

de milliers et de milliers de livres. Il est facile de dépenser l'argent que l'on n'a pas l'intention de rendre. Reportez-vous au hansard de 1919, et vous aurez tous les détails.

Si les Allemands n'honorent pas leurs obligations, ceux qui les attendent ne peuvent rembourser les Etats-Unis, et s'il faut attendre ces règlements pour revoir la prospérité, nous mourrons de faim avant qu'elle arrive.

L'après-midi a été plutôt paisible. Ainsi, pour lui donner un peu de gaieté je veux vous parler d'une assemblée récente, tenue à New-York, de quelques financiers de premier plan, qui s'y entretenaient des conditions présentes et des pays qui ont gardé l'étalon d'or. Voici les pays qu'ils disaient avoir conservé l'étalon d'or: la France, les Etats-Unis d'Amérique, et Bennett.

Puisque j'ai nommé le premier ministre, je voudrais dire que le discours que je lui ai entendu prononcer hier a été une magnifique représentation théâtrale. La richesse de son vocabulaire et la rapidité de son débit me font penser au torrent majestueux qui se précipite bouillant et écumant du versant d'une montagne abrupte. J'ai admiré pareille éloquence. Je me croyais à cheval sur un pur sang, emporté au loin. C'était un rapide passant devant une gare à 75 milles à l'heure. Il a dit que sir Wilfrid Laurier avait bâti deux voies ferrées transcontinentales. Le très honorable monsieur allait à une vitesse telle qu'il s'est rendu d'un trait à Edmonton, sans jamais s'arrêter avant d'atteindre les côtes du Pacifique. Mais le très honorable monsieur sait que sir Wilfrid Laurier n'a jamais fait voter un sou pour Mackenzie et Mann ou le Canadian Northern, pour être dépensé à l'ouest d'Edmonton. Je crois que la correction s'impose incontinent. On a dit, et des libéraux le croient, que sir Wilfrid Laurier a bâti trop de chemins de fer. Ailleurs dans son discours le premier ministre a déclaré que les libéraux devaient porter la responsabilité du pétrin dans lequel se débattent les chemins de fer du pays. Le très honorable monsieur de la droite (le très honorable M. Meighen) n'a pas toujours été du même avis que le premier ministre, à propos de chemins de fer. Cependant la construction de quelques lignes additionnelles, comme on le voit dans le rapport Drayton-Acworth, relate toute l'affaire. Je n'ai pas besoin de le lire, car je le connais bien. En 1896, quand sir Wilfrid Laurier gagna le pouvoir, il y avait au pays 18,000 milles de voies ferrées. Quand, en 1911, il perdit le pouvoir, il y en avait 24,000. Il avait un excellent ministre des Chemins de fer, le très honorable membre de Brockville (le très honorable M. Graham), à qui il dit: "Nous en avons assez pour encercler le globe, ainsi nous pouvons arrêter." La population était de 300 âmes par mille ferré,

en 1896. Après quinze ans, l'augmentation dans le nombre de milles ferrés avait été de 6,000 milles, de 18,000 à 24,000 milles, et la population, par mille, avait passé de 300 à 286 âmes. En 1901, la population était d'environ cinq millions d'âmes. En 1911, elle était d'environ sept millions d'âmes. Ainsi, au cours de cette décade, l'augmentation dans la population avait été de 40 pour cent. A ce moment les Conservateurs prennent le pouvoir, et tout arrête. La population cesse d'augmenter et c'est la stagnation des affaires, dit le rapport Drayton-Acworth. Six ans plus tard, sir Henry Drayton dit qu'il y avait alors sept millions et demi d'âmes, au Canada. Au même temps, six ans après, les chemins de fer avaient passé de 24,000 milles à 40,000 milles. Je vous invite tous à lire ce rapport. Ces chiffres ne sont pas de mon invention, c'est sir Henry Drayton, plus tard ministre des Finances et dans la suite président de la Commission des Chemins de fer, qui les donne. Dans les quatre provinces de l'ouest, il n'y avait plus que 120 âmes par mille ferré. Et les gens de l'ouest demandaient encore plus de chemins de fer.

Le très honorable M. MEIGHEN: Tous ces chemins de fer, à l'exception de l'extension du Pacifique, avaient déjà la garantie du gouvernement qui venait de laisser le pouvoir. C'est cette administration qui avait projeté la construction de ces chemins de fer et qui avait passé les contrats voulus.

L'honorable M. CASGRAIN: Quoi qu'il en soit, les faits sont là. Drayton n'en dit rien dans son rapport.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est le fait le plus important.

L'honorable M. CASGRAIN: Je n'en ai rien lu, cependant, dans le rapport. Nous avons 40,000 milles de chemins de fer et dans les quatre provinces de l'Ouest, 120 âmes par mille, quand aux Etats-Unis, avec le montant considérable de 240,000 milles de voies ferrées — soit dix fois le tour du globe en passant par l'équateur — il y avait 400 âmes pour le maintien de chaque mille ferré. Toute personne le moins mentement au fait des stocks des chemins de fer, aux Etats-Unis, le sait bien. Or, quelle chance avons-nous, avec moins de 200 âmes par mille ferré, de faire vivre nos chemins de fer? Voilà le grand problème.

Je suppose que la Commission que nous avons aujourd'hui n'est pas un tribunal de justice, et que nous avons le droit d'en parler ici. On a proposé que trois ou cinq des principaux personnages de chaque voie ferrée, dont quelques-uns du Pacifique-Canadien et autant du Canadien-National, se constituent en commission, et que s'ils ne pouvaient s'entendre sur le choix d'un président, le juge en chef