

C'était sous le régime bienfaisant de sir Wilfrid Laurier.

...tandis que la distance couverte par les chemins de fer avait augmenté de 40 p. 100 et atteignait 25,400 milles, soit un mille par groupe de 284 habitants. Depuis 1911, la population est restée presque stationnaire...

Sous le gouvernement du très honorable M. Borden.

...mais le nombre de milles que couvrent les voies ferrées parachevées ou en construction a atteint le chiffre de 40,584. Autrement dit, en supposant qu'il compte actuellement une population de sept millions et demi d'âmes...

Ces paroles datent de 1917.

...le Canada n'a aujourd'hui que 185 habitants pour alimenter chaque mille de chemin de fer. Si l'on prend séparément les quatre provinces de l'Ouest, il n'y a que les deux tiers de ce nombre d'habitants pour chaque mille de voix ferrée.

C'est-à-dire, 125 personnes pour pourvoir aux dépenses d'un mille de chemin de fer. Si nous divisons cette population en familles de cinq personnes, nous verrons que vingt-cinq familles doivent entretenir un mille de voie ferrée. Néanmoins, dans les plaines de l'Ouest on n'a pas assez de chemins de fer.

Les Etats-Unis ont 400 habitants par mille de leur réseau; le Royaume-Uni, 2,000; la Russie, 4,000. L'Australie même a 274 habitants pour chaque mille de chemin de fer, l'Argentine, 238.

Après une telle déclaration, personne ne devrait avoir eu l'idée que sir Wilfrid Laurier a fait construire un trop grand nombre de milles de chemin de fer. Elle démontre clairement qu'il n'a pas agi ainsi. Si quelqu'un méritait ce reproche, ce serait le très honorable M. Borden qui, en sept ans, a prolongé de vingt-cinq à quarante mille milles l'étendue de notre réseau, tandis que sir Wilfrid Laurier, pendant ses quinze années d'administration, n'y avait ajouté que sept mille milles dont la moitié doit être portée au compte du Pacifique-Canadien, et l'autre moitié représente le parcours du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique. Pourtant, l'assertion que sir Wilfrid Laurier a établi trop de chemins de fer a été si souvent cornée aux oreilles que les conservateurs y ajoutent foi, ainsi que quelques libéraux. J'espère que les paroles de sir Henry Drayton dont je viens de rapporter le témoignage qui peut être attesté par le très honorable sénateur d'Eganville (le très honorable M. Graham) trancheront la question à tout jamais. Pour vous donner une idée de la situation qui existe au Canada, je puis dire qu'en 1928 un fourgon à marchandises a été chargé pour chaque groupe de trois personnes.

M'est-il permis de parler de la nationalisation? On sait qu'elle existe en Allemagne, en Italie et en France. Nous n'ignorons pas à quel lamentable fiasco elle a abouti aux Etats-

Unis. Nous connaissons l'essai décevant qu'ils ont tenté en fait de nationalisation des chemins de fer. Ce pays-là a essayé des pertes de deux millions de dollars par jour et, lorsqu'elles furent rendues à l'entreprise privée, les voies ferrées étaient dans un piteux état, faute d'entretien. J'invite les honorables sénateurs à se rendre à la bibliothèque et à lire des livres traitant de la nationalisation. Dans ce cas, ils apprendront comment elle a abouti à des déficits et à des échecs. Ici, nous avons été vraiment favorisés. Nous avons un homme prodigieux, Sir Henry Thornton, qui a fait merveille avec les chemins de fer nationaux du Canada. Ainsi, prenons l'ancien Intercolonial et songeons à ce qu'il est aujourd'hui. J'ose dire que nulle part au monde, il n'existe une voie ferrée mieux outillée et mieux exploitée que celle-là. Si nous comparons son état actuel à ce qu'il était autrefois, sous n'importe quel gouvernement, nous comprendrons la prodigieuse différence qui existe. Sir Henry Thornton est le meilleur agent de publicité qu'un chemin de fer ait jamais eu. Il se passe à peine une semaine, sans qu'il adresse la parole dans des réunions tenues ici, là et partout, pour encourager des auditeurs de son réseau. Il a suscité un sentiment de camaraderie parmi les employés qui sont tous actifs et diligents, de sorte que l'entreprise réussit merveilleusement. Nulle part, on ne saurait voyager plus à l'aise que par le National-Canadien. Sous ce rapport, le Pacifique-Canadien est aussi sur un haut pied. Des voyageurs de commerce me disent que, lorsqu'ils se trouvent dans l'Ouest, ils préfèrent le National-Canadien et principalement ses wagons-buffets. Naturellement, lorsque l'Etat est l'amphitryon, on peut bien s'attendre à avoir un biftec assez grand pour deux personnes.

Faisant trêve à la plaisanterie, je désire parler d'une grande entreprise dont la mise de fonds dépasse cent millions de dollars. En 1893, s'organisait la Dominion Coal Company et, six ans après, la Dominion Iron & Steel Company qui, sauf les deux réseaux de chemin de fer, est probablement le plus grand établissement du pays. Lors de sa création, la Dominion Coal Company a englobé plusieurs petites entreprises; mais elle s'est aperçue qu'il lui fallait procurer de l'ouvrage aux borins pendant l'hiver, vu qu'ils étaient tenus de nourrir leurs familles d'un bout de l'année à l'autre. Par philanthropie, afin d'occuper ces gens-là, elle fonda la Dominion Iron and Steel Company pour pouvoir tirer la houille du sol en hiver et l'employer à la fabrication du fer et de l'acier.

D'aucuns demanderont peut-être s'il n'était pas possible d'extraire la houille et de la transporter à des endroits d'où l'on aurait pu l'expé-