

ploitation? Tandis que l'on construisait 300 nouveaux milles de chemin de fer, l'on en abandonnait environ 700 milles, soit une diminution de plus de 400 milles. Pensez-y. Avec une moyenne de 404 personnes par mille, les Etats-Unis ne peuvent pas entretenir leurs chemins de fer. Comment pouvons-nous y arriver au Canada, avec seulement 218 personnes par mille?

L'honorable M. MURPHY: Qu'est-ce que cela prouve?

L'honorable M. CASGRAIN: Voilà un joli temps pour acheter un chemin de fer! A ce moment même, alors que chaque individu, dans cette Chambre comme dans tout le pays, sait que le chemin de fer du Grand-Tronc est en faillite, et que l'on devrait nous payer pour le prendre, un bureau d'arbitrage siège dans la bonne ville de Montréal, afin de décider du montant que nous devons le payer.

Le 13 avril dernier, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, par sa négligence, perdit l'occasion de vendre sa propriété; et lorsque le fait fut connu il y eût grande joie par tout le Canada. Nous nous attendions à ce que le gouvernement saisisse cette occasion avantageuse et laisse la loi suivre son cours; alors, cette question, comme toute question d'un chemin de fer en faillite, aurait été portée à la cour de l'échiquier; en vertu de l'excellente loi, placée sur les statuts par l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique), et les créanciers privilégiés auraient été payés suivant ce qu'aurait rapporté la vente aux enchères du chemin de fer. Certainement, il n'y aurait pas eu d'offres très élevées. Je ne crois pas que le produit de la vente eût été suffisant pour payer les frais courants et les dettes. Cependant, il y a une commission d'arbitrage siégeant à Montréal, afin de fixer la somme que les contribuables du pays auront à payer pour un chemin de fer qui est une charge publique, et dont 1,600 milles sont construits dans les Etats-Unis. Comment Sa Majesté le Roi, réussira-t-elle à administrer un chemin de fer dans un pays étranger, lorsque l'assemblée législative de chaque Etat qu'il traverse comprend des gens qui sont hostiles à l'Angleterre et à l'empire britannique? Je vois que le ministre du Travail me regarde. Personne ne sait mieux que lui combien il est difficile d'administrer un chemin de fer; et combien de difficultés l'on rencontre à chaque pas. Dieu merci, nous sommes en bons termes avec les Etats-Unis. La grande majorité du peuple, dans la république voisine, est sympa-

thique à l'empire britannique; mais un froissement peut surgir à tout moment et il y a aux Etats-Unis deux éléments qui sont loin d'être en bons termes et qui ont des représentants dans chaque Etat. Je dis qu'il est dangereux pour ce pays d'entreprendre l'administration d'un chemin de fer aux Etats-Unis. A mon point de vue, honorables messieurs, ces chemins de fer n'ont pas remboursé leurs dépenses. Le Vermont Central, entre autres, a eu un déficit énorme, et la plupart des autres chemins de fer, y compris celui qui va à Grand Haven, dans l'Etat du Michigan, n'ont pas couvert leurs dépenses. Il en est de même pour beaucoup de chemins de fer aux Etats-Unis aujourd'hui, et ceux que j'ai mentionnés ne sont pas les meilleurs. Je ne puis comprendre pourquoi le Gouvernement persiste à acheter le Grand-Tronc. Il y a quelques années—il y aura quatre ans l'automne prochain—l'on conseilla à la compagnie du chemin de fer du Canadien-Pacifique d'intervenir afin d'empêcher le gouvernement d'acheter le Canadien-Nord. On lui représenta qu'elle devait avoir des amis dans cette Chambre, même si elle avait perdu ceux qu'elle avait aux Communes; et que si elle avait seulement deux ou trois amis au Sénat, ils devraient s'opposer à ce que le marché fût conclu. L'achat de ce chemin de fer est la cause de la situation financière dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. La faute en revient au Canadien-Pacifique. S'il avait exercé son influence dans ce temps-là, les choses auraient pris une tournure différente, et cette transaction néfaste aurait pu être évitée. Le bill fut présenté avec celui de la conscription, et ceux qui favorisaient ce projet étaient si pressés de le voir réussir, qu'en dépit de la grande nécessité qu'il semblait y avoir d'adopter la conscription, et en dépit du fait que des hommes se faisaient tuer en France, le bill des chemins de fer fut adopté par les deux Chambres du Parlement en moins d'un mois, alors que le bill de la conscription traîna pendant trois mois. Nos fils se faisaient tuer là-bas mais avant que l'on puisse leur envoyer du secours, il fallait acheter le chemin de fer Canadien-Nord. Cette ligne de conduite, honorables messieurs, a été plus désastreuse financièrement que la grande guerre. La grande guerre a pris fin, et notre part de la dette de guerre n'atteint pas un montant aussi élevé que celui des déficits sur ces chemins de fer, et si nous y ajoutons le Grand-Tronc, le fardeau sera 150 pour cent plus élevé. La compagnie du chemin de fer