

et d'en faire notre prophète depuis sa sortie du ministère. Eh ! bien, son titre de converti lui donne droit à notre admiration. Quel blâme sérieux les libéraux ont-ils à faire à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux ? Ils lui reprochent d'être sorti du cabinet par jalousie, par dépit parce qu'on avait préparé ce projet sans le consulter. Y aurait-il dans cette Chambre un seul homme qui, dans les mêmes circonstances, aurait agi autrement que l'honorable M. Blair ? Et après avoir adressé les paroles les plus amères à l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, ses anciens partisans se sont mis à le caricaturer. Une des caricatures, que j'ai vue avec beaucoup de regret dans un journal de langue française, créé exprès pour défendre le gouvernement, représente l'ancien ministre sous la figure d'un renard qui regarde d'un œil d'envie une grappe de raisins sur une vigne. Mais elle était hors de sa portée et il se retourna en disant que les raisins étaient trop verts. Or, l'artiste de cette pochade s'est trompé, il a dessiné un chat, au lieu d'un renard. Au premier coup d'œil je n'en saisisais pas le sens, mais, après un examen plus attentif j'ai compris ce qu'il voulait dire ; il s'agissait d'un chat guettant les rats qui rongeaient les raisins de la vigne. Je crois que cette image symbolise tout à fait la vérité, si la vigne représente l'Intercolonial. On nous répète que ce chemin de fer doit être construit tout de suite, pas demain, aujourd'hui même. A la vérité l'honorable leader de cette Chambre a pris de l'avant sur feu sir John Macdonald, qui avait coutume de remettre au lendemain toutes les affaires qu'on lui soumettait. Je pose la question : Est-il préférable de prendre une décision immédiate ou d'attendre au lendemain ? La sagesse des nations répond à cela que la nuit porte conseil.

Le contrat du chemin de fer du Yukon, qui fût signé deux jours avant l'ouverture de la session, fit perdre \$500,000 au pays. Le chemin de fer du comté de Drummond fût acheté à la hâte, mais grâce aux efforts d'un honorable sénateur, le pays paya \$500,000 de moins que si on avait donné suite au contrat tel que préparé. Donc, si le pays a économisé un demi-million sur un contrat de \$15,000,000, il pourra, au même taux, réaliser une économie de \$15,000,000 sur un contrat de \$150,000,000, s'il a la sagesse d'attendre jusqu'au lendemain. Remarquez bien que je n'ai rien à dire contre le Grand Tronc ni contre le Grand-Tronc-Pacifique ; ils profiteront des avantages qui leur seront offerts et ce n'est pas moi qui les en blâme ; si j'étais à leur place, je ferais comme eux.

M. WALTER SCOTT (Assiniboia-ouest) : M. l'Orateur, c'est un peu malgré moi que je me lève pour prendre part au débat en ce moment, mais comme je représente une partie du pays qui est grandement intéressée dans la proposition soumise à la Chambre, et comme je suis un de ceux qui ont

fait les démarches et les instances les plus pressantes auprès du gouvernement pour l'engager à élaborer une proposition de ce genre, qui répond à un besoin absolu, il me paraît raisonnable que j'exprime mon opinion sur ce sujet. Je félicite l'honorable député qui vient de se rasseoir (M. Ball) de posséder une bien meilleure connaissance de la richesse du nord de ce pays et d'être mieux au courant de ses besoins en ce qui concerne ses voies de transport qu'un certain nombre de députés d'Ontario, adversaires du gouvernement, et beaucoup mieux surtout que son chef politique de la province de Québec. L'honorable député a appuyé jusqu'à un certain point le projet soumis au parlement par le chef du gouvernement et je l'en félicite. Il se plaint cependant de la défectuosité et de l'insuffisance du service des chemins de fer dans la section qu'il représente, et cite comme exemple un chemin de fer sur lequel les trains sont continuellement en retard d'une heure. Dans ce cas il ne saurait manquer d'accorder sa sympathie aux habitants des Territoires du Nord-Ouest, où pendant des semaines, pendant des mois consécutifs, pendant tout l'hiver dernier, les trains de voyageurs sont retardés, non d'une demi-heure, mais de cinq à six heures, et même assez souvent de vingt-quatre heures. Ce débat, M. l'Orateur, qui dure depuis trois semaines, a été aussi utile qu'intéressant ; cependant il s'est renfermé dans un cercle comparativement étroit. Il ne faut pas perdre de vue que le Canada est un pays agricole qui produit du blé et de la viande, et qu'il doit faire la concurrence à d'autres pays sur les marchés étrangers ; mais je regrette que quelques orateurs, quoique bien renseignés sur le sujet, n'aient pas amené la discussion sur ce terrain. Je n'ai pas la prétention de traiter cette matière à fond, mais veuillez au moins me permettre d'appeler l'attention sur la position de ce pays comme producteur de blé en concurrence avec d'autres pays. La Russie et la République Argentine, au lieu des Etats-Unis, sont à la veille d'être nos principaux rivaux sur le marché étranger dans la production du blé. La République Argentine à quatre provinces qui se livrent à cette culture et dont la superficie est de 240,000 mille carrés, traversées par 7,800 milles de chemin de fer, soit trois milles de chemin de fer par mille carré de superficie.

Comparez cet état de choses avec celui des Territoires du Nord-Ouest du Canada. Nous avons 300,000 milles carrés de terre et nous n'avons que 2,550 milles de chemin de fer, ce qui est moins d'un mille de chemin de fer par mille carré de territoire, comparé à trois milles dans la République Argentine. La distance moyenne que les cultivateurs de ce pays ont parcouru pour se rendre à la gare du chemin de fer est inférieure à dix milles, et les frais moyens de transport du blé, de la ferme à la gare, varient entre deux et trois cents le minot. Le prix de trans-