

le pourrai, et, ce faisant, je me servirai des noms de nos deux voies ferrées, quoique mes paroles s'appliquent à toutes les compagnies privées et à toutes les utilités publiques. Les directeurs du Pacifique-Canadien ont à administrer un groupe d'entreprises que le succès a déjà couronnées, pourrais-je dire. D'autre part, les directeurs des chemins de fer nationaux du Canada ont à administrer nombre d'entreprises dont les résultats ont été pitoyables, et ils doivent déployer tous leurs efforts afin de les relier de manière à établir un système de transport utile. L'une des difficultés—qu'un coup d'œil permet de découvrir—était de faire régner l'harmonie parmi les hauts fonctionnaires des deux anciennes compagnies entre lesquelles existaient certaines jalousies dont les unes ne sont probablement pas encore éteintes. Je puis vous affirmer, honorables messieurs; que, lors du fusionnement des deux groupes d'administrateurs et d'employés, il régnait beaucoup de bisbille et une forte dose de jalousie. Comment aurait-il pu en être autrement? Cependant je déclare sans aucune hésitation que je n'ai jamais rencontré un homme qui aurait pu mieux réussir que Sir Henry Thornton à tenir tête à une telle situation. Il amena dans le même bureau des hommes qui s'affrontaient autrefois et était presque à couteaux tirés. La nature humaine est la nature humaine, et les gens du Nord-Canadien pensaient que ceux du Grand-Tronc obtenaient toutes les faveurs, et vive versa. La première grande tâche de sir Henry Thornton a été de rétablir l'accord parmi eux. Nous lui avons demandé de prendre la haute main sur des chemins qui se faisaient concurrence auparavant, et sur des voies ferrées que des gouvernements avaient établies d'un point de vue national, sans espérance d'en jamais tirer des profits et de les réunir en un réseau lucratif—tâche comparable à celle d'un individu qu'on inviterait à acquérir une demi-douzaine de maisons en différents endroits de la ville d'Ottawa et à en faire un hôtel. Je soumets que les difficultés étaient presque insurmontables et que, dans les circonstances, il s'est merveilleusement tiré d'affaire.

Pendant que le gouvernement discutait ce projet et demandait à sir Henry d'entreprendre la tâche, je dis à celui-ci en présence du premier ministre: Je tiens à vous avertir que c'est la besogne la plus colossale au monde; vous aurez à rendre compte au Parlement; vous devrez répondre à tous ses membres; vous serez exposé à entendre des requêtes, des plaintes et des reproches qu'un directeur d'une compagnie privée n'endurerait pas. Vous faites mieux de réfléchir avant d'accepter le poste. Toutes ces choses arriveront, et je

Le très hon. M. GRAHAM.

tiens à vous en prévenir maintenant. La réponse de sir Henry le caractérisait bien: "J'aime les tâches ardues", fit-il; "Je n'accepterais pas celle-ci, si elle ne l'était pas." C'est dans ces circonstances qu'il fut engagé et, je le répète, je crois qu'il s'est fort bien tiré d'affaire.

Je dirai maintenant deux mots au sujet des reproches. Tout d'abord, je désire apprendre à la presse et à ceux qui critiquent la construction des installations terminales de Toronto—et celles-ci coûtent un bon nombre de millions de dollars—qu'il régnait dans cette ville une situation à laquelle il fallait remédier. L'administration du National-Canadien n'en était pas cause. On avait passé le problème aux hauts fonctionnaires du chemin de fer en leur disant de le résoudre. Des années auparavant, la Commission des chemins de fer avait ordonné la suppression des passages à niveau ou en travers des rues dans certaines parties de la cité de Toronto, et la répartition des frais entre la cité, la Commission du port et les voies ferrées. Le projet était resté en plan des années durant. Le réseau des chemins de fer nationaux du Canada ayant assumé l'obligation imposée à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, il désirait s'en débarrasser d'une manière ou de de l'autre. Je ne suis pas sûr qu'un procès avait été intenté; du moins, il y avait lieu d'en craindre un. Je fis plusieurs visites à Toronto et, finalement, grâce aux efforts du colonel Dubuc et de feu M. Graham Bell, les parties examinèrent ensemble un projet que toutes agréèrent. Ensuite les fonds furent votés et les travaux commencèrent. Comment le gouvernement canadien aurait-il pu se soustraire à l'obligation de respecter dans ses grandes lignes, au moins, un marché qu'avait passé la compagnie dont l'Etat avait fait l'acquisition?

Voyons maintenant quelle situation régnait à Montréal. Cette ville a été beaucoup plus patiente que Toronto. La Commission des chemins de fer rendit une ordonnance semblable concernant Montréal et obligea le Grand-Tronc de chemin de fer à élever ses voies dans cette ville. Les citoyens de Montréal, ainsi que tous les visiteurs, doivent se rendre compte du danger des passages à niveau qui s'y trouvaient. Durant ses dernières années, le Grand-Tronc n'avait pas de fonds pour exécuter l'entreprise. Lorsque l'Etat se chargea du chemin de fer et de ses obligations, y compris celle que lui imposait l'ordonnance, la question vint sur le tapis et les ingénieurs se demandèrent s'il fallait en respecter la lettre ou adopter un projet plus vaste pour établir un terminus. Je puis dire que, pour moi, j'étais en faveur d'un ter-