

pas eu l'heur de voir le jour dans la province de Québec, il a prouvé qu'on l'a sagement choisi en disant quelques mots en français, ce qui le rendra populaire.

La première chose qui s'impose à mon attention dans le discours du trône, lequel n'est guère prolix, c'est la déclaration que nous aurons plus de voies ferrées dans l'Ouest. Cette région-là est assurément bien traitée, comme elle l'a toujours été sous tous les régimes. L'Ontario et le Québec soldent toujours la note sans obtenir beaucoup de chemins de fer.

L'honorable M. LAIRD: Ne voulez-vous pas que l'Ouest se développe?

L'honorable M. CASGRAIN: La grande métropole du Canada, la cité de Montréal, n'est pas reliée au Transcontinental. Pour se rendre à Amos, il faut parcourir 90 milles vers l'est jusqu'à Hervey-Junction, puis franchir la même distance en sens contraire et l'on se trouve à la hauteur de Montréal. Si je me trouvais dans un autre lieu, j'exigerais que la province de Québec ait plus de voies ferrées. Honorables messieurs, savez-vous que, eu égard à la population, il y a dans l'Ouest quatre fois autant de milles de chemin de fer qu'il y en a dans le Québec, et deux fois et demi autant que dans l'Ontario? Et à quoi servent-ils? Au transport du blé qui est la denrée qui rapporte le moins aux voies ferrées.

L'autre jour, prononçant un discours quel que part, M. E. W. Beatty, le digne président d'une grande compagnie—le Pacifique-Canadien—disait qu'en octobre et en novembre ce chemin de fer avait fait partir d'heure en heure un plein convoi de 75 wagons de blé. Sans avoir reçu mission de plaider la cause du Pacifique-Canadien, je déclare que ce chemin de fer a accompli des merveilles pour le Nord-Ouest et pour tout le pays. Il a développé le Nord-Ouest; il y a amené des gens. Naturellement, on peut dire qu'il y trouve son profit, mais chacun sait que l'intérêt est le principal mobile des actions humaines. Néanmoins, cela ne change pas la situation. Ce chemin de fer a merveilleusement servi le Dominion, et il pourra venir nous demander l'autorisation d'établir de nouvelles lignes. S'il le fait, nous devons le traiter aimablement et cordialement. La compagnie a à résoudre un problème épineux: comment rivaliser avec l'Etat? N'oubliez pas, honorables messieurs, que si le réseau national commet des bévues et se trouve en présence d'un déficit, le Pacifique-Canadien, le plus fort contribuable du pays, devra délier les cordons de sa bourse et subir les conséquences de ces bévues.

L'hon. M. CASGRAIN.

Pendant que j'en suis sur le chapitre des chemins de fer, je voudrais dissiper une idée erronée qui hante la pensée de bien des gens par tout le pays. Nous avons tous entendu dire que sir Wilfrid Laurier a trop étendu le réseau de nos voies ferrées. Je tiens à prouver qu'il n'en est rien et, pour cela, je m'appuierai sur le témoignage d'honorables sénateurs de la gauche. L'an dernier, le Pacifique-Canadien a construit plus d'un mille de chemin de fer par jour; dans le même espace de temps, les chemins nationaux du Canada ont établi 442 milles de voies nouvelles, sans parler du renouvellement des rails et de l'amélioration des lignes qui existaient déjà. Etant donné le chiffre de notre population, nous avons aujourd'hui au Canada, toutes proportions gardées, deux fois autant de milles de chemin de fer qu'il s'en trouve aux Etats-Unis. Là-bas, il y a à l'heure présente 240,000 milles de voie. Il y a aussi lieu de faire observer, honorables messieurs, que la distance couverte par les chemins de fer américains n'a pas augmenté depuis douze ans; de fait, quelques voies ferrées ont été démolies. Aux Etats-Unis où se trouve une population de cent vingt millions, il y a un mille de chemin de fer par 400 habitants. Lorsque nous jetons les yeux sur le Canada et sa population de dix millions d'âmes—elle n'atteint peut-être pas ce chiffre—nous constatons que notre pays renferme 40,000 milles de voie ferrée, soit un mille par groupe de 250 personnes. Certes, c'est la preuve que nous avons assez de chemins de fer. Cependant, si le Pacifique-Canadien et le réseau de l'Etat cherchaient dans leur sagesse à établir de nouvelles voies, il nous faudrait admettre qu'ils connaissent mieux leur affaire que tout autre. Pourtant, j'aimerais à rappeler qu'il y a aujourd'hui des millions d'acres de terres disponibles près des voies ferrées. Néanmoins, l'Ouest veut des chemins de fer; il devra donc en avoir.

J'aimerais à citer ici quelques passages du rapport Drayton-Acworth (1917). En ce temps-là, sir Henry Drayton était président de la commission des chemins de fer, et il devait assurément savoir combien de milles de voie ferrée il y avait au Canada. Voici ce qu'il dit dans ce rapport:

On peut présenter la même chose d'une autre manière. L'augmentation du nombre des milles a été proportionnellement plus rapide que l'accroissement de la population. En 1901, pour une population de 5,371,315 habitants, il y avait au Canada 18,140 milles de chemin de fer en exploitation, soit approximativement, un mille de voie ferrée pour chaque groupe de 300 personnes. En 1911, la population s'était accrue de 34 p. 100 et le pays renfermait 7,206,643 habitants...