

et qu'un autre de l'île du Prince-Edouard ne peut guère parler en connaissance de cause des conditions qui existent au Manitoba.

L'honorable M. BRADBURY: Ou dans toute autre province.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais m'expliquer en toute franchise. Il y a au Sénat des hommes d'expérience qui connaissent les besoins du pays. Lorsque j'ai jeté un coup d'œil sur la liste des embranchements à construire ou à compléter, je suis tombé sur un petit embranchement que je connaissais et je me suis dit: "Cet embranchement est nécessaire." Il passait à ma porte.

Plusieurs honorables SENATEURS: Très bien.

L'honorable M. DANDURAND: J'expliquerai de quoi il s'agit et si chaque sénateur qui a une connaissance personnelle de la nécessité d'un embranchement dans son district pouvait en témoigner, je considérerais que le procès est gagné et que tout marche à souhait.

L'honorable M. McMEANS: Nous aussi.

L'honorable M. DANDURAND: Afin que les honorables sénateurs puissent bien saisir le point de vue auquel je me place. . .

L'honorable M. FOWLER: Il saute aux yeux.

L'honorable M. DANDURAND: . . . je vais donner un exemple. Il y a une voie ferrée de 60 milles de longueur appartenant au peuple du Canada, qui part à deux ou trois milles de St-Jérôme, dans le comté de Terrebonne et se rend dans l'intérieur du comté d'Argenteuil. J'ai visité cette région lors de ma première tentative d'évangélisation politique? J'avais alors 17 ans. C'est là que j'ai rencontré sir John Abbott, alors premier ministre du Canada, et que j'ai prononcé mon premier discours. Comme la population était bilingue,—et je dois vous avouer que je ne suis pas encore très fier de l'anglais que je parle maintenant, mais à ce moment-là je le massacrais positivement,—je dus parler en anglais contre l'ancien premier ministre du Canada. J'eus ma revanche, cependant, lorsqu'il commença à parler français. Plus tard, j'eus l'occasion de rencontrer M. Abbott, et j'avoue que je fus flatté de voir qu'il m'avait reconnu. Cette région qui, il y a une quarantaine d'années, n'était qu'une forêt vierge, et toute parsemée de lacs, est une place de villégiature idéale. Cette région a été envahie par les gens de Montréal. Le printemps dernier, j'étais avec le ministre de l'Intérieur, qui est en même temps député d'Argenteuil, lorsqu'il reçut à Montréal une délégation à la tête de laquelle se trouvait un de

L'hon. M. DANDURAND.

mes bons amis qui est membre de cette Chambre et qui siège derrière moi; cette délégation venait représenter au ministre qu'il était nécessaire de construire 12 milles de chemin de fer. Il dit: "Nous avons déjà 60 milles de chemin de fer appartenant au gouvernement du Canada. Ce chemin de fer conduit des trains complets de personnes d'Argenteuil à la bifurcation située près de St-Jérôme; il se fait sur cette ligne un gros trafic de marchandises et de voyageurs et elle rapporte de jolis profits. Cependant, à 30 milles de Montréal, les voyageurs sont débarqués dans une petite gare et confiés au Canadien-Pacifique qui se charge de transporter les marchandises et les voyageurs jusqu'à Montréal, alors que la ligne principale des chemins de fer Nationaux n'est qu'à 12 milles de cette gare." J'aperçois à son siège mon honorable ami l'ancien ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Reid) qui a convenu qu'on devrait construire une ligne reliant l'embranchement des chemins de fer Nationaux à la ligne principale à l'endroit que je viens de mentionner.

L'honorable M. GORDON: L'honorable sénateur veut-il dire que cette ligne courra parallèlement à celle du Canadien-Pacifique?

L'honorable M. DANDURAND: Non. La ligne des chemins de fer nationaux court parallèlement à celle du Canadien-Pacifique qui aboutit à Montréal ou à proximité de Montréal, mais ce que l'on demande c'est de relier les 60 milles de voie ferrée aboutissant à St-Jérôme avec la ligne principale qui passe tout près de là. On a déjà essayé de mettre ce projet à exécution; le régalage a été fait, les traverses ont été déposées le long de la ligne; cependant les gens de Montréal qui vont dans ces régions par centaines sont encore obligés de prendre un train du Canadien-Pacifique jusqu'à St-Jérôme pour pouvoir correspondre à cet endroit avec les trains qui circulent sur l'embranchement des chemins de fer nationaux. Ce serait une bonne politique et une bonne affaire que de construire cette ligne afin que ces 60 milles de voie ferrée pussent être reliés à la ligne principale des chemins de fer nationaux afin d'établir une route directe et un taux direct entre cette région et Montréal. Il me semble que c'est un projet très méritoire.

S'il n'y avait devant le Sénat qu'une demande pour la complétion de cette ligne afin de sauver l'argent qui a déjà été dépensé dans les travaux de régalage de la voie et l'achat des traverses, je l'appuierais. C'est le seul embranchement que je connaisse personnellement.

On propose d'autoriser la construction de ces embranchements conformément à un plan