

sérieuse, elle doit se demander: Pourquoi la fusion du Grand-Tronc et des chemins de fer nationaux n'est-elle pas déjà un fait accompli? Pourquoi n'a-t-on rien fait depuis douze mois, pourquoi aucun engagement n'a-t-il été tenu, et pourquoi aujourd'hui ne fait-on même plus de promesses? Pourquoi avons-nous à l'heure actuelle deux services de chemins de fer qui sont la propriété du pays, je le sais, dirigés nominalement par une seule commission, mais qui tous deux sont exploités comme s'ils étaient distincts l'un de l'autre, comme sous l'ancienne administration privée. Nous avons un gérant du trafic pour le Grand-Tronc, de même qu'un gérant distinct du service des voyageurs. Le Grand-Tronc a une administration générale individuelle, y compris un service des marchandises à part, et le reste, constituant une multiplication de services onéreuse. Et, le discours du trône nous enlève même tout espoir que le Gouvernement songe à supprimer ces dépenses inutiles.

Sans doute, certaines mesures préliminaires s'imposaient; il y aurait lieu peut-être de conclure des arrangements au sujet des porteurs d'obligations de certains réseaux.

Mais je ne sache pas que l'on ait fait aucune démarche en ce sens, ni qu'on soit plus avancé à ce sujet. L'on n'a fait rien autre chose que de démettre un conseil d'administration et un gérant, lequel, d'après le ministre des Chemins de fer qui occupait un siège en cette Chambre à la dernière session, avait singulièrement réussi à préparer la réunion des éléments de ce réseau, à en améliorer le fonctionnement et à réduire ses déficits. L'on n'a fait rien autre chose que de destituer impitoyablement les membres de ce conseil pour les remplacer par quelques favoris du Gouvernement. Cette question est de toute importance, car elle a sa répercussion sur un sujet plus vaste auquel je reviendrai. Le pays ne bénéficie pas, à l'heure actuelle, des avantages qu'il devrait retirer de la coordination des chemins de fer nationaux. Il est, au contraire, obéré d'un lourd fardeau dont il ne devrait pas être chargé, et cela à cause d'une fâcheuse temporisation qui dure depuis plus de treize mois, et qui n'aurait pas dû se prolonger plus d'un mois ou deux. Il serait naturellement assez difficile de dire combien coûtera ce retard. Mais je ne crois pas qu'un expert en chemin de fer évaluerait les pertes subies en conséquence à moins de dix millions de dollars par année. Je remarque, de plus, que le Gouvernement s'est engagé à l'achat de matériel et de fournitures s'élevant, ainsi que l'indique le rapport, à 12 ou 20 millions de dollars, à 12 millions au bas mot, et cela, pour un matériel et des fournitures dont la nécessité serait assez douteuse, si l'on commençait

par tirer parti des avantages assurés par la consolidation. Je ne comprends pas que l'on assume d'aussi fortes obligations au nom du pays, avant de connaître par un examen général de la situation les besoins véritables du service et alors que cet examen ne peut se faire qu'après la consolidation. Mais j'ai une autre raison de m'opposer à ces engagements. Quand le Gouvernement s'est-il fait autoriser par le Parlement à commander pour 12 à 20 millions de dollars de matériel? Je ne sache pas qu'on ait demandé, et encore moins obtenu, une semblable autorisation à la dernière session. Toutes ces questions auraient dû être examinées et ils furent inscrites dans les évaluations budgétaires de l'an dernier. Ces obligations contractées dans l'intervalle, obligations qui ne sauraient dépendre de circonstances imprévues, sont inexcusables. Si nécessité il y avait, elle était connue des administrateurs, au printemps 1922, et je ne doute nullement que si les administrateurs et le gérant général avaient jugé ces dépenses nécessaires, ils n'en eussent soumis un état au Gouvernement afin que le Parlement pût, comme c'est son droit, décider si elles étaient nécessaires ou non. On ne l'a pas fait. Le trafic qui s'est fait depuis a peut-être été le plus important dans l'histoire du pays, dépassant de 75 millions de boisseaux, je crois le volume du trafic maximum enregistré jusqu'ici. Il est vrai que cela s'est fait en grande partie du temps de l'ancienne administration; mais sans que jamais on se soit plaint du manque de wagons ou de matériel, que je sache. D'ailleurs, au commencement de la saison, une grande quantité du matériel n'avait pas été utilisé. Il me semble donc que le Gouvernement devrait expliquer à la Chambre pourquoi il a approuvé les nouveaux administrateurs qui ont engagé le pays dans une dépense de millions de dollars, sans l'autorisation du Parlement.

Puis-je mentionner une autre promesse faite il y a un an, dont on ne dit plus mot? On se souvient que, il y a un an, on a fait dire à Son Excellence, dans le discours du trône, que la coordination serait accompagnée d'une enquête complète afin que la peuple canadien connaisse enfin la véritable situation financière du réseau national. Cette enquête complète a-t-elle eu lieu? Si oui, qui l'a conduite? Lors d'un discours de l'ancien ministre, prononcé plus tard, au cours de la session, on nous a laissé entendre que cette enquête serait faite par des hommes nommés spécialement à ces fins, par le bureau d'administration. A-t-on fait cette enquête? Si oui, quel en a été le résultat? A-t-on découvert que les faits dévoilés étaient exagérés, tant soit peu erronés, ou incomplets? Si cette enquête a eu lieu, la Chambre aurait dû être informée avant aujourd'hui, du ré-

[Le très hon. M. Meighen.]