

minus commun. J'ajouterai sans craindre d'être contredit qu'aucune des deux parties ne semblait disposée à s'unir à l'autre afin de l'obtenir. Après que l'affaire eut été pleinement discutée et soumise au Parlement par les directeurs du chemin de fer, on choisit le plus vaste projet parce qu'on reconnaissait que l'ouvrage commandé quinze années auparavant ne convenait pas à la ville d'aujourd'hui. L'entreprise coûte les yeux de la tête, mais je prétends que l'administration du National-Canadien n'est comptable que dans la mesure où l'ouvrage qu'elle exécute dépasse celui que la Commission des chemins avait ordonné en premier lieu. L'administration s'est bornée à faire observer que, tant qu'à faire l'ouvrage, il fallait le bien faire tout d'abord, afin de n'être pas tenu de le changer dans quelques années. Par conséquent, les dépenses projetées ne lui sont imputables que dans une mesure relativement faible.

On s'est aussi insurgé contre la construction de l'hôtel de Vancouver. L'administration du National-Canadien n'a pas à répondre de l'érection d'un hôtel dans cette ville. Je puis apprendre aux honorables sénateurs que j'ai retardé autant que j'ai pu l'exécution du projet. Cet hôtel fut construit conformément aux conditions d'une convention qui accordait au Nord-Canadien certaines propriétés et certains privilèges. L'établissement de ce chemin de fer dans la Colombie-Anglaise ne fut pas une entreprise fédérale. Mackenzie et Mann firent un marché avec le gouvernement provincial de ce temps-là, marché qui accordait à la province la haute-main sur les tarifs et ne reconnaissait pas à la Commission des chemins de fer le droit de les fixer. Plus tard, le National-Canadien dans la Colombie-Anglaise devint, de son plein gré ou fut déclaré, un ouvrage d'utilité publique—ma mémoire me fait défaut. En tout cas, il existait un engagement, et les membres du Sénat et ceux des Communes ne sauraient nier qu'en faisant l'acquisition de ce chemin de fer nous avons assumé l'obligation. Ainsi, il est impossible de reprocher à l'administration du National-Canadien d'avoir construit l'hôtel de Vancouver. Je ne critique personne. Je me contente de décrire la situation. Le chemin de fer fit un compromis et exécuta la partie du marché conclu par le Nord-Canadien en retour des privilèges que lui avait accordés la province de la Colombie-Anglaise.

Je ne cherche pas à excuser les folles dépenses. Je crois qu'en des temps comme ceux-ci, personne parmi nous n'a à se plaindre d'être secoué un peu et de s'entendre dire qu'il faut serrer les cordons de sa bourse jusqu'à ce que luisent des jours meilleurs. Je

crois savoir que nos deux chemins réduisent leurs dépenses et diminuent leurs placements de fonds. J'ignore ce que l'avenir réserve aux compagnies de transport. Néanmoins, j'ai confiance en nos chemins de fer. Si j'avais des actions du Pacifique-Canadien, je les garderais parce que je crois qu'elles constituent un placement absolument sûr, étant donné les têtes dirigeantes de la compagnie et les ressources naturelles du pays.

Je ne sais que dire du fusionnement des voies ferrées. L'autre jour, mon honorable ami de Bedford (l'honorable M. Pope) a effleuré ce sujet. On m'a représenté plus d'une fois que ce serait la ligne de conduite à suivre. Je n'en suis pas certain. Je ne voudrais pas dire que j'approuve un tel projet à l'heure actuelle. A mes yeux, un monopole de l'Etat ne vaut guère mieux que tout autre monopole. Une commission peut bien régir les tarifs d'un chemin de fer, soit qu'il appartienne à des particuliers ou au public; cependant, s'il n'y a pas de concurrence, qui dira quelles facilités vous obtiendrez? Avant qu'existât une vive rivalité entre nos voies ferrées, bien des plaintes se faisaient ordinairement entendre au sujet du service. Si mon honorable ami de Winnipeg (l'honorable M. McMeans) voulait avoir un wagon le mardi pour expédier du blé, il pouvait lui arriver d'avoir à attendre jusqu'au jeudi. En ces dernières années, grâce à la concurrence, le wagon était rendu à la porte de l'expéditeur presque avant qu'il l'eût demandé. Des représentants des deux compagnies assistent à toutes les assemblées des cultivateurs ou des expéditeurs pour leur apprendre quels avantages ils auront s'ils s'adressent à une certaine ligne.

L'honorable M. McMEANS: Je voudrais faire une question au très honorable sénateur. A-t-il assisté aux séances du comité qui a recueilli les témoignages des experts américains sur ce qu'il fallait faire du chemin de fer canadien du Pacifique et des chemins nationaux du Canada, ou bien, a-t-il lu le rapport du comité? Je suis d'avis qu'en suivant les recommandations du comité, le pays aurait économisé plusieurs millions de dollars. Le comité, qui s'est réuni il y a cinq ans environ, a recueilli des dépositions à huis clos, parce que les témoins refusaient de rendre témoignage si leurs dépositions devaient être divulguées. Au cas où le très honorable sénateur l'aurait oublié, j'appelle son attention sur ce rapport.

Le très honorable M. GRAHAM: Je déclare à regret que je n'étais pas membre du Sénat en ce temps-là, et je n'ai pas forcé le