

Tout homme qui agit en qualité de membre du gouvernement de ce grand Dominion, et qui est en état d'exercer sa part d'influence dans les destinées du pays, occupe une position importante. A venir jusqu'au jour où l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a prononcé son discours, j'ai toujours eu beaucoup de sympathie pour lui; et si cet honorable gentleman avait apporté plus de dignité dans la position qu'il jugeait devoir prendre, je continuerais toujours à avoir pour lui la plus grande admiration. Mais, après la mesquinerie et l'étroitesse d'esprit dont il a fait preuve dans son discours, j'en suis venu à la conclusion que je m'étais beaucoup trompé sur son compte.

L'honorable député qui vient de me précéder conviendra, je crois, que l'on doit jusqu'à un certain point juger d'un homme par ses déclarations. Tous les avocats vous diront que quand ils se trouvent en présence d'un témoin qui exagère ou dénature la vérité d'une certaine façon, il est fort difficile d'ajouter foi à ce qu'il pourrait avoir à dire sur un autre sens. J'ai pris soigneusement note de tout ce que les membres de l'opposition nous ont dit au cours de ce débat, et ce qui m'a beaucoup frappé ce sont les grandes divergences d'opinions au sujet du coût de ce chemin. En général, on a parlé de quelque chose comme 100 millions de dollars. Voilà qui dépasse quelque peu les chiffres soumis par l'honorable ministre des Finances, qui, je crois, est pourtant à même d'en savoir plus long à ce sujet que tout autre membre de la Chambre. L'honorable député de Simcoe-ouest (M. Lennox) a encore enchéri sur tout cela, jusqu'au point d'en arriver à \$150,000,000. Je dus sortir pour quelques instants, et quand je reviens il en était rendu à \$200,000,000. Je jugeai alors inutile d'écouter la fin de ce long et peu intéressant discours, le troisième, je crois, en longueur, de tous ceux qui ont été prononcés au cours de ce débat, bien que je doive laisser au jugement de la Chambre de décider quel rang il faudra lui assigner au point de vue des qualités substantielles. L'honorable député de Prince-est (M. Lefurgey) saute ensuite d'un seul bond jusqu'à \$500,000,000. Je croyais que c'était là l'extrême limite où l'on pouvait atteindre, mais à mon grand étonnement il se trouve que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler), l'un des directeurs du Pacifique Canadien, le grand financier et l'homme des finances de l'opposition, put arriver jusqu'à \$560,000,000. Il m'a alors semblé évident que si l'opposition ne peut pas nous fournir un état estimatif plus précis que d'errer ainsi de 100 à 560 millions, on ne peut guère dire qu'elle soit en état de traiter cette question avec justice, et l'on peut se demander quelle foi il conviendrait de prêter à ses assertions. Je ne veux ici aucunement parler des taux de transport du blé, des avantages des voies de terre ou d'eau, de l'amélioration de nos voies navigables et de construction de chemin de fer

ou de tronçons de chemins de fer par l'Etat. Je crois, M. l'Orateur, que nous pouvons laisser de côté, car nous sommes suffisamment maintenant saturés de chiffres. Le malheur est que ces chiffres ne concordent pas entre eux. Même les honorables membres de la gauche ne sont pas toujours d'accord entre eux quand ils nous citent des chiffres.

Une autre objection qui a été faite à ce projet, c'est que nous sommes trop pressés de le voir mener à bonne fin. Voilà pourtant des années que les membres de la gauche harcèlent le gouvernement pour l'amener à résoudre la question des transports. Ils nous ont dit qu'on ne peut pas sortir le blé que nous avons dans l'ouest, que cette année il y a 50 millions de boisseaux à expédier, et que l'année prochaine il y en aura 100 millions. Et ils nous demandent: Qu'allez-vous faire? Ils nous disent que nous ne faisons rien, et que nous laissons le blé pourrir sur place. Cependant, le gouvernement n'avait pas plutôt soumis son projet que l'opposition l'a rejeté, en disant que le pays n'en voulait point. Cette Chambre compte au delà de 200 représentants venant de la campagne. Je viens moi-même d'un comté agricole de l'intérieur, et nous avons là un journal qui a demandé aux cultivateurs d'écrire à leurs représentants en Chambre pour les mettre en garde contre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique. La première fois que je suis allé chez moi, mes amis se sont étonnés de ce voyage, et m'ont dit: "Comment, c'est vous. Mais nous avions cru plutôt que vous étiez trop occupé à lire ces lettres pour trouver le temps de venir voir votre famille!" Je n'ai reçu qu'une seule lettre, et cette lettre ne venait pas d'un ami politique, ou en réponse à l'appel du journal en question. Cette lettre venait d'un de mes commettants à qui j'avais envoyé le numéro du "Herald" contenant le discours du premier ministre, ainsi qu'un tracé de la route du Grand-Tronc-Pacifique, parce que je croyais que c'étaient là des renseignements qui l'intéresseraient. Nous ne nous bornons pas à communiquer ces renseignements à nos propres amis, et nous devons plutôt tendre à renseigner et éclairer ceux qui ne partagent pas nos convictions.

Cette lettre contenait des objections contre ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, et me faisait observer que j'en arriverais plutôt à mes fins en distribuant, non pas le "Herald", mais des copies des discours de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Ces honorables messieurs de la gauche aimeraient peut-être à savoir qui pouvait bien m'écrire ainsi. C'est le candidat conservateur, aux dernières élections provinciales, qui n'a pas été élu. Je le répète, je viens moi-même d'un district agricole de l'intérieur, où le seul avantage que nous pourrions retirer de ce projet se rattacherait indirectement à la grande prospérité du pays. J'ai rencontré là-bas plusieurs de mes amis, qui paraissent croire que ce projet est ex-