

fer au Nord-Ouest sans qu'il en coûte un sou à la population. J'apprends que le chemin de fer Canadien du Pacifique double sa voie tant à l'est qu'à l'ouest de Portage-du-Rat, et qu'on espère avoir prochainement une voie double depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg. Cette circonstance donne en quelque sorte un autre chemin de fer au pays ; car une fois rendu au lac Supérieur, qui est le grand centre de distribution de cette partie du pays les produits sont mis à bord des navires des lacs et transportés jusqu'à la baie Georgienne, où l'on trouve une douzaine de chemins de fer tout prêt à les transporter dans l'est et à les distribuer sur les marchés du monde. Ce chemin, avec sa double voie, va donner aux populations du Nord-Ouest, sans qu'il en coûte un sou, tous les avantages que les espérances les plus téméraires peuvent concevoir du projet du gouvernement, qui va nécessairement nous coûter des millions et des millions de dollars. Je demanderai au premier ministre si le projet du chef de l'opposition n'a pas en vue de fournir aux populations de l'ouest des commodités additionnelles en fait de chemins de fer ? Que pense le très honorable premier ministre de l'achat de cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui va de North-Bay à Sudbury ou à Port-Arthur. Si trois compagnies de chemins de fer se servent de cette voie unique, qui ne sert en ce moment qu'à une seule compagnie, n'y aura-t-il pas trois chemins de fer qui entreront dans cette région, au lieu d'un seul comme maintenant ? Nous pouvons nous procurer tout cela pour moins que le tiers de ce que le projet du gouvernement va nous coûter. Le premier ministre a demandé si le plan que propose le chef de l'opposition est moins dispendieux que celui du gouvernement. Les données que le chef de l'opposition a fournies aujourd'hui devraient suffire à prouver que l'exécution de son projet coûterait tout au plus \$60,000,000, au lieu de \$120,000,000 au moins que coûtera le chemin du gouvernement. Des députés de la droite ont calculé que le projet du gouvernement allait coûter de 13 à 120 millions de dollars. Il va sans dire que cette estimation de 13 millions n'est que l'intérêt sur les fonds que l'entreprise va nécessiter ; mais un calcul tant soit peu raisonnable fera voir que, pour construire ce chemin, il faudra prendre quelque part \$120,000,000. On voit donc que le projet du gouvernement entraîne une dépense du double au moins de celle qu'entraînerait le plan recommandé par le chef de l'opposition ; et n'offre pas de plus grands avantages. A mon sens, le projet du gouvernement, bien qu'il coûte deux fois plus que l'autre, ne sera assurément pas aussi avantageux à la population que celui que la gauche a proposé. Je crois, M. l'Orateur, que mieux on comprendra le projet du chef de l'opposition, plus on l'approuvera.

Le premier ministre dit que le chemin proposé par le chef de l'opposition passe à travers un pays rocheux et stérile, tandis que l'autre traverse une région fertile. Il est as-

sez facile de dire que c'est une région fertile quand on juge du tout par les quelques arpents qu'en ont pu voir ici et là un voyageur, un trappeur, un touriste, un trafiquant ou un marchand de bois. Je ne crois pas que le premier ministre ait des données suffisantes sur le pays à travers lequel ce chemin doit passer pour qu'il puisse en parler en toute confiance. Il doit y avoir au moins 400 ou 500 milles de ce territoire que nous ignorons complètement. A vrai dire, nous n'avons pas de renseignements sur ce pays ; nous marchons en aveugles. Il se peut que ce soit un pays rocheux, comme celui que rencontre le chemin de fer Canadien du Pacifique en contournant le lac Supérieur. Dans le cas de ce dernier chemin de fer, nous sommes venus à bout des difficultés, et nous savons ce qu'il en coûte ; mais nous ne savons pas ce que l'autre coûtera. Le premier ministre dit que les chemins de fer doivent toujours servir de complément aux cours d'eau, que les deux doivent travailler de concert. A coup sûr, en travaillant côte à côte, le chemin de fer et le cours d'eau feront plus vraisemblablement leur besogne en commun que si l'un des deux passe dans l'intérieur du pays. Il dit qu'en adoptant la proposition du chef de l'opposition, nous verrons pendant six mois de l'année une partie de son plan manquer son effet par suite des glaces qui interromperont la navigation des lacs. Il est vrai que pendant un temps nos cours d'eau, à cause des glaces, nous refusent leur service ; mais les chemins de fer sont là qui fonctionnent tout le long de l'année. Si le projet du chef de l'opposition est mis à exécution, il y aura, pour transporter le grain autour du lac Supérieur, trois chemins de fer où en ce moment il n'y en a qu'un seul. Si nous avions des élévateurs à grain sur les ports du lac Supérieur et de la baie Georgienne, le blé, qui vient du Manitoba, serait transporté en hiver autour du lac Supérieur par ces trois chemins de fer. Ces chemins de fer serviraient à coups sûr de complément à nos cours d'eau, et la population en retirerait plus d'avantages que d'un seul chemin de fer passant dans l'intérieur du pays, où il n'y a pas d'élévateurs pour l'emmagasinage du grain, et où il n'y en aura pas pendant des années encore. Le premier ministre a dit que la politique de l'opposition pouvait faire le sujet d'une étude psychologique ; que la conscience et le devoir y étaient aux prises avec les exigences de parti.

Allons-nous obéir aux dictées de la conscience ou aux convenances du parti ? Je le regrette beaucoup, mais je ne peux pas lui rendre la politesse ; car il ne semble y avoir ni conscience ni convenance dans sa politique. C'est une question, comme il l'a dit lui-même, de se hâter ; d'aller de l'avant, même à tâtons ; sans attendre la discussion du juste et de l'injuste, de la conscience et de la convenance, de la sagesse et de la folie. Il a défini sa politique, et il faut qu'elle passe. Il n'y a pas là d'étude psychologique. Le premier ministre dit que