

cela, bien entendu, de la part de la presse conservatrice, mais il me fait plaisir de déclarer que la presse libérale ne fut pas moins généreuse et on me pardonnera, j'espère, de signaler particulièrement le *Manitoba Free Press*. Les comptes rendus de celui-ci furent très impartiaux et très abondants. De ma part et, je n'en doute pas, de la part de mes honorables collègues conservateurs, j'offre à la presse du pays les remerciements de notre parti pour la façon dont elle a tenu ses lecteurs au courant de cette convention si bien réussie.

J'en reviens au discours de l'honorable député de Vancouver-Nord; j'ai déjà dit qu'à mon avis le problème de l'immigration est peut-être le plus important qu'il nous soit donné d'étudier. Et autant qu'il m'est possible d'en juger jusqu'ici le Gouvernement actuel s'est contenté de piétiner sur place. L'honorable député de Vancouver-Nord possède une expérience particulière des choses de l'immigration et en colonisation réussie dans l'Ouest, et il a soumis un programme pratique. Quoique nous siégeons dans les froides régions de l'opposition il veut bien, et nous de même, que le Gouvernement profite de ses idées, dont la réalisation fera le bien du pays tout entier. Nous osons l'espérer, maintenant que le Gouvernement a devant lui un programme pratique, il secouera son apathie et il fera quelque chose.

A ce propos, je tiendrais à faire part de mon avis quant à la meilleure immigration qu'il faut au Canada. Cette opinion s'est formée lors de mon séjour en Angleterre. A mon sens, nous devrions amener ici des jeunes gens en aussi grand nombre que possible. Si je ne fais erreur, la population des Iles-Britanniques s'accroît de quatre ou cinq cent mille âmes par année: ce qui veut dire que, bon an mal an, autant des jeunes gens atteignent leur majorité. Or, le temps le plus propice pour enseigner aux jeunes garçons et aux jeunes filles nos méthodes canadiennes et pour les mieux préparer à la vie canadienne est entre seize et vingt ans. Notre pays bénéficierait grandement si nous avions l'occasion de former cette jeunesse. Peu de temps avant mon départ d'Angleterre, j'étais invité, à titre de haut commissaire, à la distribution des prix à l'école Blue Coat, qui se trouvait autrefois à Londres, mais qui, en ces dernières années, fut déménagée à la campagne; elle se trouve, présentement, dans un des comtés que longe la route conduisant de Londres à Brighton. Or, je fus très vivement impressionné à la vue de ce groupe de beaux élèves de l'école Blue Coat. Les autorités me firent alors part de leur désir de s'entendre avec le Canada en vue d'enseigner à ces étudiants, à l'école même, les méthodes canadiennes.

L'école possède, en propre, de grands terrains et si j'en crois les administrateurs, ils auraient consenti à les mettre à la disposition du gouvernement canadien pour enseigner les méthodes canadiennes d'agriculture, pourvu qu'il consente, à son tour, à fournir les professeurs et à payer leur traitement. Je proposerais au ministre de l'Immigration (l'hon. M. Forke) de considérer cette question et d'élaborer un programme grâce auquel ces jeunes gens devraient d'abord être bien préparés à la vie agricole canadienne, puis être amenés ici et aidés à s'établir sur des fermes.

On a beaucoup débattu, depuis ces dernières semaines, la question de savoir si la dette du réseau national devait figurer dans le bilan annuel du ministre des Finances établissant les obligations du Dominion. Pour moi, je suis entièrement d'avis qu'elle devrait s'y trouver. Dans le discours qu'il a prononcé immédiatement après l'exposé budgétaire, l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Cahan) a discuté très en détail cette question, et je m'abstieudrais d'y revenir n'était mon intention de relever certaines déclarations du ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Dunning) qui traita, aussi, de ce sujet. Mes honorables collègues en se reportant à la page 922 du *hansard* de l'édition non révisée (v.f.) verront que l'honorable ministre des Chemins de fer aurait dit:

Cette partie de la dette des Chemins de fer nationaux, due au public et sur laquelle le réseau paye intérêt, ne forme pas partie de la dette nette du Canada, mais est portée au compte du chemin de fer.

C'est exactement cela. Elle ne forme pas partie de la dette nette du Canada. C'est d'abord une dette portée au compte du chemin de fer; mais, incontestablement, elle devrait figurer comme une partie de la dette brute du pays. Puis, en regard de ce chiffre, devrait apparaître une évaluation raisonnable du réseau au moment de l'arrêt des comptes. C'est de cette manière que n'importe quelle compagnie que je connaisse tient ses comptes. Les bilans complets comprennent tous les articles inscrits au doit comme à l'avoir.

Et à l'appui de ma thèse, j'ai à la main un exemplaire du rapport des banques autorisées pour l'année terminée au 31 décembre de l'année dernière. L'état en question est présenté au ministre des Finances et j'ai la conviction qu'il est préparé d'une manière que mon honorable ami juge exacte. Or, si vous examinez ce bilan, vous verrez inscrite à la colonne du débit dans le passif de la banque, les lettres de crédit en circulation et dans une autre colonne le compte des dettes des clients du chef des lettres de crédit. Par conséquent, si le raisonnement du ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Dunning) est valable, à