

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je m'accorde entièrement avec le leader de l'opposition. C'est une grave erreur non seulement de confier l'administration de nos chemins de fer à cette commission, mais aussi de lui permettre de dicter au Canada la politique qu'il doit suivre dans le développement du pays. Même si était éliminée l'objection qu'a mentionnée le dernier orateur, le Sénat ne serait pas justifié d'adopter ce bill, pour la raison suivante. Le leader du gouvernement nous assure que le bill est basé sur le rapport de la commission au gouvernement, et sur l'étude qu'en a faite ce dernier. Depuis quand la commission existe-t-elle? Depuis quelques mois seulement, et le président a employé la plus grande partie de ce temps à prononcer des discours par tout le Canada.

L'honorable M. BENNETT: Et de piètres discours?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Et en parcourant le Canada il a promis de nouveaux chemins de fer à droite et à gauche. Sans consulter le parlement, il a dit au peuple qu'il ferait ceci ou cela. A-t-il eu le temps, depuis qu'il est ici, de s'enquérir de l'opportunité de construire 1,000 milles de chemins de fer s'étendant à tout ce vaste pays? Quelle assurance peut-il donner au gouvernement que ces voies ferrées sont nécessaires? Le gouvernement sera-t-il satisfait de son assertion qu'elles sont désirables et qu'elles rapporteront un revenu dès le début? Ne sommes-nous ici que pour faire les volontés d'une commission qui n'a que neuf mois d'existence? Leur rapport doit dater de deux ou trois mois pour que le gouvernement ait eu le temps de l'étudier. Ou bien agissons-nous à l'aveugle comme l'a fait le gouvernement pour le Transcontinental?

L'honorable M. DANDURAND: Sur ces 14 lignes 440 milles de rampes ont été complétés au cours des derniers dix ans.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Et j'ai compté 14 lignes qui n'ont pas été bornées et sur lesquelles pas un seul dollar n'a été dépensé. J'ai essayé de calculer le coût; il sera d'environ trois millions pour les rampes et la pose des rails.

Laisant à part les technicités, mon objection à ce bill est que sans nous donner le moindre renseignement on demande à la Chambre de l'adopter aussi promptement que l'ont fait les Communes. Je ne crois pas que le Sénat doive le faire. Il devrait dire: "Non; si vous voulez des lois de cette nature, présentez-les au début de la session, alors que nous pouvons les étudier en comité et juger de leur mérite." Je refuse de voter pour un bill de ce genre sur une recommandation de

L'hon. M. CALDER.

source extérieure. Nous sommes ici les juges, et je veux la preuve. Il nous faut savoir ce que sont réellement les besoins du pays. Concernant une de ces lignes, un particulier qui s'y est opposé en 1916 m'a dit que c'était un simple raccourci et que la province retirerait 40 pour cent du revenu brut. Bien entendu, ce renseignement nous vient de source étrangère, mais nous n'avons pas d'autre information. Nous paierons 60 pour cent en frais d'exploitation, et le reste du revenu ira à la province. Mon expérience en ce pays est que nous avons trop souvent agi à l'aveugle dans nos entreprises ferroviaires. Les sénateurs devraient connaître cette affaire aussi bien que s'ils y risquaient leur propre argent. Nous pourrions alors dire au peuple: "Nous avons placé votre argent dans une entreprise qui est tout à l'avantage du Canada".

L'honorable A. B. GILLIS: Il est extrêmement malheureux que le gouvernement ait compliqué ce bill de telle manière qu'il nous soit pratiquement impossible d'avoir des embranchements nécessaires, qui ne seront pas une source de déficit mais de revenu pour nos chemins de fer nationaux.

L'honorable M. DANDURAND: Ne pouvons-nous le simplifier?

L'honorable A. B. GILLIS: Oui en présentant un bill pour chaque embranchement et en ayant des crédits distincts dans nos prévisions budgétaires. Autrement, je ne crois pas qu'il soit possible d'avoir les embranchements qui sont réellement nécessaires dans l'Ouest pour aider à nos colons et fournir du fret à nos chemins de fer nationaux.

Prenez l'embranchement de Thunderhill, parcouru de 69 milles, dont le coût est estimé à \$1,650,000 et qui aboutira à la ville de Prince Albert. Le district que desservira cette ligne a été colonisé il y a environ vingt ans par une excellente classe de cultivateurs canadiens, à qui on a promis un chemin de fer. Ils ont dû voiturier leur grain de 30 à 60 milles pour atteindre un marché. Voilà un cas où remède devrait être porté, mais non par une loi générale qui donne à la Commission des chemins de fer nationaux le pouvoir d'usurper les fonctions du Parlement en ce qui concerne les appropriations. Le principe du bill ne peut être accepté. L'embranchement dont je parle est assez important pour justifier le Gouvernement de présenter une loi spéciale et de demander un crédit distinct.

Ce n'est là qu'un des nombreux embranchements des provinces des prairies que je pourrais mentionner. Cette liste comprend plusieurs embranchements que je ne voudrais