

endurcis, membres de ce comité, ont à dire de cette grande entreprise. J'ai suivi le développement de grandes initiatives semblables, mais là où l'Etat devait intervenir, défricher le terrain et y ériger des bâtiments, je n'en ai encore jamais vu une réussir. Dans l'Ontario, peu après la fin des hostilités, le gouvernement provincial se lança dans une grande entreprise d'établissement agricole à Kapuskasing pour les anciens combattants. Je ne fais pas de reproche au gouvernement de l'Ontario. Nous désirions tous faire quelque chose de ce genre-là pour les combattants. Mais où en est rendu le projet aujourd'hui? Le terrain a été pratiquement abandonné par ceux qui l'occupèrent primitivement. Je ne dirai rien du projet d'établissement agricole des anciens soldats; je ferai simplement remarquer que si nous développons l'entreprise dans le sens indiqué, il nous faudra grossir la dette nationale de plusieurs centaines de millions. Nous avons déjà dépensé cent millions, et voici pourquoi j'en fais mention. Nos collègues de l'opposition diront: "Voilà comment les libéraux administrent les affaires; si les conservateurs avaient le pouvoir et qu'il y eut un bon gouvernement avec un homme actif à la tête des affaires, ceci n'arriverait pas". Mais, qui a créé le projet d'établissement agricole des soldats? Permettez-moi de faire observer que, sous le régime tory, nous avons perdu 16 millions à cause d'achats injudicieux et de mauvaise administration, tandis que nous avons encore perdu 10 millions sur le bétail et l'outillage. Par conséquent, si nous pouvons réchapper la moitié des frais de ce projet nous pourrions nous considérer heureux. Or, quel était leur projet et quelle preuve avons-nous que ce projet aurait du bon, étant donné ce que nous avons vu? Depuis que la colonisation du continent nord-américain s'est commencée, je ne vois aucun projet semblable qui se soit réalisé, et je ne connais pas un pays au monde qui ait ouvert des terres de cette façon sans que le peuple ait eu à en payer les frais. C'est là une leçon de l'expérience. J'aimerais approuver ce projet parce que je sais que la première entreprise à laquelle mon honorable ami ait donné son appui; la Saskatchewan Valley Company constituait une affaire très avantageuse. Cependant, quel appui a-t-elle reçu de la gauche? Les conservateurs en ont fait la chose la plus atroce que jamais gouvernement ait conçue. Et, aujourd'hui, nous voyons les membres de la gauche la regarder comme leur idéal. L'ancien projet coûtait en moyenne 50 cents de l'acre, alors que voici une proposition qui demande \$12.50. Allons donc! deux fois cette somme ne suffirait pas pour défricher les terres couvertes

d'épaisses broussailles de la partie nord des provinces du Nord-Ouest.

J'ai eu l'occasion de visiter la région de la rivière de la Paix, et j'en sais quelque chose. C'est ce penchant de faire les choses trop à la hâte qui a eu pour résultat la construction précipitée du chemin de fer de la baie d'Hudson sur la route ouverte de Port-Nelson. On était prêt à tout pour se débarrasser vite d'un projet. Je reviendrai plus tard sur cette question, mais, comme je l'ai dit, on voulait se débarrasser de la proposition coûte que coûte. Tout projet pouvait convenir du moment qu'on arrivait au bord de la mer. Telle était leur politique de hâte; leur résolution de se jeter à corps perdu dans cette entreprise et c'est pourquoi je demande à la Chambre de se défier des projets conservateurs de cette nature, parce qu'ils finissent toujours mal. Or, que faisons-nous en ce qui regarde l'exploitation de la rivière de la Paix? Faisons-nous quelque chose? En entendant mes honorables amis se plaindre, on croirait que nous restons ici dans le simple but d'user nos fauteuils. (*Exclamations.*) C'est peut-être vrai, mais ce sont nos adversaires qui ont réglé la marche des choses, non pas nous. Nous avons foi dans cette région de la rivière de la Paix, et je ne crois pas qu'il existe une région plus avantageuse du moment qu'elle sera exploitée. Elle m'a charmé et j'ai admiré ceux qui persistent à y demeurer. Mon admiration était peut-être inspirée du fait que je suis demeuré sur mon coin de terre vingt ans, avant d'obtenir des communications par chemin de fer. Quand j'ai visité cette région, j'ai été tout rempli d'espoir pour son avenir et son succès. Or, je le répète, que faisons-nous? Depuis mon arrivée ici j'ai reçu, du ministère des Chemins de fer un état préparé à la hâte,—non pas du ministre (l'hon. M. Dunning) parce qu'il n'était pas ministre à cette époque,—mais un état préparé par le personnel qui connaissait tout le projet depuis ses débuts. (*Exclamations.*) Mes honorables amis rient; je compte qu'ils ne s'attendent pas que le ministre des Chemins de fer soit au courant de tous les détails d'un projet qui remonte à 1921. Les interrupteurs auraient dû attendre que je complète ma phrase. Voici l'état que j'ai reçu: En 1921—et il ne faut pas oublier que c'est à l'époque où les tarifs de transport de la zone du Nid-de-Corbeau avaient été mis de côté pas nos honorables amis de la gauche, car la loi avait été adoptée en 1919—le tarif de Grande-Prairie à Fort-William était de 59 cents par 100 livres; cela en 1921. En 1922, il était de 45 cents. On me permettra de dire en passant que les diminutions des tarifs de marchandises, dues à quelque politique déter-