

britannique apporte sa quote-part, il pourra être de quelque secours. La lutte est âpre et violente, très difficile à faire cesser, et il faudra peut-être beaucoup de temps pour faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre dans un prochain avenir, ou ce que nous pouvons appeler le prochain avenir. Quant au succès final, nous prions et nous espérons que non seulement le drapeau de la France, mais le vieux et grand drapeau de l'Angleterre, qui n'a jamais été encore vaincu, soit encore triomphant. Assez a été dit sur ce sujet. Malgré tout, me sera-t-il permis de changer le cours de la discussion pour un moment et de relever quelques-unes des remarques que l'honorable leader de la Chambre a faites hier. Nous nous occupons du discours du trône, et sans soulever quoi que ce soit qui prête à la discussion, je crois qu'il n'est que juste de remettre au point certaines choses qu'il a dites. Généralement le leader du Gouvernement fait des assertions précises dans cette Chambre; mais je ne crois pas qu'il ait eu raison de dire qu'il aurait été nécessaire, il y a quinze mois, de faire des élections générales, parce que l'administration précédente avait laissé un lourd héritage au gouvernement actuel. Cet héritage se composait plus particulièrement du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadien-Nord. Sans doute, il sait peut-être si des élections générales faites à cette époque-là auraient eu ou non pour effet de diminuer ses obligations, mais qu'il me soit permis de rappeler le fait que le chemin de fer Canadien-Nord, sauf presque toute la section des Montagnes Rocheuses à l'ouest d'Edmonton, est l'œuvre du gouvernement actuel.

L'honorable M. WATSON: Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. CASGRAIN: Et il ne peut répudier son œuvre. Je défie l'honorable ministre de dire que la précédente administration a voté un seul dollar pour la principale ligne du chemin de fer Canadien-Nord d'Edmonton vers l'Ouest. Encore tout récemment, des amis et moi sommes allés d'Edmonton vers l'Ouest jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses, dans la défilé de la Tête Jaune, jusqu'à Lucerne, à quelque 300 milles plus loin. Là le Canadien-Nord, sur une distance d'environ cent mille, passe à quelques verges du Grand-Tronc-Pacifique dans une région qui est presque un désert, qui est un désert. Ces deux chemins de fer sont voisins, l'un visible pour l'autre. Je ne veux pas discuter; mais je sais que l'assertion de

l'honorable sénateur de Calgary lui a échappé. Deux chemins si près l'un de l'autre dans une solitude n'étaient pas immédiatement nécessaires. La différence des niveaux entre Edmonton et le défilé de la Tête-Jaune n'est pas très forte, n'est pas plus forte que celle des niveaux entre Edmonton et Calgary, et Calgary est supposé être dans la prairie. Après que le chemin de fer du Canadien-Nord atteignit Lucerne, il bifurque, il suit la rivière North-Thompson et il devient une ligne auxiliaire du Canadien-Pacifique, sur une distance de 250 à 300 milles dans la solitude, et cette ligne est aussi l'œuvre de l'administration actuelle. Ce n'est pas un héritage qu'a laissé l'administration précédente.

L'honorable M. LOUGHEED: Dois-je comprendre que mon honorable ami nie que le précédent gouvernement doive être tenu responsable d'avoir fait du Canadien-Nord un réseau transcontinental et d'avoir adopté la loi qui fut adoptée par le dernier gouvernement à cette fin.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable ami et moi, nous nous comprenons toujours bien, et je suis surpris qu'il ne m'ait pas compris aussi bien aujourd'hui. J'ai dit que le gouvernement précédent n'avait pas voté un sou de subvention pour le chemin à l'ouest d'Edmonton, et je le défie de me contredire sur ce point-là. Comme homme d'affaires, je demande à l'honorable ministre si la compagnie aurait construit le chemin sans subvention?

L'honorable M. LOUGHEED: L'honorable sénateur niera-t-il que le dernier gouvernement se soit engagé à faire de ce chemin une ligne transcontinentale, d'un océan à l'autre, et qu'il ait subventionné cette partie du réseau transcontinental qui traverse l'Ontario.

L'honorable M. CASGRAIN: J'étais fortement favorable au projet, j'ai parlé plus d'une fois pour l'appuyer dans cette Chambre, et nous nous écarterons du sujet en discussion si nous continuons à nous occuper de cette question. Au fait, l'administration précédente a fait un prêt de \$35,000 par mille pour les 1,050 milles à construire entre Port-Arthur et la ville de Montréal, et ce prêt constituait une première hypothèque imposée sur ce chemin. A cette époque, personnellement je croyais que le gouvernement du pays ne serait jamais appelé à payer le capital ou l'intérêt, parce que je savais parfaitement que la construction du chemin coûterait de \$55,000 à \$60,000 par mille, et conséquemment la première