill.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Je ne rendrais pas justice à mes électeurs et je ne remplirais pas bien mon mandat, si je consentais à ce que le ministre me demande.

M. l'ORATEUR: Je ferai observer que l'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) exerce maintenant son droit de clore le débat.

M. McKENZIE: Sa conduite cadrerait bien avec tout ce qui a trait à ce bill et avec la procédure adoptée à son égard, ainsi qu'avec plusieurs autres actes du ministère dont mon honorable ami fait partie, s'il exerçait immédiatement ce droit et fermait ainsi la bouche à tous. Il n'y a que quelques instants que nous avons reçu des exemplaires du bill, et voici qu'on nous dit que le ministre, grâce à son bagage de connaissances en fait de navigation et de voyages au long cours, doit exercer son droit de dire le dernier mot et de nous fermer ainsi la bouche.

L'hon. M. MACLEAN: L'honorable député me permet-il de l'interrompre? Il n'est que juste que je donne d'abord quelques explications sur l'objet du bill, et que je permette ensuite la discussion.

M. l'ORATEUR: Cette façon de procéder est très irrégulière. J'ai jeté la vue sur l'honorable député (M. A. K. Maclean) pour lui accorder la parole, lors de la motion tendant à la 2e lecture, et il ne s'est pas prévalu de son droit. Dans les circonstances, je tiens pour admis que la Chambre consentira d'un commun accord à ce que le représentant d'Halifax fasse ses observations au point où nous en sommes.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne veux pas empêcher la discussion de ce sujet, mais je compte que les objections reposeront sur des raisons légitimes et de premier ordre. Ainsi, l'assertion que j'ai promis que ce bill ne serait pas présenté n'est pas exacte. Le ministère ne tient pas énormément à ce que ce projet soit adopté à cette session. Je le retirerai promptement, s'il y a des raisons valables, mais celles que le représentant de Québec-Est a données ne me convainquent guère.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Oh! non.

L'hon. M. MACLEAN: Si mon honorable ami avait examiné le bill un instant, il n'aurait pas fait ces réflexions, j'en suis sûr. Je ne vois pas pourquoi il ne connaît pas ce que le bill renferme, quoique la 1re lecture n'ait eu lieu qu'hier. Tous les députés savent qu'aux dernières heures de la session, certaines affaires ordinairement de peu d'importance doivent être activées de quelque manière, et que la Chambre consent toujours à ce qu'il en soit ainsi.

Je n'aime pas que l'on me prête l'intention d'imposer cette mesure au Parlement alors que je n'y songe pas du tout.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Mon honorable ami peut-il nous dire pourquoi on a attendu aux derniers jours de la session pour déposer ce projet de loi?

L'hon. M. MACLEAN: J'ai déposé le projet de résolution sur lequel ce bill est basé il y a quatre ou cinq jours.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Cela ne fait pas bien longtemps.

L'hon. M. MACLEAN: C'est un avis suffisant pour la Chambre. De fait, la proposition au sujet de cette loi ne m'est venue qu'il y a quelques jours du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Or, monsieur l'Orateur, l'objet du bill est d'autoriser le ministre de la Marine à permettre aux navires de sortir des ports canadiens sans que les capitaines et les seconds de ces navires soient munis de certificats, nonobstant les dispositions de la loi de la marine marchande. Si la Chambre approuve le bill, je me propose de le modifier par une disposition portant qu'il ne vise que les voiliers et qu'il ne sera en vigueur que pendant les prochains six mois. Pendant la guerre, un arrêté en conseil a été adopté sous l'empire de la loi des mesures de guerre et cet arrêté autorisait le ministre de la Marine à permettre aux navires de sortir de ports canadiens sans que les capitaines et seconds fussent munis de certificats, lorsqu'il est établi que l'on n'a pu se procurer des officiers munis de certificats et que ceux pour lesquels on demande ces permis sont compétents. Ces permis ont toujours été délivrés sur la proposition du percepteur des douanes du port d'attache du navire dont il s'agit. Comme les honorables députés le savent, la loi des mesures de guerre et tous les arrêtés en conseil adoptés en vertu de cette loi peuvent bientôt devenir caducs et à la proclamation de la paix on doute de la validité des arrêtés déclarés en vigueur pour la durée de la guerre et les six mois qui suivront. On sait qu'en Canada, il est impossible de se procurer à l'heure actuelle le nombre voulu de capitaines et de seconds munis de certificats pour la conduite des navires faisant du service transat-

lantique, vu qu'il y a, dans le moment, beaucoup plus de navires canadiens, surtout de navires à voiles, occupés au trafic transatlantique, qu'à aucune autre époque depuis vingt-cinq ans. Plusieurs ont des certificats de cabotage qui en vertu de la loi ne sont pas valides pour les voyages transatlantiques; mais ces gens, à tout prendre, sont tout aussi capables de conduire des navires outre-mer que ceux qui possèdent des certificats pour la navigation au long cours. Ces trois dernières années on a délivré un assez grand nombre de permis de ce genre; ainsi, il y a eu 111 permis délivrés des ports de la Nouvelle-Ecosse, 41 des ports du Nouveau-Brunswick, 6 des ports de la Colombie-Anglaise et 2 des ports de la province de Québec.

Aux Etats-Unis, comme je le faisais observer l'autre jour, les voiliers d'un tonnage de 700 tonnes et moins peuvent sortir de tout port américain pour se rendre à n'importe quel autre port de l'univers sans que les officiers soient munis de certificats. En Grande-Bretagne, un navire marchand peut faire du cabotage sans un officier breveté. Et la navigation dans les eaux côtières du Royaume-Uni est infiniment plus difficile que lorsqu'il s'agit de conduire un navire d'un port du Canada de l'autre côté de l'Atlantique. Je pense que l'on se trompe beaucoup en s'imaginant que seule une personne munie de certificat peut commander un navire. J'espère bien que le jour viendra où nous aurons le bon esprit de permettre à tout propriétaire d'un navire de l'envoyer où bon lui semblera, pourvu qu'il soit certain que les officiers en charge de son navire sont des marins compétents.

Comme je l'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, l'objet de ce bill est de permettre au ministre de faire, pendant les prochains six mois, ce qu'il fait depuis deux ans, c'est-à-dire, de permettre aux navires de sortir des ports du Canada sans que les officiers de ces navires soient munis de certificats. Pendant la guerre, on a construit un bon nombre de navires en bois, mais à cause de la guerre, nos marins n'ont pu subir leurs examens en vue du certificat de capitaine ou de second. Nous sommes en conséquence en présence de ce dilemme: faut-il refuser à nos navires canadiens qui sont dans l'impossibilité de se procurer des officiers munis de certificats de sortir de nos ports? Si l'on s'oppose fortement à cette mesure je retirerai ma motion.

M. PELLETIER: Ce bill porte que, à l'alinéa "b":

[L'hon. M. Maclean.]

Les navires canadiens enregistrés qui transportent des passagers et dont le tonnage ne dépasse pas cent tonnes enregistrées, qui font exclusivement le trajet entre les limites de ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries peut considérer être des eaux de refuge dans les eaux intérieures ou sur le littoral du Canada.

Par conséquent, ce projet de loi se rapporte aux navires qui font un service sur le littoral du Canada ainsi que dans les eaux intérieures.

Relativement à ce que disait mon honorable ami en réponse à l'honorable député de Québec-Est (M. Lapointe) au sujet de l'entrevue que certains députés ont eue avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, il se rappellera que, accompagné de quelques-uns de mes collègues et de représentants des pilotes de Québec et de Montréal, je suis allé le voir alors qu'il était ministre suppléant de ce département et comme nous, et qu'il a admis que l'affaire devrait être remise à plus tard?

L'hon. M. MACLEAN: Mon honorable ami n'a certes pas l'intention d'affirmer que j'ai discuté le présent bill avec lui ou avec qui que ce soit. Je me rappelle parfaitement de la circonstance à laquelle il fait allusion; nous nous sommes contentés de discuter alors la question concernant uniquement le système de pilotage en vigueur dans la province de Québec.

M. PELLETIER: C'est exact.

L'hon. M. MACLEAN: Le présent bill n'a absolument rien à faire avec cette question.

M. PELLETIER: Nous avons discuté en cette circonstance le système de pilotage en vigueur dans les districts de Québec et de Montréal, ainsi que la question des capitaines et des seconds; or, mon honorable ami a promis d'attendre le retour du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Ballantyne) pour avoir l'occasion d'étudier personnellement la question. Plus tard, nous avons eu une entrevue avec le ministre de la Marine et des Pêcheries et, je l'ai déclaré hier soir en discutant la résolution n° 15 concernant le bill n° 48, il fut décidé qu'aucune modification ne serait faite au système de pilotage avant la session de 1920.

L'hon. M. MACLEAN: Je nie cela.

M. PELLETIER: Je ne prétends pas que cette promesse ait été faite par mon honorable ami. Je parle du ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. MACLEAN: Je n'ai pas même assisté à cette entrevue.

M. PELLETIER: Puisqu'il en est ainsi, remettons la discussion de l'affaire en attendant qu'il ait l'occasion de voir le ministre de la Marine et des Pêcheries à ce sujet; le ministre est en ville.

L'hon. M. MACLEAN: Je ne consentirai certainement pas à différer la délibération du bill pour le motif que fait valoir mon honorable ami.

M. PELLETIER: Monsieur l'Orateur, je considère que cette mesure est évidemment dangereuse, car elle permettra à des armateurs sans scrupule d'utiliser les services de capitaines incompétents dans certains parages.

La vie du public et même des membres de l'équipage serait mise en danger, surtout à cette époque de l'année. Si le bill est adopté, les équipages seront forcés d'obéir aux ordres de capitaine et de seconds dépourvus des connaissances nécessaires. A quelques exceptions près, un capitaine peut obtenir son brevet en aucun temps. Certaines circonstances peuvent se produire, c'est vrai, qui empêcheront un capitaine d'obtenir son brevet, mais cela arrive assez rarement.

Si j'ai bien compris, la présente loi s'appliquera aux navires de 100 tonnes. Supposons que quinze ou vingt de ces petits vaisseaux, qui remontent et descendent le fleuve Saint-Laurent, rencontrent une couple de gros paquebots transatlantiques à l'île aux Grues, du côté nord de la batture de Beaujeu ou encore à la traverse d'en bas de Saint-Roch, où le chenal est fort étroit. La vie des passagers peut être mise en grand danger, si un certain nombre de ces petits navires sont commandés par des capitaines qui n'ont pas les connaissances suffisantes. Le projet est dangereux, s'il est modifié de façon qu'il s'applique uniquement aux navires naviguant dans certains parages.

L'hon. M. MACLEAN: Qu'est-ce que cela peut bien avoir à faire avec le présent projet de loi?

M. PELLETIER: Beaucoup; car vous autorisez la conduite du navire par des capitaines incompétents.

L'hon. M. MACLEAN: Il n'en est rien.

M. MORPHY: Le bill renferme une disposition tendant à éliminer les incompétents.

M. PELLETIER: Le Gouvernement dépose ce projet de loi dans les dernières heures de la session. La fédération des armateurs désire de tout cœur que le bill soit adopté. Un différend s'est élevé—j'espère que mon honorable ami ne le niera pas—entre la fédération des armateurs d'un côté et les capitaines, les seconds, ainsi que les pilotes de l'autre . . .

L'hon. M. MACLEAN: Le bill ne vient pas de la fédération des armateurs ni d'une commission de pilotage d'aucune région. De fait, c'est en grande partie sur mon initiative que ce bill a été déposé, à cause de la situation qui existe dans les Provinces maritimes. Il n'a aucun rapport avec le différend qui a surgi dans le district de Québec entre les armateurs et les pilotes. Toutes les questions concernant le système de pilotage en vigueur dans le district de Québec sont insignifiantes et n'ont aucun rapport au projet de loi.

M. PELLETIER: Le bill atteint les pilotes du district de Québec.

L'hon. M. MACLEAN: Il n'y a pas trois navires sortis du port de Québec, au cours des prochains six mois, qui demanderont une permission sous le régime de la loi projetée. Je doute fort qu'il y en aurait un seul.

Au cours des trois dernières années, je le répète, le département a délivré deux permis de cette nature à des navires fréquentant le port de Québec. J'aimerais à obtenir l'opinion du chef de l'opposition à ce sujet; si mon honorable ami est d'avis que le bill n'est pas justifié, je le retirerai.

M. McKENZIE: Je suis certainement d'avis qu'il n'a pas sa raison d'être, et j'assume toute la responsabilité de l'attitude que j'adopte à ce sujet.

M. SINCLAIR (I. P.-E.): Aucune bonne raison n'a été donnée pour que ce bill ne soit pas retiré. Il existe dans les Provinces maritimes un état de choses nécessitant l'intervention du ministre dans le cas de certaines eaux intérieures, et il devrait être autorisé à y rendre la loi applicable. Dans l'île du Prince-Edouard, le service de certains bateeaux traversiers a été suspendu faute de pouvoir obtenir des capitaines brevetés, et les armateurs de même que les voyageurs ont subi de ce fait de graves inconvénients. Ces bateaux font régulièrement leurs voyages depuis trois ans sous la conduite de ceux qui les commandent aujourd'hui. Je crois que le ministre a raison de présenter ce projet de loi; les voyageurs ne courent aucun risque, puisqu'il est prescrit que le ministre devra se convaincre que la personne sous le commandement de laquelle se trouve le vais-

seau a la compétence requise pour manœuvrer un navire dans les eaux qu'il parcourt ou qu'il pourra parcourir dorénavant. Je prie le ministre de bien vouloir ne pas abandonner ce projet de loi, lequel vient à point et que j'appuierai certainement de mon vote.

L'hon. M. MACLEAN: Je conviens de l'importance de cette mesure et je doute beaucoup de la valeur des raisons que l'on apporte pour la faire rejeter. Ces raisons n'ont aucun fondement et ceux qui les invoquent se préoccupent bien peu de l'intérêt national. Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, la prorogation aura lieu ce jour même ou lundi. Il ne s'agit point là d'un projet de loi du Gouvernement, non plus que d'une mesure dont le cabinet désire l'adoption. C'est une affaire qui me concerne uniquement. Mais comme on allègue pour s'y opposer que le projet n'est connu que d'hier et comme les objections que l'on élève ont du poids, quoiqu'elles soient peut-être d'une nature purement technique, je ne crois pas devoir insister pour qu'on l'adopte. Je désire par suite retirer ma motion pour la deuxième lecture.

M. McKENZIE: Le ministre prend sur lui de dire que ses contradicteurs sont absolument dépourvus de toute conception juste de l'intérêt national.

L'hon. M. MACLEAN: Non, pas cela; j'ai dit que les motifs allégués ne tenaient point compte de l'intérêt national.

M. McKENZIE: Cette assertion est absolument inexacte et le ministre n'aurait pas dû la faire. J'ai à la main la loi anglaise sur la marine marchande de 1894, et personne n'ignore que, depuis deux cents ans, les marins de la Grande-Bretagne et de l'Irlande sont rois et maîtres sur l'océan, en dépit de tout ce que peut dire l'honorable député d'Halifax. L'article 92 de la loi anglaise sur la marine marchande porte, au sujet des navires qui font la traversée de l'Atlantique, ce qui suit:

> Tout navire anglais qui va à l'étranger, de même que tout navire anglais employé au commerce intérieur, quand il part pour la mer d'un lieu quelconque du Royaume-Uni, et tout paquebot étranger transportant des voyageurs d'un lieu à un autre dans le Royaume-Uni, devra être pourvu d'officiers dûment diplômés sous le régime de cette loi.

Malgré cela, quand je demande que l'on se conforme à cette loi, un membre du Gouvernement me répond que je ne possède pas une conception juste de l'intérêt national. Il est malheureux que mon honorable ami n'ait pas été en Angleterre au cours des cent dernières années pour y dire au public anglais combien sottement il agit en n'exigeant pas qu'on lui donne des capitaines brevetés. La loi que je viens de rappeler existe depuis mille ans peut-être, et le représentant d'Halifax ne laisse pas de dire qu'il faudrait l'abroger, que, pour soutenir le contraire, il faut manquer de sens commun.

Que mon honorable ami et la Chambre me permettent de leur dire qu'en 1867, la seule matière commerciale sur laquelle nous n'ayons pas obtenu complète juridiction, ç'a été celle de la marine marchande, et ç'a été parce que la marine marchande est une question de commerce universel. La loi canadienne sur la marine marchande est fondée sur la loi anglaise, et celle-ci nous oblige. Ces deux lois ont les mêmes dispositions relativement aux capitaines. Dans le cas d'un navire de plus de 100 tonnes, il faut un capitaine et un second diplômés. Voilà ce que j'affirme, selon que m'y autorisent la loi anglaise et la loi canadienne et, pour s'écarter de leurs dispositions, il faut des motifs très sérieux, en dépit de tout ce que le ministre peut dire de contraire.

(La motion tendant à la 2e lecture est retirée.)

L'hon. M. MACLEAN propose que cet objet soit rayé de l'ordre du jour. La motion est adoptée.

La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

Reprise de la séance.

ELECTION PARTIELLE.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que le greffier des Communes a reçu du greffier de la couronne en chancellerie le certificat de l'élection de M. Thomas Wakem Caldwell dans la circonscription électorale de Victoria-et-Carleton (N.-B.).

SUITE DE LA DISCUSSION DU PRCJET DE LOI RELATIF AUX IMPRESSIONS ET A LA PAPETERIE PUBLIQUES.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 36), présenté par l'honorable Hugh Guthrie, ayant pour objet de modifier la loi relative aux impressions et à la papeterie publiques.

L'hon. M. GUTHRIE (solliciteur général): Le bill a été adopté, hier soir, à l'exception de l'article 30a. On s'est opposé à l'adoption du paragraphe 2, et l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) a suggéré que tous les marchés de fournitures

fussent désormais précédés d'une demande de soumissions. J'ai discuté ce point ce matin avec les membres de la commission du service civil et nous avons rédigé un article conforme à cette objection.

Je propose donc que l'on modifie les paragraphes 2 et 3 de l'article 30a de telle sorte que le texte en soit celui-ci:

30a (2). Tous les achats à être faits par le surintendant des fournitures seront faits sur réquisition approuvée par le ministre ou sous son autorité, et tous les achats impliquant le montant de $500 ou plus seront faits conformément aux marchés passés avec la même approbation après qu'il aura été demandé des soumissions

30a (3). Le montant de chacun de ces achats faits en vertu de réquisitions dûment approuvées par le ministre ou sous son autorité, sera payé après vérification de la part du comptable.

M. McKENZIE: Au ministère des Travaux publics on ne donne de commandes de plus de $5,000 qu'après avoir demandé des soumissions, à moins que le ministre ne donne de bonnes raisons d'agir autrement. Au ministère des Chemins de fer et au ministère ds Travaux publics on donne des commandes pour des montants considérables, mais au département de la Papeterie, où il est question d'acheter des enveloppes, du papier à écrire et des articles de ce genre, on ne demande de soumissions que dans les cas où il s'agit d'accorder des commandes pour $500 ou plus. Le chiffre de $500 me paraît trop élevé, je pense qu'on devrait le réduire à $250.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous pourrions accepter la proposition de la commission.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DE 1919 SUR LES CHEMINS DE FER.

Le projet de loi (bill n° 41) ayant pour objet de modifier la loi de 1919 relative aux chemins de fer est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

M. CAHILL: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: D'après les décisions rendues dans cette Chambre depuis la refonte du règlement, la proposition d'amendement que l'honorable député de Pontiac a présentée ne saurait être mise en discussion. Cependant, il m'a semblé que, dans l'intérêt public, il serait à propos d'étudier à fond non seulement nos auteurs mais les auteurs anglais, afin d'établir une règle définitive à cet égard, et j'espère que nous serons en état de l'établir dès les premiers jours de la prochaine session.

En attendant, bien qu'il ne me semble pas à propos que cette motion soit mise en délibération, je signale ce point afin que la discussion qui pourra avoir lieu ne soit pas interprétée comme constituant un précédent.

M. CAHILL: Je présume que le Gouvernement n'a pas jugé à propos de demander le renvoi du bill à un comité spécial. L'article qu'il s'agit d'en retrancher a provoqué une longue discussion au comité, à la dernière session, à l'occasion de la refonte de la loi des chemins de fer. Le bill n'étant présenté que depuis hier soir je n'ai pas eu le temps de voir le compte rendu du débat. Cependant, je crois me rappeler que les employés de chemins de fer se sont montrés très désireux que cet article fût inséré dans le bill et ont fortement travaillé à ce qu'il le fût, donnant pour raison que certains chemins de fer hors de la juridiction de la commission des chemins de fer avaient un matériel roulant qui laissait à désirer jusqu'au point de mettre la vie des employés en danger, tant il était loin d'avoir la qualité requise par la commission et tant il était différent du matériel roulant des chemins de fer sous la juridiction de la commission, cette différence étant de nature à faire commettre aux employés des erreurs d'où il pourrait résulter des accidents ou même des pertes de vie. Comme l'honorable député de Perth (M. Morphy) faisait partie de ce comité, il se rappelle sans doute les instances persistantes que les employés de chemins de fer ont faites pour obtenir l'insertion de cet article dans le bill.

Si cet article est modifié sur les instances des compagnies de chemins de fer, les employés devraient être consultés auparavant. Si on le supprime simplement à la demande des chemins de fer à traction électrique, cette suppression ne devrait s'appliquer qu'à ceux-ci. Autrement, le Gouvernement serait bien inspiré s'il réservait ce projet de loi jusqu'à ce que les employés des chemins de fer aient eu raison de soumettre leur cause au comité des chemins de fer, au ministre ou à quiconque s'occupera de ce projet de loi. Je demande à proposer:

"Que ce bill soit renvoyé au comité des chemins de fer pour qu'il examine les articles suggérés par le comité spécial des chemins de fer."

M. l'ORATEUR: Vu la nouvelle qui a été annoncée tantôt, j'espère que la discussion de cette motion sera brève.

L'hon. M. DOHERTY: Je prise beaucoup ce que l'honorable député (M. Cahill) a dit

des intérêts des employés des chemins de fer dans la catégorie spéciale des cas dont il a parlé. Je n'ai pas assisté à la dernière session; cependant, j'ai lu le compte rendu des délibérations du comité. Je crois que l'honorable député a raison de dire que cet article a été décrété en vue des représentations des employés des chemins de fer attachés à ce que nous appelons maintenant les grands réseaux soumis à la juridiction du parlement fédéral, représentations qui portaient "qu'il était grandement à désirer, là où des compagnies exploitent des voies soumises à la juridiction provinciale, les voies ainsi exploitées soient mises sous la juridiction fédérale, afin que les mêmes exigences s'appliquent à ces voies. Ce qui fait qu'on se propose maintenant d'abroger le présent article, c'est qu'on croit—et l'expérience l'a prouvé—qu'une trop grande portée lui a été donnée lorsque le désir était d'atteindre ce but particulier, et qu'il s'applique à des chemins de fer là où cet état de choses ne régnait pas et là où l'on juge que l'article soulève des objections, qui ont du poids, à mes yeux, ou que des chemins exclusivement provinciaux devraient être soumis aux dispositions de cet article, uniquement parce qu'ils auraient pu acquérir, exploiter ou prendre à loyer un tronçon de réseau qui a été construit en premier lieu en vertu d'une charte fédérale, et par conséquent, a été traité comme un ouvrage d'utilité publique, régi par le Parlement, et non par la province ou autrement. On a cru qu'il était à désirer que l'article ne produisît pas ce résultat. Ainsi, un exemple remarquable du résultat de cet article est offert dans le cas de la British Columbia Electric Company qui, si je comprends bien, est une compagnie qui exploite des tramways à Vancouver et à Victoria.

M. McQUARRIE: A New-Westminster.

L'hon. M. DOHERTY: On m'apprend qu'elle a aussi des tramways à Victoria.

M. McQUARRIE: Oui, vous avez raison.

L'hon. M. DOHERTY: Il paraîtrait que cette compagnie exploite, en vertu d'un bail ou d'un autre arrangement—peu importe—deux petites lignes de chemin de fer dont l'une a été primitivement établie par le Pacifique-Canadien et l'autre sous le régime d'une charte fédérale. L'une est le chemin de fer de Vancouver à Lulu-Island; l'autre, le chemin de fer de Vancouver à la vallée du Fraser et au sud. Vu qu'ils exploitent ainsi ces lignes, le présent article soustrait ces tramways à la juridiction provinciale; ils ont cessé d'être régis par la commission des services d'utilité publique de la Colombie-Anglaise, et ils ont été mis sous la haute main de ce parlement, en ce qui concerne l'action législative, et sur la régie de la commission des chemins de fer, en ce qui a trait à la réglementation de leurs tarifs.

Cet état de choses a donné lieu à d'énergiques protestations des autorités provinciales, ainsi que des autorités locales. Si je puis accepter les représentations des représentants du peuple, j'aurais peut-être raison de dire qu'il a attiré notre attention sur la portée excessive du résultat de l'article, tel quel.

Il y a aussi un autre motif très sérieux. Je ne veux pas m'engager complètement au sujet de cette question, mais comme elle a été signalée à notre attention, nous nous sommes crus tenus de l'examiner, et il y a sérieusement lieu de douter si, aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, le parlement est libre de faire de tous les ouvrages appartenant à une catégorie qu'il a déterminée, un ouvrage d'utilité publique sans s'occuper de savoir si, en réalité, cela est raisonnable.

On a exprimé des doutes quant au pouvoir dont peut jouir ce Parlement de considérer certaines entreprises d'intérêt purement local comme étant à l'avantage général du Canada et sujettes, en conséquence, à l'autorité du Parlement; on s'est demandé, dis-je, si ce pouvoir autorisait le Parlement à déclarer que toutes les entreprises d'une certaine catégorie doivent être considérées comme des entreprises d'intérêt général, sans même connaître les conditions existantes ni les circonstances se rapportant à chaque entreprise en particulier.

L'état de choses signalé par l'honorable député, et auquel, à mon sens, il y a lieu de remédier, peut être rectifié par l'examen des cas particuliers où le mal est le plus en évidence et la déclaration que chacun de ces chemins de fer locaux exploités par des compagnies et sujets au contrôle du Gouvernement, est une entreprise d'intérêt général pour le pays. Une telle procédure sera de nature à rendre ces réseaux sujets aux dispositions de toute loi fédérale des chemins de fer. Ce n'est pas qu'il soit difficile de porter remède à la situation dans les cas qui ont été signalés par l'honorable député, mais simplement le remède que l'on a tenté d'y apporter n'était pas celui qu'il fallait prescrire dans ce cas particulier. L'effet était de faire relever de l'autorité du Parlement une grande variété d'entreprises, qu'il n'était nullement question, on peut le dire en toute sûreté, de placer sous ce régime. Maintenant cette politique qui a eu pour résultat d'assujettir au contrôle du

Parlement tous ces chemins de fer et ces services de tramways dont j'ai fait mention, il faut la modifier et il est urgent de porter remède à cet état de choses qui provient de ce que ces entreprises se trouvent ou entièrement soustraites à l'autorité provinciale ou, du moins, dans une situation équivoque et mal définie. Je crois que le remède qu'on pourrait y apporter...

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Puis-je demander au ministre si le projet de loi doit avoir pour effet de soustraire à l'autorité de la commission des chemins de fer une ligne comme celle de Québec au Saguenay?

L'hon. M. REID: Non.

M. l'ORATEUR: J'espère que les honorables députés comprendront que la Chambre n'est pas en comité général. Il y a devant nous une motion demandant que la Chambre se forme en comité général. L'honorable député de Pontiac a proposé un amendement demandant le renvoi du projet de loi au comité des chemins de fer. Si l'amendement est adopté, la discussion est inutile; s'il est rejeté et la motion elle-même adoptée, les honorables députés auront alors toute latitude pour discuter en comité les mérites de ce projet de loi.

Quelques DEPUTES: Aux voix! aux voix!

M. l'ORATEUR: Le vote a trait à l'amendement.

M. MORPHY: Monsieur l'orateur, je voudrais dire un mot sur le sujet si on me le permet, car je crois qu'il y a une solution qui nous permettra d'obvier à cette difficulté.

M. ARMSTRONG (Lambton): Je demande une réponse à ma question.

M. l'ORATEUR: La question de l'honorable député doit être posée lorsque la Chambre est en comité. Il y a actuellement devant cette Chambre une motion et les honorables députés voudront bien se rappeler la décision que j'ai donnée auparavant, à savoir qu'une telle motion ne se prête pas à discussion. J'ai dit qu'on devait donner à l'honorable député de Pontiac l'occasion d'expliquer le but de sa motion, mais j'ai tout lieu de croire que la Chambre est de mon avis qu'il ne serait pas à propos d'entamer à ce moment la discussion générale du projet de loi.

M. DEVLIN: Le ministre n'a pas terminé sa déclaration.

(L'amendement est rejeté; la motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

Sur l'article 1er (l'application de la loi à certaines catégories de chemins de fer est abrogée.)

M. MORPHY: Je veux m'opposer à l'adoption de ce projet de loi pour les raisons qui ont été en partie exprimées par l'honorable député de Pontiac. Je suis d'avis que le ministre cherche l'adoption d'un projet de loi tendant à favoriser une ou deux compagnies locales et à faire disparaître des statuts une clause qui avait été insérée après une longue discussion, à la demande des personnes qui exploitent des chemins de fer dans ce pays et qui avancent en faveur de l'adoption de ce projet de loi de très fortes raisons.

Les chemins de fer de premier ordre sont munis de certains appareils et outillages, et les employés sont obligés d'en connaître le fonctionnement. Ils deviennent tellement habitués à leur travail que la conduite des trains munis de ces appareils est pour eux une seconde nature. Si le Parlement commettait l'erreur de supprimer cette disposition salutaire qui a été insérée dans le but spécial de protéger les employés de chemins de fer contre les accidents et la mort, il commettrait, je crois, une grande injustice à leur égard. Je suis d'avis que le ministre prend une attitude très regrettable en voulant accorder certaines faveurs à des chemins de fer et des tramways d'intérêt local au détriment des employés des grands réseaux.

Qu'arrivera-t-il si l'article en question disparaît? Lorsque les travaux des grands réseaux forcent les employés à offrir leurs services à d'autres lignes de moindre importance, des lignes que la loi n'oblige pas d'avoir un outillage unifié, ils doivent conduire les trains d'une nouvelle manière, ces trains n'étant pas, souvent, munis des mêmes appareils. Ils cherchent certains appareils, leviers et autres pièces qu'ils ont eu l'habitude de manier dans le passé, et ne les trouvent pas, il arrive des accidents.

Il me semble que le ministre s'y prend gauchement. Pourquoi ne laisserions-nous pas cet article en suspens et ne l'appliquerions-nous pas à tous les chemins de fer unifiés en ajoutant une disposition disant que l'article ne se rapportera pas aux chemins de fer d'intérêt local, chemins de fer qui, d'habitude, ne relèvent pas de la commission des chemins de fer? De cette façon,

la difficulté sera surmontée. Voici l'amendement que je proposerais.

Cet article ne s'appliquera pas aux chemins de fer ou tramways d'intérêt local, exploités en vertu d'une charte provinciale, ou autrement, et auxquels ne s'appliquent point les dispositions de la commission des chemins de fer.

En adoptant cet amendement, nous conservons au statut, pour les employés, les avantages dont j'ai parlé, et nous rendons indépendants de cette loi les chemins de fer d'intérêt local.

Je m'oppose très fortement au bill, sachant que l'article actuel est salutaire et ne doit pas être modifié. J'espère que le comité refusera d'adopter cette proposition.

M. NICHOLSON (Algoma): J'abonde entièrement dans le sens de mon honorable collègue de Perth-Nord (M. Morphy). Le paragraphe "c" de l'article 6 de la loi des chemins de fer a été adopté après mûre délibération, et après que les représentants des employés de chemins de fer, d'une extrémité à l'autre du pays, et que les compagnies de chemins de fer eurent discuté l'affaire entièrement devant le comité spécial et la commission des chemins de fer.

Les observations de l'honorable député de Perth-Nord, au sujet du danger constant qu'il y avait de ne pas employer l'outillage non unifié, si les chemins de fer n'étaient pas sous la juridiction de la commission des chemins de fer, sont vraies sous tous rapports. Et nous pouvons aller plus loin. Il ne s'agit pas seulement des employés qui peuvent être appelés à passer d'un chemin de fer unifié à un qui ne l'est pas, mais l'outillage des lignes non unifiées est d'un usage constant sur les chemins de fer unifiés, la situation du service des chemins de fer rendant la chose indispensable.

Ce que le ministre de la Justice (M. Doherty) a dit au sujet d'une loi spéciale traitant de cas particuliers est parfaitement vrai, mais on s'en sert dans un mauvais sens. Au lieu d'adopter une loi spéciale, comme l'a proposé l'honorable membre de Perth-Nord, pour s'occuper de quelque affaire locale de tramways, les efforts qu'ont faits, pendant dix ans, les employés de chemins de fer pour obtenir cette loi, vont être réduits à néant simplement afin qu'une compagnie de tramways de Vancouver ou d'ailleurs fasse régler quelque difficulté imprévue.

La proposition de l'honorable député de Perth-Nord me paraît absolument logique. Si quelque situation locale nécessite des exceptions, suivons cette ligne de conduite.

M. McKENZIE: Très bien.

[M. Morphy.]

M. NICHOLSON: Le comité parlementaire des chemins de fer a entendu, pendant trois sessions consécutives, les représentants des compagnies de chemins de fer et des employés; il a proposé cette loi pour protéger les employés contre les accidents. Il me semble donc tout à fait illogique que nous mettions cette loi de côté simplement dans le but de régler quelque difficulté locale.

M. CAHILL: Je propose un amendement. . .

L'hon. M. DOHERTY: Un instant, monsieur le président. J'apprécie la valeur des arguments en faveur de cet article, s'il est dans l'intérêt des employés de chemins de fer. Mais je ne crois pas avoir réussi à capter l'attention des honorables membres sur ce que j'ai dit au sujet du règlement de ces questions par une disposition générale.

Comme je l'ai remarqué, il y a deux objections à cette loi: d'abord, elle va trop loin. Nous pourrions résoudre cette objection par un amendement qui exempterait les tramways, ainsi que quelqu'un l'a suggéré. Je l'ai déjà dit, et je le répète, il est fort douteux que l'on puisse, au moyen d'une telle disposition, faire tenir pour être généralement utiles au pays des chemins de fer qui autrement sont des entreprises purement locales et sont affermés à des compagnies relevant de l'autorité législative fédérale, ou exploités par elles.

La question est de savoir si l'Acte de l'Amérique britannique du Nord autorise le Parlement à déclarer généralement que tout chemin de fer de la nature de celui-ci sera tenu pour être d'intérêt général. N'était-ce pas plutôt le but de la loi d'autoriser le Parlement à déclarer dans chaque cas, s'il juge qu'il y a lieu, que l'entreprise est d'intérêt général? Les tribunaux ne se sont jamais prononcés catégoriquement sur cette question. Elle a été soulevée toutefois à l'occasion d'un article d'une ancienne loi des chemins de fer, lequel faisait bénéficier de la déclaration d'intérêt général tout chemin de fer qui en croisait un autre, lorsque ce dernier relevait de l'autorité législative fédérale.

Cette disposition a été par la suite révoquée, mais on a prétendu qu'aux termes de la loi, certains chemins de fer locaux croisant ce que je peux appeler des chemins de fer fédéraux, étaient soustraits à l'autorité provinciale. Quand l'affaire fut soumise au conseil privé, les juges de ce tribunal déclarèrent qu'ils ne voyaient pas la nécessité d'une décision en l'espèce, puisque la

loi qui donnait lieu à un doute avait été abolie. Ils n'en ont pas moins évité avec grand soin de reconnaître que la loi en question assujettissait ces chemins de fer locaux à l'autorité du parlement fédéral. Ils se sont contentés de dire que, lors même que cette loi eût assujetti ces chemins à la juridiction fédérale, l'abrogation subséquente les avaient laissés où ils étaient anciennement.

C'est un point que je soumets à la considération du comité. Si malgré cela beaucoup persistent à croire qu'il vaudrait mieux nous en tenir à cette législation générale incertaine et avoir recours plutôt à des déclarations particulières, je n'insisterai point sur l'adoption de cette mesure. Elle n'a été présentée dans le moment que pour remédier à une situation devenue aiguë et parce que les circonstances de l'affaire ont appelé notre attention sur un état de choses qui, sans doute, existe un peu partout dans le pays et qui, dans tous les cas, nous a fait voir que cet article a une portée trop considérable. Quoi qu'il en soit, si cela ne satisfait point la députation et que l'on juge encore devoir s'y opposer, je n'insisterai point dans le moment.

M. ARMSTRONG (Lambton): Pour que le comité comprenne bien l'importance de la question qui lui est soumise, on me permettra peut-être de donner lecture du paragraphe suivant:

(c) à tout chemin de fer ou partie dudit chemin de fer, construit ou non en vertu de l'autorité du Parlement du Canada, actuellement ou dans la suite possédé, contrôlé, loué ou exploité par une compagnie relevant entièrement ou en partie de l'autorité législative du Parlement du Canada, ou par une compagnie exploitant un chemin de fer relevant, entièrement ou en partie de l'autorité législative du Parlement du Canada, soit que pareille propriété, ou pareil contrôle, ou pareille exploitation en premier lieu mentionné soit acquis ou exercé par achat, bail, contrat ou autre moyen quelconque, et soit acquis ou exercé en vertu de l'autorité du Parlement du Canada, ou de la législature de toute province, ou de toute autre manière quelconque; et tout chemin de fer ou partie dudit chemin de fer, actuellement ou dans la suite ainsi possédé, contrôlé, loué ou exploité, doit être considéré et est par les présentes déclaré un ouvrage d'utilité publique au Canada.

Cette affaire a été longuement débattue au sein du comité quand elle lui a été soumise. Ainsi que l'a fait observer le député de Pontiac, (M. Cahill) des représentants de diverses entreprises de chemins de fer ont paru devant le comité et ont fait une vive opposition à tout amendement de quelque importance de l'article tel qu'on le trouve en ce moment dans le projet de loi. Prenez, par exemple, un chemin de fer comme le Québec-Central qui traverse la province de Québec sur un parcours d'une centaine de milles; les propriétaires de cette voie ont l'autorisation de faire à leur guise des règlements relatifs au matériel roulant et les employés de la ligne ne veulent point entendre parler d'être mis dans une situation différente de celle où se trouvent ceux qui travaillent sur d'autres chemins de fer du pays. Il devrait être comparativement facile de modifier cet article de manière à ne pas gêner sérieusement l'action des compagnies qui ont à la Colombie-Anglaise des chemins de fer de la nature de ceux que le ministre de la Justice a mentionnés.

Je suis toutefois convaincu que le Parlement se chargerait d'une lourde responsabilité en permettant la radiation de cette disposition de la loi des chemins de fer.

M. CAHILL: Si le ministre n'a pas décidé de faire dès maintenant rapport sur l'état de ce projet de loi, je proposerai l'amendement ci-après:

Que le texte suivant soit substitué à l'article 1er:

1. L'alinéa "c" de l'article 6 de la loi des chemins de fer de 1918, chapitre 68 des Statuts de 1919 est modifié par l'insertion, après les mots "chemins de fer" de la première ligne, des mots "à l'exception des chemins de fer mus par l'électricité".

L'hon. M. REID: Cela n'améliorera certainement pas la situation, ainsi que l'honorable député le comprendra parfaitement lorsque je lui mentionnerai le cas du chemin de fer Niagara-St-Catherines, qui forme partie du réseau du Nord-Canadien. Si l'on insiste sur l'adoption de l'amendement soumis par l'honorable député, la question sera dix fois plus compliquée qu'elle ne l'est maintenant.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La session tire à sa fin; et eu égard aux graves sujets de discussion que le projet de loi semble soulever, le Gouvernement ne se propose pas d'insister fortement sur l'adoption de ce bill. Si mon honorable ami, le ministre de la Justice, ne croit pas qu'il se produise de catastrophe d'ici à la prochaine session du Parlement, au cas où nous n'adopterions pas maintenant ce projet de loi, nous serions disposés à retirer ce projet de loi, et cela nous faciliterait l'expédition de la besogne parlementaire.

L'hon. M. DOHERTY: A deux reprises, j'ai déclaré que j'étais prêt à retirer ce projet de loi.

M. McQUARRIE: On se figure apparemment que cet amendement a été proposé en vue de favoriser une certaine compa-

gnie de chemin de fer. Il n'en est rien. Le chemin de fer électrique de la Colombie-Anglaise semble satisfait de relever de la commission des chemins de fer, mais la population de la Colombie-Anglaise, représentée par le procureur général de sa province, ainsi que les villes de Vancouver et de New-Westminster et d'autres municipalités n'approuve pas l'idée de soustraire les chemins de fer urbains, dans les cités, ainsi que les voies ferrées de banlieue à l'autorité provinciale. Aussi cet amendement est-il proposé par les autorités provinciales et municipales, et non par une compagnie de chemin de fer. Voici où nous en sommes, en Colombie-Anglaise; une commission des travaux d'utilité publique nommée par le gouvernement provincial, a, depuis quelque temps, étudié la question des péages à Vancouver, à Vancouver-Nord et à New-Westminster sur les tramways et lignes de banlieue. Les autorités de la Colombie-Anglaise ne connaissaient rien de ce projet de loi, qu'un comité spécial a approuvé ainsi que les honorables députés se le rappelleront. Lorsqu'on vient dire ici qu'il va se faire quelque chose, hors la connaissance de l'association des cheminots, je réponds que cette mesure particulière, dont on se plaint, a été élaborée hors la connaissance des autorités provinciales.

Un député oppositionniste a suggéré qu'on devrait aviser les autorités provinciales, afin qu'elles eussent l'occasion de se faire entendre, mais elles ne furent pas averties et elles n'ont rien connu de tout cela. Le commissaire des services d'utilités publiques a poursuivi son travail jusqu'à il y a quelques semaines, alors qu'il entendit parler de la mesure projetée, et son enquête a été depuis ajournée de temps à autre, en attendant le règlement de cette question. D'un autre côté, l'Electrique de la Colombie-Anglaise a soumis des tarifs au bureau de la commission des chemins de fer qui cherche, semble-t-il, à s'attribuer cette autorité. Nous sommes donc en face de ce conflit entre deux autorités, ce qui occasionne beaucoup d'aigreur et de froissements. La population de la Colombie-Anglaise croit qu'on a violé et qu'on viole encore, aujourd'hui, les droits de sa province, sans mettre les autorités provinciales ou municipales en mesure de faire valoir leurs prétentions. J'ai tenu à éclaircir ce seul point.

Or, d'éminents avocats ont exprimé l'opinion que cet article est inconstitutionnel. Dans ce cas, nous aurons des procès devant les tribunaux. Il y en aura un, en Colombie-Anglaise, qui est d'ores et déjà destiné à atteindre le Conseil privé. Si les opinions qu'on a exprimées sont fondées, alors cet article n'aura aucun effet avantageux. Il est évident que d'après la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, il faut faire une déclaration dans chaque cas, c'est-à-dire que le Parlement doit régler chaque cas particulier de cette nature et déclarer que tel chemin de fer est d'intérêt général pour le Canada. Cet article pêche donc, à ce point de vue. Si l'on adopte cet amendement, le Parlement pourra, suivant le cas, s'emparer du chemin de fer de Québec ou de toute autre voie ferrée qu'il désirera placer sous son autorité.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): La loi dit distinctement qu'on peut déclarer tout chemin de fer comme étant une entreprise à l'avantage général du Canada.

M. McQUARRIE: C'est là qu'intervient la question constitutionnelle, et c'est en quoi cette législation est absolument mauvaise.

Je parle en m'appuyant sur l'autorité d'un éminent avocat, lorsque je dis que cet article sera déclaré inconstitutionnel. Il ne fera aucun bien aux syndicats de cheminots.

M. MORPHY: Il leur fera du bien par rapport à d'autres chemins.

M. McQUARRIE: S'il est inconstitutionnel, il ne fera de bien à personne. C'est une question publique. Je dis que cette législation est demandée non par la compagnie électrique de la Colombie-Anglaise ou toute autre compagnie de chemin de fer, mais par les autorités provinciales et municipales de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. DOHERTY: Je propose, monsieur le président, que vous leviez maintenant la séance.

(La proposition est adoptée et le comité lève la séance sans faire de rapport.)

DISCUSSION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI AYANT POUR OBJET DE VENIR EN AIDE A LA LEGISLATION PROVINCIALE SUR LE TRAFIC DES BOISSONS ENIVRANTES.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 27), portant modification de la loi destinée à venir en aide à la législation provinciale prohibant la vente ou l'usage des boissons enivrantes.

M. BURNHAM: Avant que vous posiez la question . . .

M. l'ORATEUR: Le motionnaire a le premier le droit de parler, s'il désire exercer ce droit.

L'hon. M. DOHERTY: Je crois que ce bill, si les honorables députés se rappellent l'explication donnée lors de sa présentation, demande très peu d'explications nouvelles de ma part en ce moment. Le bill est un amendement de la loi en aide à la législation provinciale adoptée en 1916, prohibant ou restreignant la vente ou l'usage des boissons enivrantes. On se rappellera que cette loi, en substance, défend d'importer, d'expédier ou d'apporter dans une province quelconque des boissons enivrantes pour en faire usage en contravention à la loi de cette province. Le présent bill est destiné à étendre cette prohibition à la fabrication des boissons enivrantes—et, en conséquence, prohibe la fabrication des boissons enivrantes—dans le but d'en faire usage contrairement à la loi d'une province quelconque. Le rédacteur, en libellant le bill tel qu'il est devant la Chambre, n'avait pas tout à fait saisi l'objet qu'on visait, et en conséquence, le bill dans sa teneur actuelle, prohibe cette fabrication de boissons enivrantes, par toute personne

sachant ou ayant l'intention que cette boisson enivrante soit débitée subséquemment en contravention avec la loi de la province dans laquelle cette boisson enivrante est fabriquée.

Cette rédaction restreint la portée de cette législation en la rendant applicable seulement à une province en particulier. Je propose de la modifier lorsque nous nous formerons en comité, dans les termes suivants:

soit débitée subséquemment en contravention avec la loi d'une province quelconque.

Lorsque nous nous formerons en comité, j'ai l'intention de proposer un amendement quant au mode de disposer de la boisson qui a été saisie pour avoir été vendue en contravention à la loi. Comme on le constatera, cette mesure n'établit aucune règle nouvelle, mais étend simplement le principe consacré dans la loi qu'elle modifie de manière qu'il s'applique non seulement à l'importation, mais aussi à la fabrication; et il ne vise particulièrement aucune boisson, sauf celle dont il est fait usage en contravention à la loi d'une province.

M. BURNHAM: Il y a quelque temps, j'ai donné avis d'un amendement aux bills 26 et 27, mais depuis que je l'ai fait, j'ai eu une conversation avec le ministre de la Justice (M. Doherty). Il reconnaît, je pense, que tout ce qui, sous le régime de ces deux bills, est applicable à un referendum provincial au sujet des boissons enivrantes, s'appliquerait également à tout sujet de referendum dont une province peut faire la demande—avec, naturellement, la réserve ordinaire dans ces cas. Ceci reconnaît le principe général du referendum avec l'aide fédérale, lorsque c'est nécessaire et requis. Cela me satisfait, et je demanderai donc la permission de retirer mon amendement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a simplement donné avis d'un amendement. et par conséquent, il n'a rien à retirer.

M. PORTER: Je ne désire faire aucune objection aux dispositions du bill n° 27, de fait, je crois que les dispositions contenues dans ce bill constituent un exercice convenable des pouvoirs attribués à ce Parlement, que toute législation dans ce sens devrait être édictée par ce Parlement qui en porte la responsabilité et que ces pouvoirs ne devraient être transférés à aucun autre parlement ou corps législatif. Néanmoins, je ne veux pas que l'on croie que je consens d'une façon quelconque à une violation du principe établi dans le présent bill par le bill 26 qui doit le suivre.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 2e fois.)

La Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er (interdiction de fabriquer de la boisson enivrante, sachant qu'il doit en être fait un usage illégal).

L'hon. M. DOHERTY propose:

Que le paragraphe (a1) soit modifié par la suppression du mot "la" dans la 3e ligne dudit paragraphe et la substitution du mot "toute", et par la suppression, dans les 4e et 5e lignes dudit paragraphe, des mots "dans laquelle telle boisson enivrante est fabriquée".

De sorte que le paragraphe sera ainsi conçu:

...fabrique de la boisson enivrante, sachant ou ayant l'intention qu'il en sera ou devra par la suite être fait emploi en contravention à la loi de toute province.

L'hon. M. FIELDING: J'approuve l'objet de la disposition; mais ne pourra-t-il pas être difficile d'établir que le fabricant le savait ou qu'il avait cette intention?

L'hon. M. DOHERTY: Aux termes de la disposition de la loi que nous modifions en ce moment, c'est à l'accusé de prouver qu'il n'a pas vendu la boisson "sachant" ce dont il est question, et il devra établir que, en la fabriquant, il ne savait pas qu'on avait

l'intention d'en faire usage en contravention à la loi. Le poids de la preuve retombera sur l'accusé qui devra établir ce qu'il savait. Cette disposition n'est pas rare dans les lois qui exigent, pour qu'il y ait contravention, qu'un individu sache certaines choses, et qu'il a à prouver ce qu'il savait.

L'hon. M. FIELDING: Je tiens pour admis que la poursuite ne pourrait être intentée qu'après qu'on aurait fait usage de l'article en contravention à la loi de la province.

L'hon. M. DOHERTY: Selon moi, il serait extrêmement difficile de réussir dans une poursuite, lorsque cela aurait eu lieu. Si quelqu'un était en mesure de savoir, avant l'événement, que telle était l'intention, il pourrait intenter la poursuite. Il est relativement aisé à un prévenu de prouver qu'il ne savait pas qu'il serait fait usage de la boisson en contravention à la loi. Quant au paragraphe 2 de l'article 1er, je propose qu'il soit modifié de manière que l'article de la loi modifiée par ce paragraphe soit ainsi conçu:

Dans toute poursuite pour contravention à l'article premier de la présente loi, la personne prévenue est censée avoir su ou eu l'intention que ladite boisson enivrante serait par la suite trafiquée en contravention à la loi de toute province dans laquelle ladite boisson enivrante a été fabriquée, envoyée, expédiée, apportée, emportée, transportée ou importée, à moins qu'elle n'établisse qu'elle avait bonne raison de croire que ladite boisson serait utilisée d'une manière licite.

L'hon. M. FIELDING: Ne serait-il pas préférable d'abroger l'article, puis, de le rétablir d'après sa véritable teneur?

L'hon. M. DOHERTY: Il vaudrait peut-être mieux remplacer le présent paragraphe 2 par le texte suivant:

"L'article 4 de ladite loi est abrogé et remplacé par le texte," et ainsi de suite; c'est-à-dire de reproduire l'article 4, en y ajoutant les mots que j'ai suggérés. Le résultat serait que, à l'avenir, l'article 4 serait conçu de manière à s'appliquer à la fabrication, comme à l'envoi ou au transport de la boisson.

M. le PRESIDENT (M. Nesbitt): Ayant entendu les explications du ministre, êtes-vous d'avis que l'article soit ainsi modifié?

M. McKENZIE: Je ne veux pas mettre obstacle à l'adoption du bill du ministre; cependant, à titre d'avocat pratiquant, je ne suis pas en faveur de rejeter sur le prévenu le poids de la preuve. Il est inutile de dire que la cour suprême a jugé qu'une infraction à la loi sur la tempérance est un acte criminel. Lorsque nous nous occupons

de la vente des boissons enivrantes en contravention à la loi, nous nous occupons d'un acte criminel, et le principe de la justice anglaise a toujours été qu'un prévenu était censé innocent tant que sa culpabilité n'était pas établie. Or, nous créons un crime à l'occasion de la présente loi et nous déclarons en même temps que le prévenu est censé coupable tant qu'il ne prouve son innocence. Je tiens à déclarer que je m'oppose à ce mode de procès sous quelque forme qu'il se présente. Les amis de la tempérance, et je suis de ce nombre, devraient être satisfaits d'être laissés précisément dans la même situation que tout individu qui doit établir qu'un crime a été commis. Il devrait leur appartenir de prouver qu'un prévenu est coupable. Ce serait mettre plus de modération que ceux qui mettent quelqu'un en accusation et déclarent qu'il est coupable, avant qu'ils entendent les dépositions. A titre de vieil avocat ayant eu beaucoup affaire à la loi criminelle, je tiens à déclarer que je ne veux pas de ce changement à l'axiome bien connu de notre droit criminel.

M. MORPHY: Je suis parfaitement d'accord avec ce que dit l'honorable chef de l'opposition (M. McKenzie) à ce sujet. Les décisions de la cour d'appel d'Ontario sont en tout point conformes à l'argument qu'il a soumis. Dans les causes de la reine vs Baird et de la reine vs Sproule, la cour d'appel, après mûre délibération, a maintenu qu'aucun verdict de culpabilité ne pouvait se faire en vertu de la loi de tempérance du Canada sans un témoignage positif et affirmatif, et que le témoignage négatoire ne suffisait pas. Le tribunal décida que la poursuite était tenue d'établir par une preuve admissible et digne de foi que le délit dont on se plaignait avait été commis. Je ne crois pas qu'il soit juste de renverser le principe bien établi dont parlait l'honorable député et de décréter que la preuve est à la charge de celui dont on instruit le procès. Il incombe au ministère public d'établir que le prévenu a bien commis le délit dont on l'accuse. Le principe de droit qui veut qu'un homme soit innocent tant qu'il n'a pas été reconnu coupable devrait être respecté dans l'intérêt public et pour la protection du sujet.

L'hon. M. DOHERTY: Tout d'abord, le principe est établi dans la loi que nous amendons, et nous ne faisons qu'en étendre l'application au cas prévu dans cet amendement. En second lieu, je dois dire que cela ne fait pas retomber le fardeau de la preuve sur l'accusé; mais lorsqu'il aura été établi qu'il a fabriqué de la boisson ou

qu'il en a vendu, et que nous en venons au point de savoir s'il connaissait l'usage auquel cette boisson était destinée, la preuve lui en incombera alors en vertu de cet amendement—si vous appelez une charge l'obligation d'établir ce qui était à sa connaissance. Ce sont des faits que l'accusé est en mesure de connaître et dont un innocent peut surtout se disculper sans peine. C'est une disposition d'ordre général, dans le cas où la culpabilité doit dépendre de ce que peut savoir l'accusé, que de l'obliger à fournir la preuve de ce qui est à sa connaissance. C'est le seul fardeau de preuve qu'on lui impose.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. DOHERTY: Je propose de modifier la loi par l'addition d'une clause, dite article 3. Cette addition aura l'effet de modifier l'article 4a de la loi.

