

min de fer, par garanties ou par paiements en espèces, ont été inscrits dans les crédits budgétaires et ont tombé en dévolu d'année en année, le Parlement se réservant ainsi le droit de voter de nouveau l'argent ou de refuser de le voter une deuxième fois, et de pouvoir de la sorte surveiller l'emploi de tous les crédits de ce genre. Si le bill qui est devant nous ce soir est adopté, il sera suivi de celui auquel j'ai fait allusion—une mesure auxiliaire qui finira de donner au Conseil d'administration des Chemins de Fer Nationaux, pour une période de trois ans, et le droit de dépenser pendant trois ans, et le droit de dépenser comme il l'entendra, cette énorme somme d'argent, et lui permettra d'exercer sans aucune intervention de la part du Parlement.

Il s'agit de savoir ce que le Parlement doit faire de ce bill. Je me rends compte de la responsabilité que nous assumons en revissant des mesures de ce genre, et en allant même jusqu'à refuser de les adopter; mais il me semble que le devoir du Gouvernement est de ne soumettre au Sénat que des mesures qui nous paraîtront absolument saines, et en même temps de nous fournir le plus de renseignements possible sur la nécessité de procéder à des travaux de cette nature. Nous devons aussi prendre en considération la position peu enviable dans laquelle se trouve actuellement le Canada à cause du chiffre de notre dette publique et du poids des impôts que nous devons supporter.

L'honorable sénateur sait très bien que cette mesure est peu ordinaire. C'est précisément pour cette raison que le gouvernement, tout désireux qu'il est de construire ces embranchements, devrait être prêt à adopter la coutume parlementaire suivie depuis des générations, en nous donnant avec les crédits, des informations spécifiques sur chaque embranchement. Le Parlement pourrait ainsi décider s'il doit ou ne doit pas voter l'argent pour les fins désignées, et surveiller aussi la façon dont cet argent est dépensé. C'est pourquoi j'exprime mon entière désapprobation d'une mesure de ce genre de même que je désapprouve la conduite du gouvernement qui n'a pas jugé à propos de nous donner les renseignements nécessaires sur une entreprise colossale comportant une dépense de \$100,000,000. Comme le Canada n'est pas en état de faire face à une dépense aussi forte, je ne vois d'autre alternative que celle de demander à l'honorable sénateur de retirer cette mesure afin de permettre au gouvernement, lors de la prochaine session, de nous fournir tous les renseignements sur les raisons qui pourraient justifier le parlement à autoriser une pareille entreprise. Si l'honorable sénateur n'est pas en état de fournir au

Sénat les renseignements auxquels il a droit, je crois que le Sénat du Canada n'a qu'une chose à faire, rejeter la mesure. En conséquence, je propose que le bill maintenant devant nous ne soit pas lu une deuxième fois aujourd'hui, mais que cette seconde lecture soit remise à six mois.

L'honorable M. BEIQUÉ: Je ne crois pas pouvoir me contenter de donner un vote silencieux sur la motion qui vient d'être faite. On nous a dit que l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement était un essai, et que dans un, deux ou trois ans, nous saurions s'il sera possible et pratique de la continuer. Ceci m'avait laissé croire que le pays ne devait pas s'engager à de nouvelles dépenses pour la construction de nouvelles lignes et l'extension d'un réseau qui a déjà une certaine envergure.

Je suis surpris de la manière dont ce bill a été traité par les députés siégeant des deux côtés de la Chambre des communes. On serait porté à croire qu'un bill de cette importance, comprenant une dépense de \$28,000,000—montant qui sera probablement doublé si le passé se répète—aurait dû être scrupuleusement scruté pour se rendre compte de la nécessité de chacune des lignes projetées. Pour des raisons que je ne puis comprendre, le bill a été considéré comme une espèce de nécessité; mais en lisant les débats de la Chambre des communes, il est impossible de trouver une information satisfaisante à l'appui de cette mesure.

Je crois qu'il est temps que le Sénat affirme son pouvoir et son droit d'intervention sur des questions de ce genre, et les traite d'une manière énergique. Je ne crois pas qu'on doive continuer à construire des voies ferrées comme celles-ci sans donner au Sénat tous les renseignements requis et à les donner en temps opportun. Je partage l'avis du chef de l'opposition quand il dit que cette mesure nous est venue trop tard, et que ce n'est pas à la veille de la prorogation qu'un bill de cette nature doit nous être transmis. Je crois aussi que notre devoir est de le renvoyer à la Chambre des communes, et que s'il nous est transmis une deuxième fois, le devoir du Sénat sera de le renvoyer au comité des chemins de fer, télégraphes et havres, où il sera possible d'avoir tous les renseignements voulus, sur la nécessité et l'opportunité de construire toutes les lignes que l'on pourra suggérer. Ce pays a été mis dans un état voisin de la banqueroute en construisant trop de chemins de fer—chemins de fer qui enregistrent chaque année un déficit d'exploitation d'environ cent millions. Le Sénat, qui est un corps indépendant, doit au