

faire une suggestion que le gouvernement jugera peut-être digne de son attention. Nous sommes à la veille de la prorogation des Chambres, et il nous faut agir promptement.

L'honorable M. CASGRAIN: Immédiatement.

L'honorable M. ROBERTSON: Il reste un point important que personne n'a touché. Je le mentionnerai en passant et ferai ensuite mes suggestions.

Il est une partie de notre réseau national où nous n'avons pas à dépenser plus qu'un dollar pour rapporter un dollar de revenu. La ligne du Grand-Tronc, en Canada, ne coûte que 92 cents pour chaque dollar qu'elle nous rend. Mais aux Etats-Unis, y compris le Vermont Central, les frais d'exploitation excèdent le revenu et réduisent la moyenne à 96 cents pour tout le réseau. Ceci ne comprend ni les obligations ni les garanties. D'après le dernier rapport, la moyenne pour tout le réseau, —Grand-Tronc-Pacifique, Transcontinental, etc. — est de \$1.12 et une fraction pour un revenu d'un dollar. Il en résulte que plus nos chemins de fer ont de trafic, plus d'argent ils perdent. Serait-il sage de construire pour \$100,000,000 de nouvelles lignes, et de les outiller au coût additionnel de \$20,000,000? Comme je l'ai dit hier, la situation s'aggraverait d'autant.

Mais ce n'est pas tout. La considération la plus importante est le crédit du pays. Un de nos plus grands appoints est la stabilité financière du grand réseau du Pacifique-Canadien. Que Dieu protège le Canada si la concurrence continue et qu'aux frais du public nous construisons partout des lignes parallèles.

Ce que je veux suggérer au gouvernement, pour sortir du dilemme et rendre justice aux intéressés, est de retirer le bill, dont la Chambre ne peut reconnaître le principe, et d'ajouter au budget le crédit nécessaire pour cette année seulement. Nul besoin de pourvoir à la dépense des années 1924 et 1925. Le gouvernement demande \$28,000,000 pour les trois ans; qu'il réduise le crédit à \$10,000,000, ce qui est plus d'un tiers.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mon honorable ami est-il d'avis que toutes ces lignes soient construites?

L'honorable M. ROBERTSON: Non.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Les dix millions qu'il propose sont plus que le tiers du coût.

L'honorable M. ROBERTSON: Je veux être généreux et permettre la construction de tous les chemins de fer nécessaires. La Chambre, j'en suis sûr, favoriserait une telle proposition du gouvernement. Toutefois, par simple res-

L'hon. M. ROBERTSON.

pect pour elle-même, le parlement et le peuple qu'elle représente, elle ne peut approuver le principe vicieux de cette mesure.

Comme l'a dit tantôt l'honorable sénateur de Toronto (sir Edward Kemp), les agissements des directeurs de nos voies nationales n'inspirent pas confiance au public, pas plus qu'ils n'encouragent le Parlement à leur voter un crédit illimité pour construire 1,000 milles de voies ferrées au prix qui leur conviendra.

Je compte que le leader du gouvernement prendra note de ma suggestion. Si la prorogation a lieu demain, il insistera auprès de ses collègues pour qu'ils demandent immédiatement un crédit, en outre des \$73,000,000 déjà votés, pour les voies ferrées dont la construction est urgente.

L'honorable H. W. LAIRD: Le projet de loi qui nous est soumis est de telle importance pour la province de la Saskatchewan d'où je viens, que je ne veux pas laisser venir le vote sans faire quelques observations.

On a beaucoup parlé ce soir de la situation dans ma province, et je m'y limiterai. Je n'ai rien à ajouter à ce qu'on a dit quant aux régions que doivent desservir les lignes projetées, si ce n'est que je les connais et que ces chemins sont absolument nécessaires au développement et au progrès de la province. Ce ne sont pas des voies nouvelles, mais simplement le prolongement des lignes actuelles pour satisfaire aux besoins des colons, qui souffrent depuis de longues années. Il leur faut voiturier leur grain à 20, 30 et même 60 milles avant d'atteindre le chemin de fer. Je connais particulièrement la région de la rivière aux Carottes, au nord-est de Prince-Albert, qu'une de ces lignes doit desservir. C'est le jardin de la Saskatchewan, un des plus beaux parcs de tout le Canada. Au sud-est est le district de Willow Bunch, où j'ai vu récolter 55 boisseaux de grain à l'acre, et qui est situé à 30 ou 40 milles du chemin de fer. La Chambre comprendra donc l'absolue nécessité de venir en aide à cette population qui a colonisé le pays et cultivé le sol. Le gouvernement doit tôt ou tard y pourvoir.

Je n'ajouterai rien de plus, car ce que nous avons entendu ce soir nous a convaincus de l'urgence de ces voies ferrées. Pourquoi alors le gouvernement ne présente-t-il pas une mesure que le parlement peut accepter, puis-qu'il reconnaît que ces lignes sont nécessaires. Veut-il réellement les construire?

L'honorable M. CASGRAIN: Non.

L'honorable M. LAIRD: Il semble pourtant le vouloir puisqu'il présente ce bill; mais j'en doute encore. S'il est sincère, pourquoi n'a-t-il pas suivi la procédure ordinaire? Pourquoi s'en est-il départi en ce cas particu-