L'article 4a autorise la saisie de toute boisson qui a fait l'objet d'une infraction à la loi et indique la manière dont on doit disposer de cette boisson. L'objet de l'article qui doit être ajouté est de décréter ce que l'on doit faire de la boisson trafiquée en contravention avec la présente loi, et lorsqu'on ne peut trouver le propriétaire. On a constaté que lorsque la boisson est saisie dans des circonstances qui dénotent manifestement qu'elle a été expédiée illégalement dans la province, personne ne se présente pour la réclamer, et vous ne pouvez trouver personne contre qui une ordonnance peut être rendue relativement à l'usage qu'on a fait de cette boisson. Cet article a pour but de décréter ce que l'on devra faire de la boisson saisie dans ces circonstances. Le nouvel article doit être ajouté à la suite de l'article 4a et se lit comme il suit:

(1) Lorsque de la boisson enivrante est saisie et apportée devant un juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou un magistrat ayant le pouvoir ou l'autorité de deux ou plus de deux juges de paix, en conformité des dispositions de la présente loi, que le consignateur ou consignataire ou propriétaire de cette boisson ou la personne y ayant droit ou la réclamant ne peut être déterminé, et que personne n'établit un droit à la possession de cette boisson enivrante, dans la période de quinze jours subséquente à la saisie susdite, ou dans le délai prorogé que peuvent impartir le juge des sessions de la paix, le recorder, le magistrat de police, le magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou un magistrat revêtu du pouvoir ou de l'autorité de deux ou de plus de deux juges de paix, ou que peut autrement accorder un tribunal compétent, alors le juge des sessions de la paix, le recorder, le magistrat de police, le magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou un magistrat possédant le pouvoir ou l'autorité de deux ou de plus de deux juges de paix, qui ont émis le mandat, en exécution duquel cette boisson enivrante a été saisie, ou, en cas de décès, d'absence ou d'incapacité d'agir de ces juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou magistrat investi du pouvoir ou de l'autorité de deux ou de plus de deux juges de paix, tout autre juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, deux juges de paix quelconques ou tout magistrat possédant le pouvoir ou l'autorité de deux ou de plus de deux juges de paix, peuvent prononcer et déclarer la confiscation, au profit de la Couronne, de cette boisson enivrante, ainsi que de tous barillets, caisses, boîtes, bouteilles, colis, contenants et autres récipients de toute nature contenant de la boisson enivrante

(2) Aussitôt qu'on confisque, au profit de la Couronne, de la boisson enivrante et les récipients qui la contiennent, le juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou un magistrat ayant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix ou plus, par qui cette confiscation a été décrétée et déclarée, doivent immédiatement transmettre au ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur un avis par écrit spécifiant les quantités et descriptions de la boisson enivrante ainsi confisquée, et doivent ordonner que cette boisson enivrante soit immédatement déposée dans un entrepôt de la douane en la province où cette boisson enivrante a été confisquée comme susdit, pour être employée de la manière que le ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur peut ordonner.

L'hon. M. FIELDING: Quelle méthode a-t-on l'intention d'adopter pour se débarrasser des liqueurs alcooliques?

L'hon. M. DOHERTY: Je présume que le ministre pourrait s'en débarrasser en les faisant détruire ou en les faisant utiliser pour des fins légitimes. Cet article est rédigé de façon à ce qu'il soit conforme aux dispositions de la loi concernant les boissons alcooliques qui sont confisquées en vertu de la loi du revenu intérieur. Nous remettons ces liqueurs enivrantes entre les mains du ministre du Revenu intérieur pour qu'il en dispose à son gré et je suis convaincu qu'il suivra les méthodes en vigueur dans ce département pour se débarrasser des articles de même nature confisqués sons l'empire de la loi du revenu intérieur.

M. McKENZIE: Je ne comprends pas très bien les limites imposées à la juridiction du magistrat ou de l'autorité à qui le devoir incombe de disposer de ces boissons alcooliques. En Nouvelle-Ecosse, nous avons une loi provinciale qui ressemble beaucoup à cette disposition. Elle déclare que si des liqueurs alcooliques sont découvertes quelque part dans les limites de la province et que personne ne les réclame dans un délai de trente jours, le magistrat qui décerne le mandat de perquisition ou la citation à com-

paraître a le droit de rendre un arrêt pour disposer de ces liqueurs de la même façon que celles qui sont confisquées sous l'empire de la loi de tempérance de la Nouvelle-Ecosse. C'est très simple. Or, la procédure que l'on propose ici me paraît venir en conflit avec celle-là. Je ne puis m'expliquer pourquoi cet arrêt doit être rendu par le magistrat qui a jugé l'affaire. Il faut qu'une dénonciation soit portée devant le tribunal compétent pour la saisie des liqueurs. Je comprendrais que le magistrat qui a entendu la cause rendît l'arrêt pour la disposition de ces boissons. Or, est-ce que le ministre déclare que d'après les termes de l'article un magistrat peut entendre la cause et confisquer les boissons, mais que nul autre tribunal ci-dessus énuméré n'aura le droit de rendre un arrêt pour les faire détruire?

L'hon. M. DOHERTY: En principe, c'est le magistrat décernant le mandat qui rendra l'arrêt relativement à la disposition des liqueurs saisies; s'il venait à décéder toutefois ou dans l'incapacité d'agir, un autre magistrat de la même juridiction pourra rendre un arrêt à cet effet.

M. McKENZIE: Je n'ai pas compris de prime abord la nature de cette disposition. Les explications du ministre m'ont convaincu que tout est parfait.

(Le paragraphe 1er de l'amendement est adopté.)

M. le PRESIDENT (M. Nesbitt): Vient ensuite le paragraphe 2, disposition des boissons confisquées, qui a été lu par le ministre. Ce paragraphe est-il adopté?

M. MORPHY: J'ai tenté de saisir le sens de l'une des dispositions du bill, dont le texte laisse à désirer, suivant moi. Je ne vois pas comment on peut prétendre qu'un particulier réclame quelque chose, du moment que les fonctionnaires de la loi ne sont pas en mesure de découvrir son identité.

L'hon. M. DOHERTY: L'article est ainsi conçu: Si les fonctionnaires ne peuvent découvrir "le propriétaire ou toute autre personne ayant droit ou prétendant avoir droit à la possession desdites boissons"—c'est-à-dire s'ils ne sont pas en mesure de découvrir quelqu'un qui réclame lesdites liqueurs et ainsi de suite.

M. MORPHY: L'auteur du texte de l'article en question n'a guère été heureux, je pense, dans le choix de ses expressions.

(Le paragraphe 2 de l'amendement est adopté.)

[M. McKenzie.]

Rapport est fait sur le projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous avons encore à nous occuper de deux projets de loi qui sont inscrits au tableau des affaires d'intérêt public. Je propose donc que nous revenions aux affaires d'intérêt public et que nous abordions l'examen de ces bills.

J'ai entendu dire que le projet de loi n° 26, tendant à modifier la loi sur la tempérance, donnera lieu à un débat, de sorte qu'il restera réservé pour le moment.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 7), déposé par M. Sutherland, tendant à modifier la loi contre la falsification des denrées (sons et recoupes):

Le 2e (n° 9), déposé par M. Jacobs, ayant pour objet de déclarer férié le jour des élections.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Département du Travail.—Somme nécessaire aux fins d'acquitter les frais de la conférence nationale et pour l'impression du compte rendu des délibérations, $5,000.

L'hon. M. KING: A quelle conférence cet article se rapporte-t-il?

L'hon. M. MACLEAN: A la conférence tenue à Ottawa, et à laquelle mon honorable ami a assisté.

Pour défrayer les dépenses des délégués et les conseillers canadiens à la conférence internationale du travail à Washington.

L'hon. M. FIELDING: Il faudrait, ce me semble, quelques explications ici. J'ai découvert en lisant les journaux que les délégués du Canada à cette conférence émettent des opinions contradictoires, et c'est là une situation quelque peu embarrassante. Pour que nous soyons utilement représentés là-bas, la doctrine de l'unité ministérielle devrait être applicable à nos délégués; mais, si les comptes rendus des journaux sont fidèles, ces délégués diffèrent d'opinion et ne savent point ce qu'ils veulent.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne suis pas sûr que la doctrine de la solidarité ministérielle puisse être poussée aussi loin. Je ne connais rien de ce qui s'est passé à la conférence, sauf ce que les journaux en disent. Nous avons là des représentants et du travail et du capital et il est

assez naturel qu'il y ait entre eux certaines divergences d'opinions. Nous ne pouvons, par suite, attendre de nos délégués autre chose que l'exercice d'une sage discrétion dans le vote qu'ils pourront avoir à donner.

L'hon. M. FIELDING: Ne pourrions-nous pas obtenir quelques éclaircissements sur ce que l'on espère que la conférence accomplira? Je sais qu'elle a eu son origine dans le traité de paix, mais, à vrai dire, la Chambre n'a eu que bien peu d'explications sur la conférence elle-même.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Si mon honorable ami a lu les journaux, comme je sais qu'il les a lus, il doit savoir que la conférence discute en ce moment la question de la semaine de quarante-huit ou de quarante-quatre heures. Le but auquel on vise est d'obtenir un accord international sur le nombre d'heures à donner chaque semaine par les ouvriers. L'accomplissement de cet objet aura de très grands avantages. On espère, en effet, que, par suite des délibérations de la conférence sur une multitude de matières ayant trait au travail, il sera possible d'arriver à quelque entente internationale. N'étant pas à la tête du ministère du Travail, je n'ai aucune connaissance particulière des actes de cette conférence et je regrette de ne pouvoir donner à mon honorable ami qu'une idée générale de ce que celle-ci espère accomplir.

L'hon. M. FIELDING: Je ne mets aucune intention de blâme dans ma question.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne l'ai pas pensé.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ignore point que les problèmes ouvriers ont une importance telle qu'il est bon de chercher à les résoudre. La conférence naturellement ne possède aucun pouvoir législatif ni exécutif, ce qu'elle pourrait décider n'aurait d'effet qu'au moyen de lois rendues par les nations intéressées.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est ce que je pense.

L'hon. M. FIELDING: Je souhaiterais de pouvoir espérer une entente internationale de la nature de celle dont parle mon honorable ami. Quoi qu'il en soit, le but de la conférence est excellent.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Nous n'avancerons que par degrés.

L'hon. M. KING: Le premier ministre intérimaire sait-il combien de temps il est probable que vont durer à Washington les travaux de cette conférence?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il serait déjà difficile de faire des conjectures sur le temps que vont parler ceux qui prennent part à une réunion d'ouvriers appartenant à un seul pays et, lorsque cette réunion se compose des représentants de vingt-huit nationalités différentes s'exprimant dans autant de langues différentes, le problème se complique au point de ne plus nous permettre de dire, même aproximativement, le jour où elle prendra fin.

M. McKENZIE: Je crois avoir entendu dire que, de l'avis des jurisconsultes de la couronne, toute loi relative à la longueur d'une journée de travail est du domaine des provinces, et c'est là, si je m'en souviens bien, ce que le premier ministre a déclaré lui-même dans cette salle à la dernière session. Si donc la conférence se déclarait favorable à la journée de huit heures, c'est aux diverses législatures provinciales qu'il appartiendrait de réaliser ce vœu. Puis-je savoir s'il y a eu consultation avec les gouvernements provinciaux lors de la désignation des délégués qui assisteraient à cette conférence comme représentant le Canada?

L'hon. M. DOHERTY: Les provinces, en tant que province, n'avaient pas droit d'envoyer de délégués, mais les différents gouvernements provinciaux furent priés d'envoyer des représentants choisis parmi leurs fonctionnaires, et je crois que tous ont envoyé des représentants choisis parmi leurs fonctionnaires, et, dans certains cas, un de leurs ministres de la couronne, pour accompagner les représentants du Canada comme experts et avoir droit, en l'absence du représentant en titre du Canada, d'agir à sa place. La province de Québec a envoyé son inspecteur des établissements industriels, le fonctionnaire préposé à l'étude des questions ouvrières.

Somme supplémentaire requise pour le reste de l'année fiscale afin de défrayer les dépenses du directeur de l'exploitation minière et de son personnel dans l'Alberta, et pour impressions, papeterie et aide aux écritures non autrement prévues, $25,000.

L'hon. M. KING: Quelle est la nature des opérations qui se font sous cette rubrique? Les quatre item que nous avons étudiés représentent un crédit total de $60,000, et tous les item ont trait à des opérations plus ou moins étrangères au ministère du Travail. On se plaint partout que ce ministère ne remplit pas la tâche pour l'exécution de laquelle il fut établi; mais qu'il la confie plutôt à des commissions et à des associations du dehors; que par suite, il se dépense beaucoup d'argent pour des travaux

que le ministère est censé faire lui-même mais qui sont faits par des corps absolument indépendants de lui. Ce dernier item semble avoir trait à des dépenses de cette nature.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Soit dit sans insinuation malveillante, on serait plus près de la vérité en affirmant que le ministère remplit la tâche qui lui fut assignée tout d'abord et qu'il fait, à part cela, d'autres travaux qui lui furent imposés par suite de la guerre et de la loi relative aux mesures de guerre. Cette loi devant cesser, en partie, de s'appliquer quand le traité de paix aura été définitivement ratifié, c'est-à-dire au cours du mois actuel, on a pensé qu'il ne fallait pas continuer d'inscrire ces item au compte de la démobilisation en vertu de la loi des mesures de guerre. Cet item particulier dépend de la complète désorganisation des mines de houille de la Colombie-Anglaise situées de ce côté-ci des montagnes. On a préposé à ces mines un directeur qui travaille, depuis plus de deux ans, à donner la plus ample satisfaction au public, et il faut pourvoir aux dépenses que cette situation a rendues nécessaires. Nous avons réussi, de cette façon, à apaiser les différends ouvriers dans cette région et à maintenir d'une manière plus ou moins continue l'exploitation des mines de houille. Je pense que cette exploitation se fait à présent à l'amiable et avec succès.

L'hon. M. KING: La grève survenue aux Etats-Unis n'a-t-elle pas eu d'effet par rapport aux mines de notre pays?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Pas encore, et nous espérons bien qu'elle n'en aura pas.

L'hon. M. KING: L'honorable ministre a dit que la loi des mesures de guerre cesserait, en partie, de s'appliquer après que les ratifications du traité de paix auraient été déposées à Paris. En quoi continuera-t-elle de s'appliquer?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: C'est par mesure de prudence que j'ai dit "en partie". N'étant pas avocat je ne saurais dire au juste combien de temps la loi des mesures de guerre peut continuer de s'appliquer, attendu que nous sommes encore en état de guerre par rapport à certains pays ennemis et que nous le serons tant que les différents traités n'auront pas été acceptés et dûment ratifiés. Le traité avec la Bulgarie n'a pas encore été ratifié, bien qu'il soit sur le point d'être accepté, mais les traités avec la Hongrie et la Turquie ne sont encore qu'à la phase des négociations. N'étant pas le ministre de la Justice, j'ai jugé plus prudent de me servir des mots "en partie".

L'hon. M. KING: L'honorable ministre ne pense-t-il pas que nous devrions tâcher de cesser aussitôt que possible d'être en état de guerre?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, assurément.

M. MYERS: Le directeur de l'exploitation des mines de houille de l'Alberta voit-il actuellement à la distribution de la houille?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Il a été chargé d'y voir, comme de voir à accorder des salaires satisfaisants et à les payer, et à déterminer le prix de la houille pour le consommateur eu égard aux frais d'exploitation. De fait, ses pouvoirs étaient très étendus, il avait la direction de l'exploitation et des mineurs.

M. MYERS: J'ai posé cette question parce que, dans différentes localités de la Saskatchewan, on ne peut se procurer de wagons et l'on va même jusqu'à fermer les écoles. Le Gouvernement devrait s'occuper, sans retard, de répondre aux exigences de cette malheureuse situation, qui dépend du froid excessif et du manque de combustible, comme le prouve le télégramme que j'ai reçu, hier, de Kerrobert.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le Gouvernement s'occupe de répondre aux exigences de la situation résultant de la rareté du charbon dans l'Ouest comme dans l'Est.

L'hon. M. CALDER: Hier, nous avons reçu du trésorier de la province de la Saskatchewan une dépêche au sujet de la situation créée par la rareté du charbon provenant du temps très froid qui se maintient depuis trois à quatre semaines. Cette dépêche a été remise au ministère du Travail, et je crois que celui-ci s'est mis en communication avec M. Armstrong qui a charge de ce travail. Je ne doute pas que M. Armstrong prenne l'affaire en main en vue de s'assurer de ce qu'il est possible de faire. Cet état de choses est purement momentané et provient de la très basse température qui règne depuis quelque temps.

L'hon. M. REID: J'aimerais à dire quelques mots relativement au nombre insuffisant des wagons. Depuis quelque temps, j'ai reçu de l'Ouest des dépêches dans lesquelles on se plaignait de la rareté des wagons

pour l'expédition du foin, du charbon et du blé. Cette rareté n'existe pas depuis quelques semaines seulement, mais depuis un an. En voici la cause. Autrefois, il y avait généralement un surplus de wagons américains au Canada; mais, le gouvernement des Etats-Unis, depuis qu'il a charge de la situation, a retenu nos wagons, et il y a dans le pays voisin près de 20,000 wagons fermés canadiens de plus que de wagons américains ici. Voici quel était, hier, la situation. Il y avait aux Etats-Unis 18,030 wagons à bestiaux canadiens et 43,661 wagons fermés canadiens; par contre nous n'avions au Canada que 158 wagons à bestiaux et 21,240 wagons fermés des Etats-Unis. Autrement dit, il y avait aux Etats-Unis 22,000 wagons fermés canadiens de plus que le nombre des wagons américains au Canada. J'ai adressé ane dépêche des plus énergiques à M. Walter D. Hines, le représentant des chemins de fer américains. Les chemins de fer eux-mêmes ont fait tout ce qui était possible pour ramener les wagons ici, mais nous n'avons pas encore réussi à diminuer cette grande différence. Nous poursuivons nos efforts, et il y a peut-être lieu de lire une dépêche que j'ai reçue hier et qui montre exactement quelle attitude j'ai prise en ce qui concerne la rareté des wagons vides dans l'Ouest. J'ai discuté l'affaire avec la commission de guerre des chemins de fer du Canada, à cause des plaintes venant de l'Ouest au sujet de l'impossibilité d'obtenir des wagons à bestiaux et voici la réponse que j'ai reçue:

7 novembre.

L'hon. Dr J. D. Reid,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Pour faire suite aux dépêches et conversations par téléphone d'hier *re* plaintes des expéteurs de bétail de l'Alberta, un nouveau rapport reçu à l'instant du Pacifique-Canadien est ainsi conçu:

Il existe indubitablement insuffisance de wagons à bestiaux du Pacifique-Canadien dans l'Alberta et la cause en est parfaitement connue de MM. Kennedy et McDaniels et du Livestock Exchange de Calgary. Grande proportion du bétail vendu dirigé sur Chicago par Portland, et embranchements américains sont incapables de fournir wagons pour transport. Quinze cents wagons à bestiaux du Pacifique-Canadien sont au sud de la frontière et les embranchements ont été incapables de les ramener promptement à cause du retard pour nettoyage et désinfection après déchargement, retard causé, affirment-ils par rareté de main-d'œuvre et température froide. Situation du fourrage dans l'Alberta était bien connue de tous intéressés dans commerce des bestiaux, mais ont attendu venue de l'hiver pour confier aux compagnies milliers têtes de bétail pour transport. En sus du transport *via* Portland, gros trafic pour Saint-Paul et Chicago des parcs à bestiaux communs de Winnipeg. Autres chemins canadiens fournissent wagons pour ce trafic et embranchements américains déclarent ne pouvoir renvoyer wagons. Résultat: poids entier du trafic rejeté sur Pacifique-Canadien. Notre dépêche d'hier donnait renseignements indiquant grande amélioration dans remise des wagons à bestiaux du Pacifique-Canadien par ligne du Sault. Cette commission a communiqué constamment avec autorités des chemins américains au sujet de l'accélération du renvoi des wagons; efforts paraissent maintenant fructueux. Wagons à bestiaux ont été et sont rapidement renvoyés de l'Est aussitôt que disponibles. Faute de wagons à bestiaux, wagons fermés mis à la disposition des expéditeurs de l'Alberta dans proportion de trois fermés pour deux à bestiaux, quand et où ils les utiliseraient. Enquête prouve que chemins de fer n'ont rien épargné pour faire face à situation extraordinaire causée par circonstances déjà décrites. Commission apprend que Kenny et McDaniels vous ont télégraphié retirant leurs plaintes.

La commission de guerre des chemins de fer canadiens.

C'est un affront et une honte que les chemins de fer des Etats-Unis gardent là-bas 22,000 wagons canadiens et s'en servent, lorsqu'ils savent que nous souffrons, au Canada, du manque de wagons. Je veux seulement que les députés et la population canadienne sachent que le ministère des Chemins de fer, le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et le chemin de fer national du Canada, ont depuis longtemps pris tous les moyens de ravoir ces wagons. Cependant, Walter D. Hines, qui a charge de ceci, semble complètement sourd à tous les appels que nous lui faisons dans l'intérêt de l'humanité et de la justice.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Le ministre ne croit-il pas qu'il serait possible d'augmenter le taux par jour qu'on exige pour ces wagons à l'heure actuelle? Serait-il impossible même de doubler ou tripler ce taux?

L'hon. M. REID: Les tarifs internationaux sont déjà fixés. Si vous faisiez cela, comment pourriez-vous percevoir ces taux? Les wagons sont là, et si vous alliez forcer le gouvernement des Etats-Unis de la manière indiquée par l'honorable député ou de toute autre manière, il imposerait tout simplement des restrictions sur notre trafic en destination du territoire américain; le résultat serait désastreux pour le transport international. Je suis convaincu que si ces moyens ou d'autres du même genre pouvaient être adoptés, le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les chemins de fer nationaux du Canada, ne tarderaient pas à s'en prévaloir pour ravoir les wagons.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je comprends bien que le ministre fait sous

ce rapport tout ce qui lui est possible de faire.

M. McMASTER: Avant de revenir sur le point qui fait le sujet de la discussion et à l'égard duquel j'ai à poser quelques questions, je pourrais dire que si le ministre des Chemins de fer se rendait à Washington et y exerçait sur les sénateurs américains la même pression qu'il lui a été permis d'exercer sur ceux d'ici... (Exclamations) lorsqu'il a voulu acheter le chemin de fer...

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. McMASTER:... il pourrait peut-être se faire remettre ses wagons... (Rumeurs). ...et aussi, il aurait mis sa voix et son influence au service d'une bonne cause.

L'hon. M. REID: Permettez-moi de vous dire que je n'ai pas exercé d'influence sur les sénateurs et je serais peiné de savoir que ces hommes sont à la merci de l'influence des individus ou des corporations. Si l'opinion de l'honorable député est contenue dans les paroles qu'il vient d'exprimer, je puis dire que c'est une censure à l'adresse du Sénat. Toutefois, je suis heureux de constater en passant, qu'il s'est trouvé au Sénat assez d'hommes de bon jugement pour adopter un projet de loi aussi avantageux.

M. McMASTER: Les sénateurs...

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. McMASTER: Monsieur le président rappelle-t-il aussi le ministre au règlement?

M. le PRESIDENT: Oui.

M. McMASTER: Il était absolument en contravention au règlement lorsqu'il a parlé de ce qui s'était passé dans l'autre Chambre. Revenons maintenant au sujet de la discussion. J'ai compris du ministre que le directeur de l'exploitation du charbon exécutait son travail à titre de service public, c'est-à-dire, sans en retirer une rémunératon quelconque. Je proteste énergiquement contre l'adoption d'une mesure qui entraînerait une dépense de $25,000 sans en avoir plus de détails. Si un ministère demandait un vote de crédits, le Gouvernement nous mettrait sous les yeux le nombre des employés et leurs salaires, et nous aurions aussi beaucoup plus de renseignements que nous n'en avons au sujet de cette besogne qui reste en quelque sorte étrangère au ministère du Travail. Je suis d'avis que lorsqu'il s'agit d'une besogne qui échappe aux attributions ordinaires d'un ministère, on devrait nous fournir des renseignements complets et exacts quant à l'emploi des fonds qu'on nous demande. Le crédit qui nous a été soumis ne nous dit pas si le directeur de l'exploitation houillère doit toucher ou non un traitement. C'est bien possible, mais rien ne nous le dit. On ne nous fait pas connaître non plus ni le nombre ni le salaire de ses employés. Le ministre nous dit qu'il n'est pas un avocat, mais un traitement de $25,000 par année pour de pauvres et honnêtes avocats représente une jolie somme, et, je le répète, on ne devrait pas nous demander d'adopter ce crédit sans nous donner beaucoup plus de détails et de renseignements.

M. HALLADAY: Peut-être que l'homme le plus occupé dans l'Alberta est celui auquel on a fait allusion au cours de ce débat. Nous avons dans la province de l'Alberta un douzième du total de la houille du monde entier, bien que beaucoup de députés semblent l'ignorer. Nous avons des centaines de mines et pendant la guerre nous étions tenus de compter en grande partie sur la main-d'œuvre étrangère. Suivant moi ces gens ont été un peu exigeants dans leurs demandes d'augmentation de salaires; ils rejetaient avec mépris des vivres qu'ils auraient naguère jugés trop riches et trop lourds pour leurs estomacs. Aujourd'hui ils demandent des tomates hors de saison, des oignons comme primeurs en hiver. Aussi, M. Armstrong a eu une rude tâche à remplir comme médiateur. Je puis assurer l'honorable député que cet homme avait une dure besogne à exécuter. L'agitation n'a pas cessé depuis quatre ans; des grèves étaient continuellement à la veille d'éclater et personne ne saurait nier que de telles conditions ont contribué fortement à rendre très difficile la tâche du directeur et de son personnel.

Il y a dans la ville de Calgary un personnel dont les travaux embrassent le territoire de la ville d'Edmonton à Lethbridge et dans la passe du Nid-du-Corbeau. Et les voyages sont dispendieux. A peine une difficulté est-elle réglée à une extrémité du pays qu'il faut voyager jusqu'à l'autre extrémité. Etant donnée la nature du travail que ces hommes ont à accomplir, je trouve que le crédit est très modéré.

M. McMASTER: Le député qui a si généreusement donné ce renseignement au comité ignore passablement l'objet de mes observations. Je ne dis pas que ce crédit n'est pas assez ou est trop élevé, ni que le travail du directeur est bon ou mauvais. Je n'en connais rien. Je fais tout simplement observer au comité, avec raison, je pense,

que si l'on nous demande de voter un crédit de 25,000 piastres au sujet de ce travail, nous devrions savoir exactement dans quel but. Est-ce pour des appointements ou des indemnités, est-ce pour de la papeterie, est-ce pour autre chose? Nous devrions avoir plus de détails. Certainement, nous aurions plus de renseignements si le travail était fait sous la direction du département lui-même, et je pense que, "a fortiori", dans ce cas-ci, nous avons d'autant plus raison de demander des renseignements précis.

M. MORPHY: En quoi?

M. McMASTER: "A fortiori", c'est une expression très employée.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Dans l'Assiniboine?

M. McMASTER: Et aussi à Carleton (N.-B.)

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: En principe, mon honorable ami a raison. Jai entendu en d'innombrables occasions le même appel fait avec autant de ferveur par les membres des deux côtés de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: Vous ne l'avez jamais fait vous-même.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: En général, les protestations sont plus bruyantes du côté de l'opposition que du côté du Gouvernement, pour une raison naturelle, je suppose. Maintenant, mon honorable ami est convaincu que ces principes sont justes et il a protesté. Mais le ministre du Travail n'est pas ici dans le moment, et je le remplace temporairement avec une connaissance imparfaite de son ministère.

Cependant si l'honorable député veut accepter ma parole aussi bien que celle du ministre du Travail lui-même au sujet de la dépense juste et raisonnable du faible crédit dont il est besoin et permettre l'adoption de cet article, sa conscience sera en repos, il dormira bien et nous pourrons passer à l'étude d'autres articles. Mon honorable ami ne pourrait-il pas donner assez d'élasticité à son bon naturel pour laisser adopter cet article?

L'hon. M. FIELDING: La douceur de la réplique chasse la colère.

Terres et parcs fédéraux.—Secours à accorder sous forme de fournitures nécessaires, d'aliments, d'effets d'habillement, de combustible, etc., ainsi que le fourrage des animaux aux colons nécessiteux des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, en coopération et par entente avec les gouvernements provinciaux, ou d'autre manière, et en vertu des règlements qu'édictera le Gouverneur en conseil, $2,000,000.

M. COWAN: Je m'attendais à un montant plus élevé et je ne suis donc pas surpris que l'on demande au moins deux millions. Comme tous les autres, je désire qu'il ne soit plus nécessaire de demander cette aide. Le ministre de l'Immigration et de la Colonisation (M. Calder) ou celui de l'Intérieur (M. Meighen) ont dit, si j'ai bien compris, qu'il y avait eu des négociations avec les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta au sujet d'un système d'irrigation dans cette partie du pays pour faire disparaître cette demande de secours toujours à recommencer. Ces négociations sont-elles commencées et, si oui, où en est-on rendu? Il me semble que l'on devrait faire quelque chose dans ce sens sur une très grande échelle.

L'hon. M. MEIGHEN: La part du Canada dans ce que mon honorable ami (M. Cowan) appelle des négociations est déjà en fort bonne voie. Quoi qu'il en soit, elles sont en marche depuis plusieurs années. Le gouvernement fédéral a depuis longtemps—même depuis le commencement du siècle ou à peu près—entrepris des travaux d'études touchant les projets d'irrigation.

A partir de 1894, le Parlement a pris la juridiction des autres surfaces des trois provinces de l'Ouest. Se basant sur cette juridiction nécessairement fédérale, le Gouvernement a établi un système de travaux d'études dans le but de s'assurer ce qu'il était à propos de faire avec chance de succès au sujet de l'irrigation. On a fait des travaux d'études suivis par des travaux du génie et des progrès considérables ont été accomplis dans ces trois provinces relativement à l'irrigation. Naturellement, l'entreprise a été en grande partie entre les mains du Pacifique-Canadien d'un côté et de la Land and Irrigation Company, de l'autre.

Cette dernière compagnie représente une coalition de trois compagnies qui s'occupèrent autrefois de l'exécution de ces travaux. Les travaux d'irrigation que fait exécuter la compagnie du Pacifique-Canadien en ce moment ne sont guère considérables, comparés à la superficie des terres qui ont besoin d'être irriguées; il s'agit toutefois d'une étendue de terres appréciable.

Un bon nombre de cultivateurs sont établis à l'heure qu'il est sur les terres que le Pacifique-Canadien a irriguées dans l'Ouest où ils jouissent d'une prospérité remarquable. La Canada Land and Irrigation Company a éprouvé de nombreux revers. Il serait peut-être plus exact de dire que ce sont les compagnies que comprend à cette heure la Canada Land and Irrigation Company qui ont éprouvé ces revers. La

guerre est survenue et les capitaux placés dans ces trois entreprises ont été bien près d'être coulés à un moment donné. Le Gouvernement est venu au secours des compagnies en question en consentant à leur avancer les sommes nécessaires en vertu d'une convention dont la nature est assez compliquée. Le Gouvernement a obtenu d'amples garanties et la convention se justifie pleinement par elle-même, car elle a permis à l'entreprise de se maintenir et de conserver les travaux déjà exécutés, sans compter qu'à l'heure qu'il est la compagnie commence à rembourser à l'Etat les sommes que nous lui avons avancées.

La Canada Land and Irrigation Company, sous la direction de M. Hays avait progressé d'une façon appréciable et à cette heure elle est arrivée à une étape où nous avons tout lieu de croire que l'étendue de terres qu'elle a entrepris d'irriguer seront vendues et livrées à la culture dès le printemps prochain.

Tous ces travaux sont sous la surveillance de la division d'irrigation du ministère de l'Intérieur. Nous ne permettons pas que des terres soient comprises dans aucun projet d'irrigation ni vendues, tant que les plans n'ont pas été approuvés par le département et tant que nous ne nous sommes pas rendu compte exactement de la nature du sol et des projets de la compagnie quant à la superficie des terres irrigables et qui peuvent être livrées à l'agriculture avec quelque chance de succès.

Relativement aux progrès qu'ont accomplis ces trois compagnies, elles ont fait exécuter de nombreux travaux d'une nature pratique et dont la valeur démontre ce que l'on veut faire dans d'autres régions.

Le Gouvernement fédéral a adopté la ligne de conduite que les travaux réels d'irrigation ne sont pas de son domaine. Ces entreprises relèvent de la juridiction des gouvernements des provinces ou des autorités régionales. Nous avons éprouvé passablement de résistance avant de faire accepter ce principe, mais je ne crois pas m'avancer trop en disant que la province de l'Alberta a adopté cette manière de voir et nous ne rencontrons pas non plus de résistance sérieuse de la part des autorités provinciales de la Saskatchewan.

Le gouvernement de l'Alberta ne tient pas naturellement à se charger de responsabilités avant de connaître le projet qu'on lui demande d'approuver. Il désire aussi que le gouvernement fédéral continue à hâter les travaux d'études le plus possible en vue d'obtenir la sanction des autorités fédérales à propos de chaque projet aussi rapidement que nos renseignements nous permettent de le faire.

Nous avons fait toutes les dépenses nécessaires, je puis le dire, chaque fois que nous avons cru que les sommes ainsi déboursées tendaient à hâter les études. Cette attitude de notre part a permis à l'œuvre d'accomplir des progrès remarquables. Nous sommes passablement avancés dans l'exécution de notre partie du marché, si nous pouvons donner ce nom aux arrangements que nous avons conclus à ce sujet. Nous avons tout lieu d'espérer que, de leur côté, les provinces tiendront leurs engagements aussitôt que les projets seront à l'étape où il s'agira pour chaque gouvernement provincial de faire connaître son programme à ce sujet.

Il ne faut pas nous faire d'illusion relativement à la solution que nous devons apporter au problème des régions stériles dans l'ouest du Canada par l'irrigation. Il appert qu'il ne sera guère possible que le volume des cours d'eau disponibles dans ces régions suffise à irriguer la superficie entière des terres qui en auraient besoin. Nous devons nous contenter d'utiliser l'approvisionnement d'eau que nous avons à notre disposition au meilleur avantage possible et de prendre des mesures en vue de fertiliser les régions les plus propices à la colonisation. Voilà un problème et une obligation qui relèvent du domaine fédéral; nous devons assumer les responsabilités qu'ils comportent et nous ne nous dérobons pas à notre devoir.

Il est probable que l'approvisionnement d'eau disponible nous permettra à peine d'irriguer une fraction des terres que nous pourrions fertiliser par ce moyen dans l'ouest du Canada.

M. ARGUE: Avant que la Chambre adopte ce crédit, je désirerais obtenir un certain renseignement à ce sujet. A quelle date ces terres seront-elles mises à la disposition des colons?

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà le point principal. Les arrangements que nous avons conclus cette année ont donné lieu à quelque délai, mais il n'y a pas eu d'anicroche. Le Gouvernement s'est entendu avec les autorités provinciales de l'Alberta à ce sujet et, si j'ai bonne mémoire, nous avons aussi conclu un accord spécial avec la province de la Saskatchewan.

Voici l'entente: en 1915, le gouvernement fédéral assuma l'entière responsabilité de soulager les besoins des régions souffrant de sécheresse et dont il fallait aider la population, pour l'empêcher de mourir, en lui fournissant jusqu'au printemps les articles

indispensables à la compagnie, sans compter les grains de semence dont elle aurait besoin. Cette responsabilité fut assumée à la fois à l'égard des propriétaires de homesteads qui n'avaient pas encore leurs titres et des propriétaires de plein titre, ce qui occasionna une dépense considérable. En 1915 l'état de choses ne différa pas beaucoup de ce qu'il fut en 1919. En 1917, dans cette région de sécheresse à l'état chronique, il n'y eut que ce qu'on pourrait appeler une demi-récolte—non, il n'y eut pas même cela. En 1918, la récolte manqua complètement, ce qui causa beaucoup de souffrance. Après ces trois années successives de revers, nous sommes en face d'un état de choses analogues à celui de 1915, je n'ai pas cru qu'il était juste que le trésor fédéral acquittât seul cette dépense, et je suis heureux de dire que les provinces se sont montrées raisonnables et que nous en sommes venus à une entente. Il est convenu que s'il faut faire des dépenses dans une région, elles seront imputables sur le trésor provincial et faites par l'intermédiaire de la province. La province fournit le personnel nécessaire à cette fin: Elle voit où cette dépense est requise et elle y pourvoit où c'est nécessaire. Si elle effectue une dépense, elle en acquitte une moitié et nous, l'autre moitié. S'agit-il de homesteads non encore concédés en pleine propriété, elle prend le privilège en notre nom et nous le transporte. S'agit-il de homesteads concédés en toute propriété, la province retient le privilège pour elle-même. La province reçoit-elle des redevances de ce chef, elle nous en remet la moitié et vice versa. Nous lui créditons la moitié de nos perceptions et nous avons à notre actif la moitié des siennes. Ce qui fait qu'advenant la perception de tout l'argent, nous en avons chacun notre part. S'il y a une perte, celle-ci est partagée. C'est là le principe même de l'opération.

M. ARGUE: Ces paiements doivent-ils se faire dans une année ou dans deux ans?

L'hon. M. MEIGHEN: L'échéance des paiements arrive dans un an. Je suis loin de dire qu'ils seront faits dans un an; ils ne l'ont jamais été. Nous avons perdu très peu d'argent, mais il faut attendre longtemps. Cette année, le gouvernement provincial réduit au minimum les avances pour secours. Nous savons que c'est là son intention. Il va limiter l'assistance à certains articles nécessaires à la vie, et ce sera tout—c'est, du moins, le renseignement qu'on m'a fourni. Il perd la moitié de tout ce qui est perdu. Je crois donc que c'est là une garantie suffisante.

M. ARGUE: Ce n'est pas là l'état de choses sur lequel je veux appeler l'attention. Prenons les régions souffrant de sécheresse dont les marchands des villes et des villages ont approvisionné les habitants durant toute l'année. A la fin de l'année, lorsque se produit l'échéance, ils n'ont pas un dollar pour cette fin. Si le Gouvernement leur prête de l'argent pour tenir bon une autre année, et ensuite leur demande de rembourser tout le prêt l'année suivante, les marchands seront tenus de continuer à faire des avances à crédit à ces débiteurs durant une année encore. Je voudrais savoir si le Gouvernement ne pourrait pas percevoir 50 p. 100 de la dette contractée en 1920, et permettre, cette année, au cultivateur de s'acquitter ainsi de 50 p. 100 de sa dette envers son fournisseur.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que le Gouvernement prenne les devants. sur le marchand local, dans la perception; ce n'est jamais ce qui arrive. Le marchand local saura bien toucher ses 50 p. 100, soyez sans crainte. Au reste, sous le régime qui sera désormais en vigueur, le gouvernement provincial verra à tout cela. D'après l'entente, il s'occupera de la remise, dans le cas de tous les homesteads, non encore définitivement concédés et dont la moitié varierait, suivant l'estimation, de 10 à 17 p. 100 du total des cas requérant assistance.

M. MYERS: Qui fournit les grains de semence?

L'hon. M. MEIGHEN: Le gouvernement provincial, par l'intermédiaire des municipalités, fournit déjà la semence aux homesteads définitivement concédés et nous ne le faisons que pour les homesteads qui ne sont pas dans ces conditions.

M. MYERS: La distribution se fera-t-elle par l'intermédiaire des conseils municipaux? Je pose cette question, parce que si on la fait ainsi, on évitera une dépense inutile. Les cultivateurs, à l'heure qu'il est, se trouvent en pauvre situation; je conseillerais donc que, dans un but d'économie, la distribution se fît par les conseils municipaux.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous ne faisons pas de dépense, mais il va sans dire que la dépense a augmenté. Voici ce que la province fait: en général, elle se porte garante de la municipalité et celle-ci, en retour, fournit elle-même les articles nécessaires à la vie, sous la haute direction de la province, le Gouvernement se portant

caution de la municipalité à la banque, et tenant la municipalité responsable.

Le seul temps où nous intervenons dans ces cas est lorsque la province est appelée à payer à raison de sa garantie. Si la province n'est pas appelée à payer, alors nous n'avons rien à payer. Dans l'Alberta, spécialement, il y a très peu de territoire organisé en municipalités jusqu'à présent, de sorte que dans cette province l'arrangement ne peut être mis en pratique de cette manière. Dans ce cas on a recours simplement aux services des officiers provinciaux ordinaires; mais là où il y a une municipalité on utilise le rouage municipal.

M. McMASTER: Il serait intéressant que le ministre nous dise quelle part de la dernière avance a été remboursée.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y a jamais eu d'avance faite de cette façon. L'avance dont veut sans doute parler l'honorable député date de 1915. Je ne peux me rappeler les chiffres exacts, mais je les donnerai approximativement et aussi exactement que possible. En 1915, $12,300,000 ont été avancés en secours et grain de semence. Sur ce montant, environ $7,500,000 étaient pour des grains de semence et environ $5,000,000 pour des secours. Le total remboursé selon la dernière demande que j'ai faite, était d'environ $9,500,000. Cela inclut les déboursés pour grain de semence. Il a été fait des remboursements depuis ce temps, de sorte qu'il resterait encore impayé environ $3,000,000 et les intérêts. La plus grande partie de ce montant était pour des secours; dans ces catégories de cas nous avons dû prendre un dernier privilège; dans le cas du grain de semence nous avons pris un premier privilège.

M. MYERS: Pour suppléer à la déclaration du ministre, ces prêts se trouvent parfaitement garantis, car le Gouvernement a pris une première hypothèque sur la terre.

M. MAHARG: Quelles dispositions a-t-on prises pour la fourniture de grain le printemps prochain?

L'hon. M. MEIGHEN: Ma présente intention est de proposer que nous suivions la même ligne de conduite que le printemps dernier. C'est-à-dire lorsque le grain doit être fourni à des homesteads non encore définitivement concédés, nous faisons recommander par nos agents chaque cas individuel à la banque désignée par le propriétaire du homestead. Le propriétaire du homestead choisit son propre grain et a l'argent de la banque au taux de 7 p. 100, donnant son billet comportant privilège, et alors nous garantissons un remboursement du principal plus 5 p. 100 d'intérêt.

M. MAHARG: Le Gouvernement a-t-il l'intention de donner de l'aide encore ce printemps aux colons dans le besoin?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il parler du grain de semence?

M. MAHARG: Oui, du grain de semence.

L'hon. M. MEIGHEN: Entièrement en ce qui concerne les terres non définitivement concédées. Lorsque c'est essentiel nous devrons voir à ce que cela se fasse, et je propose que la chose se fasse sur le même plan que celui adopté cette année.

Avances aux soldats qui s'établissent sur des terres et coût de l'application des lois d'établissement des soldats de 1917 et 1918, y compris l'aide aux écritures.—Crédit supplémentaire nécessaire, $20,000,000.

M. McKENZIE: Le ministre nous fera peut-être le plaisir de nous donner une idée du nombre de soldats qui se sont établis sur des terres dans chacune des provinces de l'Ouest, et le chiffre moyen du prêt accordé par le Gouvernement à ces hommes.

L'hon. M. MEIGHEN: Le nombre des soldats requérants sous le régime de la loi des certificats d'aptitude agricole était de 38,851 jusqu'au 18 octobre dernier. Sur ce nombre, le conseil a approuvé 29,474 demandes. Le montant des prêts approuvés jusqu'à cette date était de $45,120,233. Le montant des prêts déjà approuvés dépasse le crédit d'environ $20,000,000; c'est pour cela que nous demandons ces $20,000,000 pour continuer les avances. Le maximum de prêt autorisé est de $7,500. Dans de rares cas, la loi permet de prêter $8,000. La moyenne des prêts accordés est de $3,296. Les prêts sont accordés pour les objets suivants:

Sur des terres achetées:	
Pour l'achat de la terre	$25,089,265
Pour les améliorations	3,118,038
Pour animaux et matériel	8,876,733
Sur des terres du domaine fédéral	5,007,003
Aux colons sur leurs propres terres	3,029,194

Le nombre de postulants recommandés pour l'entraînement agricole a été de 1,743, et le nombre de ceux qui ont suivi cet entraînement, de 702.

L'honorable député s'est informé du nombre d'hommes établis dans chaque province. Je ne suis pas certain d'avoir ce renseignement par devers moi, mais comme on devait s'y attendre, les trois provinces de l'Ouest ont eu le plus grand nombre. Lorsque j'ai examiné les chiffres la dernière fois, la province d'Alberta avait le plus

grand nombre, la province de la Saskatchewan venait ensuite, puis le Manitoba et la Colombie-Anglaise. Dans l'Ontario, cependant, le nombre augmentait rapidement, atteignant, je crois, presque le chiffre des provinces de l'Ouest. Les Provinces maritimes augmentent aussi, les chiffres étant importants dans chaque province. J'aurai ces chiffres pour l'honorable député avant la prorogation.

M. McMASTER: Quels sont ceux qui suivent ces cours d'enseignement?

L'hon. M. MEIGHEN: Nous nous servons principalement des collèges d'agriculture; nous avons cependant à Sherbrooke, à Québec, et à un autre endroit de la province de Québec, des centres d'enseignement où nous avons loué des terres à cette fin. Nous avons aussi des hommes qui suivent cet entraînement sur des fermes où, dans le cas des hommes mariés, on leur accorde un peu d'aide, très peu de chose, pour les aider à soutenir ceux qui sont à leur charge—rien cependant comme ce que fixe l'échelle établie par le ministère du Rétablissement. Nous ne leur faisons pas suivre le cours régulier d'un collège d'agriculture, mais un cours pratique de trois mois, précisément ce qui peut leur être utile sur une terre. Le cours régulier d'un collège agricole est destiné à faire un meilleur cultivateur d'un bon cultivateur; notre cours vise à rendre un homme qui n'est pas cultivateur du tout utile sur une ferme.

Ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile.—Pour donner suite aux conclusions du rapport du comité sur le bill n° 10 (Rétablissement des soldats dans la vie civile), $40,000,000.

M. PROULX: Pour la dépense de ces deniers il me semble que le ministère pourrait se servir des commissions de secours aux soldats dans certaines provinces, surtout lorsqu'il s'agit de procurer du travail et de voir à ceux qui sont frappés d'incapacité physique. Ces commissions s'occupent de ces travaux depuis trois ou quatre ans, et le secrétaire de la commission d'Ontario m'a assuré qu'ils étaient disposés à continuer ces services.

L'hon. M. CALDER: J'ai déjà reçu une communication de la commission de secours aux soldats d'Ontario me disant qu'elle consentira à y coopérer par tous les moyens possibles. Je me demande, cependant, si la dépense de ces deniers devrait être confiée à une organisation provinciale, car, après tout, ces commissions provinciales sont des associations locales. Nous votons ici une somme assez considérable et il importe absolument de prendre toutes les précautions voulues pour qu'elle soit dépensée aux fins que l'on se propose. Jusqu'à présent le Gouvernement n'a pas encore eu l'occasion d'examiner les mesures à prendre en vue de créer le personnel nécessaire à ce service, mais il me semble que, quel que soit le mode d'administration adopté, il faudra faire en sorte que ces deniers soient entièrement employés à l'objet que la Chambre avait en vue lorsque nous avons discuté la question l'autre jour.

D'aucuns ont exprimé l'idée que peut-être l'organisation du Fonds patriotique pourrait s'en charger. Pour ma part, je doute fort qu'il soit opportun d'adopter cette procédure. D'un autre côté, il se peut que nous ayons déjà quelque rouage utilisable pour ces travaux sans donner lieu à un double emploi. Cependant tout ce que je puis dire au comité dans le moment, c'est que la dépense de ces deniers doit être l'objet de toute la surveillance possible. Je crois aussi qu'aucun doute n'existe parmi les membres du comité sur ce que la Chambre se propose en adoptant cette proposition. Toutes les précautions seront prises pour empêcher que ces deniers soient gaspillés de façon ou d'autre; le Gouvernement est à examiner la question et verra à créer le rouage nécessaire, ou à se servir de toute organisation existante pour l'objet visé.

M. McKENZIE: Je crains qu'il ne soit trop près de six heures pour en finir avec ce crédit, car il est fort important et nous voulons des renseignements précis à son sujet. Est-ce que ces 40 millions se composent d'un état détaillé, ou est-ce un montant approximatif; est-ce qu'une partie considérable sera consacrée à ce que le ministre s'est plu à appeler des engagements à des dépenses—combien de ce montant est destiné aux paiements d'obligations déjà contractées par le ministère; ou bien, est-il destiné aux nouveaux besoins qui peuvent survenir? Le ministre peut-il nous donner un aperçu général de la manière dont on est arrivé à ce chiffre de 40 millions?

L'hon. M. CALDER: Notre rapport contient une série de conclusions. Pour certains crédits, cette prévision est exacte, selon moi. Par exemple, une de nos conclusions est à l'effet que les gratifications payées jusqu'à présent aux membres des troupes expéditionnaires du Canada devraient aussi être payées aux Canadiens qui se sont enrôlés dans l'armée impériale, moins la gratification qu'ils ont reçue du gouvernement impérial. Le comité a

examiné la question à fond et a estimé que la dépense nécessaire pour donner suite à cette conclusion serait aux alentours de 30 millions. Le comité a aussi suggéré de rembourser le prix de passage aux veuves et enfants des soldats qui sont revenus au pays avant la signature de l'armistice. Depuis l'armistice le Gouvernement a payé ces frais de voyage et on a cru devoir, en toute justice, traiter sur le même pied ceux qui étaient revenus avant l'armistice.

Il est à notre connaissance que 17,000 personnes appartenant aux familles des soldats ont été rapatriées avant l'armistice tandis que 34,000 l'ont été depuis cette date. Nous savons quel est le coût réel par tête, de sorte que nous estimons que la mise en vigueur de cette proposition comportera une dépense d'environ un million de piastres.

M. McKENZIE: Quel organisme le ministre se propose-t-il de créer afin d'atteindre les personnes ayant droit au remboursement de leurs frais de retour au pays?

L'hon. M. CALDER: Nous ne prévoyons pas la moindre difficulté à cet égard. Dès que les journaux ont publié la nouvelle que le comité avait fait ces deux propositions, les demandes ont commencé à affluer. Nous avons reçu une correspondance fort volumineuse de la part des vétérans dont les familles ont été rapatriées antérieurement à la date de l'armistice. Ces deux questions intéressent fortement nos différentes associations d'anciens soldats. Ces associations connaissent les propositions du comité en ce sens, de sorte que les demandes de remboursement ne se feront pas attendre. Quant aux gratifications au bénéfice des héritiers des vétérans ayant servi dans les rangs des armées impériales, le ministère de la Milice a par devers lui la liste complète des soldats qui sont dans ce cas; sinon les autorités militaires seront en mesure de se procurer tous les renseignements voulus.

M. McKENZIE: Je ne crois pas que les autorités de la milice aient cette liste en mains. Je me suis occupé du cas d'un Anglais, né dans les Iles-Britanniques, qui a passé l'océan pour s'enrôler dans les rangs de l'armée impériale. Il fut tué à l'ennemi et je me suis mis en communication avec le Gouvernement aux fins d'obtenir une pension pour la veuve de ce vétéran, qui habite dans mon comté. Les autorités de la milice m'ont répondu que le nom de cet homme n'apparaît pas sur leurs listes, parce qu'il s'est enrôlé en Angleterre.

[L'hon. M. Calder.]

L'hon. M. CALDER: C'est fort possible. Je sais que le ministère de la Milice a en mains une liste partielle; mais je ne doute pas qu'on devra s'adresser aux autorités anglaises pour obtenir une liste complète. Je suppose toutefois que tout soldat rapatrié ayant droit à cette gratification, s'empressera de faire parvenir sa demande dès les premiers jours; il s'agira purement et simplement dans ce cas de s'assurer si oui ou non le candidat a droit à la gratification, et, dans l'affirmative, de voir à ce qu'il la reçoive.

Le comité a également une série de propositions qu'il a groupées à cause de l'impossibilité où nous étions d'établir une estimation définitive des sommes en jeu. Une autre proposition que nous avons faite, c'est que les vétérans, qui suivront un traitement assez long dans les hôpitaux dirigés par le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, devraient obtenir gratuitement les vêtements dont ils auront besoin. Si le comité avait eu le temps suffisant à sa disposition, je suppose que nous aurions été en mesure d'établir approximativement les frais que comportera l'exécution de ce plan, mais nous n'avons pas eu le temps de nous renseigner à ce sujet. Nous avons proposé qu'un soldat revenu d'outremer, qui a été admis à suivre des cours professionnels et qui est renvoyé ensuite parce qu'on découvre qu'il n'avait pas droit à cette faveur, reçoive la solde et les allocations accordées aux vétérans qui suivent ces cours.

Il arrive parfois qu'un ancien soldat s'en vienne suivre ces cours à Ottawa et tout porte à croire qu'il a le droit de le faire. Or, il se produit fréquemment des délais avant d'obtenir les documents médicaux et autres nécessaires et, dans l'intervalle, le candidat est admis à l'école. Une semaine plus tard peut-être, on découvre qu'il n'a pas le droit de suivre ces cours en vertu des règlements édictés par le département.

Après avoir entendu la preuve des faits à ce sujet, le comité a décidé que dans ces cas les vétérans devraient recevoir la solde et les allocations que touchent leurs camarades. Les cas de cette nature sont assez rares.

M. McMASTER: Avant que le ministre aille plus loin, je tiens à plaider brièvement la cause d'une catégorie de vétérans, qui ne touchent pas de gratification à l'heure qu'il est. Je suis poussé à faire ce plaidoyer parce que le ministre a déclaré, tandis que le rapport était en discussion, que son adoption ne signifierait nullement que

le Gouvernement fermerait l'oreille à toutes les propositions qui pourraient lui être soumises à l'avenir. La question a été étudiée par le comité, je le sais, mais je prie le ministre d'y revenir.

Je veux parler des étrangers naturalisés citoyens du Canada, et dont plusieurs, habitant au milieu de nous depuis des années, se sont mariés ici et élèvent des familles. Certains de ces compatriotes d'origine étrangère, âgés de quarante ans et plus à l'époque de la déclaration de guerre, ont répondu à l'appel de leurs pays respectifs et sont allés s'enrôler en Europe. Parvenus de l'autre côté, ils ont combattu pour la cause commune, que soutenait le Canada avec tous les pays alliés, en août et septembre 1914.

J'ai à la mémoire en ce moment le cas d'un réserviste français, qui a soutenu la cause du Canada dans les rangs de l'armée française, au mois de septembre 1914. Cet homme qui était naturalisé citoyen du Canada depuis une dizaine d'années, est revenu de la guerre les deux mains mutilées. Il ne touche pas de gratification. Eût-il été un réserviste anglais, qui serait allé rejoindre son régiment en Angleterre pour traverser en France dans les rangs de l'armée expéditionnaire de la Grande-Bretagne, il aurait eu le droit de recevoir une gratification. Pourquoi établirait-on une pareille distinction? Cela ne devrait pas exister, à mon avis; au nom de la justice je demande au ministre de remettre à l'étude le cas des vétérans appartenant à cette catégorie.

L'hon. M. CALDER: Cette affaire a été étudiée et j'ose dire qu'elle mériterait de l'être davantage. Je tiens à appeler l'attention de la Chambre sur une observation qui a été faite au comité. Je ne suis pas sûr qu'elle soit fondée, mais la voici: arrivé de Grèce au Canada depuis une dizaine d'années, un individu, établi sur nos bords, pourrait s'être fait naturaliser, sans pour cela avoir perdu complètement ses attaches politiques avec la Grèce. Considéré comme réserviste de ce pays, il serait dans le cas d'être rappelé par un gouvernement en guerre avec la Grande-Bretagne, quoique devenu citoyen du Canada par naturalisation. L'honorable député saisit-il le point que je cherche à faire ressortir?

M. McMASTER: Parfaitement, mais...

L'hon. M. CALDER: Je crois savoir qu'à une séance du comité quelqu'un a dit que cela était vrai des réservistes de la France et de l'Italie. Tant que ces pays conservent un régime en vertu duquel leurs nationaux émigrés continuent d'être soumis à leurs lois militaires, notre position à leur égard est tout autre que dans le cas où il s'agit de nos propres citoyens, ceux de l'Empire britannique. Il y a là une distinction à établir.

