

L'honorable M. WILLOUGHBY: Je ne sais pas que personne puisse donner d'autres explications que celles qu'on trouve dans le bill même. Personne de nous n'ignore que les chemins de fer nationaux du Canada ont toujours besoin d'argent; cela ne requiert jamais d'explication. Le bill autorise un emprunt de \$68,500,000. Même si le chiffre était moindre, il pourrait nous scandaliser. Le montant est rondelet et doit servir à combler les déficits nets du revenu, y compris les profits et pertes, mais ne comprenant pas les avances de fonds du gouvernement fédéral, au plus \$31,369,882.56; à effectuer les paiements du capital pour l'outillage; à pourvoir au fonds d'amortissement, et le reste. C'est un fardeau de plus que le Gouvernement doit porter afin de procurer des fonds à sa progéniture, les chemins de fer nationaux du Canada.

Le très honorable M. GRAHAM: Honorables collègues, je prie le Sénat de vouloir bien m'écouter quelques instants pendant que je discuterai à cœur ouvert le problème des transports au Canada, et peut-être ailleurs. A cette session, la demande nous est adressée sous la forme d'un bill.

L'honorable M. ROBERTSON: Qui remplace un crédit.

Le très honorable M. GRAHAM: C'est changer la pratique d'inclure un montant dans un crédit auquel était annexée, afin d'embrasser tous les détails qui pouvaient être exigés avant d'accorder les fonds, une longue explication que les uns comprenaient, mais que la plupart, même dans ces murs, ne comprenaient pas, je le crains. Selon moi, ce plan vaut mieux, car il laisse la Chambre plus libre de discuter la question qu'elle le serait de discuter un crédit présenté pendant les dernières heures de la session. Naturellement, ce bill sera adopté, comme l'était le crédit; en effet, c'est un bill de finance qui émane du Gouvernement. A mes yeux, c'est un progrès car, du temps où j'étais ministre, j'ai éprouvé parfois de grandes difficultés pour expliquer le sens de l'"explication" qui se trouvait au bas du budget.

En ce moment, la situation des compagnies de chemin de fer dans le monde entier n'est pas encourageante, et le Canada ne fait pas exception sous ce rapport. A la tête des deux grands réseaux canadiens, nous avons des hommes qui ne le cèdent en rien aux administrateurs de n'importe quelle compagnie en quelque endroit que ce soit—et j'en ai rencontré un grand nombre, comme mon honorable ami au cours de sa vie. Le fait que nos compagnies de chemin de fer n'accusent pas les recettes nettes ou brutes qu'elles encais-

Le très hon. M. GRAHAM.

saient dans des temps meilleurs ne prouve pas d'une façon concluante—au fait, ne prouve aucunement—que ces entreprises ne sont pas bien administrées. Toutes les compagnies que je connais ont été à la même école en ce qui a trait aux recettes. Le National-Canadien a dans sir Henry Thornton et M. Hungerford—pour ne nommer qu'un membre de son personnel—et le Pacifique-Canadien a, dans M. Beatty et M. Grant Hall, des hommes qui peuvent rivaliser avec tous les fonctionnaires occupant des postes semblables que j'ai connus ou dont j'ai lu la biographie.

Pourquoi les chemins de fer ne sont-ils pas plus prospères à l'heure présente? Pour la même raison qui fait que si peu d'hommes parmi nous réussissent dans leurs entreprises. Les compagnies de voie ferrée se ressentent de la situation dominante peut-être plus cruellement et plus promptement que toute autre organisation commerciale du pays. Lorsque les gens ne récoltent rien, les chemins de fer ont peu de chose à transporter. Aussitôt le nombre des trains et des équipes d'employés diminue, et cette diminution se fait sentir dans tous les petits villages du Dominion du Canada et principalement dans les centres de chemins de fer. Inutile de m'étendre sur ce sujet, lorsque j'aurai laissé entendre au Sénat que la situation des compagnies canadiennes n'est pas sans laisser à désirer. Quelques-uns des nôtres avec lesquelles je ne tiens pas particulièrement à m'associer ne manquent jamais de s'en prendre aux compagnies de voie ferrée lorsque leur outillage n'est pas suffisant; pourtant, dans les circonstances présentes, je crois qu'elles font tout ce que nous pouvons attendre d'elles.

Je sais que quelques honorables sénateurs diront qu'actuellement les tarifs des chemins de fer du Canada sont élevés, cependant, comparés à d'autres, ils ne le sont pas. Ceux de la république voisine sont beaucoup plus élevés que les tarifs canadiens; néanmoins, on demande aux Etats-Unis de les augmenter, et la question se discute dans le moment. J'ignore, si cette requête sera accordée, mais elle démontre quel est le cours des idées parmi les compagnies de chemin de fer, là-bas. On a proposé maints changements et projets afin d'améliorer leur situation. Les voies ferrées canadiennes recrutent leur clientèle parmi une population éparsée qui, dans certains districts, ne comprend qu'un petit nombre d'habitants disséminés sur l'espace d'un mille tandis qu'il y en a des milliers sur la même superficie aux Etats-Unis. A l'exception des affaires que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien font dans le pays voisin, où la densité moyenne de la population est bien plus grande qu'au