

tes ces lignes n'ont pu se maintenir par elles-mêmes et il a fallu les fusionner à l'un ou l'autre de nos réseaux nationaux.

L'ancien chemin de fer du Grand-Tronc a devancé le Pacifique-Canadien, mais on ne saurait dire que c'était un chemin de fer national, bien qu'il ait bénéficié d'aide au moyen des deniers publics du Canada.

Nous arrivons ensuite à la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadien-Nord, tous deux subventionnés par le gouvernement libéral de l'époque. Ni l'une ni l'autre de ces lignes ne pouvaient être exploitées profitablement à titre de réseaux indépendants, et l'Etat dut en faire l'acquisition et en assurer l'existence. Après que le Parlement eut accordé les chartes constitutives de ces compagnies, j'eus l'occasion de rendre visite à sir William Van Horne. Je lui demandai ce que, d'après lui, l'avenir réservait aux chemins de fer, et il répondit précisément ce qui est arrivé. Il me dit que la nation devrait un jour en prendre possession et se charger de leur exploitation, et que, tant que cela ne serait pas, les chemins de fer ne pourraient jamais réussir ni même parvenir à un état d'achèvement convenable. Je lui demandai: "Sir William, que prévoyez-vous, à part cela?" "Rufus", répliqua-t-il, "ce ne sera peut-être pas de votre vivant ni du mien, mais nos enfants verront le jour où l'Etat devra prendre possession de tous les chemins de fer du Canada et en confier l'exploitation à un organisme national". Il parlait ainsi à une époque antérieure à l'avènement de la gazoline et de son emploi, en Canada, comme combustible pour les fins du transport. A l'heure actuelle, comme le savent tous les honorables sénateurs, les voitures à essence font une vive concurrence aux voies ferrées.

Une quinzaine d'années plus tard, je rendais visite à sir Thomas Shaughnessey. C'était la dernière fois, peut-être, qu'il se trouvait à son bureau en sa qualité de tête dirigeante du Pacifique-Canadien. Je lui dis: "Vous devrez quitter ce bureau bientôt, sir Thomas. Vous y êtes depuis de nombreuses années". Il me répondit: "J'ai à peu près rempli ma mission: j'ai constitué mon organisation et je n'en garderai pas la direction encore bien longtemps". Sur ce, je lui dis: "Je désire vous adresser une question. D'après vous, qu'est-ce que l'avenir réserve aux chemins de fer du Canada?" Voici ce qu'il répondit: "Rufus, le jour n'est pas très éloigné où tous les chemins de fer devront être cédés à l'Etat et exploités par la nation".

Nous en arrivons ensuite à la quatrième époque dans nos annales du transport, celle que marque le projet de l'établissement de la Grande route nationale. Il va sans dire, seules les

voitures à essence circuleront sur cette voie. Déjà, on en a confectionné d'importantes sections dans la plupart des provinces, mais ces sections, il faudra les raccorder entre elles et les fusionner afin d'en faire un réseau national complet. Par conséquent, j'aimerais à savoir du Gouvernement si, oui ou non, certaines sections des Chemins de fer nationaux du Canada peuvent être absorbées et transformées en parties intégrantes de cette grande artère nationale qu'il est question de créer. Ainsi, entre Fort-William et Winnipeg, parcours de près de cinq cents milles, se trouvent l'ancienne voie du Canadien-Nord, le Grand-Tronc du Pacifique et le Pacifique-Canadien, trois lignes là où une suffirait amplement. Ne serait-il pas à propos que le Gouvernement fasse l'acquisition d'une de ces lignes, ce qui épargnerait les frais qu'entraînent son exploitation et sa réparation à titre de voie ferrée, et qu'il la transforme en un tronçon de la grande route nationale? S'il est vrai que le chemin de fer de la baie d'Hudson doit transporter des produits à destination des Iles britanniques et de l'Europe, il est grandement temps que le Gouvernement songe à comprimer les frais que comporte l'exploitation de voies ferrées dans cette région centrale du Canada. De plus, d'autres sections de ces lignes transcontinentales pourraient servir à relier entre elles diverses parties de la grande route nationale. Je ne saurais dire si le Gouvernement s'est arrêté à cette éventualité, mais il me semble que la chose vaut la peine d'être examinée. C'est pour cette raison que j'ai fait inscrire mon avis de motion au Feuilleton. Les autorités fédérales, ainsi que les provinces et même certaines municipalités, ne sont pas sans avoir leur part de responsabilité relativement à l'achèvement de ce réseau de grandes routes dont tous les contribuables du pays devront partager les frais. Je suis donc d'avis que le Gouvernement devrait examiner attentivement la question de savoir si, oui ou non, il pourrait avantageusement utiliser certaines sections de chemin de fer de la façon que j'ai proposée.

Je vous remercie de tout cœur, honorables sénateurs, de la bienveillante attention que vous m'avez accordée.

VIMY REALTY CORPORATION, LIMITED

DEMANDE DE DOCUMENTS

L'honorable M. GILLIS propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production de copie de toute la correspondance et de tous les rapports, etc., concernant les baux passés entre le gouvernement et la Vimy Realty Company, Limited, au sujet d'immeubles à Ottawa.

La motion est adoptée.