

deux mille environ, mais la situation est toute différente de ce qu'elle est ici. En Australie et aux Etats-Unis elle est assez semblable à celle du Canada, car la population est de 250 au mille en Australie; alors que le Canada a 225 ou 226 habitants par mille de chemin de fer, et les Etats-Unis, 250. Naturellement, la population est plus dense dans les régions de l'est du pays, mais, en prenant le pays tout entier, la population par mille n'est que de 225 ou 226 âmes. Alors que dans certaines régions de l'est il y a 400 personnes par mille, il n'y en a que 126, et même moins, dans les régions éloignées de l'Ouest. On reconnaît que chaque colon, une fois qu'il est bien établi, rapporte de \$500 à \$700 par année au chemin de fer. La population de l'Angleterre est d'environ 700 âmes par mille carré; l'Ecosse, 160; la France, 187; la Belgique, 658; l'Allemagne, 348; le Danemark, 220; et la même proportion pour les autres pays d'Europe. Naturellement, la population de ces pays est si grande qu'elle ne peut produire assez pour se nourrir et doit recourir à l'importation. Cependant, les Etats-Unis, qui peuvent se suffire à eux-mêmes, et même davantage, n'ont qu'une population de 35 par mille carré. La densité de la population est très différente aux Etats-Unis et en Europe. Nous avouons tous que, si les Etats-Unis peuvent suffire aux besoins de 35 personnes par mille carré, le Canada devrait pouvoir en faire autant. La population du Canada, par mille carré, est de moins de trois personnes, qui, on le reconnaîtra, ont beaucoup d'espace. Comme la superficie du Canada est plus étendue que celle des Etats-Unis, si nous avions la même densité de population, nous compterions 126,000,000 d'âmes. Je me sens porté à terminer par les paroles que l'Orateur prononce tous les jours en faisant la prière et dire: "Ouvrez les portes". Laissons les capitaux affluer au pays, amenons des émigrants, ouvrons nos régions du Nord-Ouest, et le Canada pourra alors faire bonne figure parmi les autres nations du monde.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

### Reprise de la séance

M. O. B. PRICE (Westmoreland): Avant de présenter des commentaires sur le budget déposé par le ministre des Finances (M. Robb) je voudrais appeler l'attention sur les remarques faites par le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Dunning) au sujet des points de transfèrement de Sainte-Rosalie et Saint-Jean dont il tient responsable le parti auquel j'appartiens, le parti conservateur. Il a laissé croire [M. Blatchford.]

à la Chambre que nous, amis de la loyale opposition de Sa Majesté, nous sommes opposés à l'abolition de ces points de transfèrement. Je ne puis parler qu'en mon nom, mais je puis dire toutefois que les députés des provinces maritimes ont toujours hautement apprécié le ministre des Chemins de fer, surtout depuis qu'il a fait observer quelles ont été les ambitions des provinces maritimes dans le passé, et qu'il nous a dit ce qu'elles seront dans l'avenir. Le ministre a observé, quand il est venu ici pour la première fois, et peut-être auparavant, que le citoyen des provinces maritimes a trois choses à cœur: être né dans les provinces maritimes, voyager gratuitement sur l'Intercolonial et mourir dans ces provinces. Je suis sûr que le souvenir de ces aimables remarques du ministre ne tombera pas prochainement dans l'oubli, et, en toute sincérité, nous le remercions de ses commentaires.

L'hon. M. DUNNING: Une nouvelle dérogation de ma part est superflue, je suppose.

M. PRICE: Quant à ces points de transfèrement qui existaient autrefois pour les raisons indiquées par le ministre, je puis dire que la fusion de ces chemins de fer sous la direction du très honorable Arthur Meighen, et leur constitution en réseau national sous l'administration de M. D. B. Hanna, avaient pris une telle forme, et que l'étendue de ces voies ferrées et l'immense territoire qu'elles desservaient donnaient de telles proportions aux chemins de fer nationaux que le maintien de ces règlements n'était peut-être plus nécessaire. J'ai été opposé à l'établissement de points de transfèrement. L'Intercolonial, section du réseau national, a droit à tous les revenus qu'il peut se procurer. C'est le chemin de fer de l'Etat, et nous désirons sa prospérité. Je crois qu'il sera florissant dans l'avenir, bien qu'il ne l'ait pas été dans le passé.

Je ferai aussi quelques observations sur la direction actuelle ou les méthodes d'administration de ce chemin de fer. La direction a eu d'heureux débuts, mais, un surcroît d'activité du personnel attaché au service de l'industrie et de la colonisation contribuerait beaucoup à améliorer la situation et à intensifier le transport sur les embranchements. Il n'y a pas assez de coopération entre les cultivateurs et les administrateurs du réseau. Dans le passé, il est vrai, les cultivateurs ont attiré très peu l'attention des administrateurs, mais ceux-ci devraient lier connaissance avec les agriculteurs. Ils devraient aller dans les régions rurales et les aider à surmonter leurs difficultés présentes. Le resserrement de ces relations et un regain de ce genre d'activité amèneraient une meilleure coopération et de meilleurs ré-