M. McMASTER: Oui, mais le soldat n'a rien à y voir. Il me souvient d'un réserviste français naturalisé ici en 1900 et devenu électeur dans le comté que je représente; au début de la guerre, il était marié et père d'une demi-douzaine d'enfants; il est passé en France immédiatement et a pris part à la guerre. Il est dur, je crois, pour un tel homme de ne pas recevoir le même traitement que s'il eût été Anglais et se fût enrôlé comme tel.

L'hon. M. CALDER: Si la Grande-Bretagne eût été en guerre avec la France, où cet homme serait-il?

M. McMASTER: Comme citoyen du Cadana, c'est en ce pays, je crois qu'il serait resté. Je ne crois pas qu'il se fût enrôlé dans une armée quelconque.

L'hon. M. CALDER: Il aurait pu être appelé, quoique devenu canadien.

M. McMASTER: La question de savoir ce qui aurait pu se produire, par hypothèse, entre deux pays qui ont combattu côte à côte dans cette guerre ne devrait pas empêcher le comité de rendre justice aux individus intéressés. La question n'est pas de savoir si les lois militaires de la France nous agréent ou non, mais si nous rendrons justice à ceux qui se sont battus pour la cause commune.

L'hon. M. CALDER: Je suis absolument d'accord avec l'honorable député.

(Il est fait rapport de l'état de la question).

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI RELATIF AU CLASSEMENT DES FONCTIONS PUBLIQUES.

L'hon. M. MACLEAN: Avec la permission de la Chambre, je proposerai l'adoption des amendements faits par le Sénat au projet de loi (bill n° 18) tendant à modifier la loi de 1918 sur le service civil.

Ces modifications sont peu importantes et elles devraient, je pense, être acceptées. La première est à la page 2. Le texte actuel porte que si un emploi est aboli le titulaire aura droit à une place de la catégorie de celle qu'il occupait. Cela veut dire que, si l'emploi est aboli, il aura la préférence sur d'autres lors de la nomination de quelqu'un à un emploi de la même sorte. Le Sénat ajoute ceci:

Ou pour tout autre emploi qu'il peut être capable de remplir.

Cela me paraît juste. Un autre amendement veut l'élimination du mot "organisation" qui se trouve dans l'article 7 à la page 3 du bill. Ce mot avait pour objet de conférer à la commission le droit d'organiser des services. Le Sénat propose que l'on retranche ce mot. Comme il s'agit d'un travail que la commission ne pourrait dans tous les cas terminer d'ici un an, il me semble que l'on peut fort bien accepter cet amendement.

Un autre c'est celui-ci: aux termes de la loi de 1918 le Gouverneur en conseil avait la faculté de nommer les sous-ministres et les membres de commissions royales. Par inadvertance, cet article a été raturé, et il s'agit simplement de le rétablir. Il ne peut y avoir d'objection quelconque à cet amendement.

(Les amendements sont adoptés.)

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

Reprise de la séance.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. le PRESIDENT: Le dernier article de dépense soumis à l'examen du comité était celui qui concerne le rétablissement des soldats dans la vie civile, n° 544.

M. McKENZIE: Le ministre n'avait pas tout a fait fini de s'expliquer à l'égard de cet article de dépense.

Il a rendu compte de 10 millions, mais il reste une différence de 30 millions. Peut-être nous ferait-il épargner du temps en nous disant ce qu'il se propose de faire de toute la somme?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Ce sera à chaque ministère de faire les dépenses relatives à l'objet visé par les propositions. Ainsi, le ministère de la Milice aura à s'occuper des gratifications, le ministère de l'Immigration verra à la réduction des frais de transport des personnes à la charge de soldats qui seront revenus en Canada avant l'armistice, c'est-à-dire qu'il continuera à y voir comme il a commencé à le faire, et le département chargé de la restauration des soldats dans la vie civile verra à l'habillement gratuit des malades dans les hôpitaux qui en dépendent. Il en sera ainsi de la solde et des allocations attribuées

[L'hon. M. Maclean.]

aux élèves d'abord acceptés puis rejetés par ce département. Au sujet des anormaux affectés au point de vue fonctionnel, le comité fait remarquer:

Qu'il est de nécessité urgente d'établir un moyen de prendre soin de ces cas-problèmes. Comme la question est très technique et difficile, nous recommandons que le ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile prenne des mesures immédiates pour faire une enquête complète afin de déterminer l'étendue des besoins et faire des recommandations sur les moyens de résoudre ce problème compliqué. Nous recommandons, en outre, qu'en attendant, ou jusqu'au moment où le Gouvernement aura pourvu au besoin de ces patients, le ministère soit autorisé à dépenser l'argent nécessaire au soin de ces patients.

A en croire les témoins que nous avons entendus, il y a nombre de soldats démobilisés—nous n'avons pu savoir à peu près combien—qui ne sont pas des invalides d'après le sens ordinaire du mot et dont le département n'a pas pris soin, mais qui sont cependant des anormaux. Ainsi, il s'en est présenté un devant nous qui aurait dû évidemment être interné dans quelque institution. Bien qu'il ne fût pas invalide d'après le sens ordinaire du mot, il suffisait de le regarder pour comprendre qu'il fallait le classer parmi les anormaux. Il avait cherché de l'emploi partout, mais il n'avait pas réussi à en trouver; il était de ceux dont il faut prendre soin durant un certain temps pour les ramener à l'état normal. On nous a dit que les cas de cette nature étaient très nombreux; si l'on donne effet à cette proposition le département devra les rechercher et voir à en prendre soin. Ces malades ne devraient pas se trouver dans l'obligation de voir à leurs propres besoins d'ici à quelques mois du moins. Ce serait faire preuve d'injustice criante et les exposer à un grave danger que de négliger de leur venir en aide. Cependant, il est difficile de dire combien ces soins nous coûteront.

Le comité a aussi proposé à la Chambre, qui pourrait très bien s'en remettre au Gouvernement à cet égard, qu'il fût immédiatement pris une décision au sujet de ce qu'il y aurait de mieux à faire en général pour ramener ces soldats à l'état normal aussitôt que possible. Le Gouvernement devrait faire, sans retard, tout ce qui sera nécessaire, au dire des experts, pour venir en aide à ces hommes-là.

Nous avons également soumis des propositions au sujet de certaines personnes qui reçoivent des pensions, et surtout au sujet des veuves qui ont une famille. Nous avons pensé que, dans les circonstances actuelles, le chiffre des pensions n'était pas assez élevé. Cependant, nous avons aussi com-

pris que nous ne pouvions pas ramener à présent sur le tapis toute la question du système de pensions et, par conséquent, nous avons fait une proposition générale comportant qu'il faudrait voir aux besoins des nécessiteux jusqu'à ce que la Chambre eût l'occasion d'étudier toute la question des pensions.

Nous avons fait une autre proposition par rapport au paiement des chèques remis aux soldats canadiens enrôlés dans l'armée impériale. Les dépenses à ce sujet ne sont pas très considérables.

Nous avons fait ensuite deux propositions formelles, dont l'une demandait qu'il fût prêté de l'argent aux soldats invalides qui auraient suivi le cours de rééducation professionnelle, pour leur permettre de s'acheter les outils et l'installation nécessaires à l'exercice du nouveau métier qu'ils auraient appris. Cela signifie non pas qu'on pourvoira à leur établissement, mais seulement à l'achat des outils qui leur seront nécessaires pour exercer le métier qu'ils auront appris, comme, par exemple, le métier de charpentier, de forgeron ou de cordonnier. L'autre proposition demandait qu'il fût prêté de l'argent aux invalides pour fins d'instruction. On nous a fait remarquer que certains soldats, par exemple, les élèves d'une université ou certains autres qui avaient commencé à faire un cours d'études, toucheraient, il est vrai, une pension à titre d'invalides, mais qu'ils n'auraient pas la capacité voulue pour gagner de quoi poursuivre leurs études, et l'on a suggéré une disposition en vertu de laquelle il pourrait être prêté de l'argent, selon le cas, à ceux d'entre eux qui seraient reconnus comme ayant vraiment besoin de cette aide.

On a jugé qu'il serait à propos d'accorder des prêts. On a fait de plus certaines propositions concernant la probabilité du chômage au cours de l'hiver prochain. Si l'on en croit les témoignages rendus devant le comité, il y a actuellement 30,000 soldats rapatriés qui sont sans emploi. Aucun témoignage n'a été rendu, et je crois bien que la chose était impossible, qui soit de nature à nous fixer sur le nombre de soldats qui cherchent de l'ouvrage à l'heure actuelle, mais on a dit qu'il y en avait environ 30,000. On a estimé en plus qu'au cours de l'hiver prochain il y aurait de 50 à 60,000 soldats rapatriés qui seraient sans ouvrage, mais il ne s'ensuit pas que nous serons tenus de trouver de l'emploi pour tous ces gens. Tout ce que le comité propose, c'est que nous nous occupions surtout des cas de nécessité ou de misère et aussi d'établir des moyens sûrs à cette fin. Le Gouvernement n'a pas eu le temps de décider quelle serait la forme de cette organisation, mais je crois qu'il est absolument essentiel que l'organisation qu'on établiera soit de nature à empêcher que l'argent fourni soit dépensé inutilement.

M. THOMPSON: Je tiens à signaler à l'attention du comité une question qui a tout particulièrement trait au territoire que je représente. Il en est question à la page 34 du rapport, partie huit, "Propositions couchées par écrit", paragraphe 2. Cette question est également comprise dans un mémoire en date du 29 août 1919, qui émane du comité du rétablissement des soldats du Yukon.

Le mémoire fait savoir qu'un grand nombre de soldats sont retournés dans le Yukon et que les conditions auxquelles ces soldats ont à faire face dans cette partie du pays sont comme suit:

1 Considérant que le territoire est essentiellement une région minière;

2. Que pendant la guerre ce district a fourni plus que sa part en hommes et en argent;

3. Que ce district n'a retiré aucun avantage provenant des activités industrielles amenées par la guerre; et que les plans de construction d'habitations ouvrières projetés par le Gouvernement ne peuvent aucunement servir dans cette région;

4. Que pendant les mois d'hiver il y a peu d'ouvrage dans ce district et qu'un grand nombre des soldats rapatriés n'ont pas de quoi les sustenter l'hiver prochain;

5. Que les compagnies minières de cette région possèdent de grandes étendues de terrains aurifères qui pourraient être exploités avec profit au cours de l'hiver par les soldats rapatriés et qu'il y a aussi d'autres terrains que ces soldats pourraient exploiter avec avantage pendant l'hiver si on leur accordait une assistance financière quelconque,

En conséquence, le comité décide de demander qu'à la prochaine session du Parlement il soit voté des crédits nécessaires pour le prélèvement d'une somme de $30,000 devant être appropriée au bénéfice des soldats rapatriés du Yukon afin d'aider à leur rétablissement, soit pour travailler les terrains sur lesquels des découvertes ont été faites ou pour leur permettre de faire de nouvelles découvertes d'or et d'argent. Dans chaque cas un arrangement devra être conclu avec le soldat rapatrié qui reçoit telle assistance et par lequel la somme qui lui aura été avancée sera une charge de premier privilège sur la propriété acquise ou le minerai qu'il pourra en retirer.

Le comité est d'avis qu'un tel plan sera avantageux non seulement à la localité en général, mais qu'il apportera une solution heureuse au problème du chômage des soldats rapatriés dans ce territoire au cours de l'hiver prochain.

Ce mémoire a été soumis au comité dont mon honorable ami est le président et, comme je l'ai dit, il a été consigné à la page 34 du rapport. Cependant, en parcourant les pages de ce rapport, je constate qu'on

ne s'en est pas occupé d'une manière suffisante et j'aimerais à savoir du ministre s'il lui a été possible de satisfaire au désir des soldats qui sont rentrés dans le territoire du Yukon.

L'hon. M. CALDER: Le comité a étudié ces propositions comme il l'a fait pour bien d'autres. Le rapport lui-même indique que le comité en est arrivé à certaines conclusions, puisqu'il a fait des propositions sous ce rapport. Quant aux propositions qui lui ont été présentées le rapport dit simplement qu'il lui a été impossible de faire de nouvelles propositions à la Chambre. Je suis certain que l'honorable député comprendra que si l'on avait proposé certaines choses en faveur des soldats qui sont engagés dans les institutions minières du Yukon, il aurait fallu proposer qu'il en soit donné autant aux soldats qui désirent se livrer à l'industrie minière dans d'autres parties du Canada. Il serait impossible de faire cela pour le Yukon seulement, car s'il nous fallait encourager les mineurs, il faudrait en faire autant pour ceux qui s'occupent de la pêche, de l'exploitation forestière et autres industries au Canada. Si le comité a jugé à propos de ne faire aucune proposition à ce sujet, c'est que chaque proposition reçue nous demandait d'agir de la même manière dans presque tous les domaines.

M. McKENZIE: J'ai demandé au ministre de l'Immigration et de la Colonisation, qui était le président du comité chargé de cette affaire et qui, sans doute, a dirigé l'enquête avec autant de compétence qu'il en a apporté lorsqu'il s'est agi de soumettre ses conclusions à la Chambre, je lui ai demandé, dis-je, de nous faire connaître la manière dont serait répartie cette somme de 40 millions qui doit être votée pour la mise en œuvre des propositions du comité de façon à ce que le comité et moi-même sachions exactement ce que l'on entendait faire de cet argent.

Il a donné un aperçu général de ce qui doit être fait. Si je l'ai bien compris, il n'y a rien pour faire droit aux demandes nécessaires de l'association des vétérans de la grande guerre. Cette association désirait que l'on donnât les moyens à un grand nombre de vétérans de s'établir dans les affaires. La loi de l'établissement sur les terres contient des dispositions très généreuses pour les soldats qui veulent se livrer à la culture du sol. Cependant, cette loi coûte assez cher aux soldats et au pays, et il est à espérer qu'elle sera couronnée de succès. Dans le cas contraire, ce sera malheureux pour les soldats et une expérience dispendieuse pour les contribuables. Dans le moment, espérons que le projet réussira et que les soldats, établis sur des terres n'auront pas lieu de se plaindre.

Je pense qu'ils devront reconnaître qu'ils ont été traités avec générosité. Mais la majorité des vétérans qui ne se sentent pas attirés vers les travaux de la terre, et qui désirent se lancer dans une autre carrière, se rendront compte qu'on n'a pas eu pour eux les mêmes égards. Le cultivateur peut obtenir jusqu'à 8,000 piastres. Le Gouvernement a le pouvoir de lui donner cette somme, et je pense qu'il l'a fait en certains cas. Le soldat démobilisé qui veut se faire marchand, commerçant, pêcheur, manufacturier, croit avoir droit à la même considération, ou du moins à quelques égards, et, si je ne me trompe, c'est ce qui a servi de base à sa requête au Gouvernement et au comité.

Les anciens combattants n'étaient pas d'avis de recevoir du secours autant sous la forme de don ou d'aide charitable qu'autrement. Cependant, le comité a présenté son rapport, et l'on ne dépensera que ces 40 millions, comme le ministre vient de l'esquisser.

Tout le temps que le comité a été saisi du rapport, nous nous sommes bien donné garde de discuter à un point de vue politique, ou de paraître chercher un avantage de parti, si même nous le pouvions. Cependant, à titre de représentant du peuple, je suis tenu de dire au ministre que je ne considère pas l'enquête du comité comme absolument juste, même dès son origine, parce que le Gouvernement, dont M. Calder est un membre distingué, avait déjà quelque temps avant le 27 juillet dernier, pris une décision; parce qu'il avait résolu de ne rien faire de plus. Cette décision se trouve dans une lettre écrite par le premier ministre, ce jour-là, aux directeurs de l'association des vétérans de la grande guerre, et adressée à M. MacNeil, le secrétaire, je crois. L'honorable ministre (M. Calder) semble faire signe qu'il ne partage mon avis.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député veut-il me permettre?

M. McKENZIE: Je permettrai bien à l'honorable ministre de me poser une question ou de dire quelque chose dans ce sens, mais je ne puis le laisser donner de ces explications qui interrompent le fil du discours.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député essaie de définir l'attitude qu'a prise le

ministère. Je désire simplement le corriger.

M. McKENZIE: Le mieux serait de lire la lettre du premier ministre.

L'hon. M. CALDER: L'honorable député verra qu'elle ne se rapporte qu'aux gratifications en argent.

M. McKENZIE: Cela me va parfaitement. En effet, c'est de l'argent, si je comprends bien. Nous ne sommes pas encore arrivés à cette époque où le numéraire du Canada sera du tan ou autre chose de même nature.

L'hon. M. CALDER: Un grand nombre des propositions ont été basées sur le paiement des gratifications en argent.

M. McKENZIE: C'est de l'argent, et l'honorable député expliquait comment cet argent allait être partagé. On ne nous renseigne pas en nous disant qu'on ne donnera pas d'argent.

Je ne sais pas ce que l'on devrait donner à part cela. Cette question a été discutée par l'honorable ministre de la Justice, (M. Doherty) à la Chambre, le 16 septembre. On en trouvera le compte rendu aux pages 376, 377 et autres du hansard non revisé (version française). Voici ce que dit le ministre:

> Les représentants de la "Gratuity Association of Returned Soldiers" ont demandé à être reçus samedi dernier. L'entrevue leur fut accordée et nous avons entendu tout ce qu'ils désiraient nous communiquer. La seule réponse possible et la seule réponse qu'en justice le Gouvernement pouvait faire à cette délégation, après avoir examiné la question aussi à fond que possible, était de leur dire franchement que, pour ce qui en était du Gouvernement, on en était venu à la conviction qu'il n'y avait pas d'issue possible...

On leur dit que cette conclusion était maintenue dans la lettre du premier ministre en date du 27 juillet, et ces paroles ont été prononcées le 16 septembre.

L'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) a demandé carrément au ministre si la lettre de sir Robert Borden énonçait le programme entier que le Gouvernement a l'intention de mettre à exécution. Or, le ministre de la Justice a répondu nettement dans l'affirmative, déclarant que le Gouvernement avait tiré ses conclusions, qu'il avait communiqué sa décision à l'association des vétérans de la grande guerre et que la question était définitivement réglée. En face d'une pareille situation et lorsque le Gouvernement a formellement décidé qu'il n'affectera pas de nouvelles sommes à ces fins, le président du comité a dû être porté tout le temps à obtenir des témoignages à l'appui de l'attitude qu'avait adoptée le Gouvernement. Et c'est exactement là ce qui est arrivé. Le comité a fait comparaître tous les fonctionnaires de l'Etat, qui connaissent un peu la situation financière du pays; il a entendu leurs dépositions tendant à établir que le Gouvernement n'a plus de fonds et qu'il ne peut en conséquence verser des gratifications à tous les vétérans de la grande guerre.

Le comité n'a pas éprouvé de difficultés à obtenir des témoignages à l'appui de la décision prise par le Gouvernement le ou avant le 27 juillet dernier, en tenant compte de l'état des finances du Canada. J'estime, monsieur l'Orateur, que du moment qu'une enquête de cette nature s'imposait, elle aurait dû être tenue avant que le Gouvernement décidât la question. Dans ce cas, le Gouvernement aurait pu maintenir un semblant d'impartialité aux yeux du monde extérieur et laisser croire qu'il était disposé à se laisser convaincre par les témoignages rendus à l'appui de la prétention des vétérans de la grande guerre.

Cependant, nous avons obtenu l'assurance à maintes reprises—les déclarations du premier ministre et du ministre de la Justice à ce sujet sont consignées dans les colonnes du compte rendu officiel des débats—qu'il n'y avait pas lieu d'entretenir quelque espoir de ce côté et d'amener le Gouvernement à modifier son attitude. Voilà pourquoi, monsieur l'Orateur, je soutiens que cette enquête n'a jamais été de nature à permettre aux vétérans d'espérer un autre résultat que celui-là. Voilà pourquoi je n'ai pas la conviction absolue qu'il s'agit d'une enquête sincère, faite à bonne intention et en vue de nous rendre compte s'il ne serait pas possible de faire encore quelque chose au bénéfice de nos soldats licenciés. Je suis porté à croire, au contraire, que cette enquête a été faite en réalité dans le but d'obtenir des témoignages tendant à excuser l'attitude que le Gouvernement avait adoptée longtemps avant la nomination de ce comité d'enquête. Il peut se faire, monsieur le président, que le rapport a tiré les meilleures conclusions possible, dans les circonstances. Je crains, toutefois, que les vétérans—non pas tous les soldats libérés du service, car un bon nombre d'entre eux reçoivent une aide appréciable—qui croient avoir aussi bien mérité que leurs camarades établis sur des terres et auxquels le Gouvernement avance jusqu'à 8,000 piastres, n'éprouvent une pénible désillusion et ne tiennent à savoir pour quelle raison le Gouvernement affecte une somme

de 30 à 35 millions de piastres à l'établissement des soldats sur des terres et refuse d'accorder un seul sou d'aide aux vétérans qui voudraient se livrer à la pêche, à l'industrie fruitière, etc. Une pareille attitude de la part du Gouvernement exige évidemment certaines explications.

Il ne sert de rien de ressasser le passé. Cependant, le Gouvernement aurait pu, suivant moi, faire preuve d'un peu plus de prévoyance relativement à la situation financière du pays et consacrer de plus fortes sommes à la restauration des vétérans dans la vie civile, de façon à donner au problème une meilleure solution qu'il ne l'a fait.

Pour ne citer qu'un exemple, prenons les crédits qu'il a affectés à l'œuvre de la réfection des grandes routes. Il est très désirable de construire de bon chemins, si nous avons l'argent nécessaire à cette fin; cependant, nous sortons à peine des affres d'une guerre affreuse, de sorte que le Gouvernement aurait bien pu attendre encore une couple d'années avant de mettre son programme de voirie à exécution. Il aurait agi sagement en consacrant ces 20 millions de piastres qu'il accorde aux provinces à faire face aux demandes et aux besoins des vétérans de la grande guerre.

La diffusion de l'enseignement professionnel est aussi une excellente réforme; cependant, le Canada s'en est passé depuis un demi-siècle. Or, cette année, le Gouvernement a affecté une somme de 20 millions à la diffusion de l'enseignement professionnel, bien que nous n'ayons jamais rien fait en ce sens depuis la confédération.

Pour ma part, monsieur l'Orateur, s'il s'agit de faire un choix entre les intérêts des vétérans et l'enseignement professionnel, je suis d'avis que nous aurions dû laisser les choses en l'état où elles sont depuis cinquante ans pour consacrer ces millions à l'œuvre de réintégration de nos soldats dans la vie civile. Le projet de construire des habitations ouvrières est magnifique, du moment que nous avons des fonds de reste à affecter à cette œuvre. Cependant, si nous devons choisir entre le soulagement des besoins pressants et sans cesse grandissants de nos héros de la grande guerre et l'exécution de ce programme, je n'en suis plus. En vertu du plan adopté, le Gouvernement accorde des subventions aux provinces, qui prêteront à leur tour des fonds aux municipalités à un faible taux d'intérêt aux fins d'aider des gens qui n'ont jamais senti l'odeur de la poudre et n'ont pas pris la moindre part à la dernière guerre, à se construire des maisons. Pour moi, le Gouvernement aurait fait preuve d'une plus grande sagacité s'il avait gardé ces sommes pour les affecter à la réintégration des vétérans dans la vie civile.

Si tout l'argent devait servir à la construction de maisons pour le logement de soldats, la question serait différente, mais il n'en est pas ainsi; cet argent échappe entièrement au contrôle du Gouvernement pour passer aux mains des autorités provinciales. Quiconque observe les conditions imposées par les autorités provinciales et municipales peut obtenir des emprunts imputables sur ce crédit. Ce ne sont là que quelques faits qui tendent à établir que nous aurions pu être plus économes et voir plus loin dans cette dépense de deniers. Nous aurions eu, aujourd'hui, un montant d'argent beaucoup plus considérable à notre disposition pour régler cette question très urgente, et nous nous serions aussi trouvés en état de dire aux soldats: "Nous avons l'argent qu'il vous faut et s'il y a motif suffisant, nous vous le donnerons." Au lieu de cela, nous sommes dans la nécessité de dire: "Vous avez besoin de cet argent que vous avez raison d'espérer, mais nous n'avons pas les sommes requises." Je fais donc observer que cette somme de 40 millions, bien que considérable, ne suffira pas d'après les indications que le ministre nous a fournies, à satisfaire aux demandes qu'on nous adresse, à la suite des représentations de l'association des vétérans de la grande guerre et de la preuve soumise au comité. Quoi qu'il en soit, nous n'avons qu'une chose à faire: accepter les conditions. C'est ce qu'a fait la très grande majorité des membres de la Chambre, indiquant évidemment par leur vote qu'ils étaient parfaitement satisfaits des mesures prises en faveur du soldat libéré. Ce fut pour moi un désappointement.

Nous avons entendu, hier, plusieurs députés parler en termes très énergiques et fort éloquents pour demander qu'on fasse quelque chose pour le soldat. Il m'a fait peine de constater qu'il y a évidemment des raisons plus puissantes que celles avancées par les soldats et des choses plus importantes que les besoins de ces soldats, surtout comme influence sur le résultat des élections.

Le ministre de l'Immigration et de la Colonisation n'a qu'à sortir son vieux mousquet et qu'à dire: Voyez donc, soldats, il n'existe qu'un remède à tout cela. S'il se manifeste le moindre signe de faiblesse parmi nos partisans, nous avons un truc qui vous ramènera à la raison, nous démission-

nerons. C'est le drapeau qu'on a fait flotter au vent, et tous se sont alignés sous ses plis. Que le soldat pourvoie à ses besoins personnels. Les honorables membres de la droite chercheront leur salut avant tout.

Je regrette beaucoup que, vu l'état des finances du pays, tel que le constate ce rapport, nous soyons dans l'impossibilité de faire davantage pour les soldats. J'espère que le ministre (M. Calder) verra à ce que l'on s'assure les services du personnel le plus compétent, en vue de la répartition de cet argent. Je suis certain que ses collègues et lui-même verront, dans toute la mesure de leurs aptitudes, à ce qu'il n'y ait pas de gaspillage et à ce que l'on pourvoie aux besoins les plus urgents des soldats licenciés que le permet cette faible somme d'argent.

Après avoir fait ces observations dans le but de rendre parfaitement claires mes vues sur la question, je ne m'opposerai aucunement à l'adoption de ce crédit.

M. MORPHY: Avant qu'on adopte ce crédit, je désire, en ma qualité de membre du comité spécial, protester, pour plusieurs raisons, contre les déclarations du chef de l'opposition (M. McKenzie), particulièrement pour avoir oublié que le comité, bien qu'il ait étudié la question de gratification, s'est aussi occupé de faire étendre la portée de l'œuvre et des améliorations qu'elle implique aussi bien que des prêts, en vue de la restauration de l'ancien combattant dans la vie civile. L'honorable député, pour une raison ou pour une autre, difficile à concevoir, a cherché à imputer blâme aux membres de ce comité, en affirmant que le mousquet du président du comité les a intimidés.

M. McKENZIE: Aucunement au comité.

M. MORPHY: L'honorable député a laissé entendre que les membres de ce comité spécial ont été obsédés de l'idée que le Gouvernement étant arrivé à une certaine conclusion, eux-mêmes étant esclaves, doivent forcément conclure dans le même sens. Au nom du comité, je déclare que ces paroles insultantes n'ont aucune justification.

Qui a choisi ce comité? Le vote a été unanime. L'honorable chef de l'opposition entend-il que ses partisans, les honorables députés de Lambton-Ouest (M. Pardee), de Québec-Est (M. Lapointe), de Westmoreland (M. Copp), d'Essex-Nord (M. Kennedy) et d'Inverness (M. Chisholm) ont eu peur du mousquet du président, qu'ils ont été des esclaves et qu'ils ont contribué à la rédaction d'un rapport favorable à ce Gouvernement? Je les tiens en plus haute estime. J'ajoute foi à leur honneur de membres de cette Chambre, qui s'efforcent de promouvoir du mieux qu'ils peuvent les intérêts du pays en général, et pour le soldat libéré en particulier. Il me semble qu'il sied mal à l'honorable député de jeter du soupçon non seulement sur les membres de ce côté-ci de la Chambre, mais encore sur ses propres partisans, en vue de les rendre odieux.

M. McKENZIE: Je n'ai rien dit de tel.

M. MORPHY: Que l'honorable député goûte un peu du traitement qu'il inflige aux autres. Je soutiens qu'en fait il a dit exactement ce que j'ai déclaré, et l'on ne peut attribuer aucune autre signification à ses paroles. Mais il a oublié qu'il y a dans ce comité des membres qu'il a choisis dans son propre parti, et qui ont unanimement reconnu avec les autres membres du comité que ce rapport était ce qu'ils pouvaient proposer de mieux à ce moment critique dans l'histoire de notre pays. Cependant le chef de l'opposition se lève, pour se créer de la popularité à bon marché, pour établir un fait qui retombe avec plus de force sur ses propres amis. Eh quoi, monsieur le président, avec le nombre de soldats mécontents qu'on peut apparemment trouver—bien que ce ne soit pas autant qu'on le pense généralement—qu'est-ce que le comité aurait pu faire de plus populaire que d'accorder toutes les demandes raisonnables de ces soldats? Une popularité cherchée et gagnée contre ses propres et honnêtes convictions serait une popularité infâme. Ce n'est pas bien, de la part de l'honorable député de dire que les membres de ce comité ont commencé leur travail avec une opinion formée d'avance. Au contraire, j'affirme que chaque membre du comité—et chacun d'eux est aussi honorable que l'honorable député qui les diffame—a commencé son enquête en parfaite sincérité d'intention et avec le désir d'examiner à fond toute demande juste et raisonnable présentée par ces hommes qui ont combattu si vaillamment pour le pays et le monde en général et qu'ils ont ouvert cette enquête non pas avec la connaissance qu'on leur impute de l'exacte condition des finances du pays, mais qu'ils ont commencé leur tâche en hommes probes et honnêtes, déterminés à faire dans les limites du raisonnable tout ce qu'ils pourraient pour les soldats de retour. L'honorable député, dans sa dernière phrase, se condamne lui-même lorsqu'il reconnaît être très peiné vraiment, que la position financière du pays ne permette pas au comité de faire ce qu'il aurait aimé lui voir faire. Qu'y a-t-il dans cette vie parlementaire qui

permette au chef reconnu d'un ci-devant grand parti de diffamer des membres—des hommes honnêtes, des hommes qui travaillent dans le but avoué de faire de leur mieux dans l'intérêt du pays—et tout en diffamant des membres de notre côté de la Chambre, souille son propre nid en jetant de l'opprobre sur ceux qu'il a lui-même nommés à ce comité? La chose est impossible à comprendre.

M. McKENZIE: L'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy) est ordinairement un homme assez modéré, mais ce soir il paraît être gravement atteint d'un besoin de vitupération. Lorsque l'honorable député aura repris un peu de calme, s'il veut me faire l'honneur de lire les débats, il constatera que je n'ai rien dit des choses qu'il m'attribue.

M. MORPHY: J'ai pris des notes pendant que l'honorable député parlait.

M. McKENZIE: S'il y avait quelque parti pris dans ce comité j'impute tout le blâme au président. Je ne fais pas à mon honorable ami l'injure ou l'honneur de penser qu'il ait eu grand'chose à faire avec l'embouteillement dont il a été victime à la fin. Il était entre les mains d'un très rusé politicien qui lui signalait les témoignages dont on ne pouvait tirer qu'une seule conclusion. Les témoins ont été interrogés et la pièce a été montée de manière que mon honorable ami, avec toute son honnêteté, car sans doute il est un honnête homme—n'avait d'autre alternative que de faire juste ce qu'il a fait, et que tout a été amené par l'habile politicien qui dirigeait toutes les opérations. Mes remarques visaient celui-ci entièrement, et il ne considère pas cela comme un opprobre. A ses yeux, c'était inséparable du rôle qu'il avait à jouer. Cet excellent politicien et homme d'Etat (sir George Foster), qui est maintenant la tête dirigeante du Gouvernement, a jeté les yeux autour de lui et s'est demandé qui il chargerait de la direction de ce comité pour faire le rapport qu'il voulait, et il a dit: "Vous, Calder, vous avez les qualités requises pour cette besogne. Allez, et chargez-vous-en.

Et il s'en est tiré admirablement. Que mon ami ne suppose pas un seul instant que je jette l'opprobre sur lui ou sur ceux de notre bord que j'ai nommés membres de ce comité. Il est possible qu'ils aient été artificieusement induits en erreur en rendant la décision qu'ils ont présentée.

L'hon. M. CALDER: Il n'y a qu'un point faible dans l'argumentation de mon honorable ami. L'honorable député de Lambton-Ouest (M. Pardee), le député d'Essex-Sud (M. Brien), le député d'Inverness (M. Chisholm) n'étaient pas là pour se laisser tirer la laine sur les yeux. Ils ont été là des jours et des semaines; ils ont étudié cette affaire tout comme l'a fait chaque autre membre du comité.

Ainsi, l'honorable député oublie ses propres amis qui se trouvaient là et qui auraient dû avoir constamment l'œil ouvert pour me surveiller de près.

M. LAPOINTE (Québec-Est): C'est ce qu'ils auraient dû faire, décidément.

L'hon. M. CALDER: En toute sincérité, cependant, le Gouvernement, comme tel, en était venu à une conclusion, au point de vue administratif, sur cette question de l'octroi d'une gratification générale en espèces aux vétérans de la grande guerre, et cela même avant l'institution du comité. C'est ce point seul dont il est question dans la lettre du premier ministre; c'est également de ce point seul qu'a parlé le ministre de la Justice (M. Doherty), ainsi que le président du conseil (M. Rowell), lorsque l'affaire a été discutée pour la première fois en Chambre, cette session-ci. Mais les honorables députés se rendront compte que ce n'est pas là la seule question dont ait été saisi le comité. On nous a soumis une centaine de propositions de toutes sortes, avis comportant le paiement de gratifications en espèces, conclusions relatives à des prêts destinés à toutes sortes de choses, propositions concernant d'autres bénéfices de divers genres, ainsi que quinze à trente propositions se rattachant à l'amélioration et à l'expansion des travaux en cours. Nous avions à résoudre un problème des plus compliqués et parce que le comité en est venu à une conclusion unanime sur le point que j'ai cité, cela ne veut pas dire que notre tâche n'était pas très importante, ou que les décisions du comité dénotent le moindrement un jugement préconçu sur la question qui leur était soumise.

M. MAHARG: Je ne me proposais pas d'intervenir dans cette discussion, mais je ne saurais laisser passer sans m'y arrêter une des déclarations que le chef de l'opposition a faites à la Chambre. J'entends parler de son observation à l'effet qu'à en juger par le vote d'hier, il était manifeste que nous étions parfaitement satisfaits du rapport du comité. Il y en avait au moins quelques-uns qui n'étaient pas tout à fait satisfaits de ce rapport, et qui l'étaient peut-être encore moins de l'amendement présenté par l'opposition. Si mon honorable ami n'était pas satisfait du rapport, alors pour-

quoi lui, le chef, n'a-t-il pas vu à ce qu'on attachât à l'amendement soumis par l'opposition quelque signification? On ne pouvait certes manquer de s'étonner, hier, vers le moment où le vote se prenait, de voir que les sièges du côté de l'opposition étaient vides alors que peu de temps auparavant ces mêmes sièges étaient remplis. Si l'on s'arrête à réfléchir à tout cela, il est facile de voir de quel côté le vent tourne. On peut dire de ceux d'entre nous qui siègent au centre que, parce que nous votons tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, nous ne faisons que changer notre monnaie de gousset. Or, pour peu que les choses continuent ainsi, les membres du centre se verront obligés de prendre un peu d'initiative en Chambre. Si nous trouvons que les choses ne vont pas tout à fait à notre goût du côté du Gouvernement, et que du côté de l'opposition nous nous apercevons qu'il en est de même, nous serons alors, comme je le disais, nous qui siégeons au centre, obligés de prendre l'initiative sur les questions qui peuvent surgir devant la Chambre. La seule raison pour laquelle le rapport de la commission a été adopté sans objection, c'est que le Gouvernement nous a donné l'assurance qu'il était disposé à pourvoir à tous les cas de nécessité qui lui seraient signalés. Il nous a également assurés que tout n'en resterait pas là et qu'il examinerait volontiers tout ce qui pourrait se présenter, à l'exception de gratifications en espèces ou de primes. Ce n'est que sur cette promesse que le rapport, pour ce qui est du Gouvernement et du groupe du centre, a été adopté à l'unanimité. Avant longtemps, nous aurons une session du Parlement et notre attitude à l'égard de ce rapport dépendra de la sincérité du Gouvernement dans ce qu'il fera dans l'intervalle. A la prochaine session et lorsque l'occasion s'en présentera, nous pourrons revenir sur cette question.

L'hon. M. CALDER: Ces prévisions budgétaires étaient préparées avant que la Chambre eût terminé son examen du rapport du comité. Vous verrez que la mention qui accompagne cet item est rédigée comme suit:

Pour donner suite aux conclusions du comité sur le bill n° 10 (Rétablissement des soldats dans la vie civile).

Il me semble que nous devrions étendre de beaucoup la portée du crédit. Si l'on doit mettre à exécution ce qui a été convenu, la rédaction de ce crédit devrait être telle qu'il nous permette de répondre à d'autres catégories de cas—advenant que l'on déciderait en ce sens—que ceux dont il est questions dans les propositions,—et de se servir du crédit voté à cette fin. Si le comité est de mon avis, je proposerai par conséquent qu'à la suite du mot "rétablissement" on ajoute les mots "et autres travaux se rattachant au rétablissement du soldat rapatrié." Telle qu'elle est rédigée actuellement, la prévision, une fois votée, ne permet de se servir des fonds que pour les dépenses visées par les conclusions du rapport.

M. McKENZIE: Je ne crois pas que nous ayons le droit de modifier une résolution de cette nature à cette étape, à moins de préparer une nouvelle résolution qui serait soumise à l'assentiment du Gouverneur général. En pratique, il est assez difficile de modifier la fin à laquelle est destiné un crédit quelconque après qu'il a été approuvé par le Gouverneur général, à moins de soumettre de nouveau le tout à son approbation; car du moment que nous modifions une résolution, il s'agit d'une affaire nouvelle et le crédit est affecté à une nouvelle fin. Nous n'avons pas le droit d'augmenter le chiffre d'un crédit ou l'utiliser à d'autres fins que celles qui sont énoncées dans le budget, lorsqu'il reçoit la sanction royale par le canal du Gouverneur général. La seule chose que nous pouvons faire, c'est de rayer l'article, ou encore de voter une somme moins considérable. Voilà la règle à suivre, si je ne fais erreur.

Je tiens toutefois à faire savoir à l'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg) que l'amendement proposé hier par le chef de l'opposition (M. King) demandait le renvoi du rapport au comité. L'honorable député de Shelburne (M. Fielding) a insisté auprès de l'honorable ministre de la Colonisation et de l'Immigration, qui pilotait le bill, pour qu'il accepte les différents projets qu'ont soumis les honorables députés qui ont pris part aux délibérations soit de la Chambre soit du comité. Divers plans ont été proposés, car tous les honorables députés de la droite ont suggéré à tour de rôle des voies et moyens aux fins de prélever des sommes nécessaires à la restauration des vétérans de la grande guerre dans la vie civile. Ces différents projets n'ont pas été soumis à l'examen du comité spécial; l'honorable député de Shelburne (M. Fielding) ainsi que le chef de l'opposition (M. King) ont donc pensé, que du moment que le ministre chargé de défendre le bill refusait d'accepter ces projets, le seul moyen consistait à proposer le renvoi du rapport au comité spécial, afin de lui fournir l'occasion d'étudier ces propositions et de les adopter ou de les rejeter

à son gré. L'honorable député de Maple-Creek (M. Maharg) s'est grandement trompé, s'il a cru un seul instant que nous avons proposé cet amendement sans aucun but précis.

La dernière chose à laquelle devrait descendre un représentant du peuple, c'est d'imputer des mobiles inavouables à un collègue. Je n'impute nullement des mobiles injustifiables à l'honorable député. Je suppose qu'il est sérieux en toute cette affaire; je lui donne l'assurance, toutefois, que l'amendement que nous avons proposé et qu'il a aidé à rejeter par son vote, visait un but déterminé, c'est-à-dire à soumettre au comité spécial les divers projets qu'ont proposés nos honorables amis de la droite. Tout ce que nous pouvions faire, c'était de les prier de soumettre leurs plans au comité. Or, l'honorable député de Maple-Creek a déclaré par son vote: Je suis satisfait de ce qui a été accompli; je ne permettrai pas que le rapport soit renvoyé au comité; je ne donnerai pas effet aux plans que les honorables députés ont soumis au cours de leurs remarques; je suis prêt à laisser les choses où elles en sont et à m'en rapporter aux bonnes intentions du Gouvernement. Voilà l'attitude qu'ont prise mon honorable ami et tous ses collègues qui ont voté contre l'amendement. Je regrette énormément que le Gouvernement n'ait pas jugé à propos d'examiner les divers projets que ses propres amis ont proposés, au cours du débat. Les membres de la gauche se sont tenus sur la brèche pour voir si nos honorables amis de la droite ne feraient pas quelque proposition utile et praticable. Or, il me serait infiniment pénible d'avoir à admettre que tous les discours qu'ont prononcés les hommes d'affaires avisés qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, ne renferment pas certaines idées qui mériteraient d'être étudiées. Nous avons pensé que certains projets méritent considération, c'est pour cela que nous avons proposé le renvoi du rapport au comité en vue de lui fournir l'occasion d'examiner ces propositions et de se rendre compte si elles ne pourraient pas être incorporées dans le rapport.

L'honorable député de Maple-Creek, toutefois, a refusé de fournir cette occasion au comité; il a refusé aux vétérans le bénéfice d'obtenir quelques réformes à la faveur d'un nouvel examen de la question par le comité.

M. MAHARG: Je puis garder le silence sous le coup de l'accusation que l'honorable député porte contre moi, à savoir que

j'aurais affirmé que l'amendement du chef de l'opposition est inutile. L'une des raisons qui m'ont décidé à voter contre la proposition, je dois l'avouer sans hésitation, c'est que le but qu'il visait était trop évident; de fait, ce but saute tellement aux yeux de tout le monde qu'un certain nombre de mes collègues et moi-même n'avons guère perdu de temps à tirer les conclusions qui s'imposent.

Nous n'avons pas cru de notre devoir, dans les circonstances, d'aider par nos votes, les membres de la gauche à atteindre le but visé. Je partage absolument l'avis de l'honorable député lorsqu'il affirme que l'opposition a surveillé avec la plus grande impatience les différentes phases du débat et j'ajouterai même avec un regard d'aigle, car il était parfaitement évident que mes honorables amis n'étaient pas disposés à laisser passer les occasions qui se présenteraient. Ils sont intervenus dans la discussion au moment psychologique de l'avis de quelques-uns de mes collègues.

Pour moi cependant, nous sommes tous passablement d'accord sur le principe que nous tenons à ce que ce rapport produisent les meilleurs résultats possible; j'ai donc pris la parole ce soir uniquement dans le but de manifester ma manière de voir à ce sujet.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Je désire rappeler au comité l'article 13 du règlement qui dit:

> Quand la Chambre siège en comité général, les discours doivent se rapporter strictement à l'article en discussion.

Une allusion aux débats d'hier, à la motion ou à l'amendement proposés alors n'a guère de rapport avec l'article de dépense en discussion.

L'hon. M. KING: Avec tous les égards que je vous dois, monsieur le président, je dirai que l'article de dépense dont il s'agit a, ce me semble, un rapport très étroit avec le sujet qui se discute. Aussi bien, le ministre nous a demandé d'élargir les termes dans lesquels cet article est conçu de manière à y comprendre évidemment le débat de la veille.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Il se rapporte au même sujet, mais un résumé de la discussion d'hier ne se rapporterait point à l'article en discussion.

L'hon. M. KING: Je ne désire point faire un résumé de la discussion d'hier, mais, comme on a fait quelque allusion à l'objet de l'amendement que j'ai eu l'honneur de proposer, je désirerais faire obser-

ver au comité que le but de cet amendement est absolument ce qu'il comporte. D'importants discours ont été prononcés hier et certaines des propositions que l'on a émises m'ont particulièrement frappé.

Quelques DEPUTES: A la question.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Quoique ne désirant pas abréger la discussion, je crois devoir insister pour une observation de la règle.

L'hon. M. KING: Si je sors de la question, je me contenterai de dire que ces propositions dont le ministre a dit qu'il désirait les voir prendre en considération étaient précisément celles que j'avais à l'idée en proposant le renvoi au comité du rapport en question. A ce même propos, et pour faire voir que j'étais sincère en proposant. . .

Quelques DEPUTES: A la question.

L'hon. M. KING: Si l'on veut bien me le permettre, je crois que l'on sera satisfait de ce que je vais dire. Il est inutile au ministre de chercher à élargir les termes dans lesquels cet article est conçu pour remplir l'objet qu'il avait à l'esprit. Nous sommes tous prêts, j'en suis sûr, à interpréter la résolution dans un sens suffisamment large pour lui permettre d'arriver à ses fins. Il trouvera, je crois, que les propositions du comité sont suffisamment nombreuses et assez importantes pour lui permettre de résoudre tous les problèmes qui peuvent se présenter.

Nous serions heureux pour notre part d'avoir pu lui faire comprendre que c'est dans cet esprit que nous désirions envisager l'affaire.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je désire appeler l'attention de la Chambre sur l'article qui suit et que nous avons voté:

Législation.—Chambre des communes.—Pour assurer le paiement de l'indemnité parlementaire de certains membres de la Chambre des communes; c'est-à-dire pour journées perdues par suite d'absence causée par la maladie, les affaires publiques, les occupations agricoles ou la mort, nonobstant toute disposition à ce contraire dans la loi du Sénat et de la Chambre des communes, chapitre 10 des Statuts revisés du Canada.—Paiement au cas de mort devant être fait selon que l'ordonnera le bureau de la trésorerie, $10,000.

Je propose que soit ajouté dans la 1re ligne, après le mot "de", le mot "Sénateurs". Les deux Chambres sont jointes dans la loi elle-même et c'est par pure inadvertance que les mots "Sénateurs ou" ont été omis.

L'hon. M. FIELDING: Il me semble qu'il a été fait rapport à la Chambre de cet article et, en ce cas, nous ne pouvons rien y changer.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: La Chambre ne l'a pas définitivement adopté. Une motion peut donc être faite en ce moment.

M. MARSHALL: Je désire faire une déclaration relativement à certaines accusations que le chef de la gauche porte contre la Dominion Canners. Peut-être me sera-t-il permis de lire la note que j'ai à la main: Le 6 octobre 1919. . .

M. McKENZIE: Je pose la question de règlement. J'avais demandé par motion le dépôt de papiers relatifs à cette affaire et rien encore n'est venu. Il serait, par suite, irrégulier de discuter cette question.

En tous cas, la question que l'honorable député cherche à soulever ne saurait être mise en discussion à présent.

M. MARSHALL: Si ce n'est pas pécher contre les règlements, je dirai que les déclarations de l'honorable député étaient assez ridicules pour me donner droit de parler de . . .

M. McKENZIE: Je soulève la question de règlement. Le point que l'honorable député soulève ne saurait être mis en discussion à cette phase de nos délibérations.

Une VOIX: C'est vous qui avez porté l'accusation.

M. DAVIDSON: Soyez brave.

Une VOIX: Sachez subir les conséquences de vos actes.

L'hon. M. MEIGHEN: Comme il y a toujours lieu de soulever une question de privilège, je suggérerais à l'honorable député de faire sa déclaration à ce titre.

L'hon. M. FIELDING: Ce serait impossible pendant que la Chambre siège en comité.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Surtout au sujet de la Dominion Canners; ce n'est pas là une question de privilège.

L'hon. M. MEIGHEN: Il me semble pourtant que le règlement permet de soulever une question de privilège en tout temps.

M. McKENZIE: En séance générale.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas particulièrement consulté le règlement à cet égard, mais d'ordinaire, avant le passage à l'ordre du jour, il est permis à un député de soulever une question de privilège quand

l'Orateur est au fauteuil, ce qu'il ne peut faire, cependant, quand la Chambre siège en comité. Toute la difficulté provient de ce que nous n'avons pas eu occasion, comme à l'ordinaire, de discuter des questions de ce genre, lors du passage à la discussion des subsides. Cette année, le Parlement n'a pas eu ce privilège et il ne l'aura probablement pas.

M. MARSHALL: Ne siégeons-nous pas en comité de subsides?

L'hon. M. FIELDING: Oui, pour l'examen d'un crédit particulier, mais non pour la discussion des subsides prévus au budget général. Dans ce dernier cas il serait permis de soulever des questions d'intérêt public devant la Chambre. Je me plains que le Gouvernement nous avait privés de cet avantage, cette année.

M. MARSHALL: Monsieur le président...

Quelques VOIX: Asseyez-vous!

Quelques VOIX: Continuez!

M. LAPOINTE (Québec-Est): Mais non. A l'ordre!

Plusieurs VOIX: Continuez, continuez.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Non pas. A l'ordre!

L'hon. M. MEIGHEN: C'est la première fois que nous nous occupons des subsides; si l'honorable député souhaitait une occasion de traiter une question, il l'a eue, et il aurait pu en profiter.

L'hon. M. FIELDING: N'est-ce pas aujourd'hui même que cette occasion nous est refusée?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. FIELDING: J'avais pensé le contraire; du moins on m'avait informé dans ce sens. Cependant, je n'avais pas moi-même de griefs.

L'hon. M. KING: Il n'y a pas plus de cinq minutes monsieur le président m'a nié le droit de discuter un point se rattachant à la restauration des soldats dans la vie civile.

M. le PRESIDENT (M. Steele): L'honorable député a tort de dire que je lui ai refusé ce droit. J'ai décidé que les allusions qu'il faisait à un débat survenu hier afin d'expliquer le vote qui a eu lieu alors, étaient étrangères à la question que nous avions à étudier.

L'hon. M. KING: Dans ce cas, tout ce qui n'a pas rapport à la Dominion Canners est étranger à n'importe quelle inscription du budget qui nous est soumis.

M. le PRESIDENT: Le chef de l'opposition a soulevé une question de règlement . . .

M. HOCKEN: Quel chef?

M. le PRESIDENT. A l'ordre.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Le grand maître.

M. le PRESIDENT: Le chef de l'opposition ayant soulevé la question de règlement au sujet de la déclaration que l'hon. député d'Elgin-Est a l'intention de faire, je dois décider que cet honorable député n'a pas droit de faire de déclaration à présent.

M. MARSHALL: Je m'incline, monsieur le président, je comprends pourquoi le chef de l'opposition ne veut pas entendre ce que j'ai à dire.

Législation.—Chambre des communes.—Aide aux écritures pour le chef de l'opposition, du 1er novembre 1919 au 31 mars 1920, $1,041.67.

M. DAVIDSON: Je voudrais avoir quelques renseignements au sujet de cette somme de $1,041.67 affectée aux employés du bureau chef de l'opposition pour un terme s'étendant du 1er novembre 1919 au 31 mars 1920. A quel chef de l'opposition cette somme est-elle destinée? Au cours de la dernière session on a voté un montant de $2,500 pour le secrétaire ou le commis du chef de l'opposition, et je voudrais savoir si la somme dont il est question ici est une nouvelle rémunération pour ce secrétaire ou ce commis, si l'on a nommé un nouveau commis et au service duquel des chefs de l'opposition il doit être nommé. Il y a une tendance ici à doubler les traitements pendant les sessions. Nous avons deux traitements pour le chef de l'opposition; doit-il y avoir également deux traitements pour ses commis?

M. l'ORATEUR: Comme il est indiqué, le crédit en question se rapporte au traitement d'un commis au bureau du chef de l'opposition pour le reste de l'exercice 1919-1920. Il me semble que le chef de l'opposition qui est un employé civil, doit être le meilleur juge en ce qui concerne l'aide qu'il lui faut dans son bureau. Lorsque le chef de l'opposition m'a fait savoir qu'il avait besoin d'un commis, j'ai cru qu'il était juste, et qu'il était aussi dans l'intérêt du public, de lui donner satisfaction sous ce rapport. Je n'ai pas considéré qu'il m'appartenait de refuser; j'ai cru que ce qu'il demandait n'était que juste et qu'aussi il était juste de le lui accorder. Je ne vois pas ce que je pourrais ajouter à mes re-

marques, sauf que c'est là l'explication de cette somme additionnelle.

L'hon. M. KING: A l'heure actuelle, le seul aide aux écritures dans le bureau du chef de l'opposition est un commis qui agit également comme secrétaire. Le chef de l'opposition a le droit de nommer son secrétaire. J'ai lieu de croire que les honorables députés comprendront qu'il faut au chef de l'opposition plus qu'un sténographe pour lui permettre de remplir convenablement les fonctions qui lui sont assignées avec l'importante correspondance et tout le reste de la besogne qu'il lui faut expédier. Je pourrais dire à mon honorable ami qui a soulevé cette question que le bureau du chef de l'opposition doit comprendre un employé capable de correspondre en français et en anglais, de traduire les lettres qui arrivent et qui sont écrites dans une ou l'autre de ces langues et de converser dans les deux langues avec les personnes qui viennent au bureau. Si je connaissais la langue française aussi bien que je le désire, je pourrais faire moi-même une bonne partie de ce travail, mais s'il faut que la correspondance se fasse dans les deux langues, le chef de l'opposition devrait avoir avec lui un commis qui puisse l'aider à traduire ces lettres. Ce sont là les raisons que j'ai données à l'honorable président de la Chambre, et il a immédiatement constaté qu'il fallait absolument donner au chef de l'opposition deux commis. Je suis certain que mon honorable ami a une très faible idée de la somme de travail qu'il y a à faire dans ce bureau, car il n'aurait pas été si vif à poser cette question.

M. DAVIDSON: Je n'ai pas l'intention de passer pour avare sur ce sujet, mais lorsque j'ai posé cette question je songeais que le très honorable sir Wilfrid Laurier avait rempli la charge de chef de l'opposition à la satisfaction de tous et qu'il n'avait à son emploi qu'un seul commis. Si le titulaire de cette haute position peut s'élever à la hauteur de son prédécesseur, la Chambre et le pays se tiendront pour satisfaits.

L'hon. M. KING: Mon honorable ami ne peut guère s'attendre à ce que je remplisse la charge de chef de l'opposition avec autant de compétence que l'a fait le très honorable sir Wilfrid Laurier; mais je lui ferai remarquer que le travail de ce Parlement augmente toujours et que sir Wilfrid Laurier, lorsqu'il était chef de l'opposition, avait un commis nommé par le Gouvernement, mais qu'il a été obligé à part cela de se procurer les services d'un autre commis et cela à ses propres frais. Je crois que c'est absolument injuste pour le chef de n'importe quel parti. Malheureusement, mes moyens ne me permettent pas de payer un employé supplémentaire pour faire la besogne officielle. Il m'est impossible de remplir la charge qu'on m'a assignée si l'on ne me donne pas l'assistence nécessaire. Je suis prêt à donner tous mes services au pays et tout ce que je demande en retour, c'est qu'on me permette d'avoir deux commis dans mon bureau.

M. DAVIDSON: S'il faut un nouveau commis à l'honorable député pour rester chef de l'opposition, je n'ai pas d'objection, parce que je désire vivement qu'il garde son poste.

M. LAPOINTE (Québec-Est): C'est très habile.

Chemins de fer et Canaux.—Crédit imputable sur le revenu.—Paiement des dépenses relatives au rachat du Grand-Tronc et des réseaux auxiliaires, $50,000.

L'hon. M. FIELDING: A quelles dépenses servira ce crédit?

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Je viens de voir cet article moi-même pour la première fois, mais je sais à quelles dépenses il sera affecté. Il sera employé à des honoraires d'avocats et, je le suppose, à des frais de témoins. En un mot, il défraira les dépenses nécessaires des enquêtes.

L'hon. M. FIELDING: A l'arbitrage?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, au sujet de l'arbitrage.

L'hon. M. FIELDING: Parlez-vous des deux parties de l'arbitrage?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, nous n'avons rien à faire avec l'autre partie.

L'hon. M. FIELDING: Excepté que nous sommes l'autre partie, également.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être les honorables députés de la gauche le sont-ils, mais pas ceux de la droite.

L'hon. M. FIELDING: Nous le sommes, dans le sens large du mot. Tout le Parlement et les contribuables du pays sont les actionnaires, ou le seront, du Grand-Tronc.

L'hon. M. MEIGHEN: "Ou le seront."

L'hon. M. FIELDING: Nous sommes donc la compagnie du Grand-Tronc, dans le sens large du mot.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas jusqu'à ce que nous le soyons. Ce sera plus tard. En attendant, nous payons nos dépenses et la compagnie, les siennes.

L'hon. M. FIELDING: J'espère que c'est le cas, mais nous verrons.

L'hon. M. KING: Lorsque nous discutions le projet du Grand-Tronc, l'autre soir, on a fait allusion à certains articles du "Journal of Commerce" et du "Commercial Bulletin." Je prierai le ministre de l'Intérieur de me permettre d'en parler, afin de corriger une opinion erronée. J'ai lu un extrait du "Journal of Commerce" et, plus tard, le ministre a dit que j'avais omis un certain paragraphe, que je n'avais lu que la partie de l'article qui me concernait.

L'hon. M. MEIGHEN: Si l'on me permet de continuer le débat çà et là, je n'ai pas d'objection. Il appartient au comité et au président de décider si nous devons commencer à discuter ce sujet.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: A moins que l'honorabilité de l'honorable membre soit en question, je demanderai à la Chambre de poursuivre la discussion à l'ordre du jour.

L'hon. M. KING: Avec toute la déférence que je dois au premier ministre intérimaire, je lui ferai observer que mon honorabilité est en question. Je ne prendrai pas plus d'une minute.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, l'honorable membre ne s'opposera pas à ce que l'on discute l'affaire de la "Dominion Canners", car je l'assurerai que l'honorabilité de cette compagnie est beaucoup plus concernée que dans ce cas-ci. Cependant, il a soulevé une objection qui n'a pas été maintenue. Mais il veut que sa propre objection soit résolue dans la négative.

M. McMASTER: La "Dominion Canners" ne fait pas partie de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: Toute affaire relative au Grand-Tronc relève de cet article, parce que les mots "au sujet de l'acquisition" comprennent toute l'entreprise, et quiconque le désire peut recommencer tout le débat. Je ne le veux pas, pour ma part.

L'hon. M. MEIGHEN: Le règlement de la Chambre défend de parler d'un ancien débat dans la même session.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas que le règlement s'applique à ce cas-ci. Les débats sur le Grand-Tronc ne font qu'un.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Bien que le leader de l'opposition (M. King) puisse désirer certaines choses, et le ministre de l'Intérieur (M. Meighen), d'autres choses, je crois qu'il incombe au président de faire respecter le règlement de la Chambre par le comité. Tant que le règlement ne sera pas enfreint, le président n'aura aucune objection.

L'hon. M. KING: Le ministre a déclaré que j'avais lu certains extraits et que j'en avais omis d'autres volontairement.

En consultant le hansard non revisé du 4 novembre, on voit que le ministre (M. Meighen) a dit:

> Mais il a eu soin de ne pas nous citer l'extrait en entier; il a expliqué à cette Chambre qu'il n'entreprendrait pas de nous lire le texte au complet, et tout naturellement il s'en est bien gardé; je prends sur moi de lire un peu de cette partie de l'article qu'il a semblé ne pas vouloir nous communiquer, et peut-être les honorables députés en comprendront mieux la raison.

Le ministre a fait la citation que voici:

> Jamais auparavant semblable question n'a été soumise au secrétariat d'Etat. Quelques-uns semblent croire que la mainmise de l'Etat sur le stock du chemin de fer de Panama présente un cas identique. On a déclaré que le chemin de fer du Panama en tant que compagnie est sujet au même contrôle de la part du gouvernement pan-américain que toute autre entreprise privée, et il est probable que le gouvernement des Etats-Unis fera preuve des mêmes dispositions lorsqu'il s'agira du réseau du Grand-Tronc.

Cependant, il a omis de lire ce que je vais maintenant lire et qui fait partie du paragraphe venant après celui qu'il a lu:

> Le Panama est dans une situation exceptionnelle, qui dépend de ses relations particulières avec les Etats-Unis, et les raisons qu'on pourrait alléguer par rapport au Panama, on ne saurait les faire valoir dans une controverse avec le Canada.

Le paragraphe que l'honorable ministre a omis de lire en m'accusant d'avoir omis, moi-même, de lire certains paragraphes, enlève toute force au paragraphe qu'il a lu et a cherché à faire croire à la Chambre que j'avais omis à dessein. Qu'on le comprenne bien, si je n'ai pas cité tout l'article, c'est parce que la partie que j'en ai citée était la seule qui eut rapport à la question. Cependant, je serai plus charitable envers l'honorable ministre qu'il ne l'a été envers moi, je ne dirai pas que c'est à dessein qu'il a négligé de lire la partie qu'il n'a pas lue.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a lu un paragraphe représentant un aspect de la situation dont on pourrait peut-être s'inspirer pour justifier une intervention. Le paragraphe que j'ai lu est le seul qui exprime le but de l'article, parce qu'il y est dit que, tout bien considéré, il était probable qu'on serait d'opinion que le gouvernement américain n'aurait aucun

intérêt à s'occuper de cette question. Voilà le paragraphe qui résume l'objet de l'article même.

Terres et parcs fédéraux.—Crédit supplémentaire pour le paiement de la partie non perçue des avances pour graines de semences dans les provinces de l'Ouest par les banques autorisées aux détenteurs de terres fédérales non patentées, sous la garantie du gouvernement fédéral, y compris également la commission à payer aux banques pour la perception, les honoraires dus aux secrétaires-trésoriers de municipalités et aux fonctionnaires des départements provinciaux d'agriculture, ainsi que l'aide aux écritures, $450,000.

L'hon. M. MEIGHEN: Avant la suspension de la séance j'ai promis au chef de l'opposition de lui dire combien de soldats, dans chaque province, ont demandé qu'il leur fût prêté de l'argent en vertu de la loi relative à la restauration des soldats dans la vie civile. Voici, par province, le nombre de soldats à qui l'on a consenti à prêter de l'argent:

Ile du Prince-Edouard	200
Nouvelle-Ecosse	310
Nouveau-Brunswick	362
Québec	350
Ontario	960
Manitoba	2,236
Saskatchewan	3,053
Alberta	4,967
Colombie-Anglaise	2,172

L'hon. M. FIELDING: Cela n'a pas beaucoup rapport au crédit en délibération.

L'hon. M. MEIGHEN: Je remplis tout simplement une promesse faite au chef de l'opposition.

M. MAHARG: Le crédit de $450,000 a-t-il été voté?

M. le PRESIDENT: Non, pas encore.

M. McMASTER: J'allais demander des renseignements à l'honorable ministre au sujet de cet article. Peut-être va-t-il fournir une explication générale qui nous dispensera de poser d'autres questions?

L'hon. M. MEIGHEN: Cet item a pour objet de nous mettre en état de payer aux banques ce qu'elles pourraient nous demander de leur payer en remboursement de ce qu'elles ont avancé, le printemps dernier, aux concessionnaires provisoires de homesteads, pour leur permettre d'acheter du grain de semence. Voici, élimination faite des cents, les montants exacts qui furent avancés à cette fin par les banques, dans les provinces ci-après mentionnées:

Alberta	$286,669
Saskatchewan	343,375
Manitoba	1,955
Colombie-Anglaise	68
Total	$632,069

On estime que, abstraction faite de ce que les banques espèrent recouvrer avant le premier mars, il restera dû $450,000. Ce reliquat dépendra de ce que, dans certaines régions, les détenteurs des homesteads ont perdu leur récolte, cette année, à cause de la sécheresse, et de ce qu'il leur est absolument impossible, pour cette raison, d'effectuer leurs paiements cette année. Nous rembourserons cet argent aux banques avec intérêt à 5 p. 100, et nous deviendrons créanciers à leur place. Nous avons pensé que ce serait à peu près ce montant-là que nous serions appelés à payer.

M. MAHARG: Ce montant ne comprend-il pas l'intérêt de 1 p. 100 qui est exigé du débiteur?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, c'est le montant que l'on estime nécessaire pour payer la réclamation de la banque relativement à notre garantie, et non pas pour solder partie du taux de 1 p. 100 qu'elle retient sur les fonds qu'elle perçoit elle-même directement. Le total voté à cet égard était de $22,000.

(Il est fait rapport des résolutions.)

L'hon. M. MEIGHEN propose l'adoption des résolutions.

L'hon. M. FIELDING: Je désire appeler l'attention sur un point soulevé entre mon honorable ami le ministre de l'Intérieur. (M. Meighen) et moi-même.

M. l'ORATEUR: L'honorable député invoque-t-il la question de règlement?

L'hon. M. FIELDING: Non.

M. l'ORATEUR: Je n'ai aucun doute que la Chambre ne donne son assentiment unanime, mais il est certain, d'autre part, que la motion, aux termes de l'article 77a du règlement, ne prête pas à discussion.

L'hon. M. FIELDING: Je me bornerai à dire que mon honorable ami s'était trompé et j'attendrai une autre occasion de traiter la question.

L'hon. M. MEIGHEN: Je me bornerai à répondre que je ne m'étais pas trompé, et j'attendrai une autre occasion de le démontrer.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je propose qu'après le mot "membres" de la première ligne de la motion relative à l'indemnité parlementaire, on insère les mots "du Sénat et". La raison saute aux yeux.

M. l'ORATEUR: On pourra fort bien se demander si l'effet n'est pas d'élargir la

désignation du crédit et si dès lors la proposition est conforme au règlement. D'autre part, il est clair, je crois, que la motion traite d'une pure ereur de forme; et dans la préparation de la copie imprimée des procès-verbaux on a toujours suivi la pratique d'inclure les mots "du Sénat et". Si cette opinion était acceptée, l'amendement serait régulier; sinon, on ne saurait le proposer à cette étape de la procédure.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je fais cette proposition pour deux raisons: l'une, celle que vous avez énoncée, monsieur l'Orateur, que c'est la coutume; l'autre, que la seconde partie de la résolution laisse entendre que le Sénat est partiellement compris, car cela est basé sur la loi concernant le Sénat et la Chambre des communes.

(L'amendement est adopté.)

Les résolutions sont adoptées.

DISCUSSION GENERALE DU PROJET DE LOI PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DE TEMPERANCE.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) propose que le projet de loi (bill n° 26) portant modification de la loi de tempérance du Canada soit lu une deuxième fois.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi, comme on l'expliqua lors de son dépôt, comporte une disposition, applicable à tout le Canada, qui prohibe l'importation—et la fabrication, comme disait la première loi—des boissons enivrantes dans l'étendue fixée, à la condition que la majorité des électeurs de telle étendue se prononcent en faveur de cette prohibition. Cette étendue est celle d'une province. Les provinces ne sont pas traitées ou mentionnées, en cette législation, à titre de provinces pourvues de législatures ayant des attributions séparées et distinctes. Je crois qu'il est important de dire cela, car il semble y avoir eu beaucoup de malentendus et de méprises quant à la portée de cette législation. On a dit que le Gouvernement cherchait par elle à conférer ou assigner aux assemblées provinciales des pouvoirs législatifs appartenant au Dominion. Je tiens à rendre parfaitement clair que la loi n'a pas un tel but et n'aura pas un tel effet. Elle s'étend à tout le pays. En substance, elle déclare que, dans tout le pays, partout où une majorité de la population, dans un territoire géographique constituant une province, vote en faveur d'y prohiber l'importation, la prohibition sera alors mise en vi-

[M. l'Orateur.]

gueur dans les limites de ce territoire, en vertu de cette loi du Parlement du Canada.

Les législatures des provinces sont mentionnées dans ce projet de loi, simplement parce que, dans le projet de loi, elles sont désignées comme le corps devant prendre les mesures nécessaires en vue de la consultation plébiscitaire du peuple habitant le territoire d'une province quelconque. Aucune compétence législative n'est censée du fait de ce projet de loi être conférée aux législatures provinciales.

Leur demande est considérée comme suffisante pour justifier la mise en action du mécanisme constitué par ce bill pour cette simple raison qu'on suppose que les membres composant quelqu'une de ces législatures étant les représentants des habitants du territoire provincial en question sont en état de savoir et d'exprimer quel peut être le désir de leurs commettants en ce qui regarde la simple mise en mouvement du rouage en question. Il ne soulève aucun doute quant aux pouvoirs de la législature, et on ne saurait à bon droit, sous le régime du bill, soulever aucune question quant aux pouvoirs d'une législature provinciale.

Naturellement, cette législation ne vaut que si elle a trait à une matière relevant de la compétence de notre Parlement. Cette loi, en termes généraux, vise l'importation de ces boissons enivrantes, y compris naturellement, leur importation d'un district d'une province dans un district d'une autre province. On ne peut certainement pas dire que les législatures provinciales ont une autorité législative quelconque sur cette question. Je me confine à la question de l'importation, que ce soit du dehors du Canada ou entre provinces, parce que, comme je l'ai dit au début, bien que le bill originairement visât la prohibition soit de la fabrication ou de l'importation ou des deux, nous avons tiré la conclusion que nous devrions—et j'ai l'intention de proposer cet amendement lorsque nous nous formerons en comité—de modifier ce bill de manière que ses dispositions s'appliquent à la prohibition de l'importation seulement. La raison pour laquelle je me propose d'insérer cet amendement se trouve dans la loi que nous avons édictée dans cette Chambre cet après-midi et que le Sénat, je n'en doute pas, adoptera. Cette loi applique à la fabrication de boissons enivrantes la règle posée dans la loi édictée par cette Chambre il y a quelques années relativement à l'importation des boissons enivrantes dans une province, et cette règle étant appliquée, elle défend la fabrication des boissons enivrantes dans le but d'être employée d'une façon quelconque

en contravention à la loi dans n'importe quelle province. Comme résultat de cette législation, sans aucun plébiscite, nous avons dans toute province qui défend la vente des boissons enivrantes, la prohibition de la fabrication dans cette province de toute boisson pour la vente chez elle et de fait pour la vente dans toute autre province où existe pareille défense de vendre.

En sus de cet amendement, il y en a un autre que je veux proposer et qui n'est pas sans importance; c'est-à-dire qu'afin qu'une requête émanant du peuple d'une province, transmise par la voie de ses représentants législatifs, ait le droit d'être accueillie par notre Parlement, il faut que cette requête vienne d'une province qui elle-même a déjà défendu dans ses limites la vente des boissons enivrantes comme breuvage. La raison pour laquelle nous sommes venus à la conclusion d'introduire cette disposition est évidente, je crois, après un moment de réflexion. Il n'y aurait certainement aucun motif ni aucun intérêt de permettre aux gens qui habitent un certain district provincial de demander à cette Chambre par le vote de la majorité des habitants d'empêcher l'importation des boissons enivrantes dans cette province, si la vente de ces boissons est permise dans les limites de cette province. Dans ces circonstances, l'effet de la prohibition serait simplement de créer une protection en faveur du fabricant et du vendeur dans les limites de la province. C'est certainement une chose que le Gouvernement ne demanderait pas à cette Chambre de faire; c'est une chose, j'en suis sûr, que la Chambre ne serait pas prête à faire, quels que fussent les requérants.

Je pense avoir clairement exposé l'objet de cette législation. J'espère avoir dit clairement que nous proposons de la restreindre à l'importation, et cela à l'égard du district provincial dans lequel la vente des boissons enivrantes est prohibée. J'insiste aussi sur le fait que par cette législation nous ne cherchons ni à augmenter ni à diminuer, deux choses que nous ne pourrions faire même si nous l'essayions, les pouvoirs législatifs des législatures provinciales.

M. McKENZIE: Je n'ai qu'un mot à dire au ministre (M. Doherty) à propos de ce bill. Je crains que si nous donnons à nos lois douanières un caractère régional pour ainsi dire; si nous avons une sorte de lois de douane en vigueur dans une province et une autre sorte dans une autre province, il en résultera des inconvénients considérables et nous ne pourrons pas mettre à effet la prohibition que vise le ministre. Si la Nouvelle-Ecosse se conformait à cette loi et obtenait une législation prohibant l'importation des boissons dans cette province et si le Nouveau-Brunswick ou l'île du Prince-Edouard avaient une côte libre et des bureaux de douane ouverts à la réception des boissons, il serait extrêmement difficile d'empêcher les boissons d'entrer dans la Nouvelle-Ecosse. C'est un exemple de la situation possible dans les autres parties du Canada. Si l'Alberta édicte une loi prohibant l'importation des boissons dans cette province, et qu'en même temps la boisson ait libre accès à la Colombie-Anglaise, on trouvera très difficile de la garder hors des provinces de l'intérieur. Nos lois douanières ne reconnaissent pas les barrières provinciales; elles doivent s'appliquer à toute l'étendue du pays.

A cause d'un état de choses comme celui que je viens de signaler il serait excessivement difficile de faire triompher l'idée de la tempérance dans les provinces qui se mettront sous le régime de cette loi dans le cas où d'autres provinces voudraient laisser ouvertes leurs côtes. Je prétends, par conséquent, que pour être effective, une loi de prohibition doit être générale.

L'hon. M. FIELDING: M. l'Orateur. On pourrait très difficilement, j'en suis convaincu, adopter un bill concernant le trafic de la boisson qui ne susciterait aucune contestation importante de la part de quelque avocat habile. L'expérience du passé nous enseigne que nul genre de mesure législative ne donne lieu à autant de controverses sur les pouvoirs constitutionnels respectifs du Parlement fédéral et des législatures provinciales que les mesures concernant le commerce des spiritueux. Je ne tiens pas à aborder cet aspect de la question; je suppose que le ministre de la Justice (l'hon. M. Doherty) a suivi une procédure qui, au meilleur de son jugement, subira victorieusement l'épreuve d'une contestation d'ordre constitutionnel. Il est cependant un aspect de ce bill auquel, pour ma part, je dois m'opposer. Je crois que l'intention d'exiger une consultation populaire des électeurs d'une province constitue une grave erreur. Cette question de prohibition relève en partie des provinces et en partie du gouvernement fédéral. Elle est du ressort des provinces parce que ces dernières peuvent faire beaucoup dans le sens de la prohibition, bien qu'elles ne puissent pas peut-être pas entendre la prohibition dans un sens bien large. D'un autre côté, il est certaines choses au sujet desquelles les pro-

vinces ne peuvent rien faire comme par exemple, en ce qui a trait à l'importation, à la fabrication et au commerce du gros, choses qui doivent inévitablement rester du domaine des autorités fédérales.

Tant qu'il s'agit de chercher à se prémunir contre tout empiétement sur les droits des provinces, je me range de l'avis de mon honorable ami. Mais c'est une grande erreur que d'exiger une consultation populaire dans une province quelconque sur cette question. Mon honorable ami dit que les législatures provinciales devraient être en état de décider si le peuple veut cette consultation; or, que leur permet-on de faire? Simplement de demander qu'une consultation populaire ait lieu. Je suis d'avis qu'elles peuvent faire plus que cela. Si cette mesure doit dépendre le moindrement de ce que feront les autorités d'une province quelconque il suffira de laisser la législature se prononcer pour la province. Permettez-moi de vous donner un exemple. On ne saurait douter que le public de la Nouvelle-Ecosse ne soit bien en faveur de la prohibition. Or, pendant plusieurs années, nous avons eu sous une forme ou une autre, des lois de tempérance d'une grande sévérité. Pendant longtemps, la loi Scott a été d'application presque générale dans cette province; si je ne me trompe pas, il fut même un temps où il n'y avait que trois comtés dans lesquels cette loi n'était pas en vigueur. Plus tard, on adopta des lois provinciales plus rigoureuses encore, semble-t-il, que la loi Scott, et pour cette unique raison cette dernière fut révoquée dans certains comtés. Mais aujourd'hui la législature de la Nouvelle-Ecosse est en majorité prohibitionniste et, on ne saurait le contester, la province est favorable à la prohibition. A maintes reprises, dans les élections au cours desquelles la question était soulevée, le public s'est manifestement prononcé en ce sens. Mes propres électeurs, j'en suis certain, n'ont pas besoin de plébiscite, car il n'y a pas à se méprendre sur leur opinion, et c'est ce que veut tout le reste de la province. Alors pourquoi devrions-nous demander à la province de procéder à un plébiscite? Si la province doit pouvoir dire son mot sur la question, laissons alors la législature provinciale se prononcer pour le peuple, et que sa volonté l'emporte. Cette obligation de tenir un plébiscite n'aura pas les résultats qu'on prévoit; certaines provinces ne voudront pas se donner cette peine. La chose entraîne de grandes dépenses; c'est un tracas, un sujet d'ennui pour les prohibitionnistes. Je crois que le pays jugera qu'il ne doit pas être soumis à la dépense, à l'ennui et au tracas qu'entraînerait un plébiscite. Je ne saurais dire si, dans les autres provinces, le sentiment populaire à cet égard est aussi tranché et manifeste que dans la Nouvelle-Ecosse, mais j'ai déjà fait remarquer qu'un plébiscite était inutile dans ma province. Nous avons eu des consultations populaires. Nous avons un plébiscite provincial, de même qu'un plébiscite fédéral, lesquels ont donné lieu à des actes législatifs dans les deux cas. Or, le fait de demander de nouveau aux gens de la Nouvelle-Ecosse de tenir un autre plébiscite, ne serait certainement pas de nature à avancer la cause de la tempérance. J'insiste donc auprès du ministre, s'il veut tenir compte de l'opinion des provinces—et je l'approuve pour cela—pour qu'il accepte le vote de la législature de la province à titre d'expression de la volonté de la province et je leur demande de ne pas imposer au public l'ennui d'un plébiscite sur une question de cette nature.

M. BURNHAM: Je ne saurais approuver ce que dit l'honorable monsieur (M. Fielding), bien que je favorise cette mesure de prohibition et j'approuve le Gouvernement. Une législation ou tout autre corps qui représente le peuple doit se prononcer conformément au programme sur lequel a été basée son élection. De fait, si une législature sortait de ses attributions pour faire une demande concernant une question sans en avoir reçu l'autorisation du peuple, et adoptait une loi en ce sens, elle agirait par trop arbitrairement et le procédé pourrait susciter de sérieux ennuis. J'appuie comme je le dis, le Gouvernement sur cette mesure, non pas que je sois convaincu que la prohibition est une bonne chose, car je crois que moralement, elle est mal inspirée. Dieu n'est pas un prohibitionniste et j'ai l'intention de le suivre aussi longtemps que possible.

J'ai pris la parole simplement pour signaler à l'attention de la Chambre une allusion que l'on a faite et qui reflète fortement le sentiment favorable à la tempérance existant dans la province d'Ontario, au moins. Je fais allusion en ce moment aux déclarations que certains esprits dirigeants de la Dominion Alliance ont faites à quelques membres du Parlement touchant la mesure en discussion. Voici l'opinion des membres de la Dominion Alliance concernant la présente loi:

La mesure soumise à l'assentiment du Parlement ne plaira à personne; elle accomplira peu de bien sinon rien du tout. Elle permettra de rétablir le trafic des boissons alcooliques en Canada et à opposer province contre province

d'une façon que devra déplorer amèrement tout vrai citoyen canadien.

Je n'ai pas mission de défendre les intérêts de la Dominion Alliance; je ferai observer toutefois qu'elle constitue un corps public très influent et je suis d'avis que nous ferions bien de tenir compte et de mûrir l'opinion de ceux qui ont approfondi la question.

M. PORTER: Monsieur l'Orateur, je constate le danger que court un homme public en discutant publiquement, surtout dans l'enceinte du Parlement, la question de tempérance. Quand un homme public aborde la discussion de ce problème il ne saurait éviter d'être blâmé par un côté ou l'autre, peu importe l'attitude qu'il adoptera. Depuis le jour où le bill n° 26 a été déposé, le 7 octobre dernier, je n'ai pas dissimulé mes intentions d'empêcher l'adoption de cette mesure à la Chambre des communes. Cependant, les déclarations qu'a faites le ministre de la Justice (M. Doherty) lors de la discussion générale, ont eu pour effet de faire disparaître plusieurs objections que je tenais à faire valoir contre le projet.

Le ministre a peut-être fait disparaître la principale de mes objections lorsqu'il a déclaré que le bill n'a rien à faire avec la fabrication des boissons alcooliques destinées à l'exportation, dans chaque province. Dans sa présente forme, le projet de loi a subi d'importantes modifications sous plusieurs rapports; du moment qu'il se contente de légiférer relativement à l'importation des boissons alcooliques dans une province sous le régime de la prohibition. Je me bornerai à examiner cet unique aspect du bill en discussion.

Je regrette infiniment de me trouver dans l'obligation d'opposer l'adoption d'un projet de cette nature. En tout état de cause, je tiens à ce qu'il soit bien compris que je ne soutiens nullement la cause de la ligue de la liberté ou d'aucune autre association du même genre ni des intérêts particuliers que vise le présent bill; je n'ai rien à faire avec ces gens ni de loin ni de près. Je suis opposé à l'adoption du présent projet de loi, c'est vrai, mais en exposant mes opinions, je ne désire nullement attaquer le parti de la tempérance tant dans le Dominion que dans la province d'Ontario. Je me place à un point de vue plus élevé que celui-là pour aborder la discussion de ce problème.

Pour moi, la question de tempérance n'est guère en jeu, sauf d'une manière générale. La principale objection que je tiens à faire valoir contre la mesure se base surtout sur le fait qu'elle est absolument contraire à la Constitution canadienne. Le ministre de la Justice, je le sais, a exprimé une opinion contraire à la mienne, mais les avocats ne sont pas tous d'accord.

M. McMASTER: Même les juges.

M. PORTER: Et aussi les tribunaux. En dépit de l'opinion qu'a avancée le ministre de la Justice, j'appelle l'attention de la Chambre sur l'article 121 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. L'objection que je soulève repose sur cet article qui est ainsi conçu:

> Tous articles du cru, de la provenance ou manufacture d'aucune des provinces seront, à dater de l'union, admis en franchise dans chacune des autres provinces.

Donc, tout article fabriqué dans une province de la Confédération devra, en vertu de l'article ci-dessus de la Constitution canadienne, être admis en franchise dans les autres provinces.

M. PROULX: Est-ce que cela ne veut pas dire " en franchise de tout droit "?

M. PORTER: Je ne l'interprète pas dans ce sens-là. Si c'était là le sens de l'article en question, les auteurs de la Constitution canadienne l'auraient dit en toutes lettres. L'article que j'ai cité décrète que ces articles devront être admis en franchise, sans mentionner aucunes conditions, de sorte que je suppose que l'article de la Constitution que j'ai cité tout à l'heure a exactement le sens que je lui attribue. Or; s'il en est ainsi, je prétends que le Parlement n'a pas le droit d'imposer une restriction quelconque à une province afin de l'empêcher d'expédier dans une autre province aucun article de son cru, et " vice-versa ". Les boissons alcooliques sont des produits fabriqués dans la province d'Ontario, où se trouvent sept ou huit grandes distilleries, qui continueront à fabriquer des liqueurs alcooliques, du moins pour l'exportation, après l'adoption du présent bill. En vertu de cette loi toutefois, le Parlement a l'intention de prohiber l'importation des liqueurs alcooliques disons dans la province de Québec ou dans toute autre province, qui auront établi le régime de la prohibition dans leurs limites. Je suis donc d'avis que le Parlement n'a pas le droit de faire cela.

Une affaire semblable à celle-ci a déjà été décidée par la cour d'appel, la plus haute cour de l'Australie dont la constitution autorise l'exportation des produits d'un Etat dans un autre par terre ou par mer. Une loi établit, pour la vente de vin

dans un Etat, un droit différent de celui que l'on doit acquitter pour la vente de vins semblables fabriqués dans un autre. Il a été décidé qu'un Etat n'avait pas le pouvoir de faire une telle loi, et la décision rendue par le juge de première instance renvoyant l'affaire a été maintenue unanimement par le tribunal. Cette cause est la seule que j'aie pu découvrir qui ait un rapport direct avec le point en discussion, mais l'analogie me paraît suffisante pour nous faire voir le danger auquel nous nous exposerions en faisant une telle loi. Elle provoquerait, à mon avis, des litiges à n'en plus finir. C'est ce qui arrivera si l'on met des entraves à l'importation. Au reste, comme le Parlement fédéral est seul investi du droit de se prononcer en matière d'importation, ce droit ne peut être délégué à nul autre corps législatif du Dominion.

Le ministre de la Justice a dit au cours de ses remarques que l'adoption de ce projet de loi ne transférerait pas cette faculté aux gouvernements provinciaux. Je ne m'explique point qu'il en puisse être autrement avec l'effet qu'il cherche à obtenir par cette loi. Comme sont les choses, toute législature provinciale a le droit de demander à ce parlement, par pétition ou par résolution, qu'il la mette à même de faire par une loi précisément ce que celle-ci veut qui soit fait à la suite d'un referendum.

Nulle législature n'a besoin d'une pareille loi pour pouvoir s'adresser au Parlement fédéral et lui demander cette autorisation. C'est pourquoi je dis que la présente mesure est inutile. Elle ne remplit aucun objet. D'ailleurs, un gouvernement provincial peut toujours, dans l'état actuel des choses, obtenir de la Chambre des communes qu'elle se prononce sur ce point affirmativement ou négativement, mais, en conséquence de la présente loi, si elle passe, un plébiscite sera tenu, et, si la majorité vote en faveur de la prohibition, celle-ci aura son effet par simple décret du conseil. Quoique le Parlement conserve la faculté de rendre la décision finale, l'adoption de ce projet de loi le met en posture de ne pas pouvoir se prononcer dans la négative. Il devra nécessairement dire oui. Par la loi que l'on nous demande d'établir, le Parlement se désiste du droit qui lui appartient de se prononcer dans un sens ou dans l'autre, et il confère aux provinces la faculté d'imposer leurs vues au Parlement fédéral. Si ce n'est pas là une délégation de notre autorité, c'en est du moins une restriction, en ce sens que le Parlement ne pourra se refuser de faire comme on le lui aura demandé.

[M. Porter.]

Pour ces deux raisons, monsieur l'Orateur, je m'oppose à la deuxième lecture de ce projet de loi. Quand même le Parlement aurait juridiction en la matière, il ne me paraît point qu'il doive l'exercer. Le Parlement aurait tort à mon avis de donner suite à cette affaire, pour plusieurs raisons que je vais énumérer. Après ce qui s'est passé il y a quelques jours à peine, il nous faut bien admettre, et le Gouvernement admettra j'espère, que le vote d'une pareille loi n'a que peu de chances de lui assurer la gratitude de ceux en faveur de qui elle est faite, pendant que, d'autre part, ceux contre qui elle opérera ne manqueront point de s'en venger. Sans vouloir faire de prédictions, je dirai que le Gouvernement se prépare par là à être traité de la même manière que la législature d'Ontario.

Autant que j'ai pu m'en rendre compte, il n'est pas une province du Canada qui ait demandé cette loi. Les partisans de la tempérance—si j'ai bien compris les articles de l'organe de la Dominion Alliance—n'en veulent pas. Comme l'a fait observer l'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham), ils ont condamné cette mesure comme n'accomplissent aucun des objets de la tempérance.

Je suis convaincu que les adversaires de la prohibition ne veulent pas cette loi. Personne ne semble la demander. Tous y paraissent opposés, parlant de ces deux associations, et cependant le Gouvernement croit sage, malgré l'histoire sur laquelle j'ai appelé son attention, d'insister sur l'adoption de cette mesure.

Cette loi draconienne ne devrait être proposée par aucun Gouvernement sans que le pays en demande l'adoption. Le peuple n'a donné aucun mandat au ministère au sujet de cette loi. Le Parlement, comme dans la vie privée, devrait attendre qu'on lui demande cette faveur avant de l'accorder. Par l'adoption de cette mesure, le Gouvernement donne à la nation une chose qu'elle n'a pas demandée et contre laquelle elle est opposée.

Le même but peut être atteint par les provinces sans l'aide de cette loi. D'après ce que j'ai pu apprendre des membres du cabinet et d'autres, cette mesure semble appréhender des difficultés au sujet de la question de tempérance et rejeter la responsabilité de cette Chambre sur les épaules de quelque autre Parlement, afin d'échapper à ces difficultés.

Si, comme je l'ai déclaré, l'acte de l'Amérique britannique du Nord accorde à ce Parlement le pouvoir exclusif de faire des lois au sujet de la prohibition et de l'importation

des liqueurs enivrantes, il est du devoir de ce Parlement de conserver ce pouvoir. Nous avons un devoir à accomplir dans l'exercice de cette prérogative, et j'espère, lorsque la question viendra devant la Chambre, que nous nous conduirons comme des hommes et prendrons toute la responsabilité qui nous incombe.

Il n'est pas juste, je crois, de la part des membres de la Chambre, ou des législatures, de chercher à faire retomber sur les épaules de quelque autre législature la responsabilité qui appartient à ce Parlement. Quel que soit notre devoir, faisons-le sans crainte, et quelle que soit notre responsabilité, n'essayons pas de nous y dérober. Voilà pourquoi je suis opposé moi-même à attribuer ce pouvoir à aucune législature.

Lorsque cette question viendra devant la Chambre, si jamais elle y vient, tandis que j'en serai membre, je suis disposé à prendre ma part de responsabilité en disant que nous devons adopter, ou non, une loi prohibitive au sujet de cette importante question. Je pense que tous les honorable membres de la Chambre devraient prendre la même attitude.

Les distillateurs de la province d'Ontario ont placé de vastes capitaux dans leurs entreprises. Comme je l'ai dit, au début de mes observations, je n'ai aucun intérêt particulier pour eux; je ne me fais nullement leur interprète, mais les sept ou huit distilleries de cette province représentent des capitaux considérables. L'une d'elles, établie aux portes même de ma circonscription, a un capital de plusieurs millions. Elles offrent un débouché splendide aux produits de la terre, non seulement du grain, mais du foin et des bestiaux qui sont élevés sur la terre et consommés à ces distilleries. Elles présentent un bon marché aux produits du sol. L'Etat en retire un très large revenu.

M. McMASTER: A quoi sert le foin?

M. PORTER: A nourrir le bétail. On en achète un grand nombre que l'on nourrit avec les rebuts des distilleries et l'on se procure du foin comme fourrage supplémentaire. Les distilleries rapportent aussi un fort revenu aux municipalités où elles sont établies.

Cette loi aura surtout pour résultat la ruine de ces industries. Elle leur causera un tort considérable. Mais je n'invoquerais pas cette raison, un instant, pour empêcher l'adoption de cette mesure si j'étais convaincu qu'elle était dans l'intérêt du pays, en général, ou de ceux qui l'on demandée. Tant qu'on n'aura pas prouvé au Parlement que la nation veut une loi de cette nature, je crois qu'il ferait bien de ne rien faire et de ne pas lui imposer une chose qu'il n'a pas sollicitée, qu'il a condamnée même, comme je l'ai dit.

Une autre raison pour laquelle je combats le projet de loi, c'est qu'il crée un précédent des plus dangereux en transférant ou déléguant le pouvoir de ce Parlement à une autre assemblée législative.

Député depuis près de vingt ans, je sais que le Parlement tient, avant tout, à ses pouvoirs et qu'il en est absolument jaloux. S'il prend l'habitude de les déléguer à un autre corps législatif, celui-ci cherchera toujours à empiéter sur les attributions de l'autorité fédérale, dans la mesure du possible. Le Parlement aurait donc tort de ne pas garder ses pouvoirs, de ne pas remplir lui-même ses propres devoirs et de ne pas se charger des responsabilités qui lui incombent. Eût-elle pour unique objet de prohiber l'importation des spiritueux, cette loi ne contiendrait pas moins un principe d'injustice qui militerait en faveur d'une province contre un autre. Si toutes les provinces étaient dans la même condition, cette loi serait acceptable, mais comme, en général, elles ne le sont pas, une loi permettant l'importation dans une province et la prohibant dans une autre, ou interdisant à la population d'une province l'usage de liqueurs qui y sont fabriquées et la mettant dans l'obligation de s'adresser, pour obtenir des spiritueux, à une province où il peut en être importé parce que la prohibition n'y règne pas, ne saurait avoir d'autre effet que de décourager l'industrie chez cette population et de créer une injustice dont une province aurait à souffrir au bénéfice de l'autre.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): L'honorable député a-t-il songé que par la loi de tempérance du Canada, ce Gouvernement délègue aux comtés le droit de faire des règlements restrictifs?

M. PORTER: Il se peut qu'il en soit ainsi, mais s'il a mal fait une première fois, cela ne lui donne pas raison de mal faire une seconde fois.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Quelle différence y a-t-il entre accorder ce pouvoir à un comté ou à une province?

M. PORTER: Ce principe est vicieux dans les deux cas et ce pouvoir ne devrait pas être accordé du tout. Je me proposais de présenter une motion à cet égard, mais comme je pourrai atteindre la même fin quand le bill sera discuté en comité général, —si toutefois il l'est—je ne présenterai pas

ma motion maintenant, j'attendrai que le bill soit soumis au comité pour faire les observations que je désire présenter.

En attendant, je dirai que s'il était adopté dans sa teneur actuelle, un verdict rendu en faveur de la prohibition, à l'occasion d'un referendum, rendrait l'application de cette loi à jamais impossible. Il est reconnu que, pour être efficace, une législation de cette nature doit s'appuyer sur une opinion publique fortement prononcée. Or, d'après ce bill, il suffira d'une seule voix de majorité pour obliger le Parlement de mettre la loi à exécution. Cette mesure ne me paraît pas sage.

Ce bill laisse aussi à désirer en ce qu'il permet à une province d'adopter une résolution et de demander au Parlement un referendum dont il devra faire tous les frais.

L'hon. M. FIELDING: Demander non pas au Parlement, mais au Gouverneur en conseil.

M. PORTER: Oui, au Gouverneur en conseil, mais c'est le Parlement qui paiera. On lui aura imposé une obligation injuste, puisqu'il devra consacrer une part du revenu qu'il retire de chaque province à solder les frais effectués pour l'adoption d'une loi de prohibition dans une des provinces. Il serait beaucoup plus juste et plus raisonnable que la province qui tiendrait à être dotée d'une loi de prohibition fît elle-même les frais du referendum, sauf à demander ensuite l'autorisation du Parlement, si c'était nécessaire; mais, d'après moi, ce ne serait pas nécessaire.

Je trouve qu'on a aussi contribué à rendre ce bill défectueux en y insérant une certaine disposition que le bill adopté en premier lieu ne comprenait pas, c'est-à-dire celle qui établit que cette autorisation ne pourra être votée plus souvent qu'à tous les trois ans.

Portons cela à sa conclusion logique. Prenons les diverses provinces du pays. Disons que la province d'Ontario apporte à ce Parlement, à la prochaine session, une résolution demandant un referendum et l'adoption d'une telle mesure. Le Gouvernement se trouve alors tenu d'appuyer le referendum et d'adopter, si l'on vote oui, toute loi ou tout décret du conseil nécessaire pour donner suite aux désirs de la province. L'année suivante, la province de Québec aurait à son tour une résolution; il faudrait alors répéter l'opération et la dépense. Le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, la Colombie-Anglaise, ou toute autre province, pourra faire la même demande. Nous aurons ainsi, en ce pays, le spectacle de l'exercice du referendum durant huit ou dix ans peut-être, jusqu'à ce que toutes les provinces aient été appelées à se prononcer. Et alors la période de trois ans prescrite dans le cas de la première province sera expirée; ce sera à recommencer, j'entends si le résultat a été négatif. Ce n'est pas là une situation enviable; et pourtant c'est celle qui me paraît logiquement et réellement résulter de la législation que l'on propose ici.

Bref, monsieur l'Orateur, cette loi aura l'effet, que j'ai déjà indiqué, de transférer ou déléguer le pouvoir de ce Parlement à un autre corps législatif; sinon, elle est mensongère. Elle est censée opérer cette délégation; mais si le projet renferme quelque disposition dont je ne me sois pas parfaitement rendu compte et grâce à laquelle le Gouvernement pourra empêcher le résultat de se produire, c'est entièrement à mon insu. Cette mesure comporte une délégation à un autre corps législatif des attributions de notre Parlement; sinon, elle est mensongère. En outre, si ce projet de loi n'accorde pas à toute province le droit absolu d'imposer pareille mesure, c'est qu'il n'est qu'un leurre pour les apôtres de la tempérance, car il prétendrait leur donner quelque chose qu'en réalité il ne leur donne pas. Pour ces diverses raisons, je m'oppose, monsieur l'Orateur, à l'élaboration ultérieure de ce projet de loi.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur l'Orateur, le député de Hastings-Ouest (M. Porter) s'inquiète apparemment de ce qu'on veut restreindre les pouvoirs de notre Parlement, mais il devra reconnaître que la loi de tempérance du Canada est en vigueur depuis 1878 et que les frais de son application ont été à la charge de notre Parlement, quel que fût l'endroit. La présente mesure ne fait que donner un peu d'extension à l'application de ce principe en permettant au Dominion d'assister les provinces en vue de décréter une loi que celles-ci croiraient conforme à leurs intérêts.

Le député de Hastings-Ouest appelle l'attention sur le fait que nous n'avons pas mandat pour exécuter pareille loi. Mais nous nous bornons, si je ne me trompe, à mettre les provinces en mesure de se procurer un tel mandat.

Il est généralement admis, monsieur l'Orateur, que la paix sera officiellement déclarée mardi prochain. Après cette date, on s'attend à ce que devienne inopérant le décret du conseil en vigueur depuis

quelques années concernant l'importation, la fabrication et la vente des boissons dans les différentes provinces. Conséquemment, c'est le devoir de notre Parlement de décréter une loi, comme celle que l'honorable ministre de la Justice soumet maintenant, afin que ces provinces qui entendent interdire le commerce des spiritueux sur leur territoire, soient en mesure de le faire. Ce projet de loi fournit tout le mécanisme nécessaire. Le gouvernement fédéral sera tenu d'accepter toute résolution adoptée par une législature provinciale et d'exercer le referendum. Si la population vote en faveur de la prohibition absolue, il sera du devoir de notre Parlement de prohiber l'importation dans cette province.

Je ne retiendrai pas la Chambre davantage, mais j'ai un amendement que je voudrais soumettre au sujet de ce projet de loi. Il est appuyé par l'honorable député de Macdonald (M. Henders) et conçu en ces termes:

Que l'article 152 de la loi nº 26 portant modification de la loi de tempérance du Canada, soit modifié par l'insertion de l'alinéa "a" ci-après:

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député sait qu'il ne saurait pas proposer cet amendement du moins à cette étape. Il lui sera parfaitement loisible de le faire quand le projet de loi sera en comité.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je le regrette, monsieur l'Orateur. Je voulais simplement déclarer que j'appuie de tout cœur ce projet de loi, qui me paraît conforme à l'intérêt public, et que la population du Canada l'approuvera de tout cœur.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) désire-t-il répliquer?

L'hon. M. DOHERTY: Oui, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Le ministre de la Justice clôt le débat.

L'hon. M. DOHERTY: Je ne veux pas couper court au débat, mais il me semble qu'il serait moins que courtois de ma part de ne pas répondre aux très intéressantes observations que nous avons entendues sur ce bill. Quant aux remarques du chef de l'opposition sur le désavantage d'avoir ce qu'il appelle une loi douanière qui ne s'applique pas au pays tout entier, bien que je ne puisse considérer cette mesure comme une loi de douane, je reconnais que si, naturellement, l'importation était absolument prohibée dans toutes les parties du Dominion, nous aurions plus de garantie de l'exclusion des boissons enivrantes du territoire d'une province en particulier. Mais nous ne discutons rien qui soit de la nature d'une loi douanière. L'objet de ce bill, comme je l'ai dit, est de permettre aux provinces qui désirent que leurs propres dispositions prohibant la vente des boissons sur leur propre territoire soient renforcies et fortifiées par la prohibition de l'importation des boissons dans leur propre milieu, principe que dans une question de loi de cette nature il est hautement important de décréter qu'elle sera effective seulement dans une province où l'opinion publique l'appuie et la rend susceptible d'une réelle mise en vigueur, nous devons nécessairement arriver au résultat que, si différentes provinces étaient d'un avis différent sur la question de savoir si la boisson devrait entrer chez elles ou non, nous avons à envisager la difficulté qu'expose l'honorable membre.

L'honorable député de Queen (M. Fielding) dit qu'il reconnaît les difficultés ou les dangers de litiges probables soulevés à l'égard de toute loi traitant de la question de la prohibition. L'allocution du député de Hastings-Ouest (M. Porter) justifie pleinement la déclaration de l'honorable député de Queen-et-Shelburne. Mais naturellement si nous allons nous occuper du sujet de la prohibition, nous devons envisager le fait qu'il pourrait se soulever des questions quant à la constitutionnalité de notre législation.

J'ai donné à cette question toute l'attention dont je suis capable et j'ai eu l'aide précieuse des autres avocats qui font partie du cabinet, ainsi que des rédacteurs officiels des lois. Il nous a paru que nous nous tenions dans les limites prescrites par la constitution dans l'élaboration de ce projet.

L'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) a exprimé l'opinion qu'au lieu de recourir à un plébiscite il vaudrait mieux laisser la législature de la province régler la question, et prohiber l'importation de sa propre autorité. Si c'était constitutionnellement possible, je reconnais que cette ligne de conduite serait avantageuse. Mais toute tentative d'agir ainsi donnerait, je crois, non seulement lieu à soulever des questions constitutionnelles, mais pourrait permettre de soulever ces questions avec succès, et faire déclarer notre législation inconstitutionnelle. L'honorable député de Hastings-Ouest (M. Porter) a avancé un argument qui démontre la justesse de cette proposition. Nous n'avons pas le pouvoir de déléguer à une législature provinciale

le pouvoir d'édicter une mesure sur une matière qui, en vertu de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, ne relève pas de sa compétence législative.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas dit que nous devrions conférer aux assemblées provinciales de tels pouvoirs. Je disais qu'une pétition venant de l'assemblée provinciale était tout aussi effective qu'une pétition par voie de plébiscite.

L'hon. M. DOHERTY: La pétition sous le régime du projet en discussion doit effectivement émaner de la législature provinciale. La loi édicte que sur réception de la pétition ou la résolution de la législature, nous mettrons en mouvement le mécanisme.

L'hon. M. FIELDING: Dans aucun cas il n'interviendrait d'acte législatif.

L'hon. M. DOHERTY: Non, mais tout de même, comme il serait prescrit qu'une pétition est une condition préalable de la mise en vigueur de notre loi, nous décréterions une loi immédiatement effective pour la gouverne du peuple, sur décision de la législature provinciale. Ce ne serait qu'une manière indirecte de subordonner l'existence et la validité de nos lois à l'action d'une législature provinciale.

M. PORTER: Dois-je comprendre que le ministre prétend que sous le régime de cette loi les provinces n'auront pas le droit de s'adresser à notre Parlement ou au Gouverneur en conseil et de demander le vote d'une certaine loi? En d'autres termes, notre Parlement ne peut-il rien dire dès qu'une législature provinciale fait certaines choses? N'est-ce pas mettre les provinces en mesure de forcer notre Parlement à légiférer dans un certain sens?

L'hon. M. DOHERTY: C'est ce que dit le Parlement dans ce projet de loi: Nous sommes d'avis qu'une résolution adoptée par une législature provinciale constitue une représentation suffisante de l'opinion publique de la province pour que notre Parlement ait raison de conférer au Gouverneur en conseil le pouvoir en vertu duquel le peuple pourra se prononcer sur cette question. Dans ce cas, la législature agit simplement à la place des 25 p. 100 des électeurs qui doivent adresser une requête sous le régime de la loi Scott; et cette disposition existe simplement dans le but de faciliter la procédure et d'en rendre l'application pratique. Ce serait imposer une condition onéreuse que d'exiger que 25 p. 100 des électeurs d'une province s'unissent pour adresser une requête. D'un autre côté, on aurait aussi lieu de dire qu'en agréant une requête émanant d'une proportion moins nombreuse de la population on accepterait alors une requête qui ne refléterait pas l'opinion générale de la région. Il est vrai que les membres d'une législature provinciale sont élus avec certaines attributions, et nous ne saurions leur conférer, ni ne prétendons-nous leur conférer, de pouvoir supplémentaire leur permettant de légiférer quant à leur province. Cependant, ils sont les représentants de toute la masse du peuple, et le Parlement les désigne, pour ainsi dire, comme un corps qui représente suffisamment le public de la province pour justifier le Gouverneur en conseil d'agréer leur avis à l'effet qu'un plébiscite serait opportun et ferait connaître l'opinion générale de ces citoyens.

M. PORTER: Ne pouvons-nous obtenir le même résultat sans cette mesure législative?

L'hon. M. DOHERTY: Quel résultat?

M. PORTER: Est-ce qu'on n'arriverait pas au résultat que tend à assurer la présente loi, par le moyen d'une pétition de la législature provinciale au gouvernement fédéral en vue d'en obtenir une loi ad hoc? Le gouvernement fédéral pourrait alors se passer de la présente mesure.

L'hon. M. DOHERTY: Franchement, je ne comprends pas ce que mon honorable ami veut dire par l'adoption d'une loi autorisant les législatures provinciales à faire certaines choses. L'arrêté du conseil qui sera adopté en vertu de cette loi ne saurait en aucune façon être considéré comme un acte législatif autorisant une législature à faire une certaine chose. La proclamation qui sera faite s'adressera directement au public, et n'aura rien de commun avec la loi. L'honorable député ne doit pas oublier que, faisant tous partie de quelque province, nous faisons également partie de l'ensemble du Canada et que cet acte législatif est pour tout le pays. Lorsqu'une majorité des citoyens dans l'aire géographique d'une province, dit: Nous ne voulons pas qu'il entre de spiritueux chez nous, alors en vertu de la loi du Parlement du Canada, et sans la moindre intervention d'ordre législatif de la part d'une législature, cette prohibition entrera en vigueur.

M. BURNHAM: C'est de la prohibition locale.

L'hon. M. DOHERTY: C'est de la prohibition locale, mais dans un rayon plus

étendu. Pourrait-on dire que la disposition de la loi Scott portant que la vente de la boisson doit être prohibée dans les comtés où la majorité des citoyens se sont déclarés contre cette vente constituait une délégation de pouvoirs à ce comté ou à ce conseil municipal? Le point de savoir si cette mesure législative comporte une délégation de pouvoirs a été débattu dans la cause de Russell vs la reine. On avait soumis dans cette cause précisément ces mêmes arguments, c'est-à-dire que le Parlement déléguait son pouvoir, et qu'il ne pouvait ainsi faire cette délégation. Or, je suis tout à fait d'avis que le Parlement ne peut déléguer son pouvoir.

Mais, dans cette clause, il fut décidé qu'il n'y a pas délégation de pouvoirs lorsque le Parlement décrète des dispositions de loi de sa propre autorité, comme dans le cas de la loi Scott et comme nous le faisons actuellement, et qu'il subordonne l'application de ces dispositions dans certaines régions spéciales à la condition que la majorité des citoyens manifeste le désir de voir mettre ces dispositions en vigueur. Pour se rendre à ce que l'on peut considérer un vœu opportun, c'est-à-dire laisser à une législature le soin de légiférer en la matière, il nous faudrait faire ce qu'il nous est impossible, soit déléguer nos pouvoirs à cette législature provinciale, et je suis tout à fait de l'avis de l'honorable député de Hastings-Ouest lorsqu'il soutient qu'une tentative de ce genre est anticonstitutionnelle. Cependant, comme je le disais dès le début et comme je vais essayer de l'expliquer clairement, je maintiens que nous ne déléguons aucunement les pouvoirs du Parlement. La législature provinciale, en tant que corps législatif, ne joue aucun rôle ici; rien de ce qu'elle accomplit dans le cas qui nous occupe ne fait loi; mais notre Parlement, lorsqu'il adopte cet acte législatif, décide que, de son avis, si ce corps, composé d'hommes élus pour certaines fins par les habitants d'une certaine province, représente au gouvernement du pays que la population demande un plébiscite, alors le gouvernement fédéral peut et doit. . .

M. PORTER: On peut forcer le Gouvernement.

L'hon. M. DOHERTY: Ils n'auront pas de mandat à cet effet, mais le Gouvernement est sans doute obligé de publier la proclamation ordonnant le plébiscite. C'est là un indice suffisant pour vous autoriser à le faire et le Parlement donne l'instruction au Gouvernement d'agir. Le gouvernement fédéral n'agit pas à la demande des autorités provinciales. C'est le Parlement qui décrète par cette loi: Dès qu'une assemblée législative se sera prononcée en ce sens, nous déclarons que vous ferez bien d'ordonner un plébiscite. Or, lorsque le Gouvernement se rendra à ce vœu, ce ne sera pas à la demande d'une législature provinciale, mais bien parce que le Parlement aura déclaré que, dans les circonstances, le gouvernement fédéral devrait agir. Le Gouvernement ordonnera le plébiscite à son titre de pouvoir exécutif de la volonté du Parlement et il se rendra à ses désirs.

Il existe, suivant moi, à ce sujet une confusion dans l'esprit de certaines gens, qui me paraît provenir du fait suivant: chaque fois qu'on mentionne le nom d'une province on la mentionne nécessairement comme une entité possédant une assemblée législative et jouissant du droit souverain de légiférer relativement à certaines questions en particulier.

C'est évidemment de là que provient toute la difficulté du problème, si vous lisez l'acte de l'Amérique britannique du Nord en tant qu'il a trait à la répartition des pouvoirs législatifs. Or, la superficie qu'embrasse la province de Québec, la province d'Ontario ou la Colombie-Anglaise fait partie de la superficie qui comprend tout le Canada.

La population de chacune de ces provinces fait partie de la population du Canada. Il s'agit ici d'une loi adoptée par le Parlement fédéral dans une matière—c'est-à-dire le trafic d'importation des liqueurs alcooliques interprovincial et aussi de l'étranger—qui relève du domaine fédéral; car si la présente loi de prohibition est mise en vigueur, elle prohibera non seulement le trafic des liqueurs alcooliques entre les différentes provinces, mais aussi l'importation de l'étranger dans une province ayant adopté le régime de la prohibition. Je mentionne ce fait en réponse à l'un des arguments qu'a fait valoir l'honorable député d'Hastings (M. Porter).

Pour moi, il ne s'ensuit pas nécessairement, parce que le Parlement juge à propos de désigner l'étendue dans les limites de laquelle la majorité de la population pourra décider d'avoir un plébiscite, que nous empiétons sur le domaine de la législature de cette province, qui n'a pas le droit en aucun cas de légiférer relativement à ces questions du trafic des liqueurs alcooliques entre provinces ou de leur importation de l'étranger.

Il n'est guère plus raisonnable de prétendre que nous empiétons sur les pouvoirs

de la législature que de dire que la loi Scott augmente ou diminue en quoi que ce soit l'autorité du conseil de comté dans une circonscription électorale, qui adopte cette loi.

L'honorable député d'Hastings-Ouest (M. Porter) a cité l'article 121 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qui décrète que tous produits ou articles fabriqués dans une province seront admis en franchise dans les autres provinces de la Confédération. Il conclut de cela qu'il n'existe aucun pouvoir au monde, je le suppose, à moins de modifier l'acte de l'Amérique britannique du Nord, d'empêcher le trafic de ces produits entre les différentes provinces. En premier lieu, on a employé les mots "en franchise"; cette expression même indique que les auteurs de la Constitution voulaient dire par là que l'on ne doit pas imposer de droits ou de restrictions douanières sur ces produits. Cette interprétation est confirmée par le fait que cette disposition forme partie d'un certain nombre d'articles ayant trait aux questions fiscales.

Nous avons eu l'occasion d'étudier la question très attentivement à l'époque où nous avons fait adopter la loi primitive que nous voulons modifier cet après-midi. Le titre de cette loi est fort long, de sorte que les gens, pour l'abréger, se contentent de la désigner sous le nom de la "loi Doherty". L'article 121 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qui renferme les mots "en franchise", fait partie de la subdivision 8 dont le titre est comme suit: "Revenus, dettes, actif et taxes". Or, si vous rencontrez dans une partie de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ayant trait aux taxes, une disposition portant que les marchandises et les produits manufacturés d'une province doivent être admis en franchise dans une autre, je suis d'avis que c'est aller un peu loin que de lui donner le sens que lui attribue l'honorable député, à savoir que le pouvoir central n'aurait pas le droit d'intervenir et de crier: Halte-là, au cas où une province fabriquerait un poison mortel et tenterait de l'exporter dans une autre province du Dominion.

L'article envisage donc la question au point de vue qu'indique le titre général de ce fait joint à l'emploi des mots "en franchise" règle définitivement la question. Je fais cette affirmation, malgré le cas que je fais ordinairement de l'opinion de mon honorable ami; car il arrive parfois que les avocats diffèrent d'opinion, comme il l'a fait lui-même observer. Je le concède sans hésiter et je ne prétends pas que mon opinion soit invulnérable. Cependant, je suis convaincu qu'elle est exacte, et si la proposition est bonne, je ne vois pas que nous ayons le droit d'hésiter à l'adopter à cause de cet article en particulier.

L'honorable député a parlé d'un cas survenu en Australie. Je ne suis au fait ni de ce cas ni des dispositions de la constitution de l'Australie; mais d'après ce qu'il en a dit, c'est un cas où il s'agissait de savoir si un Etat de l'Australie pouvait imposer sur des marchandises fabriquées dans un autre Etat un autre droit que les marchandises fabriquées dans ses propres limites. Eh bien, s'il survient chez nous un cas de même nature, il sera jugé dans le même sens que celui-là l'a été.

L'honorable député a dit que le Parlement serait dans l'impossibilité de rejeter la pétition qui serait présentée. Il n'aura rien à en dire, puisque c'est au Gouverneur en conseil qu'elle sera présentée. Et le Gouverneur en conseil y fera droit, parce que le Parlement le lui aura dit, et il le lui aura dit de son plein gré et non parce que la province l'y aura contraint.

L'honorable député a fait certaine allusion au sort dont ceux qui ont légiféré de manière à empiéter sur les attributions des provinces ont été victimes. Je suis moins pessimiste que lui. Mais il ne s'agit pas de tout cela, il s'agit seulement de savoir si la proposition en question est utile. Si elle l'est, adoptons-la, dût-elle entraîner notre chute.

Mon honorable ami nous a accusés de vouloir nous décharger sur d'autres corps législatifs de nos propres responsabilités. Ayant établi que nous ne déléguons nos pouvoirs à aucune législature j'ai prouvé, par le fait même, que nous ne chargeons personne des responsabilités qui nous incombent. Nous prenons ici, ce soir, la pleine et entière responsabilité de faire une loi reconnaissant que si la majorité de la population d'une province s'oppose à ce qu'on y importe des spiritueux, elle n'a qu'à le dire et il n'y en sera pas importé. Je suis certain que personne d'entre nous n'hésitera à assumer la responsabilité de régler cette question au sujet de laquelle il devrait être permis à la population elle-même d'exercer sa volonté. Oui, la population des différentes provinces devrait avoir le droit—j'allais dire le privilège, mais mieux vaut dire le droit— de décider elle-même s'il sera ou ne sera pas importé de spiritueux chez elle.

M. BURNHAM: Comment l'honorable ministre arrive-t-il à confondre avec la lé-

gislature provinciale les gens dont il parle maintenant?

L'hon. M. DOHERTY: Je ne les confonds pas du tout.

M. BURNHAM: Comment y arrive-t-il?

L'hon. M. DOHERTY: En ce qui concerne l'application de cette loi je ne les confonds pas du tout, je les considère comme citoyens du Canada. Ce sont les électeurs du Canada qui vont voter sur cette question et c'est à ce titre qu'ils vont se prononcer. Je demande que si la législature d'une province exprime l'opinion que la population de cette province désire un plébiscite, le Parlement autorise le Gouvernement à reconnaître cette opinion comme une expression suffisante du désir de cette population d'obtenir un plébiscite. Une législature aura parfaitement droit d'exprimer son opinion sur la question de savoir s'il serait à-propos qu'une loi qu'elle ne peut adopter elle-même fût adoptée par le corps législatif compétent. Quand elle l'aura exprimée, le Parlement autorisera l'exécutif à permettre à la population de cette province de se prononcer sur la question, et si elle se prononce dans un certain sens il faudra donner effet à son verdict. Voilà pourquoi nous faisons cette loi.

M. PORTER: Mais alors le Parlement se sera dépouillé de la prérogative de pouvoir dire "oui" ou "non".

L'hon. M. DOHERTY: Chaque fois que le Parlement fait une loi il est lié par cette loi tant qu'il ne l'a pas rapportée, et s'il ne veut plus être lié il n'a qu'à la rapporter.

Notre honorable collègue a parlé de difficultés devant résulter de l'injustice qui serait faite aux fabricants. J'ai signalé que nous avions laissé entièrement de côté la question de la fabrication; d'après cette loi, le bétail pourra continuer d'être nourri avec les déchets des brasseries qu'on aura l'avantage de posséder.

Mon honorable ami a ajouté qu'il résulterait de tout cela, par rapport au fabricant d'une province voisine et au fabricant étranger, une différence de traitement qui serait toute à l'avantage de celui-ci.

J'ai déjà fait observer que la prohibition de l'importation d'une province à une autre enrayera également l'importation dans cette province de spiritueux de provenance étrangère.

Il se soulève une objection du fait de la dépense. Il s'agit ici d'une loi fédérale. Ceux qui voteront sur ces mesures soumises au referendum exerceront un droit qu'aucun corps, si ce n'est notre Parlement, ne peut conférer, aujourd'hui, si l'on adopte cette loi, parce qu'elle est avantageuse pour le Dominion. Il est bon que, dans le Dominion, le peuple ait l'occasion d'exprimer sa volonté sur ce sujet et puisse la faire respecter. Dans ce cas, quelle raison pourrions-nous invoquer pour demander à la province, qui ne peut légiférer sur la question, d'acquitter les dépenses qu'entraîne l'exercice par les citoyens du Canada d'un droit que le Parlement du Canada leur attribue, parce que ce Parlement croit qu'il est bon pour la population des différentes provinces d'exercer ce droit?

J'ai essayé, monsieur l'Orateur, au meilleur de mes capacités, de répondre aux observations qu'on a présentées sur le sujet. Je l'ai fait sans aucun désir d'imposer mes vues, mais pour faire connaître les raisons qui me persuadent qu'on aurait tort de rejeter ce projet de loi.

(La motion est adoptée et le bill est lu la 2e fois, puis la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 1er tendant à ajouter au paragraphe 1er de l'article 152 ce qui suit: Sur réception de résolution de l'Assemblée législative ou du Conseil du Yukon, demandant le vote sur la prohibition ou l'importation, le Gouverneur en conseil peut faire une proclamation.

L'hon. M. FIELDING: Je veux rappeler un point qu'ont traité l'honorable député de Hastings-Ouest et le ministre de la Justice. Je tiens cependant à dire que je reconnais parfaitement, avec le ministre de la Justice, que la seule institution qui doive légiférer en cette matière, est le Parlement du Canada. Quand je dis "légiférer", j'entends "adopter une loi". Une résolution n'est pas une loi; je le reconnais parfaitement. Mais ce qui me frappe surtout, c'est la distinction que le ministre a établie entre l'effet légal d'une requête d'une législature provinciale et celui d'une requête de citoyens. Mon avis était que si l'on jugeait à-propos de connaître le sentiment d'un gouvernement provincial, la législature provinciale elle-même était toute désignée pour exprimer ce sentiment, et que cela vaudrait mieux que d'obtenir cette expression en recourant au referendum. Le ministre de la Justice est d'avis comme moi qu'il serait grandement à désirer qu'il en fût ainsi. Ce qui ne l'empêche cependant pas de dire que si nous permettions à la législature de faire cette demande, ce serait de notre part une délégation de pouvoirs. C'est sur ce seul point que je dirai quelques mots.

Je fais respectueusement observer qu'il n'est question de délégation, ni dans un cas ni dans l'autre; qu'il s'agit simplement d'une requête, et non pas d'une véritable législation. Dans le cas que je suppose, la législature pourrait adopter une résolution ou une requête demandant au Gouvernement fédéral d'édicter cette loi ou de mettre en vigueur les dispositions d'une loi déjà promulguée. Dans l'autre cas, la législature adopte une résolution qui fait ensuite l'objet d'un plébiscite. Dans les deux cas, ce n'est ni plus ni moins qu'une requête. Dans le premier, c'est la requête de la législature; dans le second, c'est la requête des citoyens, mais ce n'est jamais un acte législatif. On ne saurait jamais considérer cela comme étant une délégation.

M. BURNHAM: L'honorable député substitue, dans ce cas-là, l'opinion d'un petit groupe à celle de toute une population.

L'hon. M. FIELDING: En effet, mais cela n'infirme pas mon point et n'affectera en rien la situation au point de vue constitutionnel. Ce que je veux établir, c'est qu'il n'y a de délégation ni dans un cas ni dans l'autre, puisqu'il s'agit simplement d'une requête. Quant à l'aspect constitutionnel du point que je soulève, que cette requête vienne de la législature ou qu'elle prenne la forme d'un plébiscite, c'est précisément la même chose. S'il est à propos d'accepter le résultat d'un plébiscite, il convient également d'accepter l'opinion de la législature provinciale. C'est ce que je soutiens. Je ne vois pas de distinction possible entre les deux. Le ministre de la Justice dit que tout ce que nous ferions, ce serait substituer la législature aux vingt-cinq électeurs dont il est question dans la loi de tempérance du Canada. Convient-il de désigner la législature en pareil cas? Si c'est là tout ce qu'il nous faut, pourquoi ne pas désigner le conseil exécutif? C'est là un corps représentatif. La législature n'est pas vingt-cinq électeurs; elle représente l'ensemble des électeurs, et si l'on a besoin de quelque chose à substituer à ces vingt-cinq, pourquoi ne pas prendre le conseil exécutif? Mais voici le principal point que je veux établir: nous avons eu suffisamment de mesures soumises au referendum sur cette question. L'honorable député de Hastings-Ouest (M. Porter) a parfaitement raison de dire que personne ne demande ce projet de loi.

Les partisans de la tempérance n'en veulent certainement pas et parlant pour ma propre province, je suis convaincu qu'un autre plébiscite ne serait pas vu d'un œil favorable. Si l'on croit nécessaire d'obtenir une expression d'opinion de la province, il serait beaucoup plus satisfaisant pour tout le monde d'accepter une résolution de la législature provinciale, plutôt que de recourir à un vote plébiscitaire.

L'hon. M. DOHERTY: Je voudrais signaler ce qui, à mon avis, constitue une distinction entre ce que l'honorable député suggère, savoir, que nous légiférions et que l'application de cette loi soit subordonnée à la demande de la législature provinciale.

L'hon. M. FIELDING: Nous aurons déjà légiféré, et nous n'aurons qu'à appliquer la loi.

L'hon. M. DOHERTY: Ce qu'on suggère, c'est que l'application de la loi soit subordonnée à une résolution de la législature.

L'hon. M. FIELDING: Parfaitement.

L'hon. M. DOHERTY: La distinction à établir entre cette proposition et celle tendant à subordonner la loi au vote du peuple lui-même, c'est que si nous édictons la loi maintenant, et en déclarant qu'elle sera applicable dans la province si la législature le demande, nous conférons réellement à la législature le pouvoir d'imposer elle-même, de sa propre initiative, au peuple de la province une loi que nous aurions édictée. Si nous édictons une loi de cette manière, ce sera la législature elle-même qui, de sa propre initiative, soumettra le peuple de la province à cette loi. Cela reviendrait à remettre aux mains de la législature le pouvoir de déterminer si le peuple de la province sera, oui ou non, soumis à cette loi que le Parlement fédéral aurait édictée. Encore que, pour la forme, nous édictions la loi, la décision qui soumettra le peuple de la province à cette loi sera celle de sa propre législature. Or, cette législature n'a pas le pouvoir de soumettre le peuple de sa province à l'application d'une loi quelconque, à moins que ce ne soit une loi rentrant dans une des catégories d'objets prévus par l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, relatifs aux pouvoirs législatifs provinciaux, et cette question d'importation de spiritueux ne rentre pas dans cet article.

Voilà pourquoi, sans me demander si cette raison est suffisante, l'action concrète suggérée par l'honorable député rendrait, à mon avis, notre loi inconstitutionnelle. Procédant comme nous le faisons, nul citoyen d'une province du Canada ne devient soumis à cette loi à raison de la décision rendue par aucun autre corps législatif. Nous nous bornons à déclarer que l'expression popu-

laire est une condition préalable à l'application de notre loi.

M. MAHARG: On a maintes fois répété que le Gouvernement n'exprime pas par cette action la volonté du peuple. Dans l'hypothèse où le Gouvernement ou l'assemblée législative seraient hostiles à une loi de prohibition, ils pourraient ainsi contrecarrer la volonté du peuple. Il est possible que le peuple lui-même, à une forte majorité, demanderait l'adoption de cette mesure, mais que le Gouvernement ou la législature refuserait de l'édicter. En pareille circonstance, quel recours le peuple aurait-il?

L'hon. M. DOHERTY: Ce ne serait pas le gouvernement provincial qui aurait à prendre cette initiative; ce serait la législature. En pareille éventualité, le seul recours que le peuple pourrait exercer, serait d'élire une nouvelle législature.

M. MAHARG: C'est une affaire de longue haleine; il faudrait attendre trois ou quatre ans.

L'hon. M. DOHERTY: C'est vrai. Si les législateurs de la province ne se rendent pas aux vœux des électeurs, une disposition inhérente à notre constitution veut que les électeurs attendent qu'on remédie à la situation par l'élection de nouveaux représentants.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Ainsi en est-il de ce Parlement.

L'hon. M. DOHERTY: Précisément. J'en conviens, c'est là une objection qui peut se présenter, mais il faut aviser au moyen de faire droit à la demande du peuple. Or, si nous imposons pareille loi, il faut qu'elle soit autorisée par une pétition qui représente l'opinion d'un groupe important dans la province. Si nous posons comme condition nécessaire que 25 p. 100 des électeurs signent cette pétition, nous imposerions par là même une très onéreuse condition à un groupe de la population qui pourrait désirer obtenir un plébiscite. C'est en nous plaçant sous cet angle que nous avons pensé qu'il ne faudrait pas suivre l'idée de la loi Scott, en tant qu'elle est applicable aux comtés, et nous avons commencé à examiner quelle serait la manière la plus facile d'obtenir une expression d'opinion qui mériterait le respect, comme représentant les vœux de la majorité dans une province. Il nous a semblé après tout que la législature est un corps d'hommes choisis par le peuple de toute la province, et sous ce rapport et comme règle, nous pouvons soutenir que la majorité de la législature représente l'opinion publique dans le pays.

Il arrive, cependant, que l'opinion publique se modifie; les membres de la législature ne changent peut-être pas d'avis aussi rapidement et l'opinion publique peut aussi les devancer ou retarder un peu sur eux. C'est ainsi que vient un moment où la majorité d'un parlement ne représente pas réellement les électeurs. D'un autre côté, la prohibition n'est pas une mesure d'importance essentielle, une année pour ne le plus l'être l'année suivante; c'est une mesure qui devra être maintenue en vigueur longtemps après son adoption. Le public d'une province peut trouver ennuyeux de constater qu'après avoir manifesté le désir de ce plébiscite, il a élu des députés qui ne feront pas sa volonté, mais cela ne pourrait après tout que remettre l'affaire à un peu plus tard.

L'hon. M. FIELDING: Je suis tout à fait opposé à l'idée du referendum et par conséquent je ne m'arrêterai pas à le discuter; mais s'il vous faut un rouage pour mettre en marche cette consultation populaire, pourquoi ne pas le faire par l'intermédiaire du Gouverneur en conseil de la province. Voilà un conseil qui siège en permanence, et tout ce qu'il aurait à faire serait simplement d'accorder le referendum, si on le veut. Décidément, le gouvernement de la province est assez important pour cela.

L'hon. M. KING: Je crois que l'impression générale par tout le pays est que ce projet de loi vise à la prohibition dans tout le Dominion. Si je comprends bien ce que dit le ministre, et si j'ai bien lu la loi, il n'a rien de commun avec la prohibition générale. Il n'y est pas non plus question de prohibition provinciale autrement que sous forme de mesure autorisant les provinces à soumettre la question au referendum dans certaines circonstances.

L'hon. M. DOHERTY: Il ne permet pas aux provinces de soumettre la question au referendum.

L'hon. M. KING: J'entends qu'il permet au Dominion d'accorder un referendum pour une province qui en fait la demande. Ce n'est pas une mesure de prohibition fédérale, et comme mesure d'ordre provincial, le projet est une fumisterie. En d'autres termes. . .

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Que voudrait mon honorable ami?

L'hon. M. DOHERTY: D'après mon honorable ami, il est évident que tout au monde se partage en trois catégories—af-

faires fédérales, affaires provinciales et fumisterie. Il dit de cette mesure qu'elle n'est pas fédérale, et parce que, à son avis, elle n'est pas provinciale, elle est nécessairement une fumisterie

L'hon. M. KING: Comme mesure de prohibition.

L'hon. M. DOHERTY: Oui, comme mesure provinciale. L'honorable leader de l'opposition soutient qu'une mesure provinciale, dont la mise en vigueur est subordonnée à la volonté du peuple, ne peut être qu'une fumisterie s'il s'agit de prohibition. Cette mesure est applicable dans tout le Dominion et comporte une prohibition conditionnelle et il reste aux citoyens de chaque section de décider s'ils veulent l'adopter. La mesure est basée sur le principe de la reconnaissance au peuple du droit d'exiger qu'on fasse sa volonté, et c'est ce que mon honorable ami qualifie de fumisterie.

M. PORTER: J'aimerais signaler au ministre l'article 152 que nous sommes à délibérer, et d'après lequel, sur réception d'une résolution, le Gouverneur en conseil lance une proclamation en vue de la tenue d'un scrutin. N'est-ce pas contradictoire? Et cela ne devrait-il pas être interprété subordonnément au paragraphe 2 de l'article 156?

M. le PRESIDENT (M. Steele): Permettez-moi de faire observer que nous ne sommes pas encore rendus au paragraphe en question. Je crois que si nous examinons ce projet de loi paragraphe par garagraphe nous avancerions plus rapidement.

M. PORTER: J'ai cru que vous aviez appelé l'article 152.

M. le PRESIDENT: La première partie seulement.

M. PORTER: La clause dont je parle débute par ces mots "sur réception, par le secrétaire d'Etat" d'une résolution adoptée par une assemblée législative et portant que l'on devra faire telle ou telle chose. Je ne soulève pas cette objection dans le but de critiquer le bill, mais plutôt dans l'intention de l'améliorer, si on me le permet. Etant donné que le paragraphe 2 de l'article 156 de la loi dit qu'un scrutin ne doit pas être tenu avant moins de trois ans, l'article 152 ne devrait-il pas être subordonné à ce paragraphe? Il me semble que cela s'impose hors de tout doute, car sans cela, les dispositions sembleraient présenter des contradictions.

L'hon. M. DOHERTY: Je ne vois pas très bien en quoi peut être utile ce que l'honorable député suggère, mais je n'ai aucune objection à accepter sa proposition. Par conséquent, je propose d'insérer au commencement de l'article 152: "Subordonnément au paragraphe 2 de l'article 156."

M. CALDWELL: Qui doit solder la dépense du referendum demandé par la province?

L'hon. M. DOHERTY: Ce n'est pas la province, c'est le Dominion qui prendra le plébiscite et qui en paiera les frais.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre voudrait-il expliquer l'amendement proposé?

L'hon. M. DOHERTY: L'honorable député d'Hastings-Ouest (M. Porter) a dit que, par suite du supplément apporté à l'article 156, on ne pourrait présenter une seconde pétition que trois ans après avoir présenté la première et qu'il résultait de là une contradiction dans les termes de l'article, parce qu'il y est dit, aussi, que lorsque le secrétaire d'Etat aura reçu une requête, une proclamation devra être lancée. De fait, il y a contradiction. L'article 156 créant une exception à la règle générale et l'honorable député ayant prétendu que le sens en serait absolument clair, si l'on ajoutait les mots "sujet à la disposition conditionnelle de l'article 156", j'ai cru devoir présenter l'amendement.

M. McKENZIE: Il n'y a pas d'article comme celui-là

L'hon. M. DOHERTY: Il n'y en a pas encore, mais si l'honorable député a par devers lui ce que j'ai fait imprimer, le bill contenant les amendements projetés, et qui a été distribué. . .

Quelques VOIX: Adopté, adopté.

M. le PRESIDENT (M. Steele): La proposition d'amendement est-elle adoptée?

Quelques VOIX: Adoptée, adoptée.

M. LAFORTUNE (Jacques-Cartier): Monsieur le président, depuis un grand nombre d'années, il s'est fait, dans les différentes provinces du Dominion, un travail considérable contre l'intempérance; les sociétés de toutes sortes, les organisations de toutes natures, les pouvoirs municipaux et le clergé se sont partout ligués contre la vente des boissons enivrantes et, je fais moi-même partie de ces associations-là. Je suis un tempérant; le tabac et les liqueurs ne m'ont jamais connu.

Un DEPUTE: Très bien.

M. LAFORTUNE: J'ai vécu jusqu'à présent sans faire usage ni de l'un ni de l'autre, et ma santé s'en est bien trouvée.

On parle de referendum, monsieur le président, et, pourquoi, je vous le demande? Est-ce que l'opinion publique n'est pas assez bien connue? Est-ce que les différentes provinces n'ont pas jusqu'à présent discuté à fond cette question de tempérance, et les législatures n'ont-elles pas toutes adopté des lois ayant trait à l'abolition de la vente des liqueurs enivrantes? Pourquoi demander de nouveau une expression de l'opinion publique, charger le pays de nouvelles dépenses considérables lorsqu'on avoue que ses finances sont dans un état lamentable. Je suis convaincu que l'opinion du peuple sur cette question ne pourra jamais être mieux connue qu'elle l'est actuellement et je soutiens que, dans les circonstances, un appel au peuple n'est nullement nécessaire.

Je prendrai, à titre d'exemple, cette belle province d'Ontario qui a fait tout dernièrement une grande agitation pour demander qu'on fasse disparaître entièrement toute liqueur alcoolique. Les provinces de l'Ouest, les Provinces maritimes, de même que la province de Québec, se sont également agitées dans le même sens. Oui, monsieur le président, des sommes fabuleuses ont été dépensées pour l'organisation d'une lutte contre les liqueurs enivrantes. Devant ces faits, n'est-il pas insensé de dire maintenant que si les provinces ne sont pas satisfaites, on demandera un plébiscite, on aura recours à la consultation populaire, c'est-à-dire qu'on dépensera des milliers de dollars pour apprendre ce que nous savons déjà, ce que nous connaissons de longue date, à savoir: que les boissons enivrantes sont la source la plus empoisonnée de tous les crimes qui sont commis?

Non, c'est chose inutile; jamais vous ne réussirez à rendre le peuple plus tempérant si la fabrication et l'importation des boissons alcooliques se font librement. Une province passera un règlement, une loi défendant la vente des liqueurs enivrantes, et la province voisine fera le contraire; par conséquent, ne pouvant se procurer ce qui leur faut sur place, les ivrognes iront s'approvisionner dans la province voisine, et l'on continuera à boire et à s'enivrer, et les criminels continueront à regorger dans nos pénitenciers, nos prisons, nos maisons de refuge et de misère. Voilà en deux mots la conséquence de la fabrication et de la vente des boissons dans le pays. Je dis, de plus, qu'en admettant le principe énoncé dans le projet de loi actuellement soumis à l'attention de cette Chambre, on annihilera le travail accompli par les différentes organisations de tempérance dans toutes les provinces du Canada et que ce travail devra être recommencé comme si rien n'avait jamais été fait.

Je le répète, monsieur le président, si l'on permet la fabrication et l'importation des boissons d'une province à l'autre, elles continueront à circuler comme par le passé; nous verrons la boisson en quantité dans les caves de ceux qui se font les apôtres de la tempérance, mais qui boivent eux-mêmes; nous verrons les barils, les caisses et les cruches entassés les uns sur les autres, et cependant on prêchera les bienfaits de la tempérance.

L'usage des boissons enivrantes est le destructeur de l'énergie et de la force chez tous ceux qui s'y adonnent et c'est notre devoir de combattre ce fléau par tous les moyens possibles.

M le PRESIDENT (M. Steele): La discussion roule sur l'article 152 du projet de loi et l'article 13 du règlement prescrit que les orateurs qui portent la parole en comité général doivent se cantonner dans l'article en discussion.

M. LAFORTUNE: Je ne saisis pas bien; si M. le président voulait répéter cette remarque dans le même langage que je parle, je **saisirais mieux.**

Voudriez-vous bien, monsieur le président, répéter ce que vous venez de dire? Je serais peut-être alors en meilleure situation de constater si j'ai tort ou raison. Je ne veux nullement discuter votre décision, monsieur le président.

M. le PRESIDENT (M. Steele): J'ai décidé que l'honorable député se borne à l'article 152 actuellement en discussion, parce que l'article 13 du règlement prescrit que les orateurs doivent en comité se cantonner dans l'article en discussion.

L'hon. M. FIELDING: Le projet de loi tout entier repose sur l'article 1er.

M. LAFORTUNE: C'est également mon avis, monsieur le président.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Que l'honorable député se cantonne dans la discussion de l'article à l'étude et il observera parfaitement le règlement de la Chambre.

M. LAFORTUNE (traduction): Je crois comprendre le règlement de la Chambre et ne pas l'enfreindre en combattant l'adoption de cet article.

(Texte) Je disais, monsieur le président, que le seul moyen possible pour rendre justice à tous ceux qui s'occupent de tempérance, c'est d'empêcher la fabrication et l'importation des liqueurs enivrantes dans notre pays; on ne réussira jamais autrement, quelles que soient les lois qui seront passées par les provinces; une dira oui, et l'autre dira non, et nous ne serons pas plus avancés.

Pourquoi, monsieur le président, suis-je si fortement contre la fabrication et l'importation des alcools? C'est que j'ai l'expérience d'un quart de siècle, au delà, de tout ce qui s'est passé devant nos tribunaux judiciaires, et spécialement devant les assises du plus haut tribunal du pays, où j'ai l'honneur d'être l'avocat de la couronne depuis bientôt quinze années.

Lorsque je faisais l'inspection du pénitencier de ma province, à titre de commissaire royal, nommé au mois d'avril 1917, j'ai pris le dossier de chaque détenu qui était alors au pénitencier, au nombre de 457, et j'ai découvert que, dans les sept huitièmes des crimes commis, des incarcérations qui avaient eu lieu là, la source première était l'ivrognerie, l'abus des liqueurs enivrantes.

Pourquoi un tel condamné à mort? Parce qu'il était ivre au moment de la commission de son crime. Pourquoi un tel condamné pour faux? Parce qu'il avait trop bu. Pourquoi un tel est-il devenu incendiaire? Parce qu'en revenant d'un procès qu'il avait perdu, pour se venger de celui qui avait triomphé sur lui, il a été mettre le feu à la grange.

Pourquoi les fils des meilleures familles du comté commettent-ils des crimes? C'est parce qu'ils font l'abus des liqueurs enivrantes. Pourquoi un homme est-il maintenant dans la rue? Parce qu'il a été chez le marchand de vin, du matin au soir, et y a dépensé ce qu'il avait sous les pieds. Ainsi de suite. Je n'en finirais pas si je donnais tous les cas où l'ivrognerie a été la maîtresse de la ruine de ces gens-là.

Eh bien, monsieur le président, je demande que le Gouvernement prenne acte, et un acte courageux, énergique et décisif, non pas temporiser, non pas fuir la responsabilité qui lui incombe, mais prendre fait et cause pour toutes les sociétés de tempérance de mon pays, et passer un acte de prohibition qui rendrait justice à tous ceux qui demandent, à grands cris, la cessation de cet état de choses.

Quelques VOIX: Adopté, adopté.

M. LAFORTUNE: Je sais bien, monsieur le président, que ceux qui crient Carried, Carried peuvent fort bien avoir tout ce qu'il leur faut dans leurs caves, et cette classe de gens-là sont toujours les premiers à crier à la tempérance et à soutenir ceux qui luttent pour l'abolition des liqueurs enivrantes dans le pays; on regarde bien chez les autres, mais on ne veut pas regarder chez soi.

Pourquoi voyons-nous tant de malheureux dans les hôpitaux, aux frais de l'Etat? C'est parce qu'ils se sont rendus malades et impotents par l'usage des boissons alcooliques. Pourquoi voit-on les asiles remplis de tant de patients et soutenus par l'Etat? C'est parce qu'ils sont devenus troublés, ont perdu la raison, à cause de l'ivresse dans laquelle ils vivaient habituellement. Que de familles sont dans la misère et pleurent sur les ruines accumulées par ce fléau!

Dans la circonscription où j'ai l'honneur de résider, la municipalité a adopté un règlement demandant que la vente des boissons soit défendue, et bien que, plus tard, des démarches aient été faites et un énorme travail entrepris pour le rappel de ce règlement, la majorité des électeurs de ma division n'ont pas jugé à propos d'en décider ainsi, et la prohibition limitative a été maintenue.

Oui, monsieur le président, que de pauvres mères de familles sont venues me dire: "Monsieur Lafortune, si vous retournez au Parlement, pour l'amour de Dieu, demandez donc que l'on passe une loi de prohibition pour tout le pays. Depuis que mon mari n'a plus l'occasion d'aller à l'hôtel du coin boire comme il avait l'habitude de le faire, je suis mieux; mes enfants sont mieux traités, mon mari travaille régulièrement et nous ne manquons pas du nécessaire, tandis qu'autrefois il me maltraitait, dépensait tous ses gages à l'hôtel du coin; aujourd'hui, il me donne chaque samedi soir son salaire de la semaine et au lieu d'aller boire et jouer aux cartes toutes les nuits jusqu'à quatre ou cinq heures du matin, il revient à la maison de bonne heure, se couche, et nous sommes heureux.

Vous-même, monsieur le président, et tous les honorables messieurs qui me font l'honneur de m'écouter avec tant de religion et de respect, savez bien que ce que je dis là est un fait, vous savez tous aussi bien que moi, et peut-être mieux que moi que c'est ce qui se passe par tout le pays.

Mais quand il s'agit de faire des réformes et de faire disparaître une mauvaise habitude, on pense aux prochaines élections, on craint que la grande main du commerce, que les fabricants de liqueurs enivrantes, les importateurs, les distillateurs de notre

pays, des hommes puissants, forts, qui ont quelque chose à faire avec les élections, seront peut-être contre le Gouvernement. Ménageons la chèvre et le choux, ne prenons pas de responsabilités.

Je dis à l'honorable ministre (sir George Foster) qui nous écoute: Vous n'êtes pas courageux, de ne pas prendre l'initiative et de ne pas passer une loi de prohibition absolue, pour faire disparaître ce mauvais état de choses-là, et vous ne le faites pas parce que vous ne voulez pas en prendre la responsabilité devant les électeurs du pays.

Tout à l'heure, l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) a fait comme moi; il s'est un petit peu ému des remarques faites par l'honorable chef de l'opposition. Je dis humblement que j'ai beaucoup de respect pour l'honorable ministre de la Justice, et, au nom des électeurs, qu'il n'est pas sérieux dans la passation de ce bill. C'est temporiser, c'est éloigner la responsabilité. Il s'est dit: On va regarder ce qui s'est passé, on fera ce que les provinces jugeront à propos de faire, et l'on reviendra sur le sujet; on fera alors des élections, peut-être serons-nous absouts par le peuple.

Eh bien, monsieur le président, j'ai dans mon district des maisons très importantes qui fabriquent des liqueurs alcooliques, j'ai des distillateurs puissants, mais je leur dirai en temps utile: "Mon devoir avant tout". Si vous êtes capables de me détruire comme mandataire du peuple; très bien, mais au moins, j'aurai fait mon devoir, j'aurai la conscience en paix, car j'aurai essayé à réformer les mauvaises habitudes, à rendre mes électeurs plus sobres et plus laborieux, et je prends la responsabilité de ces actes comme mandataire.

En attendant, je dis à l'honorable ministre: Le bill que vous présentez n'est pas ce que le peuple demande, le peuple des provinces de l'Ouest, d'Ontario et de Québec; toutes les provinces du Dominion sont en faveur d'une loi de prohibition absolue.

C'est l'opinion publique; le clergé protestant comme le clergé romain ont fait des efforts inouïs pour tâcher d'arriver à l'état de choses qui existe maintenant; ils ont fait un grand pas vers la tempérance; ils s'attendaient que dans cette session-ci, ou à la prochaine, aussitôt que le Gouvernement aurait eu l'occasion de se faire entendre, que celui-ci aurait pris une position décisive, ferme et voté une loi de prohibition.

Ces révérends messieurs vont être bien désappointés quand ils apprendront lundi matin, par la presse, que les provinces ont conservé le pouvoir, l'une de décider en faveur de la prohibition, et l'autre en faveur de la vente des boissons enivrantes, et je dis que vous ne répondez pas à l'attente des deux grands clergés de ce pays.

Quelques VOIX: Adopté.

M. LAPOINTE (Québec-Est): A l'ordre.

M. LAFORTUNE: Sur cette question de tempérance, l'opinion est pratiquement unanime dans notre beau Canada; j'admets cependant, qu'il peut y avoir du pour et du contre. Beaucoup de gens prétendent qu'il n'y a pas de mal à permettre aux cultivateurs, aux travaillants et à tout le monde en général, de prendre un petit coup d'appétit. Il y a aussi un grand nombre de gens qui prétendent qu'on devrait essayer de propager la tempérance par la persuasion, par le bon ordre, par l'exemple, et qu'on pourrait arriver par ces moyens à enrayer ce fléau et à rendre le peuple plus heureux. Je ne partage pas cette opinion, monsieur le président.

Pendant un demi-siècle, cette question de tempérance a été discutée sous toutes ses formes et toutes ses faces dans de grandes assemblées populaires, et malgré tout cela nous ne sommes pas bien avancés. Pourquoi? Parce qu'il y a un vieux proverbe qui dit: "Qui a bu boira", que lorsque, pendant plusieurs années on s'est adonné à une habitude, il est difficile de rompre avec cette même habitude. J'admets que quelques-uns y arriveront, mais ce sera le petit nombre, et que si ceux qui prennent part à l'administration voulaient bien prêter leurs concours et aider à la solution de ce problème de tempérance, nous arriverions à de bien meilleurs résultats.

On prétend, monsieur le président, qu'en empêchant la fabrication et le commerce des liqueurs enivrantes, le Gouvernement perdra des sommes considérables, que si l'on prohibe l'importation des boissons alcooliques, on diminuera de ce fait dans une grande mesure les revenus du pays. Je dis humblement: Non. Je soutiens que ce que l'Etat dépense annuellement en matière judiciaire et criminelle et pour l'entretien des détenus dans les prisons du pays, se chiffre par une somme plus importante que les revenus qu'il retire de cette branche du commerce. Je dis que nous verrions diminuer les crimes d'une manière considérable, de même que le nombre de patients maintenus aux frais de l'Etat dans les hôpitaux, le nombre des détenus dans les maisons de refuge et de misère et que l'Etat, au lieu d'y perdre, y gagnerait sensiblement. Il ne faut pas ou-

blier de prendre en considération, monsieur le président, les joies de toutes sortes apportées dans les foyers si nous réussissions à enrayer ce mal, et le bonheur de tout le peuple compenserait amplement, et bien au delà, pour le revenu que le Gouvernement dérive de cette source de commerce. Dans les circonstances, pourquoi hésiter davantage?

Je considère, monsieur le président, que cette question a une grande importance pour les électeurs que j'ai l'honneur de représenter, et je ne remplirais pas mon devoir si je ne faisais tout en mon pouvoir pour empêcher la passation de cette mesure qui, loin d'aider à la cause de la tempérance, encourage plutôt l'usage des boissons enivrantes.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Il est dimanche maintenant.

M. LAFORTUNE: Je vais arrêter s'il est dimanche.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Proposez l'ajournement.

M. LAFORTUNE: Je propose l'ajournement du débat, et que le comité rapporte progrès.

M. le PRESIDENT (M. Steele): L'honorable député propose-t-il le renvoi de la suite du débat?

M. LAFORTUNE: Oui, monsieur le président.

M. le PRESIDENT (M. Steele): L'honorable député ne peut proposer le renvoi de la suite du débat en comité.

M. LAFORTUNE: Alors, monsieur le président, je propose que le comité lève la séance et fasse rapport de l'état de la question.

M. le PRESIDENT (M. Steele): La Chambre consent-elle à adopter cette motion?

Des VOIX: Rejetée.

M. le PRESIDENT (M. Steele): Je déclare cette motion rejetée.

M. DAVIDSON: La fin de ce discours devrait être renvoyée à la prochaine session.

M. LAFORTUNE: L'honorable membre a droit de dire tout ce qu'il veut, mais je ne suis pas tenu d'en passer parce qu'il dit.

M. McKENZIE: Si l'honorable député qui a la parole me le permet, je ferai observer que rien ne l'empêchera de continuer lorsque le comité reprendra la discussion à une prochaine séance. Mais nous sommes au dimanche matin, et nous n'avons pas l'habitude de siéger le dimanche.

M. LAFORTUNE: Dans notre pays, monsieur le président, nous ne travaillons jamais le dimanche. C'est la loi de notre province et la loi de Dieu.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne vois pas d'objection à continuer l'étude du bill. D'autres législatures le font, et je me demande ce qui nous en empêcherait. C'est bel et bon de protester contre ce genre de travail par le Parlement le dimanche, mais je ne suppose pas qu'aucun de nous ne fasse pas quelque travail le dimanche, peut-être pas aussi méritoire que celui-ci. Il est préférable que le comité continue la discussion du bill. Je suis sûr que mon honorable ami qui nous a tellement fait plaisir, ainsi qu'à lui-même, par ses observations, se rappellera que nous sommes tous humains et qu'il ne nous mettra pas trop longtemps à l'épreuve, du moins jusqu'à épuisement, par son discours très agréable et très sensé. Il pourrait l'abréger un peu.

M. LAFORTUNE: Pour moi, ce n'est pas un plaisir; c'est un devoir. Le ministre de l'Industrie et du Commerce n'est pas très généreux. Je ne suis jamais intervenu quand il a fait des discours de trois ou quatre heures à la Chambre. Je ne veux parler pour tuer le temps, la question est trop importante pour cela, monsieur le président. Je sens qu'il est de mon devoir de convaincre de mon mieux les honorables députés de leur erreur; c'est mon unique désir.

Qu'est-ce qu'on a vu, monsieur le président, depuis que la prohibition relative a été imposée dans les différentes provinces? On a vu un grand nombre d'alambics saisis, alambics clandestins, cachés dans les caves, dans les bois, dans les champs et dans les granges, fabriquant les liqueurs enivrantes pour frauder, fruster les lois provinciales qui défendent cette fabrication.

Qu'est-ce qu'on a vu dans la province d'Ontario, dans les autres provinces et en Québec aussi? On a vu un grand nombre de saisies faites par les officiers du revenu, qui ont trouvé également des quantités considérables de liqueurs enivrantes dans les caves, dans les souterrains, dans les champs et dans les bois. Ces liqueurs fabriquées à la cachette ne sont pas des alcools, ce sont de vrais poisons.

Et le Gouvernement laisse faire ces choses-là. Lorsque l'occasion est arrivée de prendre les moyens nécessaires pour faire cesser cet état de choses, on parle de refe-

rendum, de consultation populaire. Nous verrons plus tard quelle est l'opinion du peuple, comme si l'on ignorait cette opinion bien formée, bien exprimée chaque fois que la voix du peuple a eu l'occasion de se prononcer.

Eh bien, je maintiens, monsieur le président, que ce Gouvernement ne veut pas attaquer de face la situation, et au lieu de voter une loi de prohibition, il amène une demi-mesure qui ne rendra pas justice aux électeurs du Dominion.

Plusieurs des honorables ministres et députés voudraient que je reprenne mon siège au plus vite pour laisser passer cette demi-mesure; malgré tous les travaux qu'ils ont pu faire pour la cause de la tempérance, je dis: vous n'êtes pas sérieux quand vous dites que vous êtes tempérants. Voilà ce que j'ai à vous dire.

Il y a des congrégations de dames qui ont fait un travail considérable, qui ont tenu assemblées sur assemblées, parcourant le pays d'un bout à l'autre pour tâcher d'arriver à des lois de tempérance, dans le but et avec l'intention de relever la moralité du peuple, et quand ces femmes verront qu'elles ne sont pas soutenues par le Gouvernement, qu'elles perdent tout le fruit de leur travail, tous les efforts faits depuis au delà de dix ans, et qu'elles se trouveront vis-à-vis de rien, je dis, monsieur le président, qu'on ne leur rend pas justice.

M. PROULX (Prescott): Vous êtes en faveur du bill?

M. LAFORTUNE: Non, non, je suis absolument opposé au bill qui nous est présenté, parce qu'il ne va pas assez loin, parce qu'il laisse au peuple la possibilité de boire, tout comme il a bu dans le passé, Ce n'est pas là ce que la population canadienne désire et vous demande.

Je vais suivre le conseil de l'honorable ministre du Commerce (sir George Foster). Il était de mon devoir de protester contre ce projet de loi, et je crois l'avoir fait suffisamment pour que mes électeurs tiennent compte de mes efforts pour leur obtenir ce qu'ils demandent.

Ce sont là mes dernières remarques, et je vais reprendre mon siège, remerciant les honorables messieurs de m'avoir si bien écouté.

L'hon. M. DOHERTY: Je propose de modifier le bill en substituant le chiffre romain "IV" au chiffre romain "III", dans la 8e ligne de la première page. On a fait là une faute d'impression. Je propose aussi de modifier l'article 152 tel qu'il est reproduit dans le bill, en insérant dans la 5e ligne, à la suite du mot "territoire", les mots "où il y aura alors en vigueur une loi prohibant la vente des spiritueux". J'ai annoncé que j'entendais présenter cet amendement et j'en ai expliqué la raison quand j'ai proposé la deuxième lecture du bill.

(Les amendements sont adoptés.)

L'hon. M. DOHERTY: Je propose, en outre, de modifier l'article 152 en rayant l'alinéa de la lettre "a". Ainsi, la portée du bill sera limitée comme je l'ai expliqué.

(L'amendement est adopté.)

M. LAPOINTE (Québec-Est): N'en déplaise à l'honorable ministre du Commerce, de siéger le dimanche, ce n'est pas établir un bon précédent. Cela n'est jamais arrivé depuis les quinze ou seize ans que je suis député. Je m'oppose donc à ce que nous poursuivions nos délibérations pour le moment.

M. LAFORTUNE: Je m'y oppose également.

L'hon. M. DOHERTY: Je propose de biffer la lettre "b" qui se trouve dans la 17e ligne de l'article 152, parce qu'il n'y a plus qu'un seul paragraphe, il n'est plus besoin de le désigner par une lettre.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. DOHERTY: Je propose de supprimer les mots "ou les prohibitions", aux lignes 15 et 16 de l'article 152. Il n'est plus question que d'une seule prohibition, maintenant.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. DOHERTY: Je propose de rayer les mots: "ou lesdites prohibitions", ligne 23 de l'article 152.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. DOHERTY: Je propose la radiation des mots "ou des prohibitions", ligne 12, page 2 de l'article 152.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. KING: Que signifie cette loi? Si je ne me trompe, il existe déjà un décret du conseil qui prohibe l'importation et la fabrication de spiritueux dans toute partie du Canada, et qui deviendra périmé dès que nous aurons cessé d'être en état de guerre. Or, on pense,—et l'honorable député de Lambton-Est (M. Armstrong) est de cet avis, je crois— que la mesure dont il s'agit ici va avoir pour effet de maintenir cette prohibition.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Non pas.

L'hon. M. KING: Je souhaite qu'elle n'ait pas pour effet de la maintenir.

Si cette loi acquérait demain force de loi, il n'y n'aurait pas plus de prohibition au Canada qu'il n'y en a aujourd'hui.

L'hon. M. DOHERTY: Pas plus qu'actuellement, sous le régime de la loi des mesures de guerre.

L'hon. M. KING: Même la loi des mesures de guerre abolie.

L'hon. M. DOHERTY: La loi des mesures de guerre abolie, il y aurait ce degré de prohibition de plus, que si la population d'une province en exprimait la volonté, l'importation des boissons enivrantes serait prohibée dans l'étendue de cette province.

L'hon. M. FIELDING: Cela serait dans une année.

L'hon. M. DOHERTY: Si la population préfère attendre une année. Cette loi n'imposera rien à personne. Elle donne à chacun ce qu'il veut se donner la peine d'obtenir.

L'hon. M. KING: En supposant que le décret du conseil n'existe pas et que cette loi existe, il n'y aurait pas de prohibition dans le Dominion, non plus que dans aucune province, à moins que la population n'agît de sa propre initiative.

L'hon. M. DOHERTY: En effet.

L'hon. M. KING: C'est ce que je voudrais voir éclaircir. Cette mesure semble plutôt une duperie qu'une mesure de prohibition applicable à une province ou au Dominion.

L'hon. M. DOHERTY: Si l'honorable député voit une duperie dans toute législation conditionnelle, son assertion s'explique.

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): Je propose que l'on ajoute l'alinéa suivant à l'article 152:

152. (a) Ladite proclamation sera lancée dans les trois mois de la réception, par le secrétaire d'Etat, d'une copie de la résolution dont parle l'alinéa précédent.

Il n'y a pas de délai indiqué dans le projet de loi. Cela fixe le délai.

M. McKENZIE: L'amendement porte que la proclamation "devra" être émise dans les trois mois. Je crois que dans toute loi où le roi est supposé agir, on ne dit pas "devra", mais "pourra".

[L'hon. M. King.]

M. ARMSTRONG (Lambton-Est): J'accepte volontiers la proposition de l'honorable député.

(L'amendement est adopté.)

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 153 de la loi (dorénavant les procédures seront celles prescrites pour la mise en vigueur de la partie II de la loi de tempérance du Canada. Les rapports seront adressés au Gouverneur en conseil, qui déclarera la prohibition en vigueur, si plus de la moitié des votes sont favorables).

M. PORTER: Cet article décrète que le Gouverneur en conseil déclarera en vigueur "ladite ou lesdites prohibitions" si plus de la moitié de tous les votes y sont favorables. Cela veut dire qu'un seul vote en faveur d'un plébiscite suffirait pour nécessiter l'émission d'un décret du conseil. Ce n'est pas une quotité acceptable. Je crois que l'on devrait dire les trois cinquièmes. Je propose donc que les mots "plus de la moitié", à la ligne 36, soient remplacés par les mots "les trois cinquièmes".

(L'amendement est rejeté par 26 voix contre 8.)

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 154 (advenant la prohibition de la fabrication, cette dernière sera interdite):

L'hon. M. DOHERTY: Je propose qu'on biffe le paragraphe 1 de cet article, vu que nous avons laissé de côté la question de prohiber la fabrication. Je propose également qu'on biffe le chiffre 2, au commencement du deuxième paragraphe, qui devient la seule disposition de l'article.

M. DAVIS: Monsieur le président, puis-je demander si c'est le temps des conversations particulières? Je ne puis entendre un seul mot. Je suis dans les ténèbres sur ce qui se fait, bien que je sois resté ici après minuit et jusqu'au dimanche matin pour suivre le débat.

L'hon. M. DOHERTY: Je propose qu'on biffe le chiffre 2 de l'article 154. Cela devient le paragraphe 1er par la disparition de l'ancien paragraphe 1er, que j'ai proposé de biffer il y a un instant.

M. LAFORTUNE: Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de vous signaler l'existence d'une loi dite du Jour du Seigneur, où il est déclaré que Le Jour du Seigneur signifie le laps de temps qui s'écoule depuis samedi minuit jusqu'à dimanche minuit.

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Le point soulevé ne se rapporte pas à l'article débattu.

M. le PRESIDENT: Jusqu'à ce que la Chambre s'ajourne il est encore samedi.

M. LAFORTUNE: Alors jusqu'à quelle heure dure le samedi—jusqu'à deux heures le dimanche matin?

L'hon. M. DOHERTY: Cela dépend de la longueur du discours de l'honorable député.

M. LAFORTUNE: Eh bien; laissez-moi dire que cela est très irrégulier. C'est antichrétien.

L'hon. M. DOHERTY: Je propose d'amender l'alinéa de la lettre "a" par la suppression des mots: "ou livrer ou faire livrer", dans la ligne 47. La raison de cette modification c'est que la clause se trouverait légiférer pour la province, ce que celle-ci peut faire directement. Dans le paragraphe qui, comme je l'ai dit, devient le paragraphe 1, aux lignes 42 et 43, je propose de retrancher les mots "de l'importation et de l'introduction de boissons enivrantes dans ladite province". Dès lors, ce paragraphe serait ainsi conçu: "Si la prohibition est déclarée en vigueur."

M. DAVIS: Je dois encore demander quelques explications. Ce n'est pas que je sois, comme certains de mes collègues, je le crains, pressé de retourner chez moi et de presser l'expédition de cette affaire plus que de raison. Je veux bien comprendre ce que nous faisons, mais jusqu'à présent j'ai eu de la peine à suivre la discussion. Il me semble que nous n'avons pas le bon bill, ou il y a quelque chose qui ne va pas; les lignes sont numérotées différemment sur la copie que j'ai en main.

L'hon. M. DOHERTY: Je procède, comme je dois procéder, sur le bill tel qu'il a été présenté en premier lieu.

Pour l'avantage des députés et afin qu'ils puissent bien saisir la portée des amendements projetés, j'ai fait imprimer et distribuer un projet de loi indiquant ce qu'il serait après modification. Si nous procédions d'après ce bill il n'y aurait pas lieu de proposer ces amendements, mais je dois me servir du bill sous la forme dans laquelle il a été présenté la première fois. Tous les députés, je crois, peuvent en avoir des copies.

M. DAVIS: On ne nous les a pas remises.

L'hon. M. DOHERTY: On en a fait la distribution depuis qu'il a été présenté au commencement d'octobre.

Sur l'article 154, alinéa "a" (nulle importation, etc., permise).

L'hon. M. DOHERTY: Je propose l'amendement de l'alinéa "a" par la radiation des mots: "ou livrer ou faire livrer dans".

(L'amendement est adopté.)

Sur l'alinéa "b" (nulle vente ni contrat de vente de liqueur à livrer dans la province).

L'hon. M. DOHERTY: Je propose que l'alinéa "b" soit retranché et qu'il soit remplacé par le suivant:

Nul ne doit, directement ou indirectement, fabriquer ou vendre ni faire marché ou convenir de fabriquer ou vendre de la boisson enivrante qui doit être illégalement importée, expédiée, apportée ou transportée dans cette province.

La raison de la modification apportée à cette clause, c'est qu'elle traite de la prohibition dans la province elle-même. Cela est l'objet de la loi provinciale et nous ne voulons pas la remplacer ou intervenir. L'amendement projeté dans sa teneur actuelle décrète qu'il est illégal de vendre de la boisson destinée à être expédiée dans une autre province. La loi défendra de la fabriquer dans le but de l'expédier dans une province où la prohibition est en vigueur.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. DOHERTY: Je propose d'amender de nouveau le bill par l'addition de ce qui suit à titre d'article 156:

156. (1) Sur réception, par le secrétaire d'Etat, d'une copie régulièrement certifiée d'une résolution adoptée par l'assemblée législative d'une province (ou, dans le cas du Territoire du Yukon, du Conseil du Territoire du Yukon), demandant que la prohibition, en vigueur dans cette province, puisse être révoquée, un scrutin a lieu et un vote est pris pour décider si cette prohibition doit être révoquée ou non, et les dispositions de la présente partie relatives aux procédures à prendre pour obtenir la mise en vigueur de la prohibition, et les dispositions de la partie I relatives à la révocation d'un arrêté en conseil pour obtenir la mise en vigueur de la partie II de la présente loi, sont d'application, *mutatis mutandis*, et les procédures sont prises en conséquence.

(2) Aucun scrutin ou vote, soit pour obtenir la mise en vigueur d'une prohibition ou pour en obtenir la révocation, ne doit avoir lieu ou être pris, moins de trois ans après un scrutin ou vote qui a eu lieu ou a été pris, sous l'empire des dispositions de la présente partie.

Cela rend simplement applicables pour la révocation d'une prohibition de cette partie de la loi les dispositions déjà décrétées pour

la révocation de prohibition en vertu de la partie existante de la loi.

L'hon. M. KING: Dois-je comprendre qu'en ce qui concerne cet amendement, le présent bill tend à nous fournir le moyen de nous débarrasser de la prohibition?

L'hon. M. DOHERTY: C'est une loi destinée à accorder à ceux qui ont fait mettre la prohibition en vigueur, parce que, à leur avis, c'était désirable, le très raisonnable droit de mettre fin à l'application d'une loi dont la mise en vigueur n'a été que l'expression de leur volonté.

M. PORTER: Cela peut se faire par le moyen d'un scrutin du même genre que celui qui a mis la prohibition en vigueur, n'est-ce pas?

L'hon. M. DOHERTY: Oui.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. DOHERTY: Je propose de modifier le projet de loi par l'addition du texte ci-après à titre de paragraphe 1er de l'article 2 du bill:

2. (1) Lorsque de la boisson enivrante est saisie et apportée devant un juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou un magistrat ayant le pouvoir ou l'autorité de deux ou plus de deux juges de paix, en conformité des dispositions de la présente loi, que le consignateur ou consignataire ou propriétaire de cette boisson ou la personne y ayant droit ou la réclamant ne peut être déterminé, et que personne n'établit un droit à la possession de cette boisson enivrante, dans la période de quinze jours subséquente à la saisie susdite, ou dans le délai prorogé que peuvent impartir le juge des sessions de la paix, le recorder, le magistrat de police, le magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou un magistrat revêtu du pouvoir ou de l'autorité de deux ou de plus de deux juges de paix, ou que peuvent autrement accorder un tribunal compétent, alors le juge des sessions de la paix, le recorder, le magistrat de police, le magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou un magistrat possédant le pouvoir ou l'autorité de deux ou de plus de deux juges de paix, qui ont émis le mandat, en exécution duquel cette boisson enivrante a été saisie, ou, en cas de décès, d'absence ou d'incapacité d'agir de ces juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stienpdiaire, deux juges de paix ou magistrat investi du pouvoir ou de l'autorité de deux ou de plus de deux juges de paix, tout autre juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, deux juges de paix quelconques ou tout magistrat possédant le pouvoir ou l'autorité de deux ou de plus de deux juges de paix, peuvent prononcer et déclarer la confiscation, au profit de la Couronne, de cette boisson enivrante, ainsi que de tous barillets, barils, caisses, boîtes, bouteilles, colis contenant et autres récipients de toute nature contenant de la boisson enivrante.

C'est purement répéter l'article qui a trait à la disposition de la liqueur saisie et dont on ne peut trouver le propriétaire, que nous avons arrêté, cet après-midi, au sujet du bill n° 27.

(Le paragraphe est adopté.)

L'hon. M. DOHERTY: Le paragraphe 2 est également une reproduction de l'article adopté, cet après-midi. Il est ainsi conçu:

(2) Aussitôt qu'on a confisqué, au profit de la Couronne, de la boisson enivrante et les récipients qui la contiennent, le juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, deux juges de paix ou un magistrat ayant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix ou plus, par qui cette confiscation a été décrétée et déclarée, doivent immédiatement transmettre au ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur un avis par écrit spécifiant les quantités et descriptions de boisson enivrante ainsi confisquée, et doivent ordonner que cette boisson enivrante soit immédiatement déposée dans un entrepôt de la douane en la province où cette boisson enivrante a été confisquée comme susdit, pour être employée de la manière que le ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur peut ordonner.

(Le paragraphe est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi ainsi modifié.

M. l'ORATEUR: Quand le bill sera-t-il lu la 3e fois?

M. LAFORTUNE: Lundi.

M. l'ORATEUR: Il va sans dire que le bill ne peut être lu la 3e fois que du consentement unanime da la Chambre, à cette séance-ci.

(La proposition pour la 3e lecture est adoptée et le bill est lu la 3e fois et adopté.)

La séance est levée à une heure moins dix minutes, dimanche matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. EDGAR N. RHODES.

Lundi, 10 novembre 1919.

La séance est ouverte à onze heures.

IMPRESSION DU RAPPORT DU COMITE RELATIF A LA RESTAURATION DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu un message du Sénat m'informant qu'il a adopté, avec modifications, le bill n° 10, tendant à modifier la loi relative au rétablissement des soldats dans la vie civile.

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation): Avec la permission de la Chambre j'aimerais faire une motion pour l'impression du rapport du comité spécial chargé de l'examen du bill n° 10.

La Chambre a déjà commandé 3,000 exemplaires de ce rapport, mais j'apprends que ces exemplaires sont épuisés et qu'il y a une très forte demande pour d'autres exemplaires. Avec l'assentiment de la Chambre je propose, appuyé par M. Sifton:

Que le rapport du comité spécial chargé de l'examen du projet de loi (bill n° 10), portant modification de la loi sur le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile, le procès-verbal de leurs délibérations et les témoignages qu'il a entendus, présentés à la Chambre le vendredi, 31 octobre, ainsi qu'un index convenable préparé par le greffier du comité, soient imprimés comme appendice aux Journaux de la présente session.

Que 1,000 exemplaires supplémentaires en anglais, et 250 exemplaires en français du rapport et des délibérations soient imprimés; et 50,000 exemplaires en anglais et 10,000 exemplaires en français dudit rapport soient imprimés et distribués sans délai et que l'application de l'article 74 soit suspendue à cet effet.

M. CAHILL: Le ministre entend-il distribuer ces exemplaires supplémentaires aux vétérans?

L'hon. M. CALDER: Plusieurs membres de la Chambre ont exprimé le désir d'avoir des exemplaires supplémentaires — jusqu'à 1,000 en certains cas — de ce rapport, et même si on les limitait chacun à deux ou trois cents exemplaires, les cinquante mille demandés n'iront pas bien loin.

M. McKENZIE: Dois-je comprendre que ces délibérations seront publiées dans un volume distinct ou bien feront-elles partie des Journaux de la Chambre?

L'hon. M. CALDER: Nous voulons faire incorporer dans les Journaux de la Chambre le rapport ainsi que le compte rendu de toutes les délibérations, y compris les dépositions. De plus, nous ferons imprimer le nombre d'exemplaires additionnels que mentionne la résolution.

L'hon. M. KING: De quelle façon le ministre entend-il faire la distribution de ces rapports? Est-ce que l'on tiendra compte des différentes circonscriptions électorales du pays ou a-t-il dans l'idée quelque plan particulier relativement à cette distribution?

L'hon. M. CALDER: On devrait adopter une règle, à mon avis, accordant un certain nombre d'exemplaires à chaque député. Dès que nous aurons satisfait aux demandes des membres du Parlement, les fonctionnaires que cela intéresse pourraient distribuer le reste suivant leur jugement. Je suis d'avis qu'un certain nombre d'exemplaires devraient être gardés à la disposition des membres du Parlement pendant une période de temps déterminée, après quoi le bureau de la distribution ou le fonctionnaire compétent pourrait distribuer le reste.

M. McKENZIE: Le Gouvernement a donc l'intention de faire imprimer le rapport et les témoignages sous forme de brochure?

L'hon. M. CALDER: Effectivement.

M. ROBB: Il est entendu, je le suppose, que lorsque le rapport sortira de l'Imprimerie, il ne sera pas surchargé en aucune manière; pour ne citer qu'un exemple, j'espère qu'on n'y incorporera pas les discours des honorables députés qui ont proposé d'accorder de nouvelles gratifications aux vétérans et de renvoyer le rapport au comité.

L'hon. M. CALDER: La motion est assez explicite.

QUESTIONS.

AMNISTIE EN FAVEUR DES INSOUMIS A LA LOI MILITAIRE.

M. GAUVREAU demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de notifier aux autorités impériales qu'il serait désirable et même nécessaire que Sa Majesté le roi George V proclamât une amnistie générale pour tout son empire, en faveur des particuliers qui ont enfreint la loi du service militaire, soit en Angleterre ou dans les dominions, le jour de la proclamation officielle de la paix?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de profiter de la proclamation officielle de la paix au Canada pour accorder une amnistie générale aux insoumis de la loi du service militaire, surtout à ceux qui sont fils de cultivateurs et qui ont toujours compris que les services rendus sur la ferme valaient autant que leur enrôlement dans l'armée expéditionnaire?

L'hon. M. DOHERTY (au nom du ministre de la Milice): Toute décision que le Gouvernement pourra prendre à ce sujet sera annoncée en temps et lieu.

DEPENSES RELATIVES AUX TRAVAUX PUBLICS.

M. CAMPBELL demande:

1. Quel est le coût estimatif du posage des rails sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, du mille 332 à Port Nelson, mille 424?

2. L'état financier du pays peut-il permettre ces frais?

3. L'état financier du pays permet-il la dépense de $1,329,000 sur le canal de la Trent, cette année?

4. L'état financier du pays permet-il la dépense de $3,675,000 sur le canal Welland, cette année?

5. Selon des informations de la presse, on a soumis au Gouvernement une proposition tendant au rachat, par l'Etat, du chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise. L'état financier du pays permet-il actuellement l'achat de ce chemin de fer?

L'hon. M. DOHERTY (au nom du ministre des Travaux publics):

1. Le coût approximatif pour compléter la pose des rails sur le chemin de fer de la baie d'Hudson de Kettle-Rapids, 332e mille, à Port-Nelson, mille 424, ainsi que la construction de ponts permanents sur les rivières Limestone et Kisemadrisk en utilisant des rails de 80 livres à la verge, le ballastage, les remblais, la construction des réservoirs et des lignes de télégraphe, serait de $1,750,000.

2, 3 et 4. Les travaux sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, le canal de la Trent, le canal Welland, ainsi que plusieurs autres entreprises publiques ont été abandonnés pendant la guerre. Au cours du présent exercice, nous avons repris les travaux sur le canal Welland et le canal de la Trent dans le but de procurer du travail aux civils et aux vétérans qui chômaient dans ces régions.

5. Le Gouvernement n'a pas l'intention d'acheter la ligne d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise.

LES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES CHEMINS DE FER.

M. REID (Mackenzie) demande:

1. Est-ce que les tarifs (voyageurs, marchandises et messageries) du chemin de fer Intercolonial sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer?

2. Sinon, pourquoi?

3. Dans l'affirmative, à quelle date ont-ils été mis sous sa juridiction?

4. Est-ce que les tarifs locaux et les tarifs directs pour les marchandises sont les mêmes que ceux demandés par le Pacifique-Canadien, section des prairies?

5. Est-ce que les tarifs des messageries sont les mêmes que ceux demandés par le Pacifique-Canadien, section des prairies?

6. Les chiffres suivants que l'honorable M. Crerar a donnés à la Chambre le 20 octobre, sont-ils exacts: Que les tarifs demandés par le Pacifique-Canadien pour les marchandises étaient de 18 p. 100 plus élevés que ceux de l'Intercolonial; et que les tarifs moyens pour les voyageurs étaient de 25 p. 100 plus élevés sur le Pacifique-Canadien que sur l'Intercolonial?

7. Quel est le nombre de milles total du chemin de fer susdit?

L'hon. M. DOHERTY (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Les tarifs des messageries sont sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Les tarifs pour les voyageurs et les marchandises contestés ont été soumis à la commission des chemins de fer. Les tarifs seront uniformes dès que les chemins de fer de l'Etat auront été fusionnés avec les autres réseaux acquis en ces derniers temps.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Les tarifs de messageries; à partir de la date de la création de la commission des chemins de fer en 1904. Quant aux tarifs concernant les voyageurs et les marchandises, voir la réponse au n° 1.

4. Non.

5. Non.

6. Pour l'exercice finissant au 30 juin 1918, les recettes moyennes par tonne kilométrique et par voyageur kilométrique, ont été respectivement d'environ 18 et 24 pour 100 plus élevées sur le Pacifique Canadien que sur l'Intercolonial.

7. Le parcours en milles de l'Intercolonial est de 1,527.76.

LA LIGNE DE QUEBEC AU SAGUENAY.

M. CASGRAIN demande:

1. Est-il vrai que le Gouvernement se propose de cesser le service des trains sur le chemin de fer de Québec au Saguenay entre Québec et la Malbaie (Murray Bay)?

2. Dans l'affirmative, pourquoi?

3. Est-il vrai que le Gouvernement a l'intention de faire circuler des trains entre Québec et la Malbaie deux ou trois fois seulement par semaine?

4. Dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. M. DOHERTY (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3. L'administration étudie la question.

4. Répondu sous le n° 3.

PAIEMENT A LA COMPAGNIE PATHESCOPE.

L'hon. M. MURPHY demande:

1. Au sujet d'un relevé, soumis à la Chambre le 5 courant, contenant les clauses d'une convention faite avec la compagnie Pathéscope, et relativement à la déclaration qu'il contient: que $5,000 ont été dépensés par le ministère de l'Information publique, du chef des entreprises de cinématographie, en sus de la somme payée à la compagnie Pathéscope: quels sont les détails de ce paiement de $5,000?

2. A qui ce paiement a-t-il été fait, et à quelle date?

3. Dans quel fonds cette somme a-t-elle été prise, et sur autorisation de qui?

L'hon. M. CALDER (ministre de l'Immigration et de la Colonisation):

1. En sus des sommes qu'il a versées à la compagnie Pathéscope, le service de l'Information publique a déboursé en réalité un montant de $1,385.39. Cette somme a

été payée pour la production d'un film intitulé: "L'appel de la liberté".

2. Le paiement a été fait à la Specialty Film Import, Limited, de Montréal, le 29 janvier 1919.

3. Sur le crédit affecté au service de l'information publique et en vertu du décret en conseil créant cette administration.

LES EXPORTATIONS DE HOUILLE EN CANADA.

M. KENNEDY demande:

1. Le Gouvernement est-il renseigné sur la possibilité et la probabilité d'un arrêt, dans un avenir immédiat, des exportations de houille des Etats-Unis au Canada?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour assurer l'approvisionnement du combustible nécessaire au Canada?

3. Si le Gouvernement n'a pas pris de mesures à cette fin, se propose-t-il d'en prendre, et quand doit-il les prendre?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): 1. A l'heure qu'il est, le Canada n'est pas sur la liste des pays où il est interdit d'exporter la houille américaine et le gouvernement des Etats-Unis nous traite sur le même pied que les Etats de l'Union.

2. Le Gouvernement a pris toutes les mesures nécessaires pour maintenir la proportion de l'approvisionnement que nous obtenons des Etats-Unis et nous comptons sur les mines de houille du Dominion pour approvisionner le marché domestique au cas où il serait impossible d'importer la houille américaine en quantités suffisantes.

3. Répondu sous le n° 2.

VOLONTAIRES AMERICAINS DANS LE PREMIER CONTINGENT CANADIEN.

M. BALDWIN demande:

Combien d'Américains ont passé la mer comme soldats du premier contingent canadien?

L'hon. M. MACLEAN: Nous n'avons pas ce renseignement sous la main. Nous sommes dans l'impossibilité de répondre à cette question. Nous serons en mesure de dire le nombre de membres du premier contingent qui ont déclaré, lors de l'enrôlement, qu'ils étaient nés aux Etats-Unis, mais pour cela, il faut attendre que la démobilisation soit terminée et que les dossiers de chaque soldat soient remis entre les mains des autorités de la milice.

STEAMER DE L'ETAT "CHAMPLAIN".

M. CASGRAIN demande:

1. Est-il vrai que par l'entremise des ministères de la Marine et des Pêcheries, du Commerce et des Postes, le Gouvernement a reçu de la Gulf St. Lawrence Shipping and Trading Company des offres de noliser le navire de l'Etat le "Champlain" pour la compagnie?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il donné réponse à la compagnie, et quelle était cette réponse?

3. Quelles sont les intentions du Gouvernement sur l'exploitation d'une ligne de vapeurs qu'il dirigerait, entre la Malbaie et Tadoussac?

L'hon. M. MACLEAN:

1. Oui.

2. Oui; il a répondu que le ministère ne se proposait pas, pour le moment, de noliser ou de vendre le navire "Champlain".

3. Le "Champlain" est actuellement employé au service de cette ligne.

QUAIS DU FLEUVE SAINT-JEAN.

M. McLEAN (Royal) demande:

1. Quels quais le gouvernement fédéral a-t-il construits dans le fleuve Saint-Jean et ses tributaires, et à quelles dates ces quais ont-ils été construits, respectivement?

2. Le ministre des Travaux publics sait-il que ces quais exigent des réparations, et que plusieurs sont en mauvais état depuis plus d'un an?

3. Dans l'affirmative, ces quais susdits seront-ils convenablement réparés?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics):

1. Les quais de Bayswater, en 1917; de Earles, en 1914; de Gunters, en 1909; de Iround Bound Cove, en 1910; de Meaugerville, en 1909; de Oromocto (2) en 1904-1919; de Rothesay, en 1909; de Heustis Landing, en 1915; de Fredericton, en 1914; de Hatfield-Point, en 1915; de Long-Point, en 1916; de McAllisters, en 1910 de Renforth, en 116, et de Whites-Bluff, en 1915.

2 et 3. Les seuls de ces quais que la branche des ingénieurs ait déclaré avoir besoin de réparations, sont ceux de Gunters et de Oromocto, et il a été donné ordre d'y faire les réparations nécessaires.

M. McLEAN (Royal) demande:

1. Pourquoi le gouvernement fédéral n'a-t-il pas accepté le transfert des quais du fleuve Saint-Jean, fait par le gouvernement du Nouveau-Brunswick en mai et juin derniers?

2. Qui est maintenant responsable des réparations et de l'entretien de ces quais?

L'hon. M. SIFTON (ministre des Travaux publics):

1 et 2. La question est à l'étude.

ENREGISTREMENT DES COLIS POSTAUX.

M. STEVENS demande:

1. A-t-on prévenu les receveurs de la poste de ne plus inscrire, à l'avenir, le nom et l'adresse des personnes à qui des objets postaux seront adressés, dans le certificat d'enregistrement donné à l'envoyeur lorsque les objets sont mis à la poste?

2. Dans l'affirmative, pourquoi?

3. Des établissements publics ou des particuliers ont-ils fait des réclamations au ministère des Postes contre cet ordre nouveau?

4 Le ministère a-t-il songé qu'il était désirable de revenir à la pratique ancienne d'insérer le nom et l'adresse dans les certificats d'enregistrement?

L'hon. M. BURRELL (secrétaire d'Etat):

1. Oui.

2. On avait l'habitude d'insérer dans le certificat le nom et l'adresse du destinataire et aussi ils apparaissaient dans les cinq millions de formules de certificats qui étaient remplies, chaque année, aux bureaux de poste des différentes villes. Le système d'enregistrement étant si bien organisé qu'il ne se perdait de colis que dans la proportion de un pour quarante mille, on a jugé que l'insertion du nom et de l'adresse du destinataire dans le certificat était inutile, et d'autant plus inutile qu'ils figurent aux dossiers des bureaux de poste, où on peut se les procurer au besoin. D'ailleurs, l'envoyeur peut, à son gré, les insérer dans le certificat de recommandation afin de pouvoir collationner la formule avec son propre dossier. On s'est ainsi dispensé des services de plusieurs employés, on a réduit la besogne aux guichets des objets recommandés, et l'on a fait disparaître l'encombrement, les retards et les inconvénients inutiles.

3. Non.

4. Non.

CABLES SOUS-MARINS.

M. PARENT demande:

1. Combien de câbles sous-marins pour service télégraphique existent actuellement entre le Canada et les pays d'Europe?

2. A quelle date chacun a-t-il été posé?

3. Combien appartiennent à l'initiative privée et combien, s'il en est, appartiennent au peuple canadien?

4. En est-il qui appartiennent au Canada, en tout ou en partie, et dans l'affirmative:

(a) Combien le Gouvernement en a-t-il achetés, et de qui, et combien en a-t-il posés?

(b) Le Gouvernement en a-t-il construit ou posé, et dans l'affirmative, à quel prix, le Gouvernement en a-t-il acheté un, et dans l'affirmative, de qui, et à quel prix?

(c) Quels ont été les revenus du pays, de ce chef?

(d) Sous l'administration de quel ministre de la Couronne s'est fait l'achat ou le posage de semblables câble ou câbles sous-marins?

(e) Quel ministère tient le contrôle de ces câbles, et quels en sont les préposés (1) dans notre pays? (2) hors de notre pays?

(f) Des messages venant des ministres de la Couronne, ou envoyés par leur ordre, soit payés par le trésor public ou expédiés gratis, ont-ils été transmis par câble sous-marin appartenant en tout ou en partie à l'Etat canadien, et avaient-ils directement ou indirectement quelque chose à voir dans le vote des soldats d'outre-mer et aussi dans le retour au Canada d'officiers et de soldats avant la démobilisation? et, dans l'affirmative, de qui venaient ces messages, et à qui avaient-ils été adressés?

[M. Stevens.]

QUESTIONS TRANSFORMEES EN DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. MURPHY:

1. Des soumissions ont-elles été soumises au département des impressions et de la papeterie publiques, le 25 septembre, le 29 septembre, et le 16 octobre 1919, respectivement, pour les fournitures suivantes d'enveloppes:

1 mil. 100m. enveloppes n° 11 White Wove.
1 mil. 100m enveloppes n° 8 White Wove.
1 mil. enveloppes n° 11 Manille.
100 m. enveloppes n° 14 White Wove.
300 m. enveloppes n° 12 White Wove.
1 m. enveloppes n° 7 Manille?

2. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été envoyées dans chaque cas; quels étaient les soumissionnaires et quels étaient leurs prix, et à qui l'entreprise a-t-elle été accordée dans chaque cas?

3. Si dans un cas quelconque la soumission la plus basse n'a pas été acceptée, pourquoi a-t-on adjugé à un soumissionnaire plus élevé?

Par M. CURRIE:

1. Des soldats de l'armée expéditionnaire canadienne sont-ils actuellement dans les prisons ou camps de détention britannique ou français?

2. Dans l'affirmative, combien?

3. Quels sont les noms desdits soldats, la nature de leur délit, du tribunal et du terme d'emprisonnement?

4. Le gouvernement a-t-il l'intention d'accorder l'amnistie aux soldats convaincus de délits militaires? Dans l'affirmative, quand?

5. Combien de soldats de l'armée expéditionnaire canadienne sont dans les prisons britanniques ou françaises pour délits criminels?

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. McLEAN (Royal):

Copie de tous télégrammes, correspondance, et autres documents échangés entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Nouveau-Brunswick, touchant le transfert de quais dans le fleuve Saint-Jean et ses tributaires, y compris copie de toute correspondance touchant les responsabilités du gouvernement fédéral quant à l'entretien et les réparations de ces quais.

Copie de tous rapports et avis présentés par les fonctionnaires du département des Travaux publics durant les années 1918-1919 touchant la condition des quais sur le fleuve Saint-Jean et ses tributaires, et les réparations requises.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. ARMSTRONG (Lambton): Le Gouvernement voudra-t-il bien répondre aussitôt que possible à la question n° 6.

M. MACKIE (Edmonton): Je désirerais savoir quelle est la signification de "question réservée" quand le Gouvernement ne donne pas de réponse Cela veut-il dire que les questions incrites à cette session recevront une réponse à la prochaine?

M. l'ORATEUR: Quand une question insérée au Feuilleton reste sans réponse, elle se trouve rayée.

M. MACKIE: C'est ce que je pensais, monsieur l'Orateur. Cependant, vu ce qui est arrivé l'an dernier, j'aimerais à faire observer que la question n° 5 qui paraît à mon nom, figure à l'ordre du jour depuis le 23 octobre.

L'hon. M. KING: Je ne vois pas pourquoi, monsieur l'Orateur, le Gouvernement ne peut répondre à un grand nombre de ces questions. Je pourrais répondre moi-même à une ou deux, avec les renseignements que je possède. Les informations que l'on demande sont, sans doute, fort raisonnables. Il devrait être bien compris maintenant que lorsque la Chambre se réunira, en janvier ou février, toutes les questions qui sont demeurées sans réponse, à cette session, seront insérées au feuilleton. Peut-être que d'ici à deux ou trois mois, les ministres obtiendront les renseignements voulus et répondront aux questions à la réouverture.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Si aucune de ces questions n'est urgente, je me ferais un plaisir d'en faire parvenir la réponse au député qui l'a posée, dès que les renseignements seront donnés. Quant à la menace que ces questions seront posées de nouveau à la prochaine session, c'est très sérieux, et il nous faudra prendre notre courage à deux mains.

M. CURRIE: Je désirerais que la question n° 12, posée par moi, fût transformée en demande de document.

M. McKENZIE: Je proposerais au chef du Gouvernement de consentir à transformer en demandes de documents toutes les questions qui restent au feuilleton. On pourrait alors s'occuper d'obtenir les renseignements qui seraient envoyés aux honorables membres en temps voulu. En répondant à ces questions par le dépôt de documents on n'aurait pas un travail plus compliqué, et l'on s'épargnerait la nécessité de les insérer de nouveau au feuilleton, à la session prochaine.

L'hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas d'objection sérieuse à ce que la proposition de mon honorable ami soit adoptée, si elle peut servir à une fin utile; mais il me semble que les réponses envoyées aux députés qui ont posé les questions satisferaient à toute exigence pratique. Je prierai volontiers ceux de mes collègues qui sont concernés de voir à ce que cela se fasse, et je tâcherai qu'il en soit fait autant, en ce qui dépend de mon propre ministère.

M. CAHILL: Il arrive parfois que les questions intéressent plutôt d'autres députés que ceux qui les ont posées.

L'hon. M. DOHERTY: Le député qui aura reçu une réponse pourra en donner connaissance au public.

M. l'ORATEUR: Nous avons franchi l'étape où il était permis de demander le dépôt de documents parlementaires, mais il me semble que nous pourrions, quand même, faciliter autant que possible aux honorables membres la tâche qu'il leur reste à remplir. L'honorable député de Simcoe (M. Currie) ayant demandé que la question n° 12 fût transformée en demande de documents, elle sera inscrite sous cette forme.

L'hon. M. KING: Il est entendu qu'on enverra des réponses aux députés au nom de qui les questions ont été posées?

L'hon. M. DOHERTY: C'est ce qu'on fera, dans la mesure du possible.

ACHAT DE FOURNITURES.

M. HAROLD: Je demanderai au Gouvernement ce qu'il a décidé au sujet de l'achat des fournitures. Va-t-il continuer de les acheter par l'entremise de la commission des achats de guerre et a-t-il l'intention de présenter un bill comme celui qui a été abandonné à la dernière session et qui avait pour objet de créer une service pour les achats?

L'hon. M. DOHERTY: Les achats s'effectuent à présent par l'entremise de la commission des achats. Il sera présenté un bill à la prochaine session si l'on juge qu'il est besoin d'une loi pour autoriser la continuation du système actuel. Je ne saurais dire au juste ce que nous ferons.

MESSAGE DU SENAT.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du Sénat un message conçu en ces termes:

Il est institué un comité spécial du Sénat composé de l'honorable sir James Lougheed, des honorables MM. Bostock, Ross (Middleton) et Belcourt dans le but de conférer avec les honorables membres de la Chambre des communes afin que tous les bills à l'effet de modifier une loi du Parlement, contiennent au long et en italiques, en anglais et en français, les articles ou paragraphes modifiés, lorsqu'ils sont présentés pour la 1re lecture.

SUR LA DATE DE LA PROCHAINE SESSION.

M. DAVIS: Le Gouvernement pourrait-il dire quand la prochaine session sera convoquée? Je crois savoir que certains députés ont signé une pétition à ce sujet et que,

d'après les bruits qui circulent, la prochaine session pourrait commencer en janvier ou en mars.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Il est impossible de dire à présent à quelle date la prochaine session sera convoquée. Nous ne pouvons prévoir les exigences de l'avenir.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Ce ne sera pas avant l'année prochaine.

M. CAHILL: Le Gouvernement se propose-t-il d'acheter d'autres chemins de fer?

M. DENIS: Le Gouvernement a-t-il songé aux graves inconvénients que présente une session d'été, et a-t-il pris pour principe d'éviter, autant que possible, les sessions d'été à l'avenir?

L'hon. M. DOHERTY: Le Gouvernement comprend ces inconvénients-là et tient certainement, comme toute la députation en général, à éviter des inconvénients autant que possible.

M. MAHARG: Le leader de la Chambre ayant l'air d'hésiter à exprimer son opinion au sujet de la date de la convocation de la prochaine session, je demanderai si le Gouvernement a l'intention de convoquer cette session aussitôt que possible l'année prochaine, comme il en a été prié dans une requête signée par la représentation presque tout entière?

L'hon. M. DOHERTY: Nous n'avons pas reçu de requête dans ce sens, du moins il n'est pas de ma connaissance que nous en ayons reçu. Le Gouvernement tient à répondre, dans la mesure du possible, au désir de toute la représentation ou d'une partie quelconque de la députation; mais les honorables députés comprendront, sans doute, qu'il nous est impossible d'annoncer aujourd'hui la date pour laquelle la prochaine session sera convoquée.

CONFERENCE IMPERIALE SPECIALE.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Puis-je demander si le Gouvernement a appris qu'on faisait des préparatifs en vue de la convocation de la conférence impériale spéciale qui devra étudier les relations constitutionnelles de l'empire?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je ne sache pas qu'on ait pris des mesures spéciales pour convoquer cette conférence.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Ne convient-il pas que le Gouvernement conseille aux autorités britanniques de remettre la convocation de cette conférence jusqu'à ce qu'il y ait, à la tête des affaires de ce pays un gouvernement qui représente l'opinion publique?

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député abuse de son droit de demander un renseignement en débat de séance. S'il est une règle bien établie, c'est que la conduite du Gouvernement ne saurait en aucune cas être critiquée.

M. LAPOINTE (Québec-Est): C'est un simple conseil de ma part.

L'hon. M. DOHERTY: L'honorable député a fourni une raison des plus concluantes en faveur de la convocation, à bref délai, de cette conférence.

L'AMIRAL JELLICOE ET LA POLITIQUE NAVALE DU GOUVERNEMENT.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Les journaux du matin annoncent que l'amiral Jellicoe a atteint les côtes du Canada et qu'on l'a invité à venir à Ottawa, conférer avec le Gouvernement au sujet de notre politique. Puis-je m'enquérir si le Gouvernement a ou non arrêté une politique navale et s'il se propose de la soumettre à l'approbation de l'amiral, ou si l'amiral viendra ou non ici, pour suggérer un programme naval? Nous avons, je pense, le droit d'être renseignés sur ce qu'on a l'intention de faire.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Le Gouvernement canadien arrêtera la politique qui devra être adoptée et pour son approbation, le Gouvernement s'en remettra au Parlement canadien. L'avis d'un officier aussi distingué que l'amiral Jellicoe serait certainement apprécié par le Gouvernement et favorablement accueilli par lui, mais il incombe au gouvernement du Canada d'arrêter la politique à suivre, et c'est au Parlement du Canada à approuver cette politique.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Dans ce cas, dois-je comprendre que le Gouvernement n'a réellement pas adopté de programme?

L'hon. M. DOHERTY: Dès qu'un tel programme aura été adopté, le Gouvernement sera heureux de le faire connaître au Parlement et au peuple canadien.

LA SANTE DU PREMIER MINISTRE.

L'hon. M. KING: J'aimerais dire au chef intérimaire du Gouvernement—l'occasion de le faire ne se présentera peut-être plus—que les honorables membres de la gauche, de concert, j'en suis certain,

avec les honorables membres de la droite, regrettent que la maladie ait forcé le premier ministre d'être absent de la Chambre durant la plus grande partie de cette session. L'honorable ministre peut-il nous renseigner sur l'état de la santé du premier ministre et sur les progrès qu'il fait vers son rétablissement? Je suis certain que nous aimerions tous avoir quelque renseignement à cet égard avant la prorogation.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Nous sommes heureux de pouvoir dire que, d'après les nouvelles que nous avons reçues, le très honorable premier ministre reprend de la vigueur et que nous pouvons espérer qu'il reviendra parfaitement à la santé. Je ne suis pas présentement en mesure de dire exactement quand nous pouvons compter qu'il reviendra à Ottawa.

RESTAURATION DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

M. FAFARD (L'Islet) demande:

Etant donné que les vétérans de retour du front ont demandé qu'une gratuité leur soit accordée pour aider à leur rétablissement dans la vie civile, il me fait plaisir de demander au Gouvernement s'il ne croit pas qu'il serait plus à propos de leur donner cet argent plutôt que de leur distribuer des brochures contenant les discours prononcés par les honorables députés de cette Chambre.

M. l'ORATEUR: Telle que je la comprends, la question de l'honorable député en est une qui ne pourrait, en aucun cas, figurer au Feuileton, puisqu'elle implique une question administrative.

RARETE DE WAGONS DE CHEMIN DE FER.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer): Pour parler encore de la rareté des wagons sur les chemins de fer canadiens, je dois dire que j'ai convoqué, pour samedi, une réunion du bureau de guerre des chemins de fer canadiens et que j'ai reçu de lui le télégramme suivant:

De nouveau, en ce qui concerne votre télégramme d'hier. Plusieurs rapports qui vous sont parvenus au sujet de l'insuffisance de wagons dont ils parlent ont été étudiés à l'assemblée de cette commission aujourd'hui. En ce qui regarde la situation du transport de la houille, le Pacifique-Canadien annonce qu'il y a des wagons en nombre suffisant à toutes les mines situées sur son parcours. Les chemins de fer nationaux canadiens avaient un excédent de wagons aux mines qu'ils desservent, jusqu'au douze du mois dernier, quand il y a eu une rareté qui n'a duré que quelques jours seulement. Depuis, il ne s'est produit aucune nouvelle rareté de wagons. La moyenne quotidienne des envois de charbon marchand des mines nationales canadiennes depuis le 1er novembre, 7,000 tonnes, et au même taux d'expéditions pour le reste du mois, le total des expéditions durant novembre sera du double de celles du mois correspondant l'an dernier. Nous ferons observer que malgré les avertissements réitérés du Gouvernement et de cette commission, les envois de charbon au commencement de la saison ont été grandement inférieurs à ceux du charbon expédié l'an dernier, avec ce résultat que les expéditions totales depuis le 1er avril dernier jusqu'à ce jour n'ont atteint que 50 p. 100 de la quantité expédiée au cours de cette même période l'an dernier. C'est évidemment dû au défaut de la part des marchands de placer leurs commandes, et aux courtes heures de travail aux mines, résultat des troubles ouvriers. Le tonnage total des envois de charbon marchand des mines de l'Ouest du 1er avril au 31 août 1919, a été de 332,977 tonnes, contre 1,703,792 tonnes durant la même période en 1918. Depuis le 1er septembre cette année, les expéditions se chiffrent par 544,495 tonnes, contre 534,200 tonnes durant la même période l'an dernier. En ce qui concerne le matériel pour le transport des bestiaux, le retour plus actif de wagons vides par les lignes américaines, dans ces derniers jours, a grandement amélioré les choses, et si le retour des wagons canadiens acheminés vers les chemins de fer de Saint-Paul et Chicago se maintient, nous pourrons expédier de gros chargements de bétail. Un sous-comité administratif de cette commission à Winnipeg a été avisé de conférer tout de suite avec M. Stewart, de la commission des blés, dans le but de savoir quelle est la véritable raison pour laquelle le mouvement du grain est inférieur à ce que désire la commission des blés, et de prendre les mesures qui pourront être nécessaires à l'égard des chemins de fer qui ont causé cette situation. Nous regrettons que la commission n'ait pas les renseignements disponibles relatifs aux stocks de charbon de commerce emmagasinés en diverses parties du pays, mais nous croyons savoir que le contrôleur du combustible tient une réunion aujourd'hui au sujet du mouvement du charbon des mines canadiennes, ainsi qu'il est mentionné dans la dernière partie de votre message. Nous conjecturons que cela se rapporte particulièrement au mouvement entre la Nouvelle-Ecosse et l'Ontario. A défaut de renseignements définitifs concernant les demandes additionnelles qui peuvent être faites aux chemins de fer à cet égard, soit quant au territoire ou aux quantités à manutentionner, il est difficile de faire un rapport précis. Les chemins de fer cependant sont prêts à transporter le charbon des Provinces maritimes, à la pleine capacité de leur matériel rendu disponible par la libération des wagons qui transportent du fret d'exportation à destination des ports de mer.

Je pourrais dire, relativement à la dernière partie de ce télégramme, que j'ai demandé à la commission de guerre des chemins de fer canadiens, quelle serait la situation si nous avions à transporter du charbon des Provinces maritimes ou de l'Ouest à l'intérieur d'Ontario et de Québec, et c'est pour cela qu'elle mentionne la question du transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ouest dans le cas où il y aurait une insuffisance dans l'intérieur.

M. SHAW: Le ministre des Chemins de fer a-t-il appris que les chemins de fer nationaux canadiens dans l'Ouest, refusent de fournir des wagons aux expéditeurs de foin vers des points situés sur le parcours du Pacifique-Canadien, et dans l'affirmative, que fait-il pour porter remède à la situation?

L'hon. M. REID: Je n'ai reçu aucune réclamation; mais lorsque l'honorable député a porté cela à mon attention, j'ai adressé des télégrammes aux chemins de fer Nationaux canadiens et à la commission de guerre des chemins de fer du Canada. Il est probable que je recevrai des réponses dans le cours de la journée, et je les communiquerai immédiatement à l'honorable député.

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCE.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) propose la motion suivante:

La Chambre décide d'accorder à Sa Majesté la somme de $62,916,039.42, sur le fonds consolidé, pour les dépenses du service public durant l'exercice se terminant le 31 mars 1920.

C'est la résolution ordinaire afin de rendre effectif le budget qui a déjà été voté.

M. McKENZIE: Je suppose que le projet de loi de finance sera soumis au Parlement.

L'hon. M. DOHERTY: Il faut d'abord adopter cette résolution, et l'on présente ensuite un projet de loi basé sur la résolution.

(La motion est adoptée.)

Rapport est fait sur le projet de résolution qui est adopté.

L'hon. M. DOHERTY demande à présenter un projet de loi (bill n° 44), tendant à accorder à Sa Majesté une certaine somme d'argent pour les besoins du service public au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1920.

Cette motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re et la 2e fois, délibéré sommairement en comité et rapporté.

L'hon. M. DOHERTY propose la 3e lecture du projet de loi.

M. DENIS: Avant la troisième lecture de ce bill, je voudrais savoir si c'est l'habitude de faire imprimer ces bills et de les distribuer aux députés, avant leur adoption.

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. DOHERTY: D'après mon expérience, je ne peux me rappeler aucun cas dans lequel les délibérations de la Chambre aient été suspendues pour permettre de distribuer un bill de cette nature, car celui-ci ne contient pas autre chose que les subsides qui ont déjà été discutés. Nous suivons la coutume.

M. DENIS: Je vois très bien que ce projet a pour but de donner effet à la résolution qui vient d'être adoptée; cependant, il me semble extraordinaire que ce projet de loi soit adopté par cette Chambre sans que les députés en connaissent la teneur ou même sans qu'ils puissent mettre la main sur un seul exemplaire, afin d'en examiner les dispositions. Je ne m'oppose nullement à l'adoption de cette mesure.

M. l'ORATEUR: Pour l'information de l'honorable député, je dois dire que le bill est imprimé et qu'il est probablement prêt à distribuer; mais, à cette étape de la discussion, il est presque impossible de suspendre les délibérations pour faire distribuer un projet de loi de ce genre, comme cela se pratique dans le cas d'autres bills au cours de la session.

M. McKENZIE: C'est la seule occasion que j'aurai de demander au ministre de la Colonisation et de l'Immigration un renseignement sur la distribution d'une partie des deniers affectés aux objets de ce bill. Je crois qu'il a donné des explications d'un caractère général sur la méthode que suivrait le ministère du Rétablissemet des soldats au civil pour la répartition de ces fonds, mais il serait à propos d'adopter le système ou les rouages voulus dans chaque province. Il faudrait créer dans chaque province un comité muni des instructions voulues sur le mode de répartition de ces deniers. Ainsi, en ce qui concerne ma province, je suppose que le système qu'on pourrait y appliquer répondrait également bien aux besoins des autres provinces. Quant à la Nouvelle-Ecosse, quel comité se propose-t-il d'établir et où sera-t-il installé, de façon à ce qu'il puisse veiller à la distribution de ces deniers aux soldats, aux veuves et à tous ceux qui ont droit à ces secours pécuniaires, tout en procédant d'après une règle établie et d'application uniforme dans toutes les autres provinces?

L'hon. M. CALDER: Je ne saurais parler de science certaine, car rien n'a encore été décidé. Nous n'avons pas encore eu l'occasion d'examiner la forme que prendront les rouages à créer, mais comme je le disais l'autre soir, il est possible qu'il faille créer de nouveaux rouages. A mon avis,

il faudrait qu'un agent de l'Etat fût chargé de veiller à la dépense des crédits affectés a des cas d'indigence résultant du chômage, et il importe en outre d'établir des règlements concernant la distribution de ces deniers, les circonstances qui en motiveront le paiement, le montant payable à chaque personne, la durée du délai accordé pour ces paiements et ainsi de suite. Il nous faudra une autorité centrale qui agirait pour tout le pays. Sans doute, il devrait y avoir pour chaque province un petit comité de trois personnes au plus pour toute la province, et il y a lieu de croire que nous serons en mesure de faire exécuter cette besogne en quatre ou cinq mois. Outre les commissions provinciales, je crois qu'il faudra aussi établir des comités locaux. Par exemple, dans la province d'Ontario, il peut survenir une période de chômage à Toronto, à Hamilton, à Peterborough ou ailleurs, et il faudra des comités locaux pour faire le travail sous la direction des commissions provinciales. Le décret du conseil devrait préciser clairement les règlements relatifs à l'affectation de ces deniers; et indubitablement toute cette œuvre devrait être sous la direction d'une autorité centrale. Nous n'avons pas encore eu le temps d'étudier la question en détail. Je désire aussi consulter quelques unes des organisations militaires sur le meilleur système à concevoir pour règler la question, et assurément, il y a encore amplement de temps pour des consultations de ce genre.

M. MAHARG: Le ministre est-il d'avis que la loi adoptée ait assez de largeur pour nous permettre d'user de la latitude voulue et d'agir avec libéralité? Si je ne me trompe, l'honorable ministre a donné à entendre, lorsque nous étions en comité, que certaines modifications de rédaction pourraient être apportées à cette loi afin de lui donner plus d'ampleur, et j'ai conclu de cette observation qu'il était d'avis qu'on y ferait quelque changement.

L'hon. M. CALDER: La loi instituant ce ministère, permet au Gouvernement d'assigner à ce service le soin ou traitement de tout soldat rapatrié, sous quelque forme qu'il jugera à propos. Le bill est très large dans sa rédaction et il permet d'assigner au chef de ce service toutes fonctions que le Gouverneur en conseil désire lui attribuer. Quant à savoir si le crédit est suffisant pour permettre au ministre de pourvoir à tous les cas de rétablissement, il est permis d'en douter. En revanche, le ministère lui-même a des crédits ouverts dont il peut se servir pour certaines dépenses, et je crois que les fonds disponibles nous permettront de nous rendre jusqu'à la fin de l'exercice.

Dans le cas contraire, la nécessité s'impose de continuer quand même certaines parties saillantes de l'œuvre; or, après les déclarations que j'ai entendues ici, l'autre soir, je suis convaincu que le Parlement nous accordera l'autorisation de débourser les sommes nécessaires à cette fin. Il va sans dire que nous aurions recours à ce moyen uniquement dans le cas où les crédits affectés à cette œuvre ne suffiraient pas.

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI RELATIF AU RETABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

L'hon. M. CALDER (ministre de la Colonisation et de l'Immigration) propose la 2e lecture des amendements faits par le Sénat au projet de loi (bill n° 10) tendant à modifier la loi sur le ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

—On voudra bien se rappeler que lorsque ce bill fut discuté en comité général, on proposa certaines modifications. Le Sénat les a incorporées dans le projet de loi. Dans l'original, l'alinéa "h" du paragraphe 2 est ainsi conçu:

> Imposer des amendes recouvrables sur conviction par voie sommaire pour la violation d'une disposition quelconque de l'un de ces règlements.

On a suggéré de fixer le chiffre maximum de l'amende à imposer, de sorte que l'article a été modifié et est ainsi libellé:

> L'imposition de peines n'excédant en aucun cas une amende de deux cents dollars ou un emprisonnement de trois mois au maximum pouvant être mises à exécution après déclaration sommaire de culpabilité pour contravention à une prescription de semblable règlement.

On propose donc que le département soit autorisé à édicter des règlements relativement à certains travaux et qu'il ait aussi le pouvoir d'imposer des peines pour toute contravention à ces règlements. Le texte actuel fixe le maximum de la peine à 200 piastres d'amende ou trois mois de prison.

Le chef de l'opposition a alors proposé que tous règlements édictés sous l'empire de cette loi devraient être soumis à l'approbation du Parlement dans les quinze jours suivant leur adoption et en conséquence, nous avons ajouté un alinéa "i" à cette fin. Il est ainsi conçu:

> Tous règlements établis sous l'empire de la présente loi et approuvés par le Gouverneur en conseil doivent être déposés devant le Parlement, si le Parlement est alors appelé à tenir une session, dans les quinze jours qui suivent leur établissement, ou, si le Parlement est prorogé, dans les quinze jours qui suivent l'ouverture de la session.

Relativement à l'alinéa " b " du paragraphe 2, qui a trait à la nomination des fonctionnaires techniques et spéciaux, le Sénat a ajouté la clause suivante:

Toutefois, les règlements susdits doivent renfermer les dispositions voulues pour faire certifier successivement, ainsi qu'il est requis, ces nominations par la commission du service civil.

M. McMASTER: Le mot " certifier " me semble assez étrange.

L'hon. M. CALDER: C'est l'expression en usage. Toutes les nominations doivent être certifiées par la commission.

M. McKENZIE: Je crois bien qu'il est trop tard à cette heure pour apporter des modifications au présent bill; cependant, cet aliéna " h " que le Sénat a ajouté pour fixer le maximum de l'amende à 200 piastres ou à un emprisonnement de trois mois constitue à mes yeux une disposition plutôt hétérogène. Je ferai observer au ministre de la Justice qu'il existe une disproportion appréciable entre cette amende de 200 piastres et un emprisonnement de trois mois. Le droit criminel ordinaire décrète que le maximum de l'amende n'excédera pas 20 piastres ou trois mois de prison, ce qui paraît établir une proportion raisonnable. Il est injuste de conférer à un magistrat le pouvoir d'imposer une amende de 200 piastres ou à défaut un emprisonnement de trois mois. Il a le pouvoir, cela va sans dire, d'imposer une amende de une piastre et au-dessus, mais il a également le droit d'imposer le maximum de la peine.

Je voudrais que l'on établisse une proportion plus raisonnable entre le chiffre de l'amende et la durée d'emprisonnement. Je propose donc que le texte de la disposition soit modifié ainsi qu'il suit: " n'excédant pas 50 piastres ou trois mois d'emprisonnement ".

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Il paraît exister à première vue une certaine disproportion entre le chiffre de l'amende et la durée de l'emprisonnement. Lorsque le bill a été discuté en comité général, j'ai proposé de fixer le maximum de la peine à une amende de 200 piastres ou à un emprisonnement de six mois. Je ne connais pas les raisons qui ont porté le Sénat à réduire à trois mois la durée de l'emprisonnement; je ne crois pas toutefois que le texte de la disposition soit de nature à autoriser à lui refuser notre assentiment. Un emprisonnement de trois mois serait peut-être un châtiment suffisant pour les deux infractions que nous visons à punir.

[L'hon. M. Calder.]

(Les modifications sont adoptées.)

La séance est suspendue jusqu'à trois heures.

Reprise de la séance.

DEPOTS DE RAPPORTS.

Par l'hon. M. Doherty: Rapport concernant la prolongation pour une autre période de cinq ans de la convention d'arbitrage conclue entre la Grande-Bretagne et l'Italie.

Par l'hon. M. Burrell: Dossier de la correspondance relative au classement des fonctionnaires permanents de tous grades de la Chambre des communes.

M. ARCHAMBAULT: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que certains documents dont la Chambre a ordonné le dépôt il y a déjà quelque temps, n'ont pas encore été déposés sur le bureau. Je veux parler de certaines questions que j'ai posées le 18 septembre dernier, touchant l'expédition d'un contingent canadien en Sibérie, ainsi que le 29 octobre dernier, relativement à l'hôpital militaire de Sainte-Anne de Bellevue. Je tiens aussi à signaler à l'attention de la Chambre qu'on n'a pas encore répondu à une autre question convertie en ordre de dépôt de document, le 20 octobre dernier, demandant la liste des actionnaires du Grand-Tronc. Le dépôt de cette liste aurait peut-être été plus intéressant avant l'adoption de la loi relative à l'acquisition du Grand-Tronc; cependant, la nécessité d'obtenir ces renseignements subsiste encore, et j'espère que le Gouvernement prendra des mesures pour que cette liste soit déposée sans autre délai.

L'hon. M. DOHERTY: Je verrai à faire hâter la préparation de tous ces dossiers. Quant au dernier sujet qu'a mentionné l'honorable député, la Chambre se rendra compte sans doute qu'il est impossible d'obtenir une pareille liste du jour au lendemain. Les noms des actionnaires d'une compagnie comme le Grand-Tronc sont susceptibles de changer à tout instant. Je verrai pourtant à ce que l'on fasse toute la diligence voulue pour obtenir une liste aussi complète que possible.

L'hon. M. BURRELL: Si l'honorable député veut bien avoir l'obligeance de m'envoyer un mémoire des dossiers qu'il deman-

de, je verrai à hâter la préparation de ces documents.

M. l'ORATEUR: Je déclare la séance suspendue jusqu'à quatre heures.

OBSERVATIONS RELATIVES A LA PROCHAINE CONFERENCE IMPERIALE.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Monsieur l'Orateur, ai-je le droit en ce moment de revenir sur la question que l'on m'a empêché de discuter cet avant-midi?

M. l'ORATEUR: Je suis certain que la Chambre accordera la plus grande latitude possible à l'honorable député de Québec-Est, dans les circonstances.

M. LAPOINTE (Québec-Est: Je désire donc profiter de l'occasion qui m'est offerte, monsieur l'Orateur, pour bien faire saisir à la Chambre toute l'importance de la question que j'ai soulevée ce matin. Le très honorable premier ministre (M. Borden) ainsi que le président du conseil (M. Rowell) ont informé la Chambre, au cours de la présente session, que la conférence impériale tiendra prochainement une réunion spéciale très importante dans le but de discuter et de régler la politique future de l'empire en tant qu'il s'agit des relations qui doivent exister entre ses parties constituantes. Chacun sait que la question intéresse énormément la population du Canada. Notre rang comme nation, nos destinées et notre honneur feront le sujet des délibérations de la conférence, et cette réunion, grosse de conséquences, décidera peut-être de notre sort. J'estime, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement auquel le pays confiera la tâche de représenter nos intérêts nationaux à cette importante réunion, devrait être parfaitement d'accord avec l'opinion publique et commander l'appui au moins d'une partie considérable de notre population. Je n'ai pas la pensée d'être désagréable pour qui que ce soit, mais tout le monde admet aujourd'hui que le Gouvernement du jour et même le présent Parlement ne reflètent point l'opinion publique canadienne.

M. SHEARD: Pas du tout.

M. LAPOINTE (Québec-Est): Le Gouvernement du jour, c'est évident, ne commande pas l'appui d'une bonne partie de la population du Canada.

Dans les circonstances, il ne saurait exister entre le pouvoir exécutif et les administrés cette confiance et cette bonne volonté, si nécessaires à l'administration efficace des affaires du pays, surtout lorsqu'il s'agit de discuter et de donner une solution à des problèmes de l'importance de ceux auxquels j'ai fait allusion tout à l'heure.

Les amis du Gouvernement du jour reconnaissent franchement la situation dans la presse et ailleurs, mais ils ajoutent: L'opposition ne commande peut-être pas plus que le Gouvernement l'appui du peuple canadien. C'est ce que nous verrons.

En ce qui me concerne, je ne craindrais pas de briguer de nouveau les suffrages des électeurs de Québec-Est. Je crois, avec raison, représenter leurs vues à la Chambre. Je puis dire la même chose de tous les honorables députés de la gauche. (Exclamation à droite.) Je n'en connais pas un qui ne serait pas réélu, si nous avions des élections générales.

M. MOWAT: En faisant ces remarques, l'honorable député représente-t-il les vues des cultivateurs de la province de Québec?

M. LAPOINTE (Québec-Est): Monsieur l'Orateur, les cultivateurs de la province de Québec appuient le parti libéral, parce que celui-ci les protège. Les libéraux de Québec sont amis des cultivateurs, qui le savent.

Une VOIX: Que dites-vous de ceux d'Ontario?

M. LAPOINTE (Québec-Est): Pas un seul de mes honorables collègues de la gauche ne craindrait de retourner vers ses commettants pour se faire réélire. Combien de membres de la droite oseraient tenter la même aventure? Fût-il vrai même que l'opposition n'a pas plus les faveurs du public que le Gouvernement, mon argument n'en aurait pas moins de force. Au contraire, il est reconnu aujourd'hui que la Chambre des communes, telle qu'elle est constituée, ne représente ni l'opinion, ni les idées, ni les aspirations du pays. Je demande au ministère de mettre fin à ce dangereux état de choses, de ne pas s'imposer plus longtemps à une nation qui ne veut plus de lui, mais de faire appel aux électeurs afin que nous ayons une Chambre des communes qui interprète justement et convenablement les sentiments de la nation. Si je ne m'écarte pas du règlement, monsieur l'Orateur, je prierai le cabinet de donner sa démission.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Avant de répondre à l'émouvante requête de l'honorable député (M. Lapointe), je donnerai en peu de mots un avertissement qui fera trembler un grand nombre de nos amis de la gauche. Nous avons entendu son appel pathétique et nous savons tous qu'il est convaincu que le pays a en lui et

ses collègues une confiance illimitée. Le moins que l'on puisse faire est donc de prêter une attention minutieuse à ses touchantes exhortations.

J'ose dire—et je n'ignore pas qu'un bon nombre des honorables députés de la gauche se demanderont, après cela, avec anxiété combien de temps ils resteront membres de la Chambre—que cette invitation recevra du Gouvernement la considération la plus sérieuse.

L'honorable député semble craindre qu'au moment de la conférence le Gouvernement au pouvoir ne possède pas la confiance du pays. Lui rappellerai-je qu'on a déjà déclaré que lorsque la conférence aura lieu, étant donnée son importance, des membres des deux côtés de la Chambre seront invités à faire partie de la délégation qui représentera le Canada. Comme l'honorable député s'est déjà fait fort d'être le seul membre qui possède, sans contredit, la confiance de ses commettants, il peut caresser l'espoir d'être du nombre des délégués, afin que nous soyons sûrs que l'opinion du Canada soit fidèlement interprétée à cette réunion.

M. MAHARG: Je rappellerai à l'honorable ministre qui dirige la Chambre qu'il y a un centre maintenant.

L'hon. M. DOHERTY: Bien, nous reconnaissons tous que la vertu réside dans un juste milieu, et nous essaierons de ne pas oublier les vertueux.

M. McMASTER: Comme le centre a constamment voté avec le Gouvernement, je ne blâme pas l'honorable ministre qui dirige si aimablement la Chambre d'oublier le troisième parti.

M. LAFORTUNE: Vu que je suis cultivateur, monsieur l'Orateur, j'ai une chance de faire partie de la délégation.

M. MORPHY (texte): Monsieur l'Orateur, il est très difficile pour moi de répondre en français à l'hon. député de Québec-Est (M. Lapointe) sur la question qu'il a soulevée dans cette Chambre.

L'honorable député disait que le peuple du Canada n'avait pas de confiance dans le Gouvernement actuel. Je crois que le meilleur moyen de prouver la question est de prendre immédiatement un vote sur le sujet et je serai parfaitement satisfait du résultat. (Exclamations).

M. MAHARG: L'honorable député devrait nous traduire ces paroles en anglais, afin que nous puissions rire nous aussi.

(M. Morphy répète son observation en anglais.)

[L'hon. M. Doherty.]

M. LAPOINTE (Québec-Est): Ce n'est pas un tribunal impartial.

2e DELIBERATION DU PROJET DE LOI TENDANT A VENIR EN AIDE A LA LEGISLATION PROVINCIALE QUI PROHIBE LE TRAFIC DES BOISSONS ENIVRANTES.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) propose l'adoption des amendements apportés par le Sénat au bill n° 27, qui a pour objet de modifier une loi destinée à venir en aide à la législation provinciale prohibant la vente ou l'usage de liqueurs enivrantes.

Le principal amendement consiste à ajouter au bill une disposition établissant qu'il ne sera pas censé prohiber la vente ou la mise en vente, la fabrication ou l'importation, dans une province, de liqueurs enivrantes pour des fins sacramentelles ou médicinales, ni la fabrication pour des fins commerciales autres que l'usage de ces liqueurs à titre de boisson. On n'a jamais eu l'intention de prohiber autre chose que l'usage d'une liqueur enivrante à titre de boisson.

M. DEVLIN: Aux Etats-Unis on a soulevé la question de savoir si en prohibant l'importation des liqueurs enivrantes destinées à être employées à titre de boisson, on avait ou n'avait pas prohibé l'importation de liqueurs enivrantes destinées à être employées pour le bain et pour d'autres fins. L'honorable ministre pourrait-il dire si, d'après lui il serait ou ne serait pas à propos de faire une exception au sujet de l'usage de liqueurs enivrantes, pour le bain?

L'hon. M. DOHERTY: En vérité je n'avais pas prévu la question du bain. Il nous est déjà arrivé d'entendre dire que quelqu'un s'était noyé dans un tonneau de malvoisie, mais je ne sache pas que la question de se baigner dans les spiritueux se soit présentée quand il s'est agi de faire des lois de prohibition pour le Canada. D'ailleurs, cette question n'y avait pas beaucoup rapport.

(Les amendements sont adoptés).

PROROGATION DU PARLEMENT.

M. le lieutenant-colonel Chambers, huissier à verge du Sénat, apporte un message de S. Exc. le Gouverneur général, réclamant la présence immédiate de la Chambre des communes dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur s'y rend avec la Chambre. Il plaît alors à S. Exc. le Gouverneur général de donner, au nom

de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Loi portant modification de la loi des grains du Canada.

Loi modifiant la loi de la milice.

Loi modifiant le Code criminel.

Loi ayant pour objet de maintenir en vigueur les pouvoirs de la commission des contrôleurs du commerce du grain du Canada de sorte qu'elle puisse terminer ses affaires, et de maintenir en vigueur une garantie consentie par le Gouverneur en conseil relativement à la récolte de blé de 1918.

Loi modifiant la loi sur la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

Loi modifiant la loi ayant pour objet de ratifier deux décrets du Gouverneur général en conseil, concernant le réseau du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Loi concernant la North Empire Fire Insurance Company.

Loi ayant pour objet de mettre en vigueur le traité de paix entre Sa Majesté et certaines autres puissances.

Loi modifiant la loi d'interprétation.

Loi modifiant la loi des terres fédérales.

Loi concernant la commission des blés du Canada.

Loi ayant pour objet de permettre temporairement l'importation, la fabrication et la vente de la margarine en Canada.

Loi portant modification de la loi des viandes et conserves alimentaires.

Loi pour faire droit à Millie Wettlaufer.

Loi pour faire droit à Arthur LeRoy Eastcott.

Loi modifiant la loi de la cour d'échiquier.

Loi pour faire droit à John Robert Stephenson Carson.

Loi pour faire droit à Frank Thimm

Loi modifiant la loi de l'immigration.

Loi modifiant la loi du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile.

Loi modifiant la loi du service civil, 1918, relativement aux traitements de certains directeurs et directeurs adjoints de la poste.

Loi modifiant la loi du service civil, 1918.

Loi concernant l'acquisition du réseau de la compagnie du Grand-Tronc.

Loi modifiant la loi de tempérance du Canada.

Loi portant modification de la loi de l'opium et des drogues.

Loi concernant les brevets d'invention.

Loi modifiant la loi de la marine marchande du Canada (pilotage).

Loi concernant une certaine convention entre Sa Majesté et le Président de la République française, en date du dix-neuvième jour de septembre 1907, et une convention supplémentaire à cette convention, et la loi de la convention avec la France de 1908.

Loi modifiant la loi des falsifications (concernant les sons et recoupes).

Loi modifiant la loi de la Chambre des communes.

Loi modifiant la loi venant en aide à la législation provinciale prohibant ou restreignant la vente ou l'usage des boissons enivrantes.

Loi modifiant la loi des impressions et de la papeterie publiques.

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour les besoins du service public au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1920.

A ces bills la sanction royale est donnée par le greffier du Sénat, dans les termes suivants:

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des communes adresse la parole à S. Exc. le Gouverneur général, en ces termes:

"QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

"Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au Gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes je présente à Votre Excellence le bill suivant:

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour les besoins du service public durant l'exercice finissant le 31 mars 1920.

"A ce bill je prie humblement Votre Excellence de donner sa sanction".

A ce bill la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat, dans les termes suivants:

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi, il plaît à S. Exc. le Gouverneur général de clore la troisième session de la treizième législature du Parlement par le discours suivant:

Honorables messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

En mettant fin à vos travaux pour la présente session, je vous remercie de la diligence et de l'efficacité avec lesquelles vous vous êtes acquittés de vos devoirs.

Des lois de la plus haute portée et de grande importance ont absorbé votre attention.

Le traité de paix conclu avec l'Allemagne par les alliés et les Puissances associées, et signé à Versailles le vingt juin mil neuf cent dix-neuf, et le traité de paix conclu entre les mêmes puissances et la République d'Autriche, signé à Saint-Germain-en-Laye le dix septembre mil neuf cent dix-neuf, vous ont été remis et ont reçu votre approbation.

Ces traités ayant été approuvés par l'Allemagne et l'Autriche d'une part, et par au moins trois des puissances alliées et associées de l'autre, attendent seulement l'échange des ratifications pour entrer en vigueur et devenir exécutoires.

J'espère ardemment que les dispositions de ces traités, marquant comme ils le font la fin des hostilités, ouvriront pour l'humanité une ère nouvelle dans laquelle on empêchera les grandes guerres et on assurera au monde d'une façon efficace les bienfaits de la paix.

Le Canada a pris une forte part dans les opérations de la guerre et contribué, d'une façon considérable, à sa fin victorieuse; et il est en conséquence agréable de noter la position distinguée qui lui a été attribuée dans la poursuite des négociations à la Conférence de la paix à Paris.

La visite de Son Altesse Royale le prince de Galles au Canada a été une source profonde et étendue de satisfaction. La bienvenue générale

qui l'a accueilli est une preuve de l'attachement du peuple canadien au Trône et aux institutions britanniques. Cette bienvenue de tout cœur dans son essence est un hommage éclatant au caractère personnel élevé et aux qualités de Son Altesse Royale qui, en paix comme en guerre, s'est intimement identifiée avec le Canada et a montré son vif désir de promouvoir le bien-être du peuple de notre pays.

L'achat de la propriété du Grand-Tronc, rattachée aux voies ferrées nationales existantes, contribuera puissamment à l'administration profitable et économique de tout le système et aidera grandement à la solution de l'important problème du transport du commerce canadien.

L'adoption du rapport du comité de la Chambre des communes sur le projet de loi numéro dix élargira la sphère et l'application des mesures déjà prises pour faire face aux besoins des soldats revenus du front et de leur famille.

L'adoption de la classification du service civil du Canada permettra à la commission de s'occuper immédiatement de la nouvelle organisation du service.

Le succès qui a accueilli l'inauguration de l'emprunt de la Victoire est un hommage au patriotisme et à l'esprit d'organisation des hommes d'affaires canadiens, démontre pleinement la détermination et la promptitude du pays à remplir ses obligations envers ses soldats, maintient le crédit du Canada et augmente la puissance de sa position commerciale.

En jetant un coup d'œil sur les conditions économiques et sociales existant dans le monde, il est agréable de constater que la position du Canada se compare favorablement avec celle de tout autre pays, et est même beaucoup plus favorable que celle du plus grand nombre. Grâce à l'accord dans l'action entre le capital et le travail, aidés comme ils l'ont été par la conférence industrielle tenue récemment et à l'activité continue de notre peuple engagé dans la production, et soutenue par la pratique intense de l'industrie et de l'économie, nous pouvons faire face, les années prochaines, au travail de reconstruction et de réorganisation, avec une confiance pleine d'espérance.

Messieurs de la Chambre des communes:

Je vous remercie d'avoir pourvu aux besoins du service public conformément aux exigences de la reconstruction et à l'aide à donner aux soldats de retour du front.

Honorables messieurs du Sénat:
Messieurs de la Chambre des communes:

Je prie Dieu Tout-Puissant de faire pénétrer dans notre esprit des conseils raisonnables et prudents, d'inspirer à tout notre peuple la volonté de travailler et d'économiser, et de continuer les bienfaits de la paix et de la prospérité dans notre patrie.

INDEX

PREMIÈRE PARTIE

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

Affaires extérieures

— Biens des sujets allemands, 997
— Cession des Antilles anglaises aux Etats-Unis, 376
— Clauses relatives au travail (Dépôt des), 274
— Commandes de la Grèce, 376
— Commission des eaux internationales, 275
— Conférence internationale du travail, 1649
— Congrès international du commerce, 1184
— Convention commerciale avec la France, 1937, 1947
— Convention relative à l'occupation du Rhin, 263
— Convention relative au saumon, 1184
— Crédit à la Roumanie, 246, 376, 411, 483
— Etrangers (Exclusion des), 627, 752
— Etrangers (Internement des), 409
— Galicie orientale, 906
— Mission canadienne du commerce à Londres, 1651
— Pacte de la Ligue des nations (Dépôt du), 274, 309
— Passeports (Faux), 913
— Réclamations contre le gouvernement des Etats-Unis, 627
— Traité anglo-français, 609
— Traité autrichien, 463, 1149, 1372
— Traité de paix avec la Bulgarie, 609
— Traité avec la Pologne, 266
— Traité de paix (Discussion du), 13, 27, 52, 76, 111, 154, 182, 183, 501, 534, 998
— Traité de paix et autres documents (Dépôt du), 3535
— Traité de paix, impression des clauses relatives au travail, 309

Agriculture

— Commission du blé, 675, 914, 957
  Taxe de 15 cents sur le baril de farine, 1009
  Ventes à l'Angleterre, 843
— Contrôle des grains, 670, 688, 851
— Elévateur de l'Etat à Vancouver, 904
— Loi des grains, 850
— Sons et recoupes, 181, 719, 1231

Armée

— Aviation, vente de matériel, 1516
— Caisse des cantines, 411
— Caisses régimentaires, 411
— Canadiens français au régiment Royal-Canadien, 1652
— Casernes de St-Jean, 751
— Comité de rapatriement, 1514
— Commission des pensions, 717
— Corps expéditionnaire
  Augmentation de solde, 411
  Effectifs restés en Canada, 846, 903
  Fausses inscriptions sur les contrôles, 3, 27, 111
  Logement des troupes, 536
— Cours post-universitaire pour les médecins, 1151
— Démobilisation, 718
— Fusil Ross, 536
— Gratification de service, 409
— Gratifications aux vétérans, 181
  Interpellation de M. Currie, 311
  Législation comparée, 246
— Indemnité de démobilisation, 846
— Insoumis (Amnistie aux), 407, 1014, 2021
— Insoumis de la province de Québec, 625
  Dans Témiscouata et Kamouraska, 751, 1150
  Inégalité des peines, 410
— Logements pour les soldats licenciés, 464
— Médecins militaires, 903, 910, 1151
— Monuments commémoratifs en Europe, 500
— Opérations militaires, observations du général Hughes, 847
— Pertes canadiennes à la guerre, 628
— Police militaire (Actes de la), 111
— Restauration des soldats, 23, 308, 412, 447, 625
  Impression du rapport du comité, 1225
  Indiscrétions relatives aux conclusions de l'enquête, 1517
  Dépôt du rapport, 1625
  Discussion du rapport, 1768, 1821, 1833, 1886, 1919, 1981, 1984, 1997, 2020, 2029
— Service de santé de l'armée, 717

Armée—*Suite*
— Situation des anciens combattants, 647
— Situation des Canadiens dans l'armée anglaise, 1014
— Soldats canadiens condamnés en Angleterre, 751
— Soldats canadiens dans les prisons anglaises, 907
— Trésorerie militaire, 1228
— Volontaires américains dans le 1er détachement canadien, 2023

Armistice, message du roi, 1856

Attentat contre lord Atholstan, 1067

Aviation, vente de matériel, 1516

Boissons enivrantes (Trafic des), 1968, 1998, 2032

Bougie (Soldat Benoit), 751

Brevets d'invention, 1936

" Bulletin officiel canadien ", 1014

Câbles sous-marins, 2024

Chef de l'opposition, 1946, 1994

Chemins de fer
— Caisse de secours, 409
— Disette de wagons, 1014
— Elévateur du Grand-Tronc-Pacifique à Port-Arthur,
— Extension de l'Intercolonial, 854, 1005
— Gare de Lévis, 555
— Gare centrale d'Ottawa, 555
— Gratuité des chemins de fer aux agents d'immigration, 1514
— Lignes canadiennes aux Etats-Unis, 1653
De la baie d'Hudson, 667, 718, 912, 2021
De Gagetown à Westfield, 719
De Lotbinière à Mégantic, 1392
De Québec au Saguenay, 1229, 1392, 2022
— Loi des chemins de fer, 1933, 1963
— Rachat du Grand-Tronc (Discussion du projet de), 1016, 1068, 1128, 1188, 1235, 1286, 1343, 1393, 1456, 1518, 1583, 1602, 1625, 1653, 1691, 1721, 1943, 1948
Actionnaires de la compagnie, 1152
Attitude du gouvernement de la Saskatchewan, 1517
Déclaration du Gouvernement, 980
Dépôts de documents, 1011
Dettes du réseau envers l'Etat, 1575
Frais d'enquête, 1997
Opposition du Board of Trade de Montréal, 1168, 1188

Chemins de fer—*Suite*
Opposition de la chambre de commerce d'Halifax, 1184
— Réseau national
Etat financier, 1225, 1230
Incident Gus. Porter, 956
Ponts, 1227
Recettes, 912
Réparations, 408
Uniformes des employés, 463
— Rivière-Ouelle, 1392
— Subventions, 1230
— Tarifs, 2022
— Télégraphistes à Lemieux, 913

Cochrane (Eloge de l'hon. M.), décédé, 462

Comités parlementaires
— Agriculture et colonisation, 51
— Banques et commerce, 50
— Bills d'intérêt privé, 50
— Comptes publics, 50
— Débats, 56
— Forêts et cours d'eau, 51
— Impressions, 50, 75
— Marine et pêcheries, 51
— Mines et minéraux, 51
— Monument Baker, 109, 750, 826
— Privilèges et élections, 49
— Règlement (Ordres permanents), 50
— Restaurant, 75
— Sélection, 2

Commerce et industrie
— Brevets d'invention, 866, 890
— Bourse des grains de Winnipeg, 956
— Commission du commerce
Commissaire de langue française, 828
Déclarations du vice-président, 668, 1012
Murdock (Nomination de M.), 1719
Traitement des commissaires, 447, 500, 670, 688
— Compagnie d'assurance la North Empire, 844
— Commandes de la Grèce, 376
— Congrès international du commerce, 1184
— Convention commerciale avec la France, 1937, 1947
— Cours du change avec les Etats-Unis, 463
— Crédit à la Roumanie, 246, 376, 411
— Exploitation houillère dans l'Ouest, 1973
— Importations de produits allemands, 1575
— Lait (Prix du), 556
— Linière (Industrie), 626
— Margarine, 893, 936
— Méthodes scientifiques d'exploitation, 472

Commerce et industrie—*Suite*
— Mission du commerce à Londres, 245, 1651
— Mission commerciale en Chine et en Sibérie, 1582
— Nickel (Exportation de), 751, 1067
— Sucre (Disette du), 1653, 1818
— Sucre (Prix du), 1067
— Tanlac (Composition du), 1015
— Viandes et conserves alimentaires, 1126, 1152

Commission d'achat des ministères, 626

Commission du commerce (Voy. *Commerce*).

Commission de régie intérieure, 26, 150

Conférence impériale, 2031

Conférence de la paix (Délégation du Canada à la), 151, 956, 998

Conner (James), 659

Cour d'échiquier, 997

Deacon (Colonel), 958

Dickenson (Major), 1227

Drayton (Sir Henry), 958, 997

Duchemin (H. P.), 275

Elections
— Candidature sir H. Drayton, 997
— Droit électoral des Orientaux, 555
— Jour férié, 443, 526
— Loi sur la Chambre des communes, 1943
— Vote des soldats, 536, 558, 730, 788

Elections partielles, 245, 615

Etrangers internés, 409, 959

Finance
— Change du franc, 843, 845
— Dette nationale, 555
— Emprunts nationaux
Frais de courtage et de réclame, 463
Souscription de Winnipeg, 463
Souscriptions des institutions financières,
— Engagements financiers de l'Etat, 912
— Placements anglais en Canada, 1515
— Situation financière de l'Etat, 1225
— Timbres d'épargne, 1514

Fiume (Occupation de), 906

Foster (Eloge funèbre de lady), 407

Fournitures de charbon à l'Etat, 1391

Galicie orientale, 906

Garand (J. H.), 1392

Gervais (Dr), 464, 498

Harris (Lloyd),

Hill (H. P.), 1515

Horn (Werner), 1068

Immigration et Colonisation
— Gratuité des chemins de fer aux agents, 1514
— Immigrants français et belges, 1518
— Loi sur l'immigration, 1941
— Placement agricole des soldats, 1980

Impressions et papeterie publiques, 1937, 1962

Indemnité de guerre, 110, 181

Indemnité parlementaire, 1993

Indemnités aux victimes des émeutes de Québec, 1391

Information publique, 1515

Interprétation (Loi de l'), 26, 515, 609

Invitation aux souverains belges, 1014

Jour d'actions de grâce, 26, 310, 435, 479, 521, 557

Lapierre (Arthur), 1151, 1818

Laporte (Sir H.), 1651

Lawson (Capitaine), 1228

Législation criminelle
— Exécutions capitales, 112, 485

Législation fiscale
— Impôt double sur le revenu, 556

Limite des discours à la Chambre, 651

Macdonald (Major), 1228

McKinley (Major), 751

Maladie du président Wilson, 850

Marine
— Brise-lames de l'île aux Coudres, 1228
— "Canadian Adventurer" (Navire), 1151 1151
— Canadian Mercantile Marine, Limited, 910
— "Champlain" (Navire), 1391, 2023
— Chantiers de Sorel, 535
— Commission des eaux internationales, 275

68050—A½

Marine—*Suite*
— Commission du port de Montréal, 844
— Constructions maritimes, 1651
— Contrôle de l'Etat sur les bâtiments de mer, 904
— Décorations navales, 26
— Défense navale, 1286
— Dragage à Lanoraie, 1015
— Dragues du St-Laurent, 535
— Eaux navigables, 310, 517
— Maître de port de Canseau, 464, 627
— Marine marchande, 1815, 1958
— Navigation intérieure, 245
— Pilotage (Droits de), 1933, 1954
— Protection des eaux navigables, 1937
— Poste de sauvetage de Bamfield, 410, 1227
— Quais du fleuve St-Jean, 2023
— Quai de N.-D.-des-Sept-Douleurs, 846
— Quais du Nouveau-Brunswick, 1819
— Quai à Ste-Anne-de-Beaupré, 1229
— Quai de St-Fidèle, 1392
— Rivière Graham, 846
— Service Malbaie-Tadousac, 1228
— Transferts au registre canadien, 151, 182
— Travaux de protection dans le St-Laurent, 846
— Vente d'un brise-glaces, 410

Mines
— Houille (Importation de), 2023

Naturalisation, 535, 622

Noviciat de Guelph, 1068, 1150, 1583, 1650

Opium et autres drogues, 1936

Papier à journal, 1653

Paderewski (Message du président) au Canada, 2

Parlement (Palais du), 1517, 1652

Passeports (Faux), 913

Pathéscope, 2022

Pêcheries
— Convention relative au saumon, 1184
— Homards, 536,609, 668
— Homarderie de Tracadie, 409
— Poisson canadien en Angleterre, 960, 1015

Pensions
— Bureaux de districts, 717
— Veuves des gendarmes de la police à cheval, 887

Personnel
— Classement des fonctions publiques, 665, 753, 825, 826, 910, 983

Personnel—*Suite*
— Classement du personnel de la Chambre, 1008
— Indemnité de vie chère, 535, 1514
— Révocations, 1391
— Service civil (Loi du), 967, 987
— Traitement des commissaires, 961

Police à cheval du Nord-Ouest, 717, 828

Police fédérale et gendarmerie, 76, 889

Port d'armes à feu, 845, 874

Postes
— Anciens combattants au bureau de poste de Montréal, 1068
— Bureau de Pointe-à-Pic, 1229
— Caisses d'épargne postales, 627
— Christmas-Island (Service de), 871
— Colis postaux, 2023
— Maître de poste de Kitchener, 275
— Rétribution des maîtres de poste, 997, 1231, 1936
— Service ambulant, 1069

Poteaux téléphoniques, 903, 913

Prince de Galles (Le) **à la Chambre des communes,** 1885, 1894, 1918

Proclamation de la paix, 850

Programme unioniste, 909

Prohibition des liqueurs enivrantes, 874

Propriété McCarthy à Sorel, 846

Représentation proportionnelle, 1067

Ressources naturelles du nord du Manitoba, 1393

Ressources naturelles des provinces de l'Ouest, 1150

Roger Miller and Sons, 1819

Shillington (Dr A. T.), 1015

Spence (H. S.), 718

Sucre (Disette de) dans l'Ouest, 1653, 1818

Sucre (Prix du), 1067

Tanlac (Composition du), 958

Tarif téléphonique pour Vladivostock, 1582

Tempérance (Loi de la), 873

Terres fédérales
— Laboratoires des produits forestiers, 904
— Terres fédérales (Loi des), 866
— Terres et parcs fédéraux, 1977

Titres honorifiques, 1391, 1651

Travail industriel
— Clauses relatives au travail (Dépôt des), 274
— Conférence industrielle nationale, 375, 498, 555, 1972
— Conférence internationale de Washington, 1649

Travaux publics
— Meneurs de la grève de Winnipeg, 110
— Quai de N.-D.-des-Sept-Douleurs, 846
— Rivière Graham, 846
— Travaux à Port-Stanley, 668
— Travaux de protection dans le St-Laurent, 846

Trophées de guerre, 1652

Yeigh (Frank), 1015

DEUXIÈME PARTIE

TABLE PAR NOMS D'ORATEURS

Ames (Sir Herbert B.) (Montréal, Saint-Antoine):
Approbation du traité de paix, 25

Andrews (G. W.) (Winnipeg-Centre):
Abus du mot "profiteur", 323
Agitation parmi les vétérans, 322
Grand-Tronc (Rachat du), 1336
Représentation proportionnelle (Ques.), 1066
Restauration des soldats au civil, 322, 1771, 1792, 1797
Vétérans de la grande guerre (Indemnité aux), 321

Archambault (Joseph) (Chambly-Verchères):
Accaparement des vivres au Canada, 381
Accapareurs (Poursuites contre les) aux Etats-Unis, 382
Accumulation de denrées canadiennes en Europe, 380
Auteurs canadiens à l'usage du prince de Galles (Ques.), 276
Brise-glace "Hazen" (Vente du) (Ques.), 410
Bulgarie (Traité de paix avec la), 609
Chambre (Limitation de la durée des discours), 657
Chemins de fer nationaux (Ques.), 956
Cherté de la vie (Cause de la), 377
Commission du commerce, 383, 385, 448, 719, 740, 828
Conférence industrielle nationale, 375
Discours du trône (Discussion du), 13, 376, 385
Dominion Textile Co. (Bénéfices de la), 379
Entrepreneurs canadiens (Réclamations d') contre Etats-Unis, (Ques.), 627
Exportations et consommation domestique, 379
Fabricants de conserves et entrepôts frigorifiques, 378
Grand-Tronc (Actionnaires du) (Ques.), 1152
— (Rachat du), 1025, 1037, 1039, 1055, 1063, 1066, 1572, 1693, 1708
Grève de Winnipeg (Meneurs de la), 110
Hôpital militaire de Sainte-Anne-de-Bellevue (Ques.), 628
"Jack Canuck" (Article du), 667
Lapierre (Arthur) (Ques.), 1151
Médecins militaires (Ques.), 1151

Archambault (Joseph)—*Suite*
— de l'armée canadienne (Solde des) (Ques.), 717
Ministres (Voyages des) et expédition sibérienne, etc. (Ques.), 905
— (Frais de voyages des) en Europe (Ques.), 275
Minoteries et compagnies de salaisons, 377, 378
— en Angleterre (Ques.), 1151
Passeports à Montréal (Faux) (Ques.), 913
Port d'armes à feu par étrangers, 886
Profiteurs, principale cause, 377
Restauration des soldats au civil, 1904
Roumanie (Crédit à la), 1183
Sibérie (Expédition de) (Ques.), 411
Spéculateur (Le) criminel et parasite, 385
Traité de paix (Discussion du), 93, 131
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 568, 588, 591, 592, 593, 595, 596, 813

Armstrong (Joseph Emmanuel) (Lambton-Est):
Chemins de fer (Modification à la loi de 1919 sur les), 245, 1965, 1967, 1968
Grand-Tronc (Rachat du), 1262, 1267
Tempérance (Modification de la loi de), 2004, 2018
Vapeurs maritimes (Contrôle de l'Etat sur les) (Ques.), 904
Wagons (Insuffisance de), 1975

Armstrong (John A. Macd.) (York-Nord):
Corps expéditionnaire (Fausses inscriptions sur contrôles du), 27, 111

Arthurs (James) (Parry Sound):
Restauration des soldats au civil, 1873, 1881

Baldwin (Willis Keith) (Stanstead):
Amnistie aux insoumis, 59
Conférence de la paix (Nos représentants à la), 56, 57
Convocation des Chambres (Modification de la), 57
Démocratie et tolérance, 59
Discours du trône (Discussion du), 56, 59
Financière (Situation) du pays, 57, 58
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 56
Guerre (Désastres de la), 58
Habitations à bon marché et le gouvernement, 56
Margarine (Commerce de la), 896

Baldwin (Willis Keith)—*Suite*
Militarisme, 56, 57, 58
Prince de Galles (Le), Lincoln et sir W. Laurier, 58
Québec et le salut du Canada, 59
Routes aux Etats-Unis et au Canada, 58
Soldats (Restauration des) au civil, 1837, 1839
— (Traitement des) aux Etats-Unis et au Canada, 57
Tolérance du gouvernement des Etats-Unis, 59
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 354, 356
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 796

Béland (L'hon. Henri-Sévérin) (Beauce):
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 245, 529
Belges (Invitation aux souverains), 847
Jour d'actions de grâce, 525, 526
Occupation des territoires du Rhin (Convention relative à l'), 265, 266
Traité de paix (Approbation du), 25, 26
— (Discussion du), 88, 94
— Prétendue convention secrète entre Grande-Bretagne et Belgique, 89
— Prétendue découverte de documents compromettants en Belgique, 89
— La Belgique a respecté ses obligations internationales, 89
— Injuste traitement des Polonais par le gouvernement allemand, 89
— Le pacte de la Société des nations, 90
— Le traité de paix et le travail, 90
— Le Canada, dépendance britannique, non pas nation souveraine, 90
— Délimitation des frontières de l'Allemagne, 90
— Représentants du Canada, signataires du traité, 90
— Les clauses du traité sévères, mais justes, 90
— Canada serait lié par le pacte de la Société des nations, 91
— Le Parlement a le contrôle exclusif de la milice canadienne, 91
— Expédition de Sibérie, faute politique ou militaire, 91
— Statut international du Canada et la prochaine Conférence, 91
— Au conseil des neuf, le Canada ne sera pas représenté, 92
— Pouvoirs du conseil des neuf, 92
— Canada jouit d'une autonomie presque complète, 92
— Canada lié par les articles 10 et 16, 93

Béland (L'hon. Henri-Sévérin)—*Suite*
— Le traité relatif à la Pologne doit être ratifié, 93
— Protection des minorités techniques dans ce traité, 93
— (Discussion du), 129, 133, 160, 204

Best (John) (Dufferin):
Commission du commerce (Rémunération de la), 452
Service civil (Modification de la loi du), 962

Borden (Le très hon. Sir Robert Laird) (premier ministre):
Contrôles du corps expéditionnaire (Fausses inscriptions sur les), 27
Discours du trône (Discussion du), 34, 38
Cherté de la vie et bénéfices usuraires, 35
Commerce avec les Etats-Unis, 37
Commission du commerce, 35, 36
Démission de ministres, 37
Démission de M. Nickle, 38
Sir H. Drayton ministre des Finances, 37
Prince (Le) de Galles, visite au Canada, 34
Prix des vivres aux Etats-Unis et au Canada, 35, 36, 37
Traité de paix, 2, 3
— (Approbation du), 13, 22
— La guerre des nations, 13
— Conférence de la paix (32 nations à la), 13
— Conditions du traité, dures mais justes, 14
— Frontières de l'Allemagne (Fixation des), 14
— Alsace-Lorraine (Restitution à la France de l'), 14, 15
— République polonaise (Reconstitution de la), 14, 15
— Nouvel état tchéco-slovaque, 14
— Belgique (Révision des frontières de la), 15
— France (Charbonnages du nord de la), 15
— Héligoland et canal de Kiel, 15
— Empire colonial allemand, 15
— Clauses financières du traité, 16
— Clauses économiques du traité, 16
— Armée allemande (Réduction de l'), 16
— Marine allemande (Réduction de la), 16
— Réparation des dommages, 16
— 20 milliards de marks à payer, 17
— Société des nations (Création de la), 18

Borden (Le très hon. Sir R. L.)—*Suite*
— Convention du travail (Organisme de la), 19
— Bureau du travail international, 19
— Services rendus par Lloyd George, Balfour et Botha, 19
— Représentation du Canada à la Conférence de la paix, 20, 21
— Représentation des dominions au Congrès, 21
— Pleins pouvoirs aux plénipotentiaires du Canada, 21
— Signature des plénipotentiaires au traité de paix, 21
— Importante évolution économique, 21
— Prochaine conférence constitutionnelle, 22
— Résultats du refus de ratification du traité par le Parlement, 23, 24
— (Renvoi de la discussion sur le), 27, 28
— (Article 10 du), 28
— (Mise en vigueur du), 52, 53

Bourassa (Joseph Boutin) (Lévis):
Gare de Lévis (Réfections de la) (Ques.), 555.

Boyce (George) (Carleton):
Commission du blé, 687
Falsification des sons et recoupes (Modification de la loi sur la), 726
Fourniture du charbon à l'Etat (Ques.), 1391
Noviciat de Guelph (Enquête sur le) (Ques.), 1151
Oléomargarine (Importation et fabrication de l'), 949
Service civil (Modification de la loi du), 780

Boyer (Gustave) (Vaudreuil-Soulanges):
Margarine (Commerce de), 895, 951, 952

Brouillard (Joseph-Ovide) (Drummond-Arthabaska):
Bureau de poste de Sayabec (Ques.), 628
Insoumis de la province de Québec (Ques.), 625

Bureau (Jacques) (Trois-Rivières et Saint-Maurice):
Chemins de fer (Modification de la loi de 1919), 245
Commerce (Congrès international du), 1184
Discours du trône (Discussion du), 12, 36, 41, 42
Elections partielles (Modification de la loi des), 615, 616, 617
Eaux navigables (Protection des), 518, 521
Interprétation (Modification de la loi de l'), 613, 614

Bureau (Jacques)—*Suite*
Lapierre (Arthur) (Ques.), 1818
Naturalisation (Modification de la loi de 1919 sur la), 623, 625
Police militaire (Usage des armes à feu par la), 111
Service civil (Modification de la loi du), 753, 754, 755, 762, 763
Soldats (Rétablissement civil des), 412, 416, 425, 433
Terres fédérales (Modification de la loi des), 610
Traité de paix (Renvoi de la discussion sur le), 28
— (Mise en vigueur du), 52
— (Discussion du), 115, 117, 121, 122, 123, 125, 127, 129, 132, 157
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 559, 560, 587, 590, 591, 593, 737, 741, 743, 750, 788, 795, 796, 797, 798, 824

Burnham (John Hampden) (Peterborough-Ouest):
Discours (Limitation de la durée des), 654
Entreprises publiques et emprunts de l'Etat, 339
Grand-Tronc (Rachat du), 1594, 1696, 1730
Méthode scientifique dans l'industrie, 472, 476, 479
Restauration des soldats au civil, 1773, 1827, 1829
Service civil (Modification de la loi du), 774
Tempérance (Modification de la loi de), 2000
Trafic des spiritueux (Modification de la loi sur le), 1969
Traité de paix (Discussion du), 160, 230
Unioniste (Programme), 909
Vétérans de la grande guerre (Comité relatif aux), 262
— de la grande guerre (Gratification aux), 338
— (Travail pour), 339

Burrell (L'hon Martin) (Yale):
Colis postaux (Enregistrement des), 2024
Noviciat de Guelph (Enquête sur le), 1650

Cahill (Frank S.) (Pontiac):
Affaires de la Chambre, 1581
Expédition du bois de pâte et de construction, 60
Chemins de fer (Modification de la loi de 1919 sur), 1963, 1967
Discours du trône (Discussion du), 59
Drayton (Sir H.) (Ques.), 958
Echange de wagons (Arrangement avec les Etats-Unis pour), 60
Grand-Tronc (Dettes envers l'Etat) (Ques.), 1393

Cahill (Frank S.)—*Suite*
— (Rachat du), 1026, 1041, 1044, 1048, 1096, 1097, 1100, 1101, 1343, 1398, 1399, 1412, 1430, 1445, 1448, 1538, 1546, 1547, 1551, 1564, 1565, 1572, 1573, 1585, 1590, 1672, 1674, 1756, 1757
— (Amendements du Sénat relatifs au), 1950
Restauration des soldats au civil, 1931
Service civil (Modification de la loi du), 779
Transcontinental (Colons établis sur le), 60
Transports internationaux et disette de wagons, 60
Viandes et conserves alimentaires, 1126

Calder (L'hon. James Alexander) (Moose-jaw):
Finance (Loi de) (Adoption d'une), 2028, 2029
Habitations pour soldats licenciés, 469, 470
Grand-Tronc (Rachat du),
Immigration (Gratuité pour agents de l') sur chemins de fer, 1514
— (Modification de la loi de l'), 1941, 1942
Lin textile (Production du), 626
Minière (Exploitation) Alberta, 1974
Pathéscope (Cie), 2022
Rapatriement (Comité de), 1514
Soldats (Rétablissement des) au civil, 447, 1517, 1768, 1792, 1797, 1798, 1809, 1864, 1867, 1904, 1908, 1910, 1919, 1921, 1924, 1925, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1981, 1982, 1983, 1984, 1986, 1989, 1991, 2021, 2028, 2029

Campbell (J. A.) (Nelson):
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 906, 912
Grand-Tronc (Rachat du), 1571, 1595, 1596, 1647, 1743, 1747
Manitoba-Nord (Ressources minérales du), 1393
Ressources naturelles de l'Ouest (Ques.), 1150
Travaux publics (Dépenses relatives aux) (Ques.), 2027

Cannon (Lucien) (Dorchester):
Commission du blé (Président de la), 957
Grand-Tronc (Rachat du), 1267, 1277, 1554, 1563, 1564, 1567, 1572, 1575, 1639, 1640, 1645, 1646, 1649
Impression de l'état relatif aux gratifications pour service de guerre, 274
Traité de paix (Approbation du), 24, 25, 28
— (Discussion du), 127, 131, 138-144, 206, 208,, 209, 210, 227, 275

Cannon (Lucien)—*Suite*
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 802, 805

Cardin (Pierre-Joseph-Arthur) (Richelieu):
Chantiers maritimes de Sorel, 535
Dragage du Saint-Laurent (Ques.), 535
Propriété McCarthy, à Sorel (Ques.), 846

Casgrain (Pierre-François) (Charlevoix-Montmorency):
Brise-lames à l'île aux Coudres (Ques.), 1228
"Champlain" (Navire de l'Etat) (Ques.), 1391, 2023
Chemin de fer (Rachat du Grand-Tronc), 1175, 1181, 1490, 1495, 1498, 1499, 1500, 1501, 1554, 1555, 1568
— (Dette du Grand-Tronc envers l'Etat) (Ques.), 1575
— de Lotbinière à Mégantic (Ques.), 1392
— (Finances du Nord-Canadien) (Ques.), 1230
— de Québec au Saguenay (Ques.), 1229, 1392, 2022
— (Subventions aux) (Ques.), 1230
Malbaie à Tadoussac (Service de la) (Ques.), 1228
Pointe-à-Pic (Bureau de poste) (Ques.), 1229
Rapatriement de sujets ennemis, 627
Sainte-Anne-de-Beaupré (Quai à) (Ques.), 1229
Saint-Fidèle (Quai à) (Ques.), 1392
Service de la Rivière-Ouelle (Ques.), 1392
Voies d'eau limitrophes (Commission internationale des) (Ques.), 275

Chabot (J. L.) (Ottawa):
Service civil (Modification de la loi du), 763
Soldats (Rétablissement civil des), 421

Clark (le Lieutenant-colonel Hugh) (secrétaire parlementaire du département de la Milice et de la Défense):
Commission des pensions (Bureaux de la), 718
Restauration des soldats au civil, 1899, 1903, 1923, 1931

Clark (Michael) (Red-Deer):
Chambre (Limitation de la durée des discours), 657
— (Travaux de la), 1602
Commission du commerce (Rémunération), 448
Explication sur fait personnel, 959
Grand-Tronc (Rachat du), 1511, 1512

Clark (Michael)—*Suite*
Habitations ouvrières; réfection des routes; constructions maritimes; colonisation, 327
Oléomargarine (importation et fabrication de l'), 946, 949
Service civil (Modification de la loi du), 961
Vétérans de la grande guerre (Indemnité aux), 327, 334
— (Projets au bénéfice des), 327
— (Programme de la convention libérale), 328
— (Dette énorme du Canada, 329
— (Réintégration des soldats au civil), 330
— (L'indemnité de $2,000), 331
— (Etablissement des soldats sur des terres), 332
— (Aide aux étudiants), 332
— (Secours aux soldats pour l'hiver), 332, 333
— (Nécessité de l'économie), 334
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 565

Cockshutt (Wm Foster) (Brantford):
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 531
Grand-Tronc (Rachat du), 1291, 1301, 1499, 1528, 1590, 1597
Jour d'actions de grâces, 440, 482, 524
Occupation des territoires du Rhin (Convention relative à l'), 266
Restauration des soldats au civil, 1839, 1845
Traité de paix (Discussion du), 159, 169, 180

Cooper (Richard Clive) (Vancouver-Sud):
Restauration des soldats au civil, 1867, 1869, 1926

Copp (Arthur Bliss) (Westmoreland):
Chemins de fer nationaux et Canadien-Pacifique, 719
Grand-Tronc (Rachat du), 1653, 1663
Jour d'actions de grâces, 482
Viandes et conserves alimentaires, 1154

Cowan (Walter Davy) (Regina):
Police fédérale et gendarmerie à cheval, 830
Secours aux colons, 1977

Crerar (L'hon. Thomas Alexander) (Marquette):
Commission du blé du Canada, 931, 934
Grand-Tronc (Rachat du), 1168, 1175
Oléomargarine (Importation et fabrication de l'), 954, 955
Port d'armes à feu par étrangers, 885

Cronyn (Hume) (London):
Grand-Tronc (Rachat du), 1111, 1636, 1641

Crothers (L'hon. Thomas Wilson) (Elgin-Ouest):
Service civil (Modification de la loi du), 772, 773, 782

Currie (John Allister) (Simcoe-Nord):
Brevets d'invention, 891
Chambre des communes (Modification de la loi sur la), 1944, 1945
Droits de pilotage sur côtes du Pacifique, 1934, 1935
Explication sur un fait personnel, 499
Personnel administratif (Classement du), 666
Restauration des soldats au civil, 1776, 1778, 1781, 1782, 1785, 1786, 1805, 1812, 1912
Soldats canadiens en prison (Ques.), 2024
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 181, 311, 318

D'Anjou (Joseph-E.-S.-E.) (Rimouski):
Coût de la vie (Commission d'enquête sur le), 486
Discours du trône (Discussion du), 48
Grand-Tronc (Rachat du), 1684, 1687
Hill (M. H. P.) avocat d'Ottawa (Ques.), 1515
Insoumis et amnistie, 48
McKinley (Major John) (Ques.), 751
Prince de Galles (Le) et le français, 48
Traité de paix (Discussion du), 242, 243
Usurpation des droits de la langues française, 48

Davidson (Avard Longley) (Digby et Annapolis):
Chambre des communes (Aide aux écritures), 1994, 1995
— (Modification de la loi de la), 446, 526
Jour d'actions de grâces, 484, 525

Davis (Fred Langdon) (Neepawa):
Grand-Tronc (Rachat du), 1597
Restauration des soldats au civil, 430, 1923, 1929, 1930
Traité de paix (Discussion du), 214, 217

Dechêne (Aimé-Miville) (Montmagny):
Grand-Tronc (Rachat du), 1442
Indemnité de vie chère (Ques.), 535
Postes (Service ambulant des), 1068

Demers (M. Jos.) (Saint-Jean-Iberville):
Canadiens dans l'armée impériale (Ques.), 1014
Casernes de Saint-Jean (Ques.), 751
Discours du trône (Discussion du), 53
Approbation (L') du traité de paix par le Parlement, inconstitutionnelle, 54
Botha (Général) et l'amnistie, 56
Canada et ratification du traité de paix, 53

Demers (M. Jos.)—*Suite*
Chertê de la vie et malaise général, 54
Déserteurs et insoumis, 55
Entrepôts frigorifiques (Accaparement par), 54
Poursuites contre exploiteurs, 55
Prix des marchandises aux Etats-Unis et au Canada, 55
Service militaire obligatoire, 55
Traité (Le) de paix et société des nations, 53
Trésorerie anglaise (Restrictions de la) (Ques.), 1515

Denis (Jean-J.) (Joliette):
Affaires de la Chambre, 1578, 1579
— Discours (Limitation de la durée des), 655, 657
— Prochaine session (Date de la), 2026
Commission du commerce (Rémunération de la), 454
Finance (Adoption d'une loi de), 2028
Grand-Tronc (Rachat du), 1012, 1025, 1030, 1044, 1045, 1049, 1108, 1110, 1150, 1219, 1221, 1240, 1365, 1366, 1415, 1419, 1423, 1501, 1504, 1526, 1527, 1759, 1764
Traité de paix (Procédure à suivre dans la discussion du), 183
— (Discussion du), 241, 242

Desaulniers (Arthur L.) (Champlain):
Travaux de protection du Saint-Laurent (Ques.), 846

Deslauriers (Hermas) (Sainte-Marie):
Conférence industrielle (Ques.), 555
Ponts du réseau national (Ques.), 1227
Soldats rapatriés (Bureau de poste de Montréal) (Ques.), 1068
Traité de paix (Sceaux employés pour le) (Ques.), 847

Devlin (Emmanuel B.) (Wright):
Démissions dans le cabinet, 501
Grand-Tronc (Rachat du), 1027, 1029, 1059, 1087, 1089, 1181, 1188, 1190, 1286, 1291, 1415, 1428, 1433, 1475
Port d'armes à feu par étrangers, 883
Service civil (Modification de la loi du), 762, 771
Trafic des spiritueux, 2032
Traité de paix (Mise en vigueur du), 25, 52, 53
— (Discussion du), 86, 207, 208, 217, 225, 502, 505
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 809, 813

Doherty (L'hon. C. J.) (ministre de la Justice):
Affaire (L') Gervais, 498

Doherty (L'hon. C. J.)—*Suite*
Antilles (Vente aux Etats-Unis), 376
Aviation (Vente de matériel d'), 1516
Brevets d'invention, 890, 891, 892, 1936
Caisses d'épargnes postales, 627
Canso (Maître du port de), 464
Chambre des communes (Date de la prochaine session), 2026
— (Modification de la loi sur la), 528, 1943, 1944, 1945, 1946
Chemins de fer (Modification de la loi de 1919 sur les), 1932, 1963, 1964, 1966, 1967
— (Tarifs de transport sur), 2022
Cochrane (Eloge de feu l'hon. M), 462, 494
— (Funérailles de l'hon. M.), 524
Commission des achats, 626
Commission du commerce, 328, 448, 450, 452, 455, 688, 712, 713, 714, 715, 716, 1073
Conférence impériale, 2026, 2032
Cour d'Echiquier, 997
Dominion Canners (La Cie), 862, 1149
Elections partielles, 622, 1385, 1390
Electrocution substituée à la pendaison, 493, 494
Etrangers ennemis internés, 409, 959
Expulsion de Polonais et d'Ukraniens, 752
Finance (Adoption d'une loi de), 2028
Foster (Mort de lady), 407
Grand-Tronc (Rachat du), 1540, 1541, 1542
Grève de Winnipeg (Meneurs de la), 110
Exportations de houille au Canada, 2023
Immigration (Modification de la loi sur l'), 1943
Indemnité (L') de guerre (Part du Canada dans), 109, 181
Insoumis (Punition des), 410
— de la province de Québec, 625
— à Témiscouata et Kamouraska, 751, 1150
Interprétation (Modification de la loi d'), 26, 515, 517, 610, 611, 615
Jellicoe (Amiral) et politique navale, 2026
Jour d'actions de grâces, 311, 439, 485, 521, 522, 526
Liqueurs enivrantes et lois provinciales, 874
Méthode scientifique dans l'industrie, 476
Mission canadienne du commerce à Londres, 246
Naturalisation (Modification de la loi de 1919 sur la), 623, 625
Occupation des territoires du Rhin (Convention relative à l'), 263, 264, 265, 266
Oléomargarine (Importation et fabrication de l'), 936
Police militaire (Usage des armes à feu par la), 76, 111
Port des armes à feu, 845

Doherty (L'hon. C. J.)—*Suite*
— par étrangers, 875
Premier ministre (Maladie du), 2027
Roumanie (Crédit à la), 246, 376, 411
Saumon du fleuve Fraser, 1149
Restauration des soldats au civil, 412, 1930, 1931, 1932, 2030
Soldats démobilisés (Traitement des), 651
Suffrage des Orientaux, 555
Tempérance (Modification de la loi de), 873, 1998, 2005, 2012, 2017, 2018, 2019, 2020
Trafic de l'opium et autres drogues, 1936
Trafic des spiritueux (Modification de la loi sur le), 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 2032
Traité de paix (Correspondance relative au), 110, 535
— (Procédure à suivre dans la discussion du), 18, 182, 183
— (Discussion du), 81, 195, 210, 217, 218, 219, 244
— (Impression de documents relatifs au), 263, 274
— (Mise en vigueur et exécution du), 501, 515, 534
— (Sceaux employés pour le), 847
— (Approbation du), 998, 1000
— avec l'Autriche, 463, 1372, 1375, 1380, 1383
— avec la Bulgarie, 609
— avec la Pologne, 266, 267, 269, 272
— entre la Grande-Bretagne et la France, 609
Traité de commerce entre la France et le Canada, 1937
Travail (Département du), 1973
Travaux publics (Dépenses relatives aux), 2022
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 110, 359, 366
Voies d'eau limitrophes (Commission internationale des), 275
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 589, 590, 810, 813, 816, 817, 822, 823, 824

Drayton (L'hon. Sir Henry) (ministre des Finances):
Grand-Tronc (Rachat du), 1269

Duff (Wm) (Lunenburg):
Bulletin officiel canadien (Ques.), 1014
"Canadian Adventurer" (Vapeur) (Ques.), 1151
Chambre de commerce d'Halifax, 1184
Deacon (Colonel F. H.) de Toronto (Ques.), 958
Information publique (Ques.), 1515
Pêche du homard (Règlement relatif à la), 609
Poisson canadien en Angleterre, 960, 1015

Duff (Wm)—*Suite*
Rapatriement (Comité de) (Ques.), 1514
Saumon de la Colombie-Anglaise (Convention avec les Etats-Unis), 1186, 1187
Service civil (Modification de la loi du), 969, 970, 979
Shillington (Dr A. T.) (Ques.), 1015
Timbres d'épargne (Vente de) (Ques.), 1515
Viandes et conserves alimentaires, 1154, 1155, 1156, 1157, 1160
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 796
Yeigh (Frank) (Ques.), 1015

Edwards (John Wesley) (Frontenac):
Affaires de la Chambre, 1578
Antigonish-Guysborough (Crédits ouverts à), 68
Bénéfices commerciaux usuraires, 69
Bénéfices réalisés par cultivateurs, 70
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 529, 530
Dégrèvement d'impôts de 17 millions, 67
Dépenses publiques (Réduction des), 69
Discours du trône (Discussion du), 66
Emprunt de la Victoire (Exemption d'impôt pour l'), 353
Etudiants (Aide aux), 349, 350
Exode rural (Causes de l'), 70
Grand-Tronc (Rachat du), 1558, 1559
Jour d'actions de grâces, 523, 524
Machines agricoles (Le gouvernement libéral et le dégrèvement des), 67
— (Abaissement du droit sur lieuses, en 1907), 71
Malaise industriel (Causes du), 71
Manufacturiers (Le gouvernement Laurier et les), 72
Médecins militaires (Ques.), 903
— à Kingston (Ques.), 910
Nouvelle-Ecosse (Crédits affectés à la), 69
Salaires élevés dans fabrication des obus, 706
Oléomargarine (Importation et fabrication de l'), 944, 947
Pacte réciprocitaire de 1911, 71
Port d'armes à feu par étrangers, 881, 882
Service civil (Modification de la loi du), 769, 771
Service militaire (Réfractaires au), 67
Soldats (Etablissement des) sur des terres, 350
— (Restauration des) au civil, 1821, 1827, 1923, 1925
Tarif (Le) douanier et les cultivateurs, 72
Traité de paix (Discussion du), 147
Transport par rail et par eau, 68
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 347, 354

Edwards (John Wesley)—*Suite*
— (Résolution de Calgary), 348
— (Veuves et orphelins des), 349
— (Prêts aux) pour établissement sur terres, 350
— (Aide aux) de $70 par mois pendant cinq mois, 351
— ($30,000,000 avancés aux) pour terres, 351
— (Gratification de $2,000, soit 750 millions), 352
— (l'Etat ne saurait payer pareille somme), 353
— (Pensions et gratifications aux), 353
Vie chère, et le prix des produits en 1896, 70
Volontaires acadiens, 67
Vote militaire (Enquête sur le), 595, 608

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte) (Laval-Deux-Montagnes):
Insoumis à la loi du service militaire (Ques.), 276
— (Amnistie aux) (Ques.), 1014

Euler (Wm D.) (Waterloo-Nord):
Etrangers ennemis internés (Ques.), 409
Grand-Tronc (Rachat du), 1336, 1341
Grèce (Commande de marchandises par la), 376
Receveur de la poste à Kitchener (Ques.), 275
Port d'armes à feu par étrangers, 877, 878, 880
Vote militaire (Enquête sur le), 730, 733

Fafard (J. Fernand) (L'Islet):
Restauration des soldats au civil, 2027
Vente de blé par la commission (Ques.), 843

Fielding (L'hon. Wm Stevens) (Queen-Shelburne):
Affaires de la Chambre, 1576, 1602
Chambre des communes (Modification de la loi sur la), 530, 1944, 1945, 1946
Grand-Tronc (Rachat du), 1029, 1030, 1076, 1082, 1093, 1096, 1350, 1358, 1370, 1372, 1424, 1428, 1437, 1450, 1476, 1481, 1507, 1510, 1520, 1540, 1560, 1564, 1566, 1570, 1584, 1599, 1600, 1602, 1605, 1741, 1743, 1753, 1755, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1995, 1996
Immigration (Modification de la loi de l'), 1941, 1942
Impressions et papeterie (Modification de la loi sur), 1938, 1939, 1940
Pilotage (Droits de) sur les côtes du Pacifique, 1935
Pilotage (Modification de la loi de la marine marchande sur le), 1955

Fielding (L'hon. Wm Stevens)—*Suite*
Saumon de C.-A. (Convention avec Etats-Unis), 1188
Restauration des soldats au civil, 1783, 1905, 1908, 1913, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1927, 1931, 1932
Spiritueux (Trafic des), 1969, 1971
Tempérance (Modification de la loi de), 1999, 2000, 2008, 2009, 2010, 2011
Terres et parcs fédéraux, 1977
Traité du commerce entre France et Canada, 1737, 1948
Traité de paix (Approbation du), 22, 23, 1002
— (Correspondance relative au), 110, 556
— (Impression de documents relatifs au), 310
— (Procédure à suivre dans la discussion du), 183
— (Discussion du), 122, 127, 183, 195, 197, 203
— (Mise en vigueur du), 503, 511, 512
Travail (Subsides), 1972, 1973
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 371, 372
Viandes et conserves alimentaires, 1126
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 589

Fontaine (Joseph-Eloi) (Hull):
Agriculture (Encouragement à l'), 61, 62
Amnistie aux insoumis, 62
Coût de la vie (Abaissement du), 62
Discours du trône (Discussion du), 61
Grand-Tronc (Rachat du), 1687, 1688
Loi électorale, 62
Monopoleurs, exploiteurs, accapareurs, 62
Ouvrière (La classe) et la journée de 8 heures, 62
Pensions de vieillesse, 62
Reconstruction (Programme de), 61
Traité de paix (Ratification du), 61
Visite du prince de Galles à Hull, 61

Fortier (Hyacinthe-Adélard) (Labelle):
Conférence de la paix (Participation du Canada à la), 306
Conscription, amnistie aux réfractaires à la loi militaire, 307
Discours du trône (Discussion du), 304
Impérialisme et autonomie du Canada, 306, 307
Pacte de la Confédération et statut national du Canada, 307
Paroles de Sir John A. Macdonald et de Sir G. E. Cartier en 1865, 307

Foster (Le très hon. Sir George Eulas) (ministre du Commerce):
Affaires de la Chambre, 652, 653, 655, 826, 914, 1576, 1577, 1582

Foster (Le très hon. Sir George)—*Suite*
Allemagne (L') (Restriction à l'importation contre), 1515
Blé (Vente de) par la commission, 843
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 667
Chemins de fer (Modification de la loi de 1919 sur), 1967
Chambre de commerce d'Halifax, 1184
Commerce (Congrès international du), 1184
Commission du blé, 675, 678, 658, 914, 921, 934, 936, 957, 1009, 1011
Commission du commerce, 669, 719
Connor (James) (Destitution de), 663
Démissions dans le cabinet, 501
Discours (Limitation de la durée des), 652, 653
Discours du trône (Discussion du), 41, 60
Elévateur de l'Etat à Vancouver, 904
Galicie orientale (Partage de la), 906
Grains (Inspecteurs des), 670, 671, 672, 674, 675, 851, 854
Grand-Tronc (Rectification d'erreur dans le texte de la loi sur le, 887
— (Rachat du), 980
Impôt double sur le revenu, 556
Intercolonial (Extension de l'), 860, 861
Indemnité des députés et sénateurs, 1993, 1997, 1998
Jour d'actions de grâces, 719, 907
Lait (Prix du), 556
Laporte (Sir H.), 1651
Minière (Exploitation) Alberta, 1974
Obligations financières du Canada, 1148
Paix (Proclamation de la), 850
Président Wilson (Maladie du), 850
Saumon de Colombie-Anglaise (Convention avec les Etats-Unis), 1188
Soldats (Restauration des) au civil, 1777, 1886, 1894
Souverains belges (Invitation aux), 1456
Sucre (Disette de), 1653, 1818
Commission du tarif, 1602
Traité de commerce entre France et Canada, 1948
Travail (Département du), 1972
— (Congrès international du), 1649, 1650
Vapeurs maritimes (Contrôle de l'Etat sur les), 904
Visite du prince de Galles à la Chambre des communes, 1885, 1894, 1918
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 545
Wagons (Echange de) entre les Etats-Unis et le Canada, 60

Foster (Thomas) (York-Est):
Service civil (Modification de la loi du), 775, 778
Restauration des soldats au civil, 1829, 1833

Foster (Thomas)—*Suite*
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 369

Fournier (Charles-Alphonse) (Bellechasse):
Grand-Tronc (Rachat du), 1039, 1048, 1049, 1100, 1108, 1461, 1463

Fraser (Evan E.) (Welland):
Chemins de fer nationaux, 669

Fripp (Alfred Ernest) (Ottawa):
Estacades et déversoirs des rivières Ottawa et Gatineau (Ques.), 411
Restauration des soldats au civil, 1775, 1782
Service civil (Modification de la loi du), 973, 974
Services publics (Personnel des), 989
Soldats démobilisés (Traitement des), 647, 651

Gauthier (Louis-Joseph) (Saint-Hyacinthe-Rouville):
Grand-Tronc (Rachat du), 1024, 1690, 1693
Traité de paix (Discussion du), 210, 214

Gauvreau (Charles-Arthur) (Témiscouata):
Chemins de fer de l'Etat (Caisse de prévoyance) (Ques.), 409
Décorations navales, 26
Insoumis à la loi du service militaire (Amnistie aux) (Ques.), 2021
— Témiscouata et Kamouraska, 407, 751, 1150
Privilège (Question de), 110
Quai de N.-D.-des-Sept-Douleurs (Ques.), 846
Service civil (Modification de la loi du), 966
Tanlac (Composition du) (Ques.), 958, 1015
Touladi (Barrage dans la rivière) (Ques.), 905

Gervais (Théodore) (Berthier):
Dragage à Lanoraie (Ques.), 1015

Glass (Samuel Francis) (Middlesex-Est):
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 530, 533
Commission du commerce (Rémunération de la), 455, 458, 694, 700, 714
Dominion Canners (Cie), 865
Grand-Tronc (Rachat du), 1679, 1685
Lin textile (Production du) (Ques.), 626
Margarine (Commerce de la), 896, 900, 952, 953
Port-Stanley (Travaux à), 275, 668

Griesbach (Wm Antrobus) (Edmonton-Ouest):
Antilles (Vente aux Etats-Unis), 376
Restauration des soldats au civil, 1926

Griesbach (Wm Antrobus)—*Suite*
Traité de paix (Discussion du), 94, 97
Troupes canadiennes en Europe (Pertes et opérations des), 644
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux) (Ques.), 275
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 795, 797

Guthrie (L'hon. Hugh) (Wellington-Sud):
Brise-glace "Hazen" (Vente du), 410
Elections partielles (Modification de la loi des), 463, 615, 618
— (Modification de la loi de 1919 sur les), 463
Emeutes de Québec (Indemnités relatives aux), 1391
Employés congédiés du service, 1391
Fourniture du charbon à l'Etat, 1391
Impressions et papeterie (Modification de la loi sur), 1937, 1938, 1939, 1940, 1962
Indemnités de vie chère, 535
Information publique, 1515
Insoumis au service militaire (Amnistie aux), 1014
Laboratoires et produits forestiers à Montréal, 904
Margarine (Commerce de la), 893, 900
Médecins militaires à Kingston, 911
Naturalisation (Modification de la loi de 1919 sur la), 535, 622
Port d'armes à feu par étrangers, 880
Spence (Hugh G.), 718

Halladay (Howard Hayden) (Bow River):
Direction de l'exploitation minière de l'Alberta, 1976

Harold (John) (Brant):
Achat de fournitures, 2025
Grand-Tronc (Rachat du), 1571

Hay (Thomas) (Selkirk):
Emprunt de la Victoire à Winnipeg (Ques.), 463
Port d'armes à feu par étrangers, 887

Henders (Richard Coe) (Macdonald):
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 445
Commission du blé, 687
Grains (Inspecteurs des), 672
Jour d'actions de grâces, 483

Hocken (Horatio Clarence) (Toronto-Ouest):
Affaire (L') Gervais, 498
Commission du commerce (Rémunération de la), 454
Habitations pour soldats licenciés, 468
Restauration des soldats au civil, 1895, 1897
Service civil (Modification de la loi du), 763, 766, 978

Hocken (Horatio Clarence)—*Suite*
Services publics (Personnel des), 993
Vétérans de la grande guerre (Comité relatif aux), 262

Hughes (L'hon. Sir Sam) (Victoria):
Commissaires du commerce (Traitements des), 714
Contrôles du corps expéditionnaire (Fausses inscriptions aux), 3, 27
Discours du trône (Discussion du), 12, 34, 43
Dominion Canners (Cie), 861, 862
Fusil Ross (Ques.), 536
Galicie orientale (Partage de la), 906
Gervais (Le Dr) et autres (Ques.), 464
Impôt double sur le revenu, 556
Interprétation (Modification de la loi d'), 614
Milice (Modification de la loi de la), 666, 667
Monuments commémoratifs aux soldats canadiens en France et en Flandre, 500
Noviciat de Guelph (Enquête sur le), 1583, 1650
Pacte de la Société des nations (Dépôt du), 274
Question de privilège, 847, 849
Tarifs de télégraphie pour Vladivostock, 1582
Traité de paix (Ratification du), 24
Troupes canadiennes (Logement et combustible aux) (Ques.), 536
— en Europe (Pertes et opérations des), 628, 647
Vote militaire (Enquête sur le), 745, 746

Jacobs (Samuel William) (Georges-Etienne-Cartier):
Board of Trade de Montréal (Ques.), 1068
Bourse des grains de Winnipeg (Ques.), 956
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 245, 443, 532, 533
Commission du commerce (Rémunération de la), 452, 702
Electrocution substituée à la pendaison, 492, 493
Grand-Tronc (Rachat du), 1090, 1092, 1099, 1329, 1331, 1532, 1534, 1537, 1562, 1574
Mission canadienne du commerce à Londres, 245
Occupation de Fiume par les Italiens, 906
Port d'armes à feu par étrangers, 875, 880
Roger Miller et fils (Entreprise accordée à) (Ques.), 1819
Salaires des étrangers internés, 959
Traité de paix (Mise en vigueur du), 207, 514
Traité avec la Pologne, 266, 267, 268, 270, 272, 273

Johnston (J. Fred.) (Last Mountain):
Grand-Tronc (Rachat du), 1585, 1641, 1642

Kay (Wm Fred.) (Missisquoi):
Baker (Monument au lt.-colonel), 750
Laboratoires et produits forestiers à Montréal (Ques.), 904
Nouveau palais législatif, 1231
Spence (Hugh S.) (Ques.), 718

Keefer (Francis Henry) (Port-Arthur-et-Kenora):
Commissaires du Commerce (Traitements des), 709
Oléomargarine (Importation et fabrication de l'), 953, 954
Police fédérale et gendarmerie à cheval, 834

Kemp (L'hon. Sir Albert Edward) (Toronto-Est):
Soldats canadiens condamnés en Angleterre, 751, 752

Kennedy (Wm Costello) (Essex-Nord):
Exportations de houille au Canada (Ques.), 2023

King (L'hon. Wm Mackenzie)
Aide aux écritures, au bureau du chef de l'opposition, 1995
Elections partielles, 1390
Grand-Tronc (Rachat du), 1301, 1308, 1364, 1410, 1421, 1423, 1441, 1448, 1450, 1454, 1473, 1477, 1488, 1518, 1529, 1530, 1534, 1535, 1536, 1545, 1555, 1556, 1557, 1558, 1573, 1721, 1729, 1733, 1735
— (Amendements du Sénat relatifs au), 1957, 1996
Minière (Exploitation) Alberta, 1973, 1974
Premier ministre (Maladie du), 2026
Questions demeurées sans réponses, 2025
Restauration des soldats au civil, 1911, 1912, 1927, 1928, 1931, 1992, 1993
Tempérance (Modification de la loi de), 2011, 2017, 2018

Lafortune (David-Arthur) (Jacques-Cartier):
Grand-Tronc (Rachat du), 1708, 1720
Restauration des soldats au civil, 1915, 1918
Tempérance (Modification de la loi de), 2012, 2017

Lanctôt (Roch) (Laprairie-Napierville):
Garand (Pétition de J. H.) (Ques.), 1392
Laporte (Sir H.) (Ques.), 1651
Lord Atholstan (Attentat à l'habitation de) (Ques.), 1067
Service en France et au Canada (Ques.), 846

Lanctôt (Roch)—*Suite*
Troupes en service actif au Canada (Ques.), 902

Lapointe (Ernest) (Kamouraska, puis Québec-Est):
Conférence impériale, 2026
— (Prochaine), 2031
Discours du trône (Discussion du), 13, 42
Elections partielles (Modification de la loi des), 616
Jellicoe (Amiral) et politique navale, 2026
Maîtres et seconds (Modification de la loi de marine sur), 1958, 1959
Traité de paix, 27, 111, 120, 125, 128, 130, 133, 143, 159, 164, 165, 850
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 590, 593
— (Enquête sur le), 737, 742, 745, 748

Lapointe (Louis Audet) (Montréal, Saint-Jacques):
Grand-Tronc (Rachat du), 1312, 1318, 1489, 1513, 1558, 1559, 1571, 1578, 1747, 1750
Jour d'actions de grâces, 442
Traité de paix avec l'Autriche (Ques.), 463

Lavigueur (Henri-E.) (Québec-Centre):
Amnistie aux insoumis à la loi du service militaire, 301
Ateliers de chemins de fer, 300
Commission du port de Québec, 298
Discours du trône (Discussion du), 294
Fourgons (Rareté des) (Ques.), 1015
Fusil Ross (Fabrique de), 300
Lauzon (Tunnel, bassin de radoub à), 298
Québec (Gare centrale) (Travaux sur la rivière Saint-Charles), 296, 299
Québec (Inauguration du pont de) par le prince de Galles, 295
Soldats (Abris pour), 300
Souverains belges (Invitation aux) (Ques.), 1014
Visite du prince de Galles au Canada, 294

Léger (Auguste-Théophile) (Kent) (N.-B.):
Agents (Les) de la police fédérale et les insoumis, 281
Bureau de poste de Sainte-Anne de Kent (N.-B.), 276
Cacouna-Est (Quai de), 276
Cherté de la vie, 282
Discours du trône (Discussion du), 281
Intercolonial (Extension de l'), 859, 860
Jour d'actions de grâces, 441
Loyauté des familles acadiennes, 283
Police militaire (Usage des armes à feu par la), 111
Poteaux téléphoniques comté de Kent (Ques.), 903, 913

Léger (Auguste-Théophile)—*Suite.*
Restauration des soldats au civil, 1897, 1899

Lemieux (L'hon. Rodolphe) (Maisonneuve, Gaspé):
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 532
Change (Taux du) (Ques.), 843, 845
Commission du port de Montréal, 276, 843, 844
Elections partielles (Modification de la loi des), 620
Emprunt national projeté (Ques.), 463
Expulsion de Polonais et d'Ukraniens, 752
Impression de l'état relatif aux gratifications de guerre, 274
Naturalisation (Modification de la loi de 1919 sur la), 622
Service civil (Modification de la loi du), 762
Soldats licenciés employés dans l'administration (Ques.), 464
Tarif (Investigation sur le), 498
Traité de paix (Discussion du), 157, 169, 172

Loggie (Wm Stewart) (Northumberland) (N.-B.):
Viandes et conserves alimentaires, 1153, 1157

Mackie (Henry Arthur) (Edmonton-Est):
Aviation (Vente de matériel) (Ques.), 1516
Discours du trône (Discussion du), 43, 47
Visite du prince de Galles, 44
Loyalisme du Canada, 44
Paroles de Laurier, 44
Traité de paix et problèmes d'après-guerre, 45
Ligue des nations, 45
Bonaparte, Mazzini et la fraternité des nations, 45
Relations des dominions avec la métropole, 46
Critique de trois articles du pacte de la ligue des nations, 46, 47
Le Canada nation indépendante, 47
Séparation du Canada et impérialisme outré, 47
Chemin de fer Dunvegan (Rachat du), 874
— Grand-Tronc (Rachat du), 1712, 1713
Question réservée (Signification) (Ques.), 2025
Service civil (Modification de la loi du), 963
Soldats (Restauration des) au civil, 1774, 1797, 1804, 1919, 1932
Titres honorifiques (Ques.), 1391, 1651
Traité de paix avec l'Autriche, 1376, 1380, 1383

Maclean (L'hon. A. K.)
Affaires de la Chambre, 1581
Canso (Voir *Maître du port de*)
Change (Taux du) entre le Canada et les Etats-Unis, 463
— en France, 845
Conférence industrielle nationale, 375, 498
Construction maritime, 1651
Dette nationale, 555
Dickenson (Major), 1228
Emprunt de la Victoire à Winnipeg, 463
Grains (Modification de la loi des), 664, 850
Grand-Tronc (Rachat du), 1706
Grèce (Commande de marchandises par la), 376
Immigration (Modification de la loi sur l'), 1942
Impressions et papeterie (Modification de la loi sur), 1940
Macdonald (Major), 1228
Maîtres et seconds (Modification de la loi de marine sur), 1958, 1959, 1960, 1961, 1962
Maître du port de Canso, 464, 627
Marine marchande (Modification de la loi sur la), 1815, 1817, 1818
Montréal (Commission du port de), 844
Pêche du homard (Règlement relatif à la), 609, 668
Pilotage (Modification de la loi de la marine marchande sur le), 1933, 1934, 1935, 1954, 1955, 1956, 1957
Postes (Appointements des receveurs des), 997, 1231, 1234, 1235
— (Directeurs et adjoints des), 1936
Saumon de Colombie-Anglaise (Convention avec les Etats-Unis), 1186
Service civil (Modification de la loi du), 665, 666, 753, 763, 784, 788, 826, 961, 963, 965, 967, 968, 969, 970, 971, 973, 974, 976, 977, 978, 980, 989, 990, 994
— Classement des fonctions publiques, 1983
Tarif (Investigation sur le), 498
Timbres d'épargne (Vente de), 1515
Travail (Département du), 1972
Trophées de guerre, 1652
Viandes et conserves alimentaires, 1126, 1127, 1152, 1161

Maclean (Wm Findlay) (York-Sud):
Brevets d'invention, 891
Cherté de la vie aux Etats-Unis et au Canada, 284
Coalitions (Les) commerciales aux Etats-Unis et au Canada, 286, 294
Commission du blé, 684, 685
Commission (La) du commerce aux Etats-Unis et au Canada, 285, 287, 705, 708

Maclean (Wm Findlay)—*Suite*
Discours du trône (Discussion du), 12, 284, 294
Grains (Inspecteurs des), 672
Grand-Tronc (Rachat du), 1663, 1672, 1697
Jour d'actions de grâces, 524
Nationalisation (La) des chemins de fer aux Etats-Unis et au Canada, 290, 291
Papier à journal (Disette de), 1653
Rétablissement des soldats au civil, 1833, 1837
Service civil (Modification de la loi du), 780
Traité de paix (Discussion du), 81, 144, 150
— (Mise en vigueur du), 24, 502
Traité entre la Grande-Bretagne et la France, 609
— avec la Pologne, 268, 271

McCoig (Archibald Blake) (Kent-Ouest :
Commission du blé, 686
Meuniers (Les) et la récolte du blé, 1689
Margarine (Commerce de la), 897

McCrea (Francis) (Sherbrooke):
Grand-Tronc (Rachat du), 1221, 1225, 1593, 1600
Service civil (Modification de la loi du), 783

McGibbon (Peter Robert) (Argenteuil):
Caisses d'épargnes postales (Ques.), 627
Grand-Tronc (Rachat du), 1688, 1689, 1756

McGibbon (Peter) (Muskoka):
Infirmières militaires, 846
Jour d'actions de grâces, 525
Oléomargarine (Importation et fabrication de l'), 949
Service civil (Modification de la loi du), 756, 771, 962, 977
Soldats (Assurance des) malades, 346, 347
— (Etablissement des) sur les terres, 346
— (Malaise parmi les), 346
— (Exemption d'impôt des emprunts nationaux), 346
— (Nominations de) aux emplois administratifs, 346
— (Gratification de $2,000 impossible), 347
— (Restauration des) au civil, 1779, 1787, 1922
Traité de paix (Discussion du), 154, 157

McIntosh (John Charles) (Nanaïmo):
Botha (Mort de), 7
Conférence (La) de la paix et sir Robert Borden, 8
Currie (Sir A.) (Génie militaire de), 8
Discours du trône (Discussion du), 6, 10
Jacques-Cartier et le Canada, 7
Traité de paix (Principaux articles du), 8, 9

McIntosh (John Charles)—*Suite*
Travail (Le) et la Conférence de la paix, 9
Troupes canadiennes (Héroïsme des), 7
Vie chère et chômage, 10
Visite du prince de Galles, 7
White (Sir Thos.) (Œuvre de), 6

McIsaac (James) (King) (I.-P.-E.):
Discours du trône (Discussion du), 301
Conférence de la paix (Participation du Canada à la), 302
L'œuvre de Sir R. Borden à la Conférence de la paix, 302
Grand-Tronc (Rachat du), 1190, 1195
Traité (Le) de paix et la Ligue des nations, 304
Viandes et conserves alimentaires, 1156, 1158

McKenzie (Daniel D.) (Cap-Breton-et-Victoria):
Armée (Maintien d'une) et d'un service naval et aérien au Canada, 80
Assurance North Empire (Cie d'), 844
Brevets d'invention, 890
Canada (Situation du) sous la Confédération, 78
— (Représentants du) à la Conférence de paix, 78
— (Le) et le conseil de Génève, 79
— (Rôle du) dans la guerre, 77, 78
— (Le) et la Société des nations, 82
— (Le), à titre de nation distincte, 79
— (Le) n'est pas nation souveraine et indépendante, 79
— (Le) et les traités avec l'étranger, 80
— (Le) et la démocratie, 11
Carvell (Démission de l'hon. M.), 33
Chambre (Affaires de la), 914, 1580, 1601
— (Limitation de la durée des discours), 655
— (Priorité des mesures ministérielles), 826, 827
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 445
Chemins de fer nationaux (Etat financier des) (Ques.), 1225
Classement du personnel administratif, 665
Cochrane (Eloge de feu l'hon. M.), 462
Commission du blé, 687, 688, 921, 923, 926, 934, 936
Commission du commerce (Rémunération de la), 447, 458, 669, 711, 712, 715, 716
Discours du trône (Discussion du), 10, 12, 33
Dominion Canners (Cie), 861, 865, 866, 1149
Drayton (Sir H.), 33, 997
Eaux navigables (Protection des), 517, 519
Elections partielles (Modification de la loi des), 621
— 1388, 1390

McKenzie (Daniel D.)—*Suite*
Electrocution, substituée à la pendaison, 494
Emeutes en Nouvelle-Ecosse (Prétendues), 914
Etat financier du Dominion (Ques.), 1225
Finance (Loi de) 2028
Gendarmerie du Nord-Ouest (Pensions aux veuves), 888
Grains (Modification de la loi sur les), 664, 665, 671, 674, 850, 853, 854
Grand-Tronc (Rachat du), 1031, 1056, 1060, 1061, 1065, 1088, 1090, 1111, 1113, 1114, 1115, 1117, 1119, 1123, 1139, 1195, 1211, 1360, 1458, 1460, 1465, 1468, 1471, 1482, 1484, 1499, 1539, 1540, 1541, 1542, 1550, 1561, 1566, 1568, 1569, 1570, 1573, 1574, 1586, 1587, 1591, 1592, 1594, 1601, 1612, 1618, 1638, 1644, 1736, 1741, 1952
Grand-Tronc-Pacifique, 888, 960
Habitations pour soldats licenciés, 470, 471
Immigration (Modification de la loi sur l'), 1942
Impressions et papeterie (Modification de la loi), 1938, 1940, 1963
Indemnité de guerre (Part du Canada dans), 181
Intercolonial (Extension de l'), 854, 856, 861, 1006, 1008
Intercolonial (L') et les Provinces maritimes, 909
Interprétation (Modification de la loi de l'), 515, 517, 611
Jour d'actions de grâces, 908
Laurier (Sir W.) (Attitude de) et de M. Asquith, 83
Maîtres et seconds (Modification de la loi de marine), 1959, 1961, 1962
Margarine (Commerce de la), 894, 899
Marine marchande (Modification de la loi de la), 1816, 1817
Méthode scientifique dans l'industrie, 476, 477
Navires canadiens (Inscription des), 154
Nickle (Démission de M.) député de Kingston, 33
Nouvel édifice du Parlement, 1517, 1821
Occupation des territoires du Rhin (Convention relative à l'), 263, 264, 265, 266
Pacte de la Société des nations (Dépôt du) et du commentaire officiel, 274
Pilotage (Droits de) sur côtes du Pacifique, 1934, 1935
— (Modification de la loi de la marine marchande sur le), 1954, 1955, 1956, 1957
Police fédérale et gendarmerie à cheval, 828, 830, 836, 837, 841, 889

McKenzie (Daniel D.)—*Suite*
Port d'armes à feu par étrangers, 883, 885, 886
Poste (Revenus de la), 1384
— Directeurs de poste et adjoints, 1936
Président Wilson (Maladie du), 850
Questions demeurées sans réponse, 2025
Roumanie (Crédit avancé à la), 246, 376
Service civil (Modification de la loi du), 964, 966, 967, 970
Service postal de Christmas-Island, 871
Services publics (Personnel des), 987, 988
Soldats (Rétablissement civil des), 421, 425, 434, 1517, 1784, 1786, 1787, 1923, 1924, 1925, 1926, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1981, 1982, 1986, 1987, 1989, 1991, 2028, 2030
— (Pensions aux) état soumis par M. Rowell, 273
— (Secours aux colons), 1980
Sons et recoupes (Falsification des), 727, 728, 730
Spiritueux (Trafic des), 1970, 1971, 1972
Statut constitutionnel du Canada, 11
Tempérance (Loi sur la), 1016, 1999
Terres fédérales (Modification de la loi des), 870
Traité de paix, 11, 24, 25
— (Discussion du), 76, 81, 123, 124, 125, 126, 244
— (Articles 8, 10 et 16), 82, 83
— (Procédure à suivre dans la discussion du), 182
— (Impression de documents relatifs au), 309
— (Mise en vigueur du), 503, 505, 512, 515
— et la convention entre la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et la France, 80
Traité avec la Pologne, 266, 268, 269, 271
— avec l'Autriche, 1373
Travail (Département du), 1973
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 182, 262, 366, 369
Véto du parlement britannique sur nos lois, 79
Viandes et conserves alimentaires, 1158, 1159
Visite du prince de Galles, 11
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 536, 545, 546, 554, 609, 796, 807, 815, 821, 822, 823, 824
White (Démission de Sir Th.) et de M. Carvell, 33

McLean (Hugh Havelock) (Royal):
District militaire n° 7 (Ques.), 1652

McLean (Hugh Havelock)—*Suite*
Grand-Tronc (Rachat du), 1063, 1251, 1262
Quais du Nouveau-Brunswick (Ques.), 1819
— du fleuve Saint-Jean (Ques.), 2023, 2024

McLeod (Harry Fulton) (York-Sunbury):
Vétérans de la grande guerre (Comité relatif aux), 262

McMaster (Andrew Ross) (Brome):
Brevets d'invention, 891
Chambre des communes (Limitation de la durée des discours), 654, 655
— (Modification de la loi sur la), 1944, 1945
Commission du commerce (Rémunération de la), 450
Conférence impériale (Prochaine), 2032
— de la paix (Délégation canadienne à la), 153
Discours du trône (Discussion du), 38
Eaux navigables (Protection des), 520
Elections partielles (Modification de la loi des), 618, 619
Electrocution substituée à la pendaison, 491, 492
Explication sur un fait personnel, 609
Grand-Tronc (Rachat du), 1038, 1729, 1731
Immigration (Modification de la loi sur l'), 1941, 1942
Impressions et papeterie (Modification de la loi), 1939
Jour d'actions de grâces, 523
Minière (Exploitation), Alberta, 1976
Pilotage (Droits de) sur les côtes du Pacifique, 1935, 1936
Soldats (Rétablissement des) au civil, 1787, 1926, 1927, 1929, 1930, 1932, 1982, 1983
Traité de paix (Discussion du), 129, 171, 225, 231, 1000
Vote militaire (Comité sur le), 547, 549, 551, 558, 565
Wagons (Insuffisance des), 1976

McQuarrie (Wm Garland) (New-Westminster):
Chemins de fer (Modification de la loi de 1919 sur les), 1967, 1968
Commission du commerce en Chine et Sibérie, 1582
Poste (Rétribution des directeurs de), 1231, 1234
Service civil (Modification de la loi du),

Maharg (John A.) (Maple-Creek):
Canadian Reconstruction Company, 667
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 667
Commission du blé, 915
Grains (Modification de la loi sur les), 664, 665, 670, 672, 854

Maharg (John A.)—*Suite*
Grand-Tronc (Rachat du), 1588
Port d'armes à feu par étrangers, 875, 876
Sons et recoupes (Falsification des), 727
Soldats (Rétablissement des) au civil, 1990, 1992
Tempérance (Modification de la loi de), 2011
Terres fédérales (Modification de la loi des), 868

Manion (Robert James) (Fort-William-et-Rainy-River):
Grand-Tronc (Rachat du), 1589
Service civil (Modification de la loi du), 761, 768, 769
Services publics (Personnel des), 988, 991
Soldats canadiens à la prison de Wandsworth, 907
— (Restauration des) au civil, 1857, 1864
Sucre (Disette de) (Ques.), 1818
Vétérans de la grande guerre (Comité relatif aux), 262
— (Indemnité aux), 324, 327, 329
— Indemnité de $2,000 insuffisante, 324
— Injustices envers d'anciens combattants, 324
— 750 millions, somme énorme, 325
— Prêts aux étudiants, 327

Marcil (L'hon. Ch.) (Bonaventure):
Grand-Tronc (Rachat du), 1697

Meighen (L'hon. Arthur) (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes):
Affaires de la Chambre, 1602
Christmas-Island (Service postal de), 872
Colons (Secours aux) (Subsides), 1977, 1978, 1979, 1980
Grand-Tronc (Rachat du), 981, 987, 1011, 1012, 1023, 1024, 1025, 1026, 1029, 1030, 1035, 1041, 1045, 1054, 1055, 1063, 1066, 1082, 1093, 1096, 1099, 1102, 1110, 1277, 1285, 1432, 1438, 1443, 1456, 1463, 1472, 1477, 1478, 1479, 1480, 1485, 1489, 1493, 1499, 1501, 1506, 1508, 1510, 1520, 1527, 1530, 1540, 1541, 1546, 1547, 1548, 1549, 1550, 1551, 1554, 1555, 1560, 1561, 1562, 1563, 1564, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1570, 1571, 1572, 1573, 1574, 1575, 1583, 1584, 1585, 1586, 1587, 1588, 1589, 1600, 1601, 1605, 1612, 1618, 1707, 1731, 1736, 1750, 1753, 1755, 1756
Grand-Tronc (Rachat du) amendements du Sénat, 1948, 1952, 1953, 1995, 1996
Nickel (Exportation du), 1067
Semences (Avances pour), 1997
Terres fédérales (Modification de la loi des), 610, 866, 871

Meighen (L'hon. Arthur)—*Suite*
Traité de paix (Discussion du), 187
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 546, 555, 816, 819, 820
Winnipeg (Bourse des grains de), 957

Mewburn (Major général Syney Chilton) ministre de la Milice et de la Défense):
Antilles (Vente aux Etats-Unis), 376
Bougie (Le soldat Benoit), 751
Cantines (Fonds des), 411
Chantiers maritimes de Sorel, 535
Contrôles du corps expéditionnaire (Fausses inscriptions aux), 3, 27, 111
Décorations navales, 27
Démobilisation (Etat de la), 718
Dragage du Saint-Laurent, 535
Fonds régimentaires, 411
Fusil Ross, 536
Homarderie de Tracadie-Est, 409
McKinley (Major John), 751
Milice (Modification de la loi de la), 666
Médecins de l'armée canadienne (Solde des), 717
Monuments commémoratifs aux soldats canadiens en France et en Flandre, 500
Officiers d'état-major (Gratifications aux), 409
Propriété McCarthy à Sorel, 846
Soldats canadiens à la prison de Wandsworth, 907
Station de sauvetage de Bamfield, 410
Troupes canadiennes (Logement et combustible), 536
Troupes expéditionnaires (Solde des), 411
Vétérans de la grande guerre, 181

Michaud (Pius) (Restigouche-Madawaska):
Chambre de commerce de Saint-Jean, 1149
Change (Taux du) entre le Canada et les Etats-Unis (Ques.), 463
Chemins de fer (Traverses de) (Ques.), 958
Homarderie de Tracadie-Est (Ques.), 409
Horn (Werner) (Ques.), 1068
Restauration des soldats au civil, 1904
Traité de paix (Discussion du), 97

Middlebro (Wm Sora) (Grey-Nord):
Affaires de la Chambre, 1602
Baker (Monument au lt.-col.), 109
Edifices du Parlement (Ques.), 1652
Explication sur un fait personnel, 1690
Grand-Tronc (Rachat du), 1613

Molloy (John Patrick) (Provencher):
Commission du blé, 685

Morphy (Hugh Boulton) (Perth-Nord):
Chemins de fer (Modification de la loi de 1919 sur les), 1965
Conférence impériale (Prochaine), 2032

Morphy (Hugh Boulton)—*Suite*
Grand-Tronc (Rachat du), 1574, 1593, 1594
Méthode scientifique dans l'industrie, 477, 479
Insoumis (Les) et les agents de la police fédérale, 281, 282
Restauration des soldats au civil, 1881, 1885
Trafic des spiritueux (Modification de la loi sur le), 1970
Traité de paix (Discussion du), 185
Traité avec la Pologne, 270

Mowat (Herbert Macdonald) (Parkdale):
Cocaïne et de morphine (Importation de) (Ques.), 1008
Electrocution substituée à la pendaison, 485, 491
Exécutions capitales, 151
Grand-Tronc (Rachat du), 1591
Habitations pour soldats licenciés, 464, 468, 471
Jour d'actions de grâces, 442
Police fédérale et gendarmerie à cheval, 838
Port d'armes à feu par étrangers, 881
Restauration des soldats au civil, 1922, 1925
Service civil (Modification de la loi du), 770, 771, 972
Services publics (Personnel des), 993
Traité de paix (Discussion du), 98, 103

Murphy (L'hon. Ch.) (Russell):
Affaires de la Chambre, 1602
Chemins de fer canadiens aux Etats-Unis, 1653
Canada (Le) et défense navale, 286
Edifice parlementaire (Incendie dans l'), 555
Explications sur un fait personnel, 494, 498
Grand-Tronc (Rachat du), 1549, 1550, 1551
Impressions et papeterie (Ques.), 2024
Jour d'actions de grâces, 521, 522
Noviciat de Guelph (Enquête sur le), 1651
Pathéscope (La Cie) (Ques.), 2022
Restauration des soldats au civil, 1776, 1782, 1784
Soldats (Rétablissement des) au civil, 1989

Myers (Edward Thomas W.) (Kindersley):
Colons (Secours aux), 1979
Exploitation minière, Alberta, 1974
Grand-Tronc-Pacifique, 1517
Grand-Tronc (Rachat du), 1585, 1589

Nesbitt (Edward Walter) (Oxford-Nord):
Commission du commerce (Rémunération de la), 449
Grand-Tronc (Rachat du), 1758
— (Amendements du Sénat relatifs au), 1950
Restauration des soldats au civil, 1781, 1798, 1851, 1856

Nesbitt (Edward Walter)—*Suite*
Vétérans de la grande guerre (Comité relatif aux), 263

Nicholson (George Brecken) (Algoma-Est):
Chemins de fer (Modification de la loi de 1919 sur), 1966
Commission du commerce (Traitements), 713
Grand-Tronc (Rachat du), 1308, 1312, 1642, 1648
Service civil (Modification de la loi du), 774
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 356, 358
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 796, 802

Orateur (M. l') (L'hon. Edgar N. Rhodes):
Débat.—On peut citer dépositions recueillies dans une enquête antérieure, 738
— La Chambre ne doit pas discuter les questions à l'étude devant un comité, avant son rapport, 903
— Le débat clos, un ministre ne peut porter la parole que sur fait personnel, 1008
Décorum.—Dire que le gouvernement est influencé par voleurs et corsaires, imparlementaire, 1276
— Un député ne saurait imputer à un collègue de motifs inavouables, 549
2e lecture (En), on ne doit discuter que les grandes lignes d'un bill, 1231
Dépôt (Le) d'un document sur le bureau n'est pas sa remise à la Chambre, 825
Discours du trône, 1, 2
Lecture.—Il est interdit de lire un article de journal sur les actes de la Chambre, 790
Motion.—Le motionnaire ne peut modifier sa motion, sauf de l'agrément de la Chambre, 1582
Ordre (L') du jour a priorité sur tout autre objet, 668
— On ne peut discuter une question, avant l'ordre du jour, 669
— Avant l'ordre du jour, le gouvernement n'est pas tenu de répondre aux questions, 906
Questions. Sauf urgence, toute question doit être inscrite au Feuilleton, 501, 960
— On ne peut poser de question, avant que la Chambre ait passé à l'ordre du jour, 667
— Quand un député a terminé son discours, on ne peut lui poser de question, 1625

Orateur (M. l') etc.—*Suite*
— Avant de poser question, il faut avis préalable, 670
— Au Feuilleton sans réponse, est rayée, 2025
Question de privilège (Il est interdit de faire un discours, sur), 494, 498
République polonaise (Message de la), 2
Sénat (Motion doit contenir motifs du refus de concourir dans amendement du), 1003
— (Il est interdit de se référer aux débats du), 1916
— (Il est interdit de se référer aux débats et aux actes du), 1950
Traité de paix (Discussion du), 167, 182
— (Procédure à suivre dans la discussion du), 182
— (Impression de documents), 263
Vétérans de la grande guerre (Comité relatif aux), 263
— (Gratification aux), 312
La Chambre a droit d'autoriser dépôt de la motion Currie, 311, 321
Vote (Le) enregistré d'un député ne peut être biffé, 1018

Orateur suppléant et président du comité général (G. H. Boivin):
Le règlement défend de revenir sur un projet d'amendement, 525
Le règlement défend de revenir sur un débat antérieur, 303
Décorum (On ne doit pas désigner un député par son nom patronymique ou son prénom), 782
— Le mot "lâche" appliqué à un député est imparlementaire, 796
— Le mot "calomniateur" appliqué à un député est imparlementaire, 801
Dénégations (On ne doit pas répéter des paroles qu'un ministre affirme n'avoir pas prononcées), 1739
— Il faut accepter la dénégation d'un député, 802
Dépense (Amendement comportant dépense doit être précédé d'une résolution), 991
Foster (Mort de lady), 407
Grand-Tronc (Amendements du Sénat relatifs au rachat du), 1943
Interruptions contraires au règlement, quand la Chambre ne siège pas en comité, 1271
Juges (Critique des juges imparlementaire), 455
— Toute censure d'un juge est interdite, 588, 591, 592, 593
Lecture (On ne peut lire une lettre critiquant un ministre ou un député), 1700

Orateur suppléant—*Suite*
Pertinence (Le débat, en comité général, doit se borner à l'article en discussion), 1471
— (Le débat ne doit pas s'écarter de l'article en discussion), 968
— (Sauf en comité, questions et réponses sont infraction au règlement), 1645
— Un député ne doit pas répéter son discours, 1424
Traité de paix (Discussion du), 931

Pacaud (Lucien-Turcotte) (Mégantic):
Traité de paix (Discussion du), 103, 105

Papineau (Louis-J.) (Beauharnois):
Bougie (Le soldat Benoit) (Ques.), 751

Pardee (Frederick F.) (Lambton-Ouest):
Grand-Tronc (Rachat du), 1334, 1336
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 358, 359

Parent (Georges) (Québec-Ouest):
Allemagne (Restrictions à l'importation contre) (Ques.), 1515
Ateliers de Saint-Malo (Ques.), 408
Câbles sous-marins (Ques.), 2024
Chemins de fer nationaux (Réfections de la voie des) (Ques.), 408, 409
Emeutes de Québec (Indemnités relatives aux) (Ques.), 1391
Gare Champlain, quais et élévateurs à Québec (Ques.), 628
Grand-Tronc (Rachat du), 1522, 1549, 1554, 1637, 1638, 1639, 1765, 1766
Immigrants français et belges, 1518
Indemnité de vie chère (Ques.), 1514
Régiment Royal-Canadien (Ques.), 1652
Traité de paix (Discussion du), 234, 237

Peck (Cyrus Wesley) (Skeena):
Traité de paix (Procédure à suivre dans la discussion du), 182
— (Discussion du), 183
Vétérans de la grande guerre (Indemnité aux), 331, 344
Comité parlementaire, 345; Remaniement des gratifications, 345; Insuffisance des pensions, 345; Rééducation professionnelle, 345; Rétablissement des soldats, 345

Pedlow (Isaac E.) (Renfrew-Sud):
Commission du commerce (Rémunération de la), 460, 461, 712
Indemnité de guerre (Part du Canada dans l'), 109
Jour d'actions de grâces, 26, 310, 435, 480, 483, 484, 521, 526, 719, 908

Pedlow (Isaac E.)—*Suite*
Exportation du nickel (Ques.), 1067
— en Allemagne (Ques.), 751
— pendant la guerre (Ques.), 1227
Port d'armes à feu par étrangers, 875, 887
Restauration des soldats au civil, 1783
Service civil (Modification de la loi du), 961
Sucre (Vente au détail) (Ques.), 1067

Pelletier (François-Jean) (Matane):
Commission des achats (Ques.), 626
Grand-Tronc (Rachat du), 1120, 1123
Maîtres et seconds (Modification de la loi de marine sur), 1960, 1961
Droits de pilotage sur les côtes du Pacifique, 1935

Porter (Edward Guss) (Hastings-Ouest):
Explication sur un fait personnel, 1946, 1947
Tempérance (Modification de la loi de), 2001, 2004, 2006, 2012, 2018

Power (Charles Gavan) (Québec-Sud):
Cantines (Fonds des) (Ques.), 411
Chemins de fer d'Etat (Uniformes des employés sur les (Ques.), 463
Fonds régimentaires (Ques.), 411
Officiers d'état-major (Gratification aux) (Ques.), 409
Restauration des soldats au civil, 1869, 1873
Traité de paix (Discussion du), 231, 234
Troupes expéditionnaires (Solde des), 411
Vétérans de la grande guerre (Gratification aux), 110, 181, 339
— Contre l'indemnité; promesse d'élection, 339
— Divers contre-projets, 342
— Aide aux étudiants, 343
— Exécution de travaux publics, 343

Prévost (Jules-Edouard) (Terrebonne):
Discours du trône (Discussion du), 387
— Paix internationale et agitation au pays, 388
— Malaise et cherté de la vie, 388
— Commission du commerce et réformes, 388
— Exportation de produits agricoles, 388
— Entrepôts frigorifiques (Contrôle des), 388
— Le traité de paix pas trop sévère, 389
— L'Allemagne et les conditions qu'elle aurait imposées, 389
— La guerre et les forces psychologiques, 389
— Citations du psychologue G. Lebon, 389

Prévost (Jules-Edouard)—*Suite*
— Forces mystiques et opinion publique, 390
— Traité de Versailles "généreuse illusion", 390
— L'article X du traité enchaîne le Canada, 390
— L'article X et l'autonomie canadienne, 391
— Evolution du Canada sous le ministère Laurier, 391
— Etapes du Canada vers l'autonomie, 391, 392
— Les ministres et le "Ginger group, 393
— Politique désastreuse des unionistes, 393

Proulx (Edmond) (Prescott):
Canada (Relations du) avec la métropole, 74
Commission du blé (Droit de 15 cents prélevé par la), 1010
Commission du commerce (Rémunération de la), 450, 712
Conférence impériale (Prochaine), 74
Convention entre la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et la France, 74
Dickenson (Major) (Ques.), 1227
Discours du trône (Discussion du), 277
— Prix des denrées alimentaires, 279, 280
— Amnistie aux insoumis à la loi du service militaire (Observation sur), 280
Indemnité parlementaire (Augmentation de l'), 73
Jour d'actions de grâces, 525
Lawson (Capitaine) (Ques.), 1228
Macdonald (Major) (Ques.), 1228
Pacte de la Ligue des nations, 74
Payeur général (Service du) (Ques.), 1228
Service civil (Modification de la loi du), 784
Soldats (Rétablissement des) au civil, 1981
Traité de paix (Ratification du), 73
Traité de paix soumis au parlement britannique, 73
Visite du prince de Galles, 73

Redman (Daniel Lee) (Calgary-Est):
Commission des pensions (Bureaux de la) (Ques.), 717
Vétérans de la grande guerre (Comité relatif aux), 262
— (Gratification aux), 334
— Contre l'indemnité de $2,000 et versement de 800 millions, 334
— Diverses propositions, 335
— Comité parlementaire,, 335

Redman (Daniel Lee)—*Suite*
— Pensions et rééducation, soins médicaux, 335
— Plaintes au sujet de gratifications, 336
— Logements modèles, établissement sur terres, 336
— Construction d'édifices civils et chômage, 337
— Nomination dans le personnel administratif, 337
— Cherté de la vie, 337
— Primes d'assurance pour invalides, 338

Reid (L'hon. John Dowsley) (ministre des Chemins de fer et des Canaux):
Affaires de la Chambre, 1601
Ateliers de Saint-Malo, 408
Canadian Mercantile Marine, 910
Chambre de commerce d'Halifax, 1184
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 718, 912
Chemins de fer d'Etat (Uniformes des employés sur les), 463
Chemins de fer (Modification de la loi de 1919 sur les), 1967
— (Finances des), 912, 1148, 1226, 1230
— (Ponts des), 1227
— (Services des), 555, 956
— nationaux (Réfections de la voie des), 409
— Pacifique-Canadien, 719
Chemin de fer de Québec au Saguenay, 1229, 1392
Cocaïne et de morphine (Importation de), 1008
Commission du blé, 928, 931
Duchemin (H. P.) (Paiements à), 275
Etat financier du Dominion, 1226
Explications sur un fait personnel, 1285
Exportation de nickel pendant guerre, 1227
Fourgons (Rareté des), 1015
Gare de Lévis (Réfections de la), 555
Grand-Tronc-Pacifique (Exploitation du), 275
Grand-Tronc (Dette du) envers l'Etat, 1575, 1576
— (Rachat du), 1016, 1022, 1033, 1041, 1044, 1062, 1096, 1099, 1120, 1124, 1128, 1130, 1208, 1318, 1329, 1341, 1347, 1398, 1399, 1400, 1412, 1430, 1456, 1458, 1465, 1468, 1482, 1520, 1522, 1543, 1544, 1552, 1553, 1557, 1558, 1573, 1589, 1593, 1594, 1595, 1596, 1597, 1598, 1600, 1601, 1608, 1706
Rectification d'erreur dans un texte de loi, 826
Service de la Rivière-Ouelle, 1392
Wagons (Insuffisance de), 1975, 1976, 2027

Reid (John Flaws) (Mackenzie):
Elévateur de l'Etat à Vancouver, 904
Restauration des soldats au civil, 1904, 1905
Tarifs de transport sur chemin de fer (Ques.), 2022

Richardson (Robert Lorne) (Springfield):
Affaires de la Chambre, 1579
Chambre des communes (Modification de la loi de la), 444
Commission du commerce, 453, 700, 702, 705
Connor (James) (Destitution de), 659, 663
Grand-Tronc (Rachat du), 1235, 1252, 1359, 1360, 1619, 1625
Jour d'actions de grâces, 481
Service civil (Modification de la loi du), 782, 783
Vote militaire (Enquête sur le), 733, 743

Robb (James Alexander) (Chateauguay-et-Huntingdon):
Canso (Maître de port de) (Ques.), 627
Chambre des communes (Classement du personnel de la) (Ques.), 1008, 1011
Chemins de fer nationaux (Etat financier des) (Ques.), 912, 1148
Commerce (Congrès international du), 1184
Commission du blé, 678-681, 926-928, 935
Commission du commerce (Rémunération de la), 449
Dette nationale (Ques.), 555
Discours du trône (Discussion du), 36, 71, 75, 405, 407
Grains (Inspecteurs des), 670, 671, 673, 674, 851
Grand-Tronc (Rachat du), 1033, 1419, 1421, 1457, 1472, 1555, 1562, 1565, 1566, 1593, 1597, 1598, 1600, 1647
Guerre (La province de Québec et la), 406
Impressions et papeterie (Modification de la loi sur les), 1939
Obligations financières du Canada (Ques), 912, 1148
Pilotage (Modification de la loi de la marine marchande sur le), 1955
Troupes en service actif au Canada, 903

Ross (Duncan Campbell) (Middlesex-Ouest):
Soldats (Rétablissement civil des), 429, 430

Rowell (L'hon. Newton W.) (Durham):
Bulletin officiel canadien, 1014
Canadiens français (Les) au front, 401
Cocaïne, opium, etc. (Commerce de), 1125
Conférence de la paix (Délégation canadienne à la), 151, 153, 165, 955
Discours du trône (Discussion du), 393, 405
Réponse aux observations du député de Chambly-Verchères, 393
Nationalisation des chemins de fer, 394
Bénéfices des fabricants de salaisons, 394

Rowell (L'hon. Newton W.)—*Suite*
Le syndicat des spiritueux et les compagnies de chemins de fer, 394
Commission du commerce, 395
Sir J. Flavelle et la commission impériale des munitions, 396
Réplique au député de Russell, 397
Indemnité au chef du parti libéral d'Ontario, 397, 398
Gouvernement de coalition en 1864, sir John Macdonald et Geo. Brown, 399
Volontariat et service obligatoire, 400
Visite au front en 1916, 401
Attitude de sir W. Laurier, 399, 404
— de M. Bourassa et du clergé de Québec, 402, 403, 405
Réponse du clergé français à l'appel de la France, 404
Belle attitude du parti libéral pendant la guerre, 405
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 717, 888, 889
Grand-Tronc (Rachat du), 1050, 1056, 1059, 1113, 1117, 1212, 1219, 1349, 1352, 1355, 1357, 1361, 1364, 1365, 1372, 1425
Navires canadiens (Inscription des), 153, 161, 164, 182
Ouvrages d'auteurs canadiens à l'usage du prince de Galles, 276
Pacte de la Société des nations et du commentaire officiel (Dépôt du), 274
Pensions aux veuves des soldats (Tableau comparatif des), 250
Pensions payées pour invalidité en Grande-Bretagne et dans les dominions, 251
Pensions aux soldats pour invalidité totale, 251
Police fédérale et gendarmerie à cheval, 828, 829, 830, 833, 839, 843
Poste (Receveur de la) à Kitchener, 275
— (Rétribution des), 1383, 1385
Saumon de Colombie-Anglaise (Convention avec les Etats-Unis), 1184, 1186, 1187
Shillington (Dr A. T.), 1015
Soldats rapatriés (Bureau de poste de Montréal), 1068
— (Etablissement agricole des) en pays de langue anglaise, 257, 263
— (Rétablissement des) (Commission du), 257, 262
— (Rétablissement des) dans la vie civile, 308, 412, 421, 431, 434
Sons et recoupes (Falsification des), 724, 726, 730
Traité de paix (Discussion du), 120, 135, 141, 159, 165, 166, 167, 190
— (Dépôt des clauses relatives au travail dans le), 275

Rowell (L'hon. Newton W.)—*Suite*
— (Impression de documents relatifs au), 309
— (Mise en vigueur du), 515
— avec l'Autriche, 1149, 1376
Traité avec la Pologne, 266, 267, 268
Vétérans de la grande guerre (Indemnité aux), 246
— (Gratifications de guerre) (Etat comparatif des), 248
— (Comité relatif aux), 262
— Etat soumis par M. Rowell (Impression de 500,000 exemplaires de l'), 273
— (Gratification aux), 275, 370, 371
Visite au front en 1916, 401
Volontariat (Le) en 1917 et le service obligatoire, 400
Vote militaire (Comité d'enquête sur le), 805, 810

Scott (F. Stewart) (Waterloo-Sud):
Traité de paix (Discussion du), 244

Sexsmith (John Albert) (Peterborough-Est):
Commission du blé, 685
Commission du commerce, 704, 705

Shaw (Hugh Murray) (McLeod):
Chemins de fer (Insuffisance de wagons de), 2028

Sheard (Charles) (Toronto-Sud):
Margarine (Commerce de la), 894
Service civil (Modification de la loi du), 766, 768

Sifton (L'hon. Arthur Lewis) (ministre des Travaux publics):
Eaux navigables (Protection des), 310, 517, 521, 1937
— Travaux de protection du Saint-Laurent, 846
Kent (Poteaux téléphoniques du comté de), 903, 913
Parlement (Edifices du), 1652
Port-Stanley (Travaux à), 668
Quais du Nouveau-Brunswick, 1820, 1821
— à Sainte-Anne-de-Beaupré, 1229
— du fleuve Saint-Jean, 2023
— de N.-D.-des-Sept-Douleurs, 846
Traité de paix (Discussion du), 84, 86, 92
— Soumission du traité de paix au Parlement, 84
— Modification radicale de la constitution, 84
— Participation du Canada à la guerre, 85
— Pouvoirs de nos plénipotentiaires, 85
— Importante position des représentants des dominions, 86

Sifton (L'hon. Arthur Lewis)—*Suite*
— Convention du travail, 87

Sinclair (John H.) (Antigonish-Guysborough):
Canadian Mercantile Marine (Ques.), 910
Canso (Maître du port de) (Ques.), 464
Commande de marchandises canadiennes (Ques.), 1651
Construction maritime (Ques.), 1651
Discours du trône (Discussion du), 38
Visite du prince de Galles, 38
Convention libérale d'Ottawa (Programme de la), 39
Poursuites contre les profiteurs, 39, 40, 41
Dégrèvement des vivres, 39
Poursuites contre exploiteurs aux Etats-Unis, 40
Commission du commerce, 40, 41
Multiplicité des commissions, 41, 43
Le parti unioniste, 42
Le gouvernement et le gaspillage, 42
"Canadian Official Record" (Coût du), 43
Duchemin (H. P.) (Paiements à) (Ques.), 275
Grand-Tronc (Rachat du), 1025, 1029, 1064, 1098, 1130, 1135, 1345, 1436, 1440, 1544, 1545, 1546, 1547, 1561, 1572, 1757, 1758
Intercolonial (Extension de l'), 856, 859
Ile (L') du P.-E. (Nomination d'un lieutenant gouverneur pour) (Ques.), 905
Maîtres et seconds (Modification de la loi de marine sur), 1961
Oléomargarine (Importation et fabrication de l'), 942, 944
Pêche du homard (Ques.), 535
Police fédérale et gendarmerie à cheval, 834, 841
Port d'armes à feu par étrangers, 879
Privilège (Question de), 76
Restauration des soldats au civil, 1781, 1782, 1789
Service civil (Modification de la loi du), 964, 965, 967, 971, 976, 978, 979
Soldats (Rétablissement civil des), 427, 429
Traité de paix (Discussion du), 207
Viandes et conserves alimentaires, 1161

Sinclair (John Ewen) (Queen) (I.-P.-E.):
Creusement de la rivière Graham (Ques.), 846

Smith (Wm) (Ontario-Sud):
Commission du commerce (Traitement), 708

Stacey (Frank Bainard) (Vallée du Fraser):
Traité de paix (Discussion du), 105-108, 190

Steele (Michael) (Perth-Sud):
Commission du commerce (Rémunération de la), 449
Discours du trône (Discussion du), 385, 387
Cherté de la vie (Causes de la), 386
Commission du commerce, 386
Famine en Europe et la guerre, 386
Restriction de l'exportation des vivres, 386
Malaise, agitateurs et démagogues, 387
Employés congédiés du service (Ques.), 1391
Service civil (Modification de la loi du), 777, 778
Services publics (Personnel des), 991, 993

Stevens (Henry Herbert) (Vancouver-Centre):
Colis postaux (Enregistrement des) (Ques.), 2023
Eaux navigables (Protection des), 520
Elections partielles (Modification de la loi des), 619, 620
Grand-Tronc (Rachat du), 1135, 1145
Pilotage (Modification de la loi de la marine marchande sur le), 1955, 1956
Soldats (Rétablissement civil des), 425, 427
Station de sauvetage de Bamfield (Ques.), 410, 1227
Trophées de guerre (Ques.), 1652

Sutherland (Donald) (Oxford-Sud):
Commission du blé, 681, 684
Commission du commerce, 451, 500, 668, 669, 688, 693, 712, 713, 1012
Lait (Prix du), 556
Margarine (Commerce de la), 897, 899, 901, 936, 942, 947
Service civil (Modification de la loi du), 975, 976
Sons et recoupes (Falsification des), 181, 719, 724, 729-730, 1231
Vice-président de la commission du commerce (Ques.), 1012

Thompson (Alfred) (Yukon):
Electrocution substituée à la pendaison, 493
Pilotage (Modification de la loi de la marine marchande sur le), 1955
Police fédérale et gendarmerie à cheval, 831, 832, 833
Service civil (Modification de la loi du), 969
Soldats (Rétablissement des), au civil, 1985

Thomson (Levi) (Qu'Appelle):
Discours (Limitation de la durée des), 651
Restauration des soldats au civil, 1846, 1851

Tobin (Edmund Wm) (Richmond-Wolfe):
Chemins de fer nationaux (Service des), 555

Tobin (Edmund Wm)—*Suite*
Grand-Tronc-Pacifique (Exploitation du) (Ques.), 275
Employés des deux sexes au service de l'Etat (Ques.), 464
Insoumis (Amendes payées par) (Ques.), 410
— (Punition des) (Ques.), 410

Trahan (Arthur) (Nicolet):
Grand-Tronc (Rachat du), 1478, 1479, 1481, 1483, 1488, 1489
Lemieux (Télégraphiste de nuit à) (Ques.), 913
Traité de paix (Article 10 du), 28
— (Discussion du), 129, 204, 205

Turgeon (Onésiphore) (Gloucester):
Discours du trône (Discussion du), 62, 66
Remaniements ministériels, 62
Visite du prince de Galles, 63
Saint-Jean (Accueil enthousiaste au prince à) etc., 63
Commission du tarif, 63
Dégrèvement des droits sur machines agricoles, 63, 64
Nouveau-Brunswick (Le) sans représentation dans le cabinet, 63, 66
Droits spéciaux de guerre, 64
Réciprocité aux Etats-Unis, 64
Reprise des relations commerciales avec l'Allemagne, 64
Harmonie des races et cultes, 65
Régime démocratique chrétien, 65
Le traité et la liberté commerciale, 65
La vie chère et les exploiteurs, 65
Insoumis (Chasse aux), comté de Kent, 66
1,150 acadiens des Provinces maritimes enrôlés, 66
Commission du tarif et profits sur vêtements, 66
Grand-Tronc (Rachat du), 1066, 1145, 1148, 1162, 1168, 1434, 1672, 1679
Intercolonial (Extension de l'), 1003, 1006
Noviciat de Guelph (Enquête sur le) (Ques.), 1068
Restauration des soldats au civil, 1845, 1846
Traité de paix (Discussion du), 237, 241

Tweedie (Thomas Mitchell) (Calgary-Ouest):
Grand-Tronc (Rachat du), 1642

Verville (Alphonse) (Montréal, Saint-Denis):
Jour d'actions de grâces, 442
Suffrage des Orientaux (Ques.), 555

Vien (Thomas) (Lotbinière):
Affaires de la Chambre, 1581
Commission du blé (Droit de 15 cents prélevé par la), 1011

Vien (Thomas)—*Suite*
Commission du tarif, 1602
Emprunt de la Victoire (Ques.), 1821
Etat soumis par M. Rowell (Impression de 500,000 exemplaires de l'), 274
Grand-Tronc (Documents relatifs au rachat du), 1012
— (Rachat du), 1023, 1024, 1026, 1032, 1036, 1052, 1056, 1458, 1460, 1485, 1486, 1487, 1496, 1598, 1599, 1600, 1623, 1624
Restauration des soldats au civil, 1781
Traité de paix (Discussion du), 124, 130

Whidden (Howard Primrose) (Brandon):
Discours du trône (Discussion du), 3, 6
Visite du prince de Galles, 4
Le Canada et l'empire britannique 4
Session du Traité de paix, 4
Liberté, droit et civilisation, 4

Whidden (Howard Primrose)—*Suite*
Société des nations et paix permanente, 5
L'œuvre de reconstruction, 5
L'union sacrée et les idéals nationaux, 5
Police fédérale et gendarmerie à cheval, 838
Réintégration du soldat au civil, 6

White (L'hon. Sir Thomas) (Leeds):
Grand-Tronc (Rachat du), 1069, 1076

Wigmore (Rupert Wilson) (Saint-Jean, ville et comté, et Albert):
Sénat et Chambre des communes (Modification de la loi sur le), 1946

Wilson (James Robert) (Saskatoon):
Jour d'actions de grâces, 482
Falsification des sons et recoupes (Modification de la loi sur la), 726
Sucre (Disette de), 1653