

d'une absolue nécessité, et en tant que service d'utilité publique, elle devra rester sous la surveillance du peuple. On projette de consacrer des centaines de millions à la réalisation de ce projet de voie de navigation internationale; il faut donc veiller à ce que l'entreprise ne glisse pas des mains du peuple. Nous entendons appuyer sir Adam Beck en ce qu'il accomplit dans l'Ontario afin de mettre en valeur les forces hydrauliques.

Que l'honorable premier ministre me permette de lui dire ce que, à mon avis, le ministre des Chemins de fer devrait faire sans tarder en vue de la fusion. Un simple coup d'œil fait constater que l'indicateur des chemins de fer nationaux comprend une carte indiquant les tracés de toutes les voies ferrées de l'Etat: Nord-Canadien, Grand-Tronc-Pacifique, Transcontinental, Intercolonial et autres lignes. En portant le regards sur la carte, on se rend compte que le Nord-Canadien va vers le nord-ouest à partir du bas Ontario jusqu'au lac Nepigon. Au lac Long, qui est à trente milles de la voie du Transcontinental, la ligne oblique vers le sud-ouest pour atteindre Port-Arthur et Fort-William. Si le ministre tient réellement à effectuer cette fusion, qu'il vienne annoncer aux représentants de l'Ouest que personne ne l'empêchera de construire les trente milles de la voie projetée, ce qui raccourcirait de cent milles le trajet entre l'Est et le Manitoba. Sait-on que la loi dont j'ai parlé autorise le ministre des Chemins de fer à prendre sur lui de faire construire ces trente milles de voie ferrée et adoucir les rampes? Ce qui caractérise surtout le Transcontinental et le Nord-Canadien, c'est la perfection de leurs rampes; sous ce rapport, ils sont beaucoup en avant du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien.

Qu'il me soit permis de revenir ici sur ce que je disais cette après-midi au sujet des rampes. Au point de vue des chemins de fer, Toronto est un centre important. Le Grand-Tronc tire de Chicago une forte partie de son trafic; les marchandises passent nécessairement par Toronto et, depuis Scarborough, doivent gravir une rampe de plus de 1 p. 100. Il en est de même du Pacifique-Canadien. Le ministre des Chemins de fer a à son emploi des ingénieurs qui ont fait des tracés; leurs dessinateurs ont les plans d'après lesquels la rampe qui, pour le Pacifique-Canadien aussi bien que pour le Grand-Tronc, est de 1 p. 100 à Toronto, serait réduite à moins de la moitié de 1 p. 100.

L'autre jour, je causais avec M. McGuigan, qui fait autorité en ce qui touche aux affaires du Grand-Tronc. Si cette rampe était ainsi adoucie, me disait-il, il nous suffirait, comme je l'ai fait observer à feu M. Hays, d'une seule locomotive et de deux hommes pour accomplir ce qui nous prend huit locomotives et seize hommes. Or, c'est un changement à effectuer dans les limites mêmes de la ville de Toronto. Et si, ne pouvant se renseigner auprès de son personnel, le ministre des Chemins de fer daignait s'adresser à moi, je pourrais, je crois, lui faire voir dans quelle mesure cela seul contribuerait à l'aplanissement de nos difficultés en matière de transport. Ce que je suggère ici ne serait que provisoire, et il suffirait de deux mois pour l'accomplir. Une double voie est établie sur quatre milles de terrain en palier, mais il reste à construire un long pont sur chevalets qui ne coûterait pas bien cher; si on le construisait, la réduction du coût du transport des seules marchandises passant par Toronto ferait économiser des centaines de mille dollars. Il en est de même en mainte autre partie du pays.

Comme dit le *Century Magazine*, nous avons deux gares à Vancouver et un chemin de fer américain en possède une troisième, quand il suffirait de la moitié de l'une d'elles pour le trafic de la région. Pensez donc. Trois gares et trois installations différentes pour le trafic des chemins de fer à Vancouver.

Le magazine américain, après avoir parlé de ce doublement des services à Vancouver, dit: "N'allez pas croire que nous n'en ayons pas aux Etats-Unis." Puis, il parle des services rivaux établis à Spokane et dans tous les Etats-Unis. Nous avons dans tout le pays de ces installations en partie double qui nous dégoûtent; nous avons des doublements de stations, à grands frais, et des doublements de lignes qui pourraient disparaître en ayant un meilleur service pour la moitié des sommes dépensées.

Partout, on peut faire des économies. Ces économies, sont-ce les honorables députés de la droite qui les effectueront, je le leur demande respectueusement? Ils se sont faits les apôtres de l'économie.

Je vais leur raconter un incident au sujet d'un discours électoral dans Gleggarry. M. Rory McLennan était candidat dans cette circonscription. Je me le rappelle lorsqu'il siégeait à la Chambre. Un avocat prit un jour la parole en faveur de Rory. Il dit: "M. Rory McLennan est un excellent candidat. Nous en pensons tous beaucoup de bien. Il n'en est pas